



► **Nr. VO/2015/02673**
öffentlich

Lübeck, 01.06.2015

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)

**Aufstellung des Hafentwicklungsplans 2030 –
 Ergebnisse der Grundlagengutachten 1 und 2 (5.691)**

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.06.2015	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.07.2015	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.07.2015	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
15.09.2015	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
22.09.2015	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.09.2015	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Ergebnisse der ersten beiden Gutachten zur Aufstellung eines neuen Hafentwicklungsplans (HEP) bis 2030 liegen vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Es handelt sich hierbei um die Gutachten „Tendenzen der logistischen und technischen Entwicklung im Ostseeverkehr und ihr Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen in den Lübecker Häfen“ (Gutachten 1) und „Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen“ (Gutachten 2).

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
 Ergebnis: Fa. Hans Lehmann GmbH
 zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt: Ja
 Nein
 Begründung: Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist: neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:
 Finanzielle Auswirkungen: Ja (Anlage)

Bericht:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28.11.2013 unter TOP 10.6 (VO/2013/00904) den Bürgermeister beauftragt, für den Prognosezeitraum bis 2030 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen. Die LPA hat hierzu eine Grundstruktur für die Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans 2030 aufgestellt. Demnach werden gem. den nachfolgenden Schaubildern im Block 2 die Grundlagendaten vor der eigentlichen Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans im Block 4 erhoben. Die Ergebnisse der ersten beiden beauftragten Gutachten liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Weitere Erläuterungen sind aus den in der Anlage beiliegenden jeweiligen Kurzfassungen zu diesen Gutachten ersichtlich.

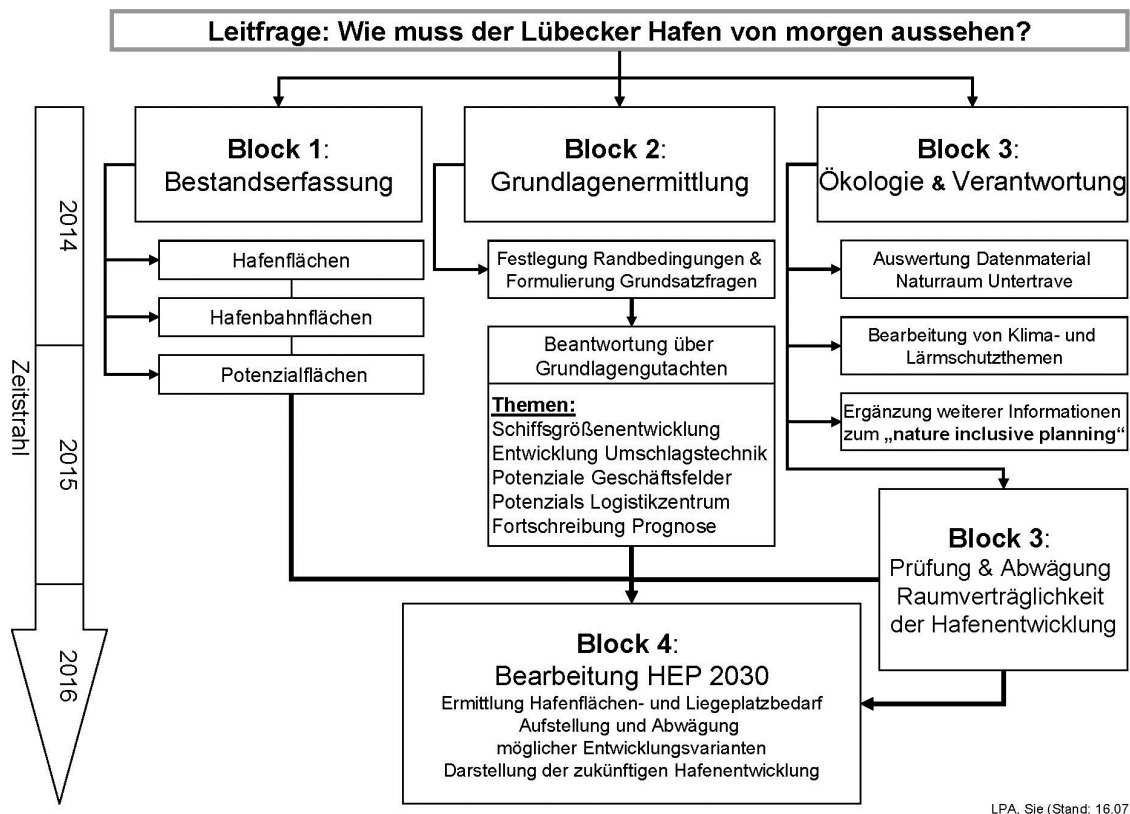


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

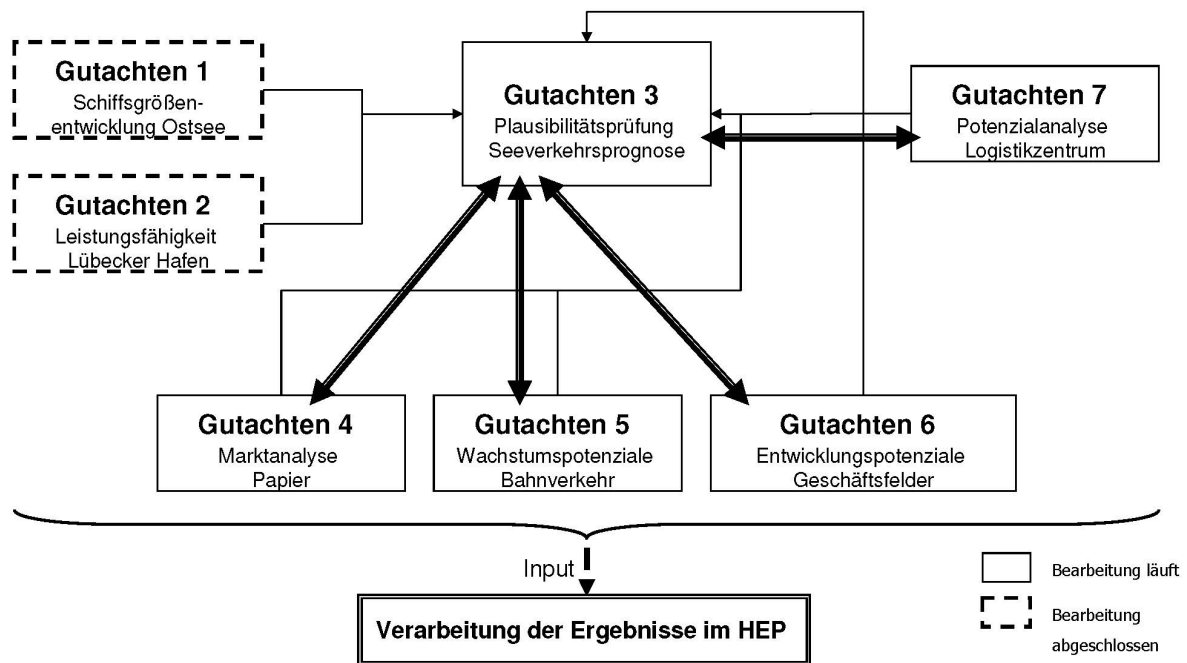


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

Zusammenfassung der Ergebnisse zum Gutachten 1

„Tendenzen der logistischen und technischen Entwicklung im Ostseeverkehr und ihr Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen in den Lübecker Häfen“

Lübeck ist einer der wichtigsten Fähr- und RoRo-Häfen im Ostseeraum und dient als Haupttransportdrehscheibe - insbesondere für den Handel mit Stückgütern - für den innereuropäischen Warenverkehr zwischen Zentraleuropa und Skandinavien sowie dem Baltikum und Russland.

Wesentlicher Ausgangspunkt ist die Analyse, wie die Waren derzeit transportiert werden und welche Hintergründe hierzu eine Rolle spielen. Zudem sind die Wachstumsaussichten in den einzelnen zu unterscheidenden Handelszonen bzw. Länder von Bedeutung. Diese Entwicklungen verlaufen zumeist unterschiedlich. Relevante Schiffstypen (RoRo-Schiffe, RoPax-Schiffe, ConRo-Schiffe, Container-Feeder-Schiffe, Kreuzfahrtschiffe, Küstenmotorschiffe (Kümo)) wurden im Rahmen der Untersuchung betrachtet. Sie stellen 99% der Lübeck-relevanten Schiffstypen dar.

Für die zum Einsatz kommenden Schiffe ist es wichtig, welche Ladungsträger (Trailer, Wechselbrücke, Rolltrailer, Container etc.) für welche Fracht eingesetzt werden bzw. zukünftig zu erwarten sind. Aufgrund von vorhandenen charakteristischen Merkmalen wurden zur besseren Beurteilung der logistischen Entwicklung Lübeck-spezifische Fahrtgebiete gebildet.

Diese Fahrtgebiete repräsentieren 98% des Güterumschlags des Lübecker Hafens.

Fahrtgebiet	Kurzbeschreibung
(1) Kattegat	geprägt durch Massenguttransporte
(2) Südliche Ostsee	geprägt durch die Liniendienste nach Trelleborg (TT-Line) und Malmö (Finnlines)
(3) Mittlere Ostsee	geprägt durch den Liniendienst nach Liepaja und Ventspils (beide Lettland) sowie Verkehre mit Südostschweden
(4) Bottnischer Meerbusen	geprägt durch den Transport von Papier und Forstprodukten

	aus Nord-Schweden und Nord-Finnland
(5) Finnischer Meerbusen (Südfinnland / Estland)	geprägt durch die Liniendienste mit Helsinki, Hanko und Turku und dem Transitverkehr nach Russland
(6) Finnischer Meerbusen (Russland)	geprägt durch den Liniendienst nach St. Petersburg

Tab. 1 – Einteilung Fahrtgebiete



Abb. 3 - Fahrtgebietseinteilung Lübecks

Als relevante und zu bewertende Einflüsse sind folgende Randbedingungen zu nennen:

- Unabhängig von den derzeit politischen Verhältnissen und deren Auswirkungen auf die europäischen Handelsbeziehungen mit Russland ist hier ein deutliches Wachstum in der Zukunft zu erwarten. Entscheidenden Einfluss haben die wirtschaftliche Entwicklung der Märkte Schwedens und Finnland auf den Hafengüterumschlag in Lübeck. Sie stellen quasi die Grundaustausung dar.
- Die Wettbewerbssituation mit festen Querungen z. B. mit der Öresund-/Große Beltquerung sowie küstenparallele Landverkehre z. B. ins Baltikum bewirken einen Druck zu niedrigen Transportkosten. Da hier nicht mit einer Entspannung in der Zukunft zu rechnen ist, sondern durch steigende Treibstoffkosten und weitere zu erwartende feste Querungen (FFBQ) z. B. weiter Druck auf die Hafenliegezeiten bzw. die Dauer von Revierfahrten entsteht.
- Die Entwicklung und Randbedingungen in den Gegenhäfen.
- RoRo-/RoPax-Fähren können im Abgleich mit Containerschiffen wesentlich schneller be- und entladen werden.

Im Prinzip zwingt die Wettbewerbssituation mit festen Querungen und küstenparallelen Landverkehren in allen Fahrtgebieten in besonderem Maße zu niedrigen Transportkosten. Das ist vor dem Hintergrund verstärkter Umweltauflagen (Nord- und Ostsee seit 2015 als Sulphur Emission Control Area (SECA) festgelegt) und des Einsatzes teurer höherwertiger Treibstoffe schwierig und in der Endkonsequenz nur über eine Reduzierung des spezifischen Verbrauches möglich. Das bedeutet den Einsatz größerer Schiffe und/oder eine Reduzierung der Geschwindigkeit. Das prognostizierte Mengenwachstum wird zumindest in einigen Fahrtgebieten nicht ausreichen, um bei gleichen

Bedienungsfrequenzen wie heute durch den Einsatz größerer Schiffe wettbewerbsfähig zu bleiben, so dass partielle Geschwindigkeits- bzw. Frequenzreduzierungen notwendig werden könnten. Als Möglichkeit zur Geschwindigkeitsreduzierung bei gleichen Rundreisezeiten muss auch weiterhin die Verkürzung der Hafentiege- und Revierfahrzeiten (Hafentzeiten) angesehen werden. Besonders wirksam sind verringerte Hafentzeiten im Kurzstreckenverkehr.

Höherer Druck hinsichtlich der Schiffsgrößen entsteht eher auf den längeren Strecken, da die Treibstoffkosten deutlich stärker zu Buche schlagen. Der limitierende Faktor bei der Schiffsgrößenentwicklung sind eindeutig die zu erwartenden Ladungsmengen in den einzelnen Fahrtgebieten. Eine spezifische Mindestschiffsauslastung muss aus betriebswirtschaftlichen Gründen gewährleistet werden wie auch gleichbleibende oder verkürzte Schiffslietezeiten.

Aus logistischer Sicht erscheint eine partielle Reduzierung der Schiffsgeschwindigkeit durchaus möglich, wenn sich die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und damit die Planbarkeit der Transporte weiter verbessert. Geschwindigkeitsreduzierungen sind aber im Ostseeverkehr Grenzen gesetzt. Feste Fahrpläne mit konstanten Abfahrts- und Ankunftszeiten erfordern eine ganzzahlige Rundreisedauer. In Verbindung mit den Hafentiegezeiten ergibt sich dann automatisch die notwendige Geschwindigkeit. Bei geringen Transportentfernungen mit kurzen Rundreisezeiten, einer größeren Anzahl von Abfahrten pro Tag und beim Einsatz mehrerer Schiffe kann die Geschwindigkeit noch relativ frei gewählt werden. Mit zunehmender Entfernung und weniger Abfahrten schränkt sich diese Möglichkeit zunehmend ein.

Um dennoch nicht die Zahl der einzusetzenden Schiffe überproportional anwachsen zu lassen, was wirtschaftlich noch ungünstiger ist, könnten folgende Entwicklungen eintreten:

- Die mittlere Schiffsgröße wird stärker als in den beiden zurückliegenden Dekaden zunehmen.
- Die durchschnittliche Auslastung der Schiffe wird sich erhöhen. Das kann bei den mittleren und langen Relationen dazu führen, dass die heute dominierenden Punkt-Punkt-Verkehre z. T. aufgegeben und durch den Anlauf zusätzlicher Häfen auf einer Rundreise ergänzt werden (z. B. Dreiecksverkehre aber auch Aufgabe von Linien).
- Auslastungserhöhungen können auch dadurch erreicht werden, indem Ladungen kombiniert werden, die heute noch mit unterschiedlichen Schiffstypen gefahren werden. Insbesondere Massengut, das zunehmend im Osteuropaverkehr südgehend transportiert wird (z. B. Metalle), eignet sich für derartige Kombinationen. Im Gegensatz zu Forstprodukten (Holz, Zellulose u.ä.) führt dabei aber die höhere Dichte der Ladung schnell zu größeren Tiefgängen.
- Die Hafentiegezeiten werden weiter verkürzt, indem unproduktive Zeiten vermieden und die Umschlageigenschaften der Schiffe insbesondere durch zusätzliche Ladelinien weiter verbessert werden. Auf diese Weise könnte es gelingen, die heutigen Bedienungsfrequenzen aufrecht zu erhalten bzw. auf einigen Relationen zu erhöhen.

Wachsende Schiffsgrößen, höhere Durchschnittsauslastungen und Verkürzungen der Hafentiegezeiten erfordern eine Erhöhung des Durchsatzes beim Umschlag, wenn die Hafentiegezeiten gleich bleiben bzw. noch weiter verkürzt werden sollen. Der Einsatz von zusätzlichen Umschlaggeräten (Containerkrane, Umfuhrgeräte, herkömmliche Stückgutkrane usw.) erhöht die Kosten und erfordert zudem zusätzliches Personal.

Durch die bis 2030 sicher fertig gestellte feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) sind erhebliche Veränderungen in den beiden Fahrtgebieten nach Südschweden und ins Kattegat zu erwarten. Während bei begleiteten Verkehren, wegen der Möglichkeit der Nutzung der Überfahrtzeit zur Abgeltung von Ruhezeiten, keine größeren Anteile verloren gehen dürften, gerät der unbegleitete Verkehr stärker unter Druck, da eine deutliche Verbesserung des Angebotes des Kombinierten Verkehrs durch zusätzliche Direktverbindungen und eine Ausweitung der Kapazität sehr wahrscheinlich sind. Die Nutzung des Tunnels dürfte

insbesondere beim Kombinierten Verkehr zu Zeit- und Kostenvorteilen gegenüber dem bisherigen gebrochenen Transport mit dem Schiff führen.

Die Entwicklung der maximalen Schiffparameter wurden aus extrapolierten Trendfunktionen der bislang gebauten und vornehmlich im Nordsee/Ostsee-Einsatz befindlichen Schiffe der letzten 2 Jahrzehnte und unter Berücksichtigung und gutachterlichen Bewertung der relevanten Randbedingungen pro Fahrtgebiet in Form von Korrekturfaktoren bestimmt.

Parameter	Schiffsklasse	RoRo	RoPax	ConRo	Container-Feeder	Kreuzfahrt	Küstenmotor
	Dim.						
Aufstelllänge	[m]	4.500	4.500	3.500	-	-	-
Passagierzahl	[Pers.]	-	1.000	-	-	2.100	-
Schiffslänge (L_{OA})	[m]	230	250	240	170	300	140
Schiffsbreite	[m]	32	32,5	32	29	32,5	21,5
Konstruktionstiefgang	[m]	8,0	7,5	9,0	8,7	7,5	7,7
Containerkapazität	[TEU]	-	-	800	1.600	-	-

Tab. 2 - Prognose zur max. Entwicklung der Schiffstypen für den Hafen Lübeck

Der Wendekreis am Vorwerker Hafen hat einen Durchmesser von 245 m, so dass mit Sondergenehmigung max. Schiffslängen bis 225 m mit dreifacher Schlepperunterstützung im Vorwerker Hafen festmachen können. Der maximale Tiefgang der Schiffe darf auf der Bundeswasserstraße Trave 8,7m nicht überschreiten.

Zu den Schiffstypenentwicklungen wurden auch die Ideallayouts eines entsprechenden Hafenterminals (z.B. erforderliche Kailänge und Umschlagsfläche) bestimmt.

Fazit:

1. Nicht nur anhand der max. prognostizierten Schiffstypenentwicklung für die Länge und die Breite könnte Druck auf die vorhandene Hafeninfrastruktur – insbesondere auf die stadtnahen Häfen - und auf die Bundeswasserstraße Trave inkl. der Einschiffbarkeit der „Travemünder Enge“ entstehen, sondern auch aufgrund der max. prognostizierten Tiefgänge von bis zu 9,0 m mindestens bei ConRo-Schiffen auf den Standort in Lübeck-Siems.
2. Bei den max. Abmessungen im Abgleich mit dem Bestand ist festzuhalten, dass für die Schiffstypen ab 240 m Länge derzeit keine leistungsfähigen Anlegerkapazitäten vorhanden sind.
3. Es sind die Chancen zu nutzen (z. B. Transportbündelungspotenziale durch die FFBQ, Potenziale bzgl. des Elbe-Lübeck-Kanals oder der deutliche Ausbau des Bahnanteils am Modal Split).
4. Straßenseitige Zu- und Abfahrtsbereiche müssen für den EuroCombi (25,25 m lange Lastzugkombinationen) gebrauchstauglich sein.
5. Ganzzuglängen von 750 m müssen in den relevanten Hafenterminals bahnbetrieblich abbildbar sein.
6. Die Entwicklung des Containerumschlags im Lübecker Hafen muss signifikant eingeschätzt werden, um entsprechend ausreichende Hafeninfrastruktur bereitstellen zu können.

7. Im Hafenenwicklungsplan (Block 4) müssen Antworten auf die hiermit aufgeworfenen Fragen gefunden und die definierten Randbedingungen als Planungsgrundlage verwandt werden.

Zusammenfassung der Ergebnisse zum Gutachten 2 „Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen“

Der Lübecker Hafen setzt sich aus Umschlaganlagen an 17 Standorten mit insgesamt 20 Einzelterminals zusammen. Umgeschlagen werden Stück-, Schütt- und Flüssiggüter. Für den Umschlag werden unterschiedliche Umschlagtechnologien genutzt. Die größte Technologievielfalt zeigt sich beim Umschlag von Stückgütern. Sie werden horizontal oder vertikal umgeschlagen. Für den horizontalen Umschlag (RoRo-Umschlag) werden die Stückgüter in oder auf geeigneten Ladungsträgern zusammengefasst. Diese Ladungsträger sind selbstrollend oder werden auf rollende Umfuhreinheiten gesetzt. Der Umschlag erfolgt mit mobilen Zugmaschinen, die die Ladung zwischen der Umschlagfläche und dem Schiff bewegen. Die Umschlagfläche wird entsprechend den Anforderungen der Ladung oder der Ladeeinheiten gestaltet. Gestaltungskriterien sind die Witterungsempfindlichkeit und die Verweildauer der Ladung / Ladeeinheiten auf den Umschlagflächen. Im Lübecker Hafen unterscheiden sich Terminals für den RoRo-Umschlag in Terminals für durchgehende RoRo-Güter und Terminals für nicht durchgehende RoRo-Güter. Die Terminals für durchgehende RoRo-Güter sind durch Freilagerflächen und die für nichtdurchgehende RoRo-Güter durch gedeckte Lagerflächen gekennzeichnet. In beiden Terminaltypen kann auch die andere Umschlagtechnologie zur Anwendung kommen, allerdings jeweils nur in deutlich untergeordnetem Umfang, weil sich die Gestaltung der Umschlagflächen weitestgehend widerspricht.

Stückgüter in Containern werden im Lübecker Hafen traditionell im Rahmen der RoRo-Verkehre umgeschlagen. Seit Mitte des letzten Jahrzehnts wurden mit dem Cargo Terminal Lehmann (CTL) und Teilen des Seelandkais zusätzlich zwei Anlagen für den vertikalen LoLo-Containerumschlag eingerichtet. Das CTL agiert seit 2014 nach einer umfassenden Umstrukturierung mit Mobilkränen in einem neuen Marktsegment (Container-Feeder) und der Seelandkai verfolgt mit Containerbrücken an einem RoRo-Liegeplatz das ConRo-Konzept. Die Ausrichtung beider Terminals zielt auf Warenströme containerisierter Stück- und ggf. Flüssiggüter zwischen Kontinental- und Nordosteuropa ab. Konventioneller Stückgutumschlag findet in zwei verschiedenen Formen an drei Standorten im Lübecker Hafen statt (Stahlbleche und Maschinenbauteile bei LMG sowie Rohholz am Roddenkoppelkai und am Konstinkai).

Die in den Lübecker Häfen umgeschlagenen Schüttgüter lassen sich in zwei Gruppen (witterungsunabhängige Schüttgüter wie Baustoffe, Zuschlagstoffe, Schrott und Abfallprodukte sowie witterungsabhängige Schüttgüter wie Getreide, Futtermittel, Ölsaaten, Düngemittel und andere chemische Produkte) einteilen, die unterschiedliche Terminalfazilitäten erfordern. Für den Umschlag von Flüssiggütern steht eine Anlage zur Verfügung (Lagerhaus Lübeck). In ihr werden flüssige Düngemittel gelagert.

Die Skizzierung der Umschlagterminals mit den Umschlag- und Lagertechnologien zeigt den hohen Spezialisierungsgrad der einzelnen Teile des Lübecker Hafens. Die Ausrichtung der Terminals und die Ladungsstruktur der im Lübecker Hafen umgeschlagenen Güter sind aufeinander abgestimmt. Daher sind den Gesamthafen betreffende Kapazitätsaussagen immer im Bezug zu den Gütergruppen bzw. Umschlagtechnologien und z.T. auch zu den Terminals zu sehen. Tabelle 4 zeigt rechnerische Kapazitätsreserven gegenüber den Umschlagmengen zum Erfassungszeitpunkt von 5 Mio. t pro Jahr für die bestehenden Terminals und 11 Mio. t pro Jahr unter Einbeziehung der bereits ausgewiesenen Erweiterungsflächen.

Hafen bzw. Terminal	Umschlag 2013 (netto) [Mio. t]	Umschlagstechnologie	Umschlagsfläche [ha]	Auslastung der Kapazität [%]	Kapazität des Flächenbestands [Mio. t]	Erweiterungsflächen [ha]	Kapazität des Flächenpotenzials [Mio. t]
Skandinavienkai	9,88	RoRo durchgehend	39,4	80	12,4	15,8	17,3
Schlutupkai II	1,28	RoRo nicht durchgehend	17,2	95	1,3	1,7	1,5
Seelandkai	1,35	RoRo durchgehend	8,9	75	1,8	1,1	2,0
Vorwerker Hafen	1,98	RoRo nicht durchgehend	34,7	77	2,6	0,0	2,6
Konstinkai	0,37	Stückgut LoLo	2,7	148	0,3	0,0	0,3
	0,00	Schüttgut Freilager	0,2	0	0,1	0,0	0,1
Lehmannkai III	0,35	Schüttgut Freilager	2,0	90	0,4	2,6	0,8
Lehmannkai II	0,37	RoRo nicht durchgehend	6,6	67	0,6	1,1	0,7
	0,37	RoRo durchgehend	6,6	67	0,6	1,1	0,7
Lehmannkai I	0,04	Schüttgut Freilager	0,0	60	0,1	0,0	0,1
	0,25	RoRo nicht durchgehend	2,6	100	0,3	0,0	0,3
CTL	0,00	Container LoLo	3,8	0	0,6	1,5	0,7
Rest (8 Terminals)	0,71	Schüttgut gedeckt	8,3	-	1,3	0,4	1,3
	0,07	Flüssiggut	0,8	-	0,1	0,0	0,1
	0,11	Stückgut LoLo	2,1	-	0,1	0,0	0,1
	17,13		135,9		22,4	25,2	28,5

Tab. 4 - Übersicht Kapazitäten/Potenziale

Diese Kapazitätsreserven relativieren sich aber auf Grund der individuellen Anforderungen der verschiedenen Gütergruppen und des hohen Qualitätsanspruchs der Lübecker Häfen an ihre Umschlag- und Lagerleistungen. Es zeigt sich, dass die Kapazitätsreserven im Flächenbestand zu:

- 80 % in den Stückgutterminals für die RoRo-Verkehre (60 % davon für den durchgehenden RoRo-Verkehr und 20 % für den nichtdurchgehenden RoRo-Verkehr),
- 10 % im Terminal für LoLo-Containerumschlag und weitere,
- 10 % in den Terminals für witterungsempfindliche Schüttgüter

liegen. Für Flüssiggüter, konventionelle Stückgüter und witterungsunempfindliche Schüttgüter stehen keine oder nur geringe Kapazitätsreserven zur Verfügung.

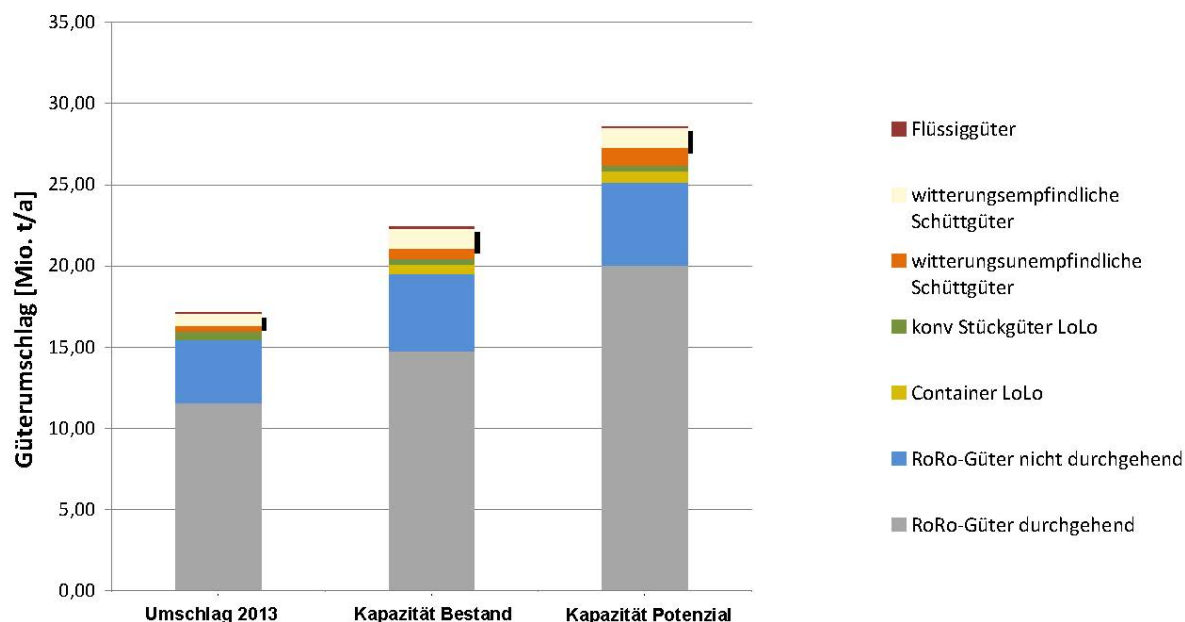


Abb. 4 - Tabelle Kapazitätsreserven Umschlag- und Lagerungstechnologien

Bei der Ermittlung der Flächenproduktivität wurden die reinen Umschlagflächen und nicht die Gesamthafenflächen zur Bewertung herangezogen. Die Beurteilung der Kapazitätsreserven erfolgte anhand der aktuellen Nutzung. Unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Erweiterungsflächen scheint die in der aktuellen Seeverkehrsprognose für den Lübecker

Hafen ermittelte Transportmenge von 28 Mio. t (netto) im Jahr 2030 auf den vorhandenen Terminals mengenmäßig darstellbar. Offen bleibt aber die Passfähigkeit der vorhandenen Terminals und ihrer ausgewiesenen Erweiterungsflächen nach möglichen Veränderungen in der Ladungsstruktur (wie z. B. eine positive Entwicklung des Containerumschlags), der technischen Rahmenbedingungen des See- und Landverkehrs (wie die Auswirkungen der prognostizierten Schiffsgrößen oder die logistischen Zwangspunkte zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Lübecker Hafens z. B. geplante Umnutzung von bestehenden Hafenterminals wie den Vorwerker Hafen mit Verlagerung der derzeit vorhandenen Umschlagsverkehre zu anderen Hafenterminals) sowie der Umschlag- und Lagertechnologien in den Terminals. Die Beantwortung dieser Fragen wird wesentlicher Bestandteil der Fortschreibung des Hafenentwicklungsplanes im Block 4 sein.

Fazit:

1. Wir kennen jetzt den Status quo - Ladungsverteilung und die Ladungsträgerstruktur - innerhalb der Lübecker Häfen für die Bezugsjahre 2010/2013.
2. Wir kennen die Kapazitätsreserven und bereits die vorbereiteten Potenziale der einzelnen Standorte für die unterschiedlichen Umschlag- und Lagerungstechnologien.
3. Wir kennen noch nicht die möglichen Verschiebungen und Veränderungen von derzeit untergeordneten Ladungsträgern wie z. B. den Container (Ergebnisse hierzu liefern Gutachten 5 und 6). Sollte es hier zu deutlichen Anteilsverschiebungen kommen, wird sich die aktuelle Kapazitätsbetrachtung bzgl. der Potenziale und Reserven verändern.
4. Wir wissen die Kennziffern zu den einzelnen Verkehren und können dann mit Hilfe der prognostizierten neuen Gütergruppenzusammensetzung aus Gutachten 3 den zukünftigen Flächen und Anlegerbedarf in Abhängigkeit zur Schiffsgrößenentwicklung später im Block 4 herleiten und berechnen.

Nächste Schritte im Rahmen der Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans sind:

- Kenntnisnahme und Diskussion der Ergebnisse der Grundlagengutachten 4 bis 7.
- Übernahme aller bis dahin vorhandenen Ergebnisse ins Gutachten 3 (Hafenumschlagsprognose Lübeck für 2020, 2025 und 2030).
- Beginn der HEP-Bearbeitung mit dem Block 4 ab 4. Quartal 2015.

Anlagen :

Anlage 1: Kurzfassung des Gutachten 1

„Tendenzen der logistischen und technischen Entwicklung im Ostseeverkehr und ihr Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen in den Lübecker Häfen“

Anlage 2: Kurzfassung des Gutachten 2

„Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen“

Senator F. - P. Boden