



► Nr. VO/2016/03552  
öffentlich

Lübeck, 04.04.2016

## 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 des Grundlagengutachtens 7 (5.691)

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.04.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.05.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
09.05.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2016	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.05.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.05.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Die Ergebnisse eines weiteren Gutachtens zur Aufstellung eines neuen Hafentwicklungsplans (HEP) bis 2030 liegen vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Es handelt sich hierbei um das Gutachten „Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck“ (Gutachten 7).

### Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Ergebnis:

Fa. Hans Lehmann GmbH

Industrie- und Handelskammer zu Lübeck

Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH

Bereich 5.610 Stadtplanung

zustimmend – Anmerkungen eingearbeitet

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:

Nein

Ja (Anlage 1)

**Bericht:**

**1 Allgemeines**

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 HEP 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 des Gutachtens 7 liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst.

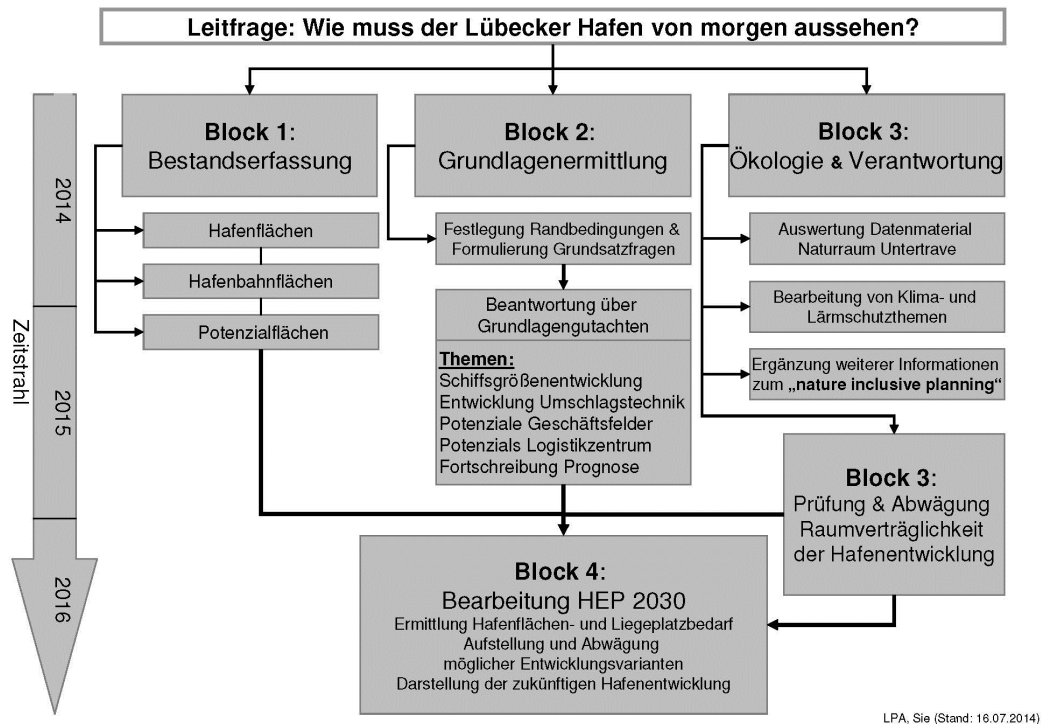


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

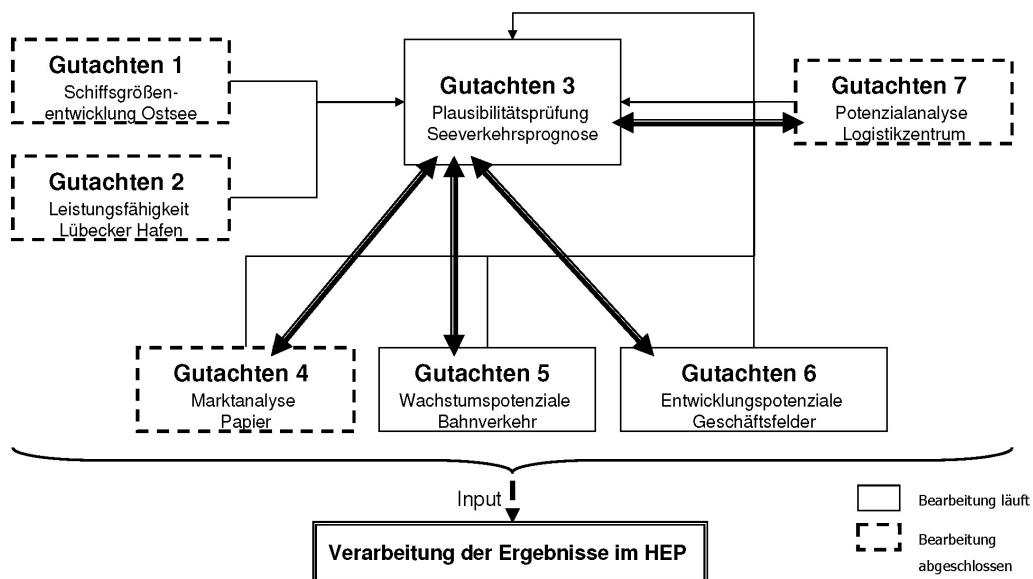


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

Die Ergebnisse der Gutachten 1 und 2 wurden bereits mit Bericht vom 01.06.2015 (VO/2015/02673) der Bürgerschaft vorgestellt. Die Ergebnisse des Gutachtens 4 werden mit dem Bericht VO/2016/03550 vorgestellt und die Gutachten 3 sowie 5 und 6 liegen voraussichtlich in Kürze vor und sollen noch vor der Sommerpause in weiteren Berichten dargestellt werden.

## **2 Ergebnisse des Gutachtens 7 „Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck“**

### **2.1 Anlass**

Laut der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Los 2 (Seeverkehrsprognose) wird das Umschlagvolumen des Lübecker Hafens ausgehend vom Basisjahr 2010 um 10,1 Mio. t wachsen können. Allerdings könnte das Wachstum des Lübecker Hafens ohne die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) noch größer ausfallen. Aus der Seeverkehrsprognose geht hervor, dass das Verlagerungspotenzial der deutschen Ostseehäfen durch die FFBQ 4,2 Mio. Tonnen im Jahr 2030 beträgt. Dieses Potenzial ergibt sich aus einem angenommenen Rückgang in den Häfen Lübeck, Rostock und Kiel. Unter der Annahme, dass der prozentuale Rückgang in Lübeck doppelt so hoch ist wie in Rostock und Kiel (da der negative Einfluss durch die FFBQ stark ist und nicht nur tendenziell wie in Rostock und Kiel), ergibt sich für Lübeck ein möglicher Rückgang des gesamten Umschlagvolumens für 2030 von ca. 2,8 Mio. Tonnen.

Mit dem Gutachten 7 sollte in erster Linie das generelle logistische Ansiedlungspotenzial Lübecks sowie das aus einer FFBQ mit vollfunktionstüchtigen Hinterlandbindungen resultierende logistische Ansiedlungspotenzial ermittelt werden. Hier sollte insbesondere auch die Frage beleuchtet werden, wie der Lübecker Hafen auszurichten ist, um die Chancen der FFBQ nutzen zu können.

Im Ergebnis sollten mit dem Gutachten der grundsätzliche Bedarf und das Potenzial eines Logistikzentrums in Lübeck auch in Hafennähe identifiziert werden. Es sollten Zielgruppen benannt werden, um marketingstrategische Ansatzpunkte zu erhalten. Weiterhin sollte ein Überblick über neue Konzepte für neue mögliche Transportketten abgeleitet und beschrieben werden. Zudem sollte anhand der Untersuchung der resultierende mittlere Flächenbedarf [m<sup>2</sup> oder ha] für ein Logistikzentrum bzw. für Logistikkonzepte vornehmlich in Hafennähe einschließlich der verkehrlichen und infra-/suprastrukturellen Anforderungen benannt werden. Zudem sollte geprüft werden, in welchem Umfang das prognostizierte Umschlagvolumen der Seeverkehrsprognose 2030 für den Lübecker Hafen um zusätzliche positive Effekte eines Logistikzentrums anzupassen ist bzw. welche Vorteile unter Hafengesichtspunkten aus der FFBQ resultieren könnten.

Der Begriff „Logistikzentrum“ wird im Rahmen des HEP 2030 als Ballung bzw. Konzentration von Logistiknutzungen in einem bestimmten Gewerbegebiet verstanden. Grundsätzlich ist es schwierig, Logistkdienstleistungen mit Seehafenbezug und mit allgemeinem Wirtschaftsbezug ohne Seehafen zu trennen, so dass im Rahmen des Gutachtens selbstverständlich auch Aussagen für nicht hafenbezogene Logistikpotenziale ermittelt worden sind.

### **2.2 Durchführung**

Derzeit gibt es nicht mehr die großen Mengenzuwächse vergangener Verkehrsprognosen. Der eher moderate Zuwachs der aktuellen Seeverkehrsprognose verschärft den Konkurrenzkampf um Marktanteile auch unter den deutschen Ostseehäfen im Seeverkehr mit Schweden, Finnland, Russland, den baltischen Staaten und Norwegen. Die derzeit schlechte wirtschaftliche Lage Finnlands und die Russlandsanktionen mit den Folgen für den Handelsverkehr zwischen der EU und Russland verstärken diesen Trend noch. Im Abgleich mit den Konkurrenzhäfen bekommt der Hafen Lübeck diese Situation deutlich negativer zu

spüren als Kiel und Rostock und verliert derzeit Marktanteile auch in originären Kerngeschäften.

Zu Beginn der Gutachtenbearbeitung wurden die in Deutschland existierenden Logistikzentren typologisiert und mit Hilfe der Lübecker Standortgegebenheiten die jeweilige Attraktivität eines Logistiktyps eingeschätzt. Es ergibt sich eine hohe Attraktivität als Import-/Export-Gateway, tendenzielle Attraktivität als Produktionslogistik-Standort. Zentrale und regionale Distributionslogistik erscheint nur gering attraktiv wie auch die Netzwerklogistik.

Im Rahmen des Gutachtens erfolgt eine empirische Ableitung der Marktpotenziale und Standortanforderungen potenzieller Nutzer aus der Logistik auf Basis einer spezifischen Marktbefragung bzw. einer Stichprobe. Im Rahmen der Marktbefragung - endogene und exogene Zielgruppen – wurden insgesamt 348 Unternehmen kontaktiert – hieraus ergaben sich 70 verwertbare Rückläufer.

Als endogenes Potenzial werden die Marktteilnehmer bezeichnet, die derzeit am Standort Lübeck schon aktiv und bekannt sind. Mit exogenem Potenzial sind die gemeint, die sich im Hafenhinterland befinden und nicht bekannt sind bzw. die, die mit dem Hafen Lübeck keine direkte Verbindung haben.

Unter logistischen Gesichtspunkten wurde im Rahmen des Gutachtens auch eine Stärken-Schwächen-Analyse für den Standort Lübeck vorgenommen.

Die geographische Lage Lübecks ist und bleibt weiterhin der entscheidende Wettbewerbsfaktor für den Aufbau und die Entwicklung von Logistikaktivitäten. Beispielsweise ist Lübeck ein Bündelungspunkt zwischen Produktionsunternehmen für Lkw in Finnland und Schweden und den entsprechenden Nachfragemärkten auf dem europäischen Kontinent.

Neben den natürlichen Wettbewerbsvorteilen existieren weitere Faktoren, die für die Wettbewerbsfähigkeit eines maritimen Logistikstandorts wie Lübeck entscheidend sein können. Hierunter fallen u. a. positive Wirkungen historisch entstandener Transportnetze und damit einhergehende Lock-in-Effekte (gestärkte Kundenbindung). So verfügt der Hafenstandort Lübeck über eine hohe Anzahl an Bahnabfahrten und Bahnverbindungen, die sich zum Teil bezüglich ihres Nutzens für die verladende Wirtschaft wechselseitig ergänzen und aufwerten.

Als Schwächen werden derzeit folgende Sachverhalte gesehen:

Verstreute Terminals und Terminalstandorte in der Nähe der Stadt, zum Beispiel der Vorwerker Hafen, werden als Hemmnisse für die zukünftige Realisierung etwaiger Potenziale eines Logistikzentrums gesehen. Aus skandinavischer und finnischer Sicht wäre eine Konzentration von Lager-, Seehafenterminals und intermodalen Einrichtungen in der Nähe des Skandinavienkais ein Vorteil für die Entwicklung von Lübeck als Logistikzentrum insbesondere im Hinblick auf den baltischen Markt.

Abgesehen vom Terminal-Standort gibt es weitere Einschränkungen, die nicht mit Infrastruktur und Landnutzung verbunden sind:

Das Kostenniveau für die Nutzung von Hafendienstleistungen in Lübeck gilt als relativ hoch. Dies könnte für die Transportwege zwischen Schweden und Deutschland einen gewissen negativen Einfluss auf die zukünftige Nutzung intermodaler Lösungen von/zu/über den Knotenpunkt Lübeck haben. Das Kostenniveau wirkt sich selbstverständlich auch negativ auf die Wettbewerbspositionierung Lübecks in Konkurrenz zu anderen Ostseehäfen aus. Auch äußerte der Markt Bedenken hinsichtlich der Streikanfälligkeit des Lübecker Hafens, welche die Zuverlässigkeit der Dienstleistungen in der Vergangenheit negativ beeinträchtigt hat. Dies wirkt sich auch zukünftig negativ auf die Entwicklung von Geschäftsmöglichkeiten aus.

## 2.3 Fazit

Es lässt sich derzeit schon eine Botschaft des Marktes durch die Gutachterbefragung feststellen: „Ohne Ansiedlung von neuen bzw. weiteren bestimmten Industrie-/Gewerbebetrieben wird sich keine relevante Steigerung von Logistikdienstleistungen am Standort ausbauen bzw. generieren lassen“.

Die Logistikbranche plant in der Regel 5 bis 8 Jahre bezüglich neuer Standorte und Immobilienansiedlung im Voraus. Deshalb sind konkrete Aussagen und Beurteilungen der Veränderungen der logistischen Transportketten bei Existenz einer FFBQ mit vollfunktionstüchtigen Hinterlandanbindungen für Straße und Schiene zum jetzigen Zeitpunkt schwierig.

Nichtsdestotrotz beschäftigt sich der Markt grundsätzlich mit den Möglichkeiten neuer oder ergänzender logistischer Ansiedlungen. Hierbei ist selbstverständlich auch der Standort Lübeck aufgrund seines vorhandenen Angebots an Fährdestinationen und KV-Shuttleverbindungen sehr interessant.

Im Rahmen der Empfehlungen wurde auch ein Flächenansatz mit rd. 50 ha für eine generelle Gewerbe-/Industriebetriebsansiedlung aufgenommen, der dem Bundesdurchschnitt für vergleichbare Kommunen entspricht und auch aus dem „Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck“ von 2012 als zusätzlicher Bedarf ableitbar ist. Diese Fläche hat nichts mit der stichprobenartigen Marktabfragung bzw. mit dem Thema Logistik zu tun. Die Angabe soll den Gesamt-/Überblick nur vervollständigen.

Als Ergebnis für das logistische Potenzial Lübecks wurde ein realistisches Entwicklungsszenario mit Abschätzung der aussichtsreichsten Logistiktypen und des zugehörigen mittleren Flächenbedarfs (brutto) abgeleitet. Die nachfolgende Tabelle gibt hierzu einen Überblick über die qualitativen und quantitativen Entwicklungspotenziale und ordnet diese den vorhandenen Potenzialflächen zu:

Nr.	Logistiktyp	Bedarf bis 2030	Flächenoption
1a	Food Centre	11,5 ha	Potenzialflächen Genin-Süd
1b	Paper Centre	5,8 ha	Schlutup, Dänischburg-Siems, Skandinavienkai
2	Trimodal Gateway	8,7 ha	Potenzialflächen am Skandinavienkai
3	Unimodal	11,0 ha	Potenzialflächen Genin-Süd u. Airport-Business-Park
4	Car Logistics Centre	3,5 ha	Potenzialflächen am Skandinavienkai
5	Agro Bulk Centre	1,8 ha	Metallhüttengelände
6	allgemeine Gewerbe- und Industrieflächen ohne Logistikbezug	50 ha	Potenzialflächen Genin-Süd u. Airport-Business-Park
		mind. rd. 93 ha	

Tabelle 1 – Übersicht bezüglich Bedarf an zukünftigen Logistikflächen sowie allgemeinen Gewerbe- und Industrieflächen

Die von der LPA zur Prüfung vorgegebenen Flächen aus dem Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: „Lübeck 2030“ sind vom Gutachter geprüft und bewertet worden. Es wird empfohlen, diese entsprechend der ermittelten Nachfrage zu aktivieren und Masterpläne bzw. Erschließungskonzepte für deren Entwicklung zu starten. Für eine Lübeck gerechte Standortentwicklung ist eine Angebotsplanung von geeigneten Gewerbe- und

Industrieflächen zu erarbeiten, um sich im Markt bemerkbar zu machen. Ein erforderliches Instrument für die Flächenbevorratung ist der Flächennutzungsplan.

## 2.4 Ergebnisse

- Der Gutachter hat sich mit der Verfügbarkeit von GE-Flächen in Lübeck und mit der Eignung des generellen Angebots für Logistik beschäftigt. Fazit: Es fehlen zukünftig grundsätzlich Flächen.
- Generell lässt sich qualitativ ableiten, dass für Lübeck derzeit keine optimale und einheitliche Informationsgrundlage hinsichtlich am Markt verfügbarer und für die Logistik geeigneter Gewerbeflächen bzw. hafenaffiner Flächen vorhanden sind. Hier empfehlen die Gutachter grundsätzlich aktiv zu werden und die Angebotsdarstellung qualitativ zu optimieren.
- Die Grundvoraussetzung für logistische Ansiedlungen in Lübeck sind der Erhalt und die Erweiterung der hochfrequenten Angebote an Schiffs- und KV-Abfahrten, die Ansiedlung von produzierenden Industrie- und Gewerbeunternehmen – insbesondere in den starken Clustern Lübecks. Für die Logistikdienstleister muss demzufolge die Lübecker Grundladung erhöht werden.
- Für Unternehmen sind langfristige Investitionen sehr wichtig, so dass langfristig stabile Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des Standorts Lübeck entscheidend sind. Seitens der befragten Marktakteure wird aber gerade diese Stabilität für Lübeck in Frage gestellt.
- Der Transportdienst von Göteborg nach Verona über Kiel (Fähre und Bahn) stellt z.B. ein leistungsfähiges Beispiel für eine multimodale Transportkette zu vernünftigen Kosten dar. Für Lübeck wurde seitens der Befragten erwähnt, dass die Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden könnte durch Koordinierung der Fahrpläne zwischen Fähre und Zügen. Außerdem sollten multimodale Transportketten in Kooperation mit Reedereien und Speditionen entwickelt werden.
- Eine FFBQ wird vornehmlich Auswirkungen auf den Umschlag der Ladungsarten des RoRo-Verkehrs bei den unbegleiteten Einheiten haben. Durch ein Logistikzentrum in Lübeck könnten Potenziale genutzt und zusätzlicher Umschlag im Hafen generiert werden, um Rückgänge durch die FFBQ zu kompensieren oder sie zumindest abzumildern.
- Sollte die FFBQ zu wettbewerbsfairen Bedingungen betrieben werden, ist der Hafen in der Lage konkurrenzfähig zu sein. Andernfalls handelt es sich um Subvention zugunsten der FFBQ bzw. des Straßen- und Schienentransports.

Es wird aus den Ergebnissen deutlich, dass es für den Standort Lübeck einer wirtschaftlichen Entwicklungsstrategie - gekoppelt mit einem zugehörigen Vermarktungskonzept - bedarf, um die Vorteile aus einer sich in Zukunft entwickelnden Metropolregion zwischen Hamburg und Kopenhagen inkl. einer festen Fehmarnbeltquerung zu generieren und den Standort somit wettbewerbsfähig für die Zukunft aufzustellen. Nur so wird die weiter zu entwickelnde Lübecker Wirtschaftsregion mit dem Lübecker Hafen stärker vernetzt. Hierzu bedarf es einer proaktiven Marktaktivität seitens des Standorts Lübeck. Die Grundvoraussetzung hierfür ist ein ausreichendes Flächenangebot mit sofort verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen.

Für die zukünftige Positionierung Lübecks als Logistikzentrum in den TEN-T-Kernnetz-Verkehrskorridoren sind die dargestellten allgemeinen Trends sowie die beschriebenen endogenen wie exogenen Rahmengrößen von signifikanter Bedeutung. Eine effektive Flächennutzung für multimodale Logistikansiedlungen zu rentablen Kosten ist als alleinige

Voraussetzung für die Lokalisierung von logistischen Knoten nicht ausreichend. Häfen und Logistikzentren müssen sich in der Entwicklung von Hinterlandanbindungen und auch zwischen Logistikzentren in den Verkehrskorridoren engagieren. Das bedeutet zum Beispiel dass die Staus in Hamburg die Entwicklung von Lübeck behindern.

### **3 Empfehlungen für die weitere Vorgehensweise**

- In Bezug auf das beschlossene Konzept „Zukuntorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ muss zu den benannten Suchräumen für Gewerbeflächenentwicklung der nächste Schritt erfolgen, also die Darstellung im Flächennutzungsplan.
- Das derzeitige Angebot an verfügbaren Gewerbeflächen ist bis auf wenige Ausnahmen erschöpft. Es werden umgehend neue vermarktbar Gewerbe- und Industrieblächen für den Standort Lübeck benötigt. Hierbei ist auch zu prüfen, ob die Entwicklung der Teerhofsinsel als große zusammenhängende Potenzialfläche ihren Teil dazu beitragen kann. Die Teerhofsinsel ist als Logistikstandort geeignet, weist aber hohe Entwicklungskosten auf und befindet sich zu einem Großteil im Eigentum des Bundes sowie anderer privater Eigentümer.
- Strategisch ist die generelle wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck enger mit dem bedeutenden Hafen zu verknüpfen. Der erste Schritt muss hierbei die Vorbereitung und Entwicklung von ausreichenden Ansiedlungsflächen sein. Demzufolge sind aus Hafensicht Gewerbe- und Industrieblächen, u.a. auf den untersuchten Potenzialflächen im Bereich Skandinavienkai, in Dänischburg-Siems und auch in Genin-Süd vorzubereiten und zu aktivieren. Zudem sind die Möglichkeiten der Nutzung/Umnutzung von Flächen im Bereich des Vorwerker Hafens weiter zu konkretisieren und voranzutreiben.
- Die Aufstellung einer Angebotsplanung an Gewerbe- und Industrieblächen ist zwingend erforderlich, um den Wirtschaftsstandort Lübeck wettbewerbsfähig zu entwickeln und somit auch den Hafen zu stärken. Hierzu sollte auf Basis einer Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes eine Strategie für eine zukunftsfähige Gewerbegebietsausweisung erarbeitet werden. Da mit einer bedeutsamen Flächenentwicklung zu rechnen ist, welche sich analog ebenfalls bei der Wohnbauentwicklung in Lübeck abzeichnet, ist eine grundlegende Fortschreibung des Flächennutzungsplans erforderlich. Mit einem entsprechenden Verfahren sollte begonnen werden.
- Aus den Ergebnissen der Gutachten 4, 6 und 7 zeichnet sich ab, dass die Organisation und Außendarstellung des Lübecker Hafens sowie die Vermarktung mind. von hafenbezogenen Logistikflächen gebündelt und zentralisiert werden muss. Es bedarf einer zentralen Stelle/Einrichtung zur Vermarktung von verfügbaren Stau-, Lager- und Umschlagsflächen sowie den entsprechenden logistischen Serviceangeboten sowohl im Bereich der öffentlichen als auch der privaten Lübecker Hafenbereiche bzw. – terminals.
- Im Hinblick auf die zukünftig noch entstehenden und im Umfeld der bestehenden Landverbindungen nach Skandinavien und ins Baltikum sowie unter Berücksichtigung der Umschlagsentwicklung des Lübecker Hafens in den vergangenen 5 Jahren ist eine logistische Neuausrichtung des Lübecker Hafens sowie der Lübecker Wirtschaft erforderlich.
- Wenn Lübeck seine Logistikpotenziale nutzen will, dann müssen die aktivierbaren Flächen hierfür planerisch vorbereitet werden. Deshalb ist bezüglich der Flächenaktivierung in Genin-Süd, Travemünde Skandinavienkai, etc. mit der vorbereitenden Bauleitplanung zu beginnen.

- Bzgl. der Einrichtung einer Marketingzentrale ist die Lübecker Hafenwirtschaft unter Führung der LPA zu beauftragen einen konsensfähigen Vorschlag zu erarbeiten und der Bürgerschaft zur Entscheidung vorzulegen.

#### **4 Nächste Schritte beim HEP2030**

- Kenntnisnahme und Diskussion der Ergebnisse der übrigen Grundlagengutachten.
- Übernahme aller bis dahin vorhandenen Ergebnisse ins Gutachten 3 (Hafenumschlagsprognose Lübeck für 2020, 2025 und 2030).
- Bearbeitung Block 3 läuft seit 1. Quartal 2015.
- HEP-Bearbeitung im Block 4 läuft seit 1. Quartal 2016.

#### **Anlagen :**

#### **Kurzfassung des Gutachtens 7**

Senator F. - P. Boden