



Vorsitzende/r: Dr. Burkhard Eymer  
Sachbearbeiter/in: Jan Ehrich  
Telefon: (04502 - 804 - 107)  
Telefax: (04502 - 804 - 109)  
E-Mail: (jan.ehrich@luebeck-tourismus.de)  
**Lübeck, den 29. April 2016**

Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

**An die Mitglieder des  
Wirtschaftsausschusses und Ausschuss  
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"**

## **E I N L A D U N G**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 23. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lade ich Sie herzlich ein.

---

**Termin: 09.05.2016, 16:30 Uhr**

**Ort: Großer Sitzungssaal (Haus Trave 7.OG), Kronsfordter Allee 2- 6, 23560 Lübeck,**

---

Für die Vorbereitungen stehen die Konferenzräume vor dem Sitzungssaal (links SPD, rechts CDU) sowie der Seminarraum hinter dem Sitzungssaal (weitere Fraktionen) zur Verfügung.

## **T a g e s o r d n u n g**

Öffentlicher Teil:

- 1. Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung**
  - 1.1. Verpflichtung von nicht der Bürgerschaft angehörenden Ausschussmitgliedern  
*Konstituierende Sitzung - Neuverpflichtungen erforderlich!*
  - 1.2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
  - 1.3. Anträge und Beschlüsse zur Tagesordnung
- 2. Niederschrift Nr. 22 vom 11.04.2016 - öffentlicher Teil**
- 3. Anfragen / Antworten / Mitteilungen**
  - 3.1. Einzelhandelsentwicklung
  - 3.2. Neue Anfragen

#### **4. Berichte**

- 4.1. Auswirkungen der festen Fehmarn-Belt-Querung **VO/2016/03539**
- 4.2. Aufstellung des Hafenenwicklungsplans 2030 –  
Ergebnisse des Grundlagengutachtens 4 (5.691) **VO/2016/03550**
- 4.3. Aufstellung des Hafenenwicklungsplans 2030 –  
Ergebnisse des Grundlagengutachtens 7 (5.691) **VO/2016/03552**

#### **5. Beschlussvorlagen**

- 5.1. Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und  
Lübeck-Travemünde (5.610) **VO/2015/03018**  
*vertagt in der 22. Sitzung des WiA & KBT-A am 11.04.2016  
(liegt bereits vor)*
- 5.2. 1. Änderungssatzung zur Gestaltungssatzung für die  
Lübecker Innenstadt (5.610) **VO/2016/03425**  
*vertagt in der 22. Sitzung des WiA & KBT-A am 11.04.2016  
(liegt bereits vor)*

#### **6. Verschiedenes**

##### Nichtöffentlicher Teil:

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch den Ausschuss voraussichtlich nicht öffentlich beraten.

#### **7. Niederschrift Nr. 22 vom 11.04.2016 - nicht öffentlicher Teil**

#### **8. Anfragen / Antworten / Mitteilungen**

- 8.1. Einzelhandelsentwicklung
- 8.2. Neue Anfragen

#### **9. Beschlussvorlagen**

- 9.1. Vermietung einer Fläche an das Land Schleswig-Holstein **VO/2016/03546**
- 9.2. Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten  
Grundstückes, Lübeck, Zeppelinstraße **VO/2016/03657**

#### **10. Verschiedenes**

Öffentlicher Teil:

**11. Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten  
Beschlüsse**

Mit freundlichen Grüßen

*gez. Dr. Burkhard Eymmer*

---

gez. Dr. Burkhard Eymmer  
(Vorsitzende/r)



► Nr. VO/2016/03539  
öffentlich

Lübeck, 22.03.2016

## Bericht

Verantwortliche Bereiche:  
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Conja Grau (E-Mail: conja.grau@luebeck.de Telefon: 122-5906)

## Auswirkungen der festen Fehmarn-Belt-Querung

### Beratungsfolge:

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

### Anlass:

Berichts-anforderung aus der Bürgerschaft vom 26.1.2012 zu den zu erwartenden positiven und negativen Auswirkungen einer festen Fehmarn-Belt-Querung.

### Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 5.610 – Stadtplanung  
Ergebnis: 5.691 - Lübeck Port Authority  
Lübeck und Travemünde Marketing GmbH  
- Hinweise wurden eingearbeitet

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
Begründung:

Ja  
 Nein  
Keine besonderen Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
 Ja (Anlage 1)

### Bericht:

Die Bürgerschaft hat am 26.01.2012 beschlossen: „Der Bürgermeister wird gebeten, einen Bericht zu erstellen, in dem die zu erwartenden positiven und negativen Auswirkungen einer festen Fehmarn-Belt-Querung (FFBQ) für Lübeck möglichst tabellarisch gegenüber gestellt sind. Der Bericht ist der Bürgerschaft vorzulegen.“

Die Vielfalt der unterschiedlichen Akteure in diesem Prozess hat es erschwert, ein umfangreiches Bild der verschiedenen Erwartungshaltungen der Beteiligten an der Debatte rund um die FBQ zusammenzustellen.

Insoweit greift der Bericht auf vorhandene Publikationen und Strategien der einzelnen Akteure zurück.

Im Rahmen der Fragen rund um die feste Fehmarnbeltquerung und die erforderlich werdenden Hinterlandanbindungen gibt es verschiedene Gesprächsrunden und Organisationen, die sich des Themas angenommen haben, darunter auch die IHK. Einen besonderen Stellenwert gewinnt die FFBQ im Rahmen der Metropolregion Hamburg. Ein großes Anliegen der Metropolregion wie auch der betroffenen Kreise Lauenburg, Ostholstein, Stormarn, Segeberg und der Hansestadt Lübeck ist es, entsprechende Impulse für ein stetes Wirtschaftswachstum in der Region zu generieren.

Bereits seit 2008 arbeiten im Rahmen der „Kooperation an der Fehmarnbeltachse“ die Kreise Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg und Stormarn sowie die Hansestadt Lübeck zusammen mit den regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaften und der IHK daran, sich die durch die FFBQ ergebenden Chancen für ein regionalwirtschaftliches Wachstum zu erschließen. Grundlage der Zusammenarbeit ist das Regionale Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarn-Belt-Querung (REK) aus dem Jahr 2010. Unlängst wurde die Kooperation auf Hamburg ausgedehnt.

Vor dem Hintergrund der laufenden Planungen für die FFBQ haben die beteiligten Gemeinden in 2015 einen Leitfaden „Gewerbegebiete von überörtlicher Bedeutung an den Landesentwicklungsachsen in den Kreisen Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn und der Hansestadt Lübeck“, erarbeitet. (Vgl. 2015/ VO/02625)

Hierzu wurden für die an den Achsen BAB A1, A 20, A 21 und A 24 gelegenen Kreise und die Hansestadt Lübeck 14 Standorte bzw. Suchräume benannt, in denen zukünftig ein Schwerpunkt der gewerblichen Entwicklung in der Region liegen soll. Der Leitfaden soll zudem eine Grundlage für die anstehende Neuaufstellung des Regionalplanes bilden

Dargestellt wurden die Areale in der Hansestadt Lübeck und den Nachbarkreisen. Aufgelistet wurden Sonderstandorte von überregionaler Bedeutung und sich überörtlich auswirkende Gewerbegebiete an einer Landesentwicklungsachse oder im Bereich zentraler Orte und Gemeinden mit planerischer Gewerbefunktion und /oder im Bereich von Siedlungsachsen an einer Landesentwicklungsachse mit Nähe zu einem BAB-Anschluss. (Die Standorte bzw. Suchräume enthalten keine konkreten Flächenfestlegungen)

Hierzu gehören

In Lübeck

- Roggenhorst
- Teerhofsinsel
- Genin Süd / Niemark und
- Flughafen

Im Kreis Stormarn

- Hammoor
- Siek-Jacobsrade
- Stapelfeld-Braak
- Barsbüttel

Im Kreis Ostholstein an der A 1:

- Gremersdorf/ Oldenburg i.H.
- Fehmarn / Puttgarden
- Neustadt / Sierksdorf
- Mönkhagen/Stockelsdorf/Lübeck

Im Kreisherzogtum Lauenburg

- Suchraum Knotenpunkt BAB A24 / B 404 im Bereich Kasseburg/Kuddewörde

Im Kreis Segeberg

- Bad Segeberg

Generell sieht die Hansestadt Lübeck große Chancen auf die Ansiedlungen neuer weiterer Unternehmen im Stadtgebiet und hat durch die Planungen zu Lübeck 2030 die Voraussetzungen dafür geschaffen. Gerade im Bereich der Logistikunternehmen steht – bei entsprechender Ausweisung geeigneter Flächen – eine Stärkung des Clusters Logistik zu erwarten.

Weiterhin werden durch die FFBQ der Tourismus in Lübeck und Umgebung aber voraus. auch der Arbeitsmarkt profitieren.

Auch bei der künftigen Hafententwicklung sind Auswirkungen durch eine feste Fehmarn-Belt-Querung zu erwarten. Die Lübeck Port Authority ist dabei einen neuen Hafententwicklungsplan aufzustellen. Im Rahmen der Erstellung des neuen Hafententwicklungsplans mit einem Zeithorizont 2030 sollen auch die Auswirkungen der FFBQ berücksichtigt werden.

In diesem Zusammenhang werden mehrere Gutachten erstellt, die je nach Thematik sehr unterschiedlich mögliche Auswirkungen der FFBQ darstellen. Die Aufnahme aller die FFBQ betreffenden Ergebnisse aus diesen Gutachten an dieser Stelle ist aufgrund der Komplexität der Themen nicht sinnvoll und auch nicht notwendig, da sie in eigenen Berichten zu den Ergebnissen des Hafententwicklungsplans der Bürgerschaft bereits vorgestellt sind bzw. noch bis zur Sommerpause vorgestellt werden.

So wurden die Kurzfassungen der Ergebnisse des Gutachtens 1 "Tendenzen der logistischen und technischen Entwicklung im Ostseeverkehr und ihr Einfluss auf die Gestaltung der Anlagen in den Lübecker Häfen" und des Gutachtens 2 "Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen" aus dem Jahr 2015 der Bürgerschaft am 24.09.2015 mit der Vorlage Nr. VO/2015/02673 vorgestellt.

Bis zur Sommerpause sollen die Kurzfassungen der Ergebnisse der Gutachten 3 bis 7, die sich zurzeit noch in der Endredaktion befinden, der Bürgerschaft vorgelegt werden.

Sie beschäftigen sich mit folgenden Themen:

- Fortschreibung und Plausibilitätsprüfung der Seeverkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan,
- Marktanalyse Papier- und Rohholzumschlag im Lübecker Hafen,
- Wachstumspotenzial schienengebundener Verkehre,
- Wachstums- und Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Geschäftsfelder und
- Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck.

Nach der Sommerpause soll auch noch über ein nachträglich beauftragtes Gutachten zur Abschätzung der Entwicklung des auf den Seehafen Lübeck bezogenen Reiseverkehrs auf Basis der sogenannten Verkehrsverflechtungsprognose 2030 für den Bundesverkehrswegeplan berichtet werden.

Die Fachbereiche 2 – Wirtschaft und Soziales und 5 – Planen und Bauen haben bereits in 2006 eine Matrix zu den zu erwartenden Vor- und Nachteilen einer festen FFBQ vorgelegt, die jetzt ergänzt wird.

Auswirkungen auf	Chancen	Risiken	Notwendige Maßnahmen Hansestadt Lübeck
Stellung der Region in Europa	Zusammenwachsen der Regionen im Ostseeraum, insbesondere der Metropolregionen Kopenhagen und Hamburg, Ausbau und Verbesserung der nachbarlichen Beziehungen mit Dänemark und Schweden. Erhöhung des Verständnisses für kulturelle Besonderheiten, Identifikationssymbol für die Region.		Kontinuierliche Begleitung der Austausches zwischen den Ländern, z.B. durch Interreg Projekte; Initiierung von grenzüberschreitenden Studiengängen.
Wirtschaft allgemein	Deutschland ist bereits größter Handelspartner Schwedens und Dänemarks, daher bietet die FFBQ große Chancen für Lübeck und die Region für ein kräftiges Wirtschaftswachstum und mehr Internationalität durch Zusammenwachsen eines großen gemeinsamen leistungsstarken Wirtschaftsraums.		Ausbau und Fortentwicklung der Wertschöpfungsketten, vor allem technologieorientierte Ansätze, Vernetzung und Entwicklung der regionalen Cluster.
Ansiedlung von gewerblichen Unternehmen	Verstärkte Ansiedlung im Bereich der Metropolregion durch Unternehmen im Bereich Transport und Logistik, produzierendes Gewerbe, Clusterbetriebe. Dienstleistungsbetriebe.	Erhöhte Transitverkehre.	Einziges Oberzentrum in direkter Lage zum Verkehrsknotenpunkt A1 / A 20 – daher Ausweisung von neuen großen zusammenhängenden Gewerbeflächen in guter Anbindung an verkehrswichtige Knotenpunkte.
Hafenwirtschaft Lübeck	Bietet Chance für einen Ausbau des Lübecker Hafens als Knotenpunkt in der südlichen Ostsee insbes. als Gateway für Baltikum und Russland.	Es kann zu Verlagerung von Warenströmen auf die FFBQ kommen, mit Einbußen im Ladungsaufkommen; in einer Größenordnung von	Ausbau der Verflechtungen mit großen Logistikern, Wertschöpfungspotenziale ausnutzen, Hafenentwicklungsplan (HEP) im Verfahren mit Auswirkungen und im

		etwa 10 % wird gerechnet.	Szenarium FFBQ mit funktionstüchtiger Hinterlandanbindung.
Schwerpunkt Cluster Logistik	Logistik kann ein starkes Wachstum generieren.		Chance auf Ausrichtung des Clusters Logistik insbes. durch log-regio und Profilierung des Standortes Lübeck.
Arbeitsmarkt während der Bauphase	Zeitlich befristete Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen in den Bereichen Bauarbeiten, Transport und Logistik, Handwerk und weitere Dienstleistungen. Ggf. auch Schaffung einen grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes.		Einstellen der Unternehmen auf neue Herausforderungen, aber auch auf Chancen der betrieblichen Entwicklung.
Arbeitsmarkt nach der Bauphase	Bei entspr. Ansiedlung von Unternehmen spürbare Beschäftigungseffekte; Insbes. im Bereich Transport und Logistik.		
Tourismus	Durch kürzere und schnellere Wege Steigerung der Gästezahlen in Lübeck, Erschließung des dänischen Hinterlandes.  Langfristige Verbesserung des Markt-potentials Verstärkte Tourismusströme  Erhöhte Gästezahlen Tagestourismus, Stop-Over-Tourismus, Kurzurlaub		Bereits mit neuer Tourismus Strategie 2020 in Angriff genommen ; Stärkung der Themen Kultur, Shopping, Städtetrip Forcierung der Fremdsprachenausbildung in Gastronomie und Handel LTM gibt 2016 aus dem PPP Modell „Lübeck International“ Mittel in Höhe von € 40.000 in den Markt Dänemark (dieselbe Summe jeweils geplant für 2017 und 2018) · LTM ist im Rahmen der Mitgliedschaft im Ostsee-Holstein-Tourismus e.V. (OHT) in das dort entstehende Netzwerk im Kontext FFBQ eingebunden · LTM unterstützt die FH Westküste in ihrer Forschungstätigkeit zum

			Thema FFbQ (Auswirkungen auf den Tourismus und den Sektor Geschäftsreisetourismus /MICE) · LTM nimmt regelmäßig am Austausch im Rahmen der Fehmarnbeltdays teil.
Verkehrswege	Verkürzung von Reisezeiten durch Ausbau und Modernisierung von Verkehrswegen.	Belastung von Wohngebieten durch erhöhten Güterverkehr (insbesondere an Bahnstrecken) Notwendigkeit zum Umbau von höhengleichen Bahnübergängen mit Kostenbeteiligung der Kommunen. Auswirkungen auf den Güterverkehr durch Erhöhung der Schließzeiten am Bahnübergang Teerhofsinsel.	Investitionen in Straße, Schiene ; hier insbes. Beseitigung des Engpasses Bahnknoten Lübeck ( Stresstest Hbf-Hansestadt Lübeck) Schiene – Ausbau des schnelleren Schienenverkehrs.
Private Verkehre	Durchaus erhöhte Tourismuszahlen	Mit steigenden Verkehrszahlen ist zu rechnen.	
Siedlungs-entwicklung	Ggf. auch Nachzug von Arbeitskräften mit zusätzlichem Bedarf an Wohnraum „Wachsende Stadt“	Verstärkte Zersiedelung durch zusätzliche Ausweisung von Wohnungsbaugebieten .	Wohnungsbauentwicklung in integrierten Lagen fördern.
Umwelt/Natur		Auswirkungen nicht nur durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, sondern auch im Hinblick auf zusätzlichen Flächenbedarf für die erforderlichen Baumaßnahmen im Bereich der Stadt.	

**Anlagen :**

Senator Sven Schindler



► **Nr. VO/2016/03550**  
**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 4 (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 „Marktanalyse – Papier- und Rohholzumschlag im Lübecker Hafen,, (Gutachten 4).

### **Verfahren:**

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

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
 Begründung:

Ja  
 Nein  
 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 4 liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst.

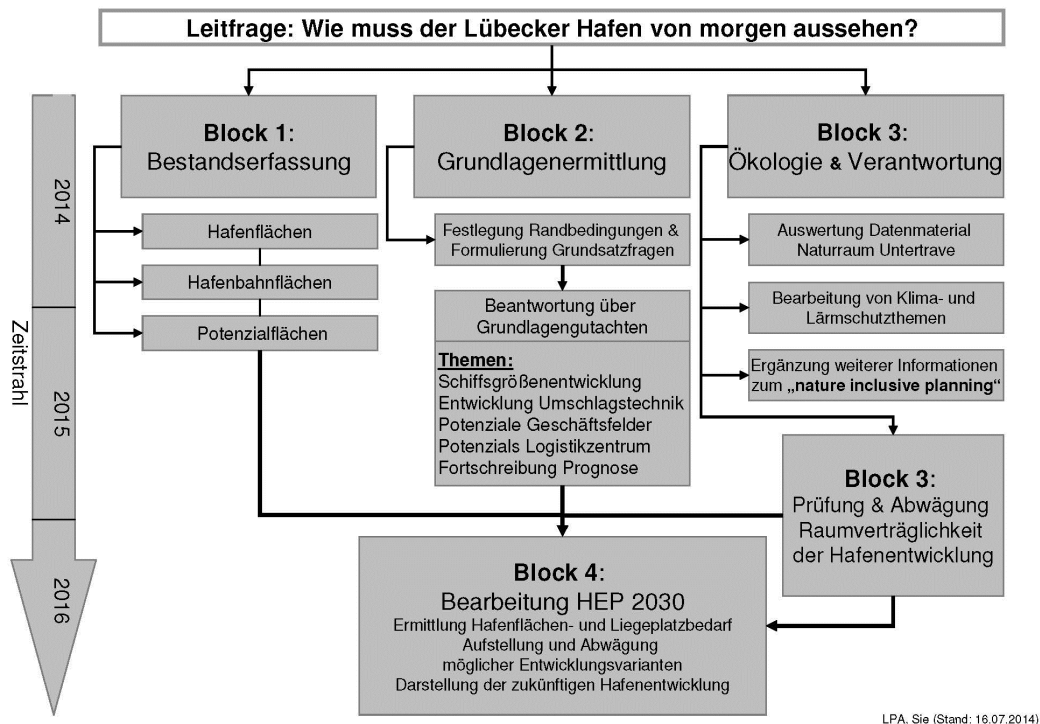


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

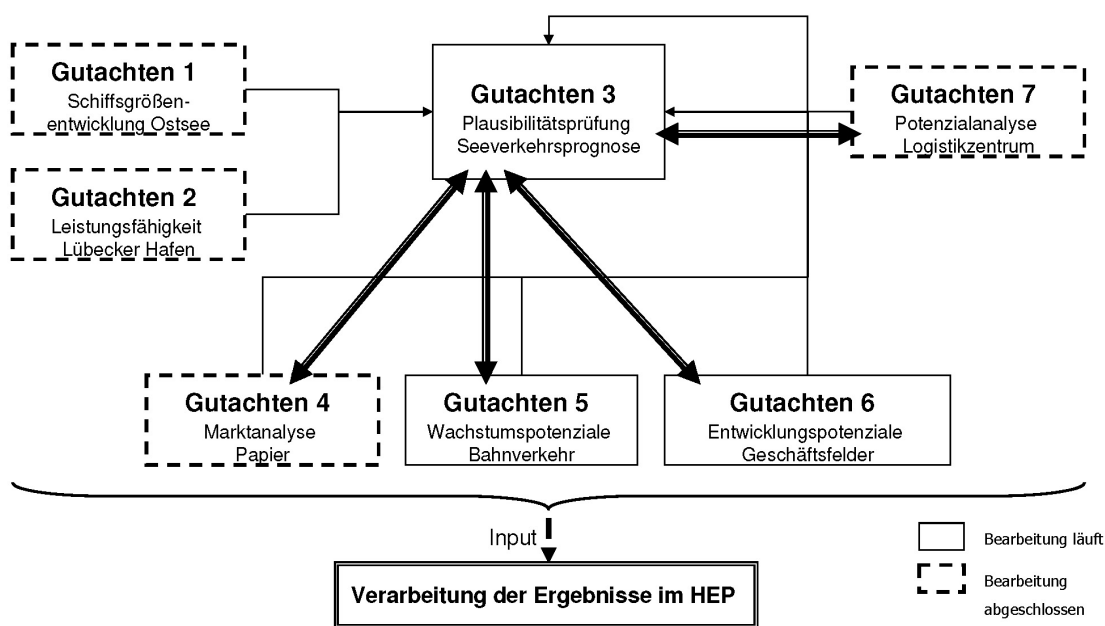


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

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 7 werden mit dem Bericht VO/2016/03552 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 4 „Marktanalyse – Papier- und Rohholzumschlag im Lübecker Hafen“**

### **2.1 Anlass**

Die Gütergruppe Papier und andere Forstprodukte ist für den Lübecker Hafen mit einer der wichtigsten Umschlaggüter. Auffällig ist der deutliche Abfall der Papier- und Zelluloseumschlagmenge in den Jahren 2011 bis 2013, obwohl allgemein zu beobachten ist, dass der Papierverbrauch in Europa grundsätzlich steigt. In dieser Branche ist somit ein Wachstum zu verzeichnen. Diesem Umstand wird in der Seeverkehrsprognose des Bundes auch Rechnung getragen. Es wird für den Zeitraum von 2010 bis 2030 ein Zuwachs von 33,5 % für den Umschlag dieser Gütergruppe für den Lübecker Hafen prognostiziert. Doch gerade in der Realität zeichnet sich seit vier Jahren eine Stagnation im Papierumschlag ab. Es stellt sich die Frage, warum das so ist. Hier ist eine Plausibilitätsprüfung der Umschlagentwicklung für Lübeck zur Gütergruppe Papier inkl. der anderen Forstprodukte erforderlich, um verlässliche Aussagen zu den Entwicklungstrends im Papier- und Forstproduktegeschäft zu erhalten.

### **2.2 Durchführung**

Somit bestand die Aufgabe, im Abgleich mit den Ergebnissen der Seeverkehrsprognose für die Gütergruppe 60 (Papier, papierähnliche Produkte, Holz und Zellulose) eine belastbare Einschätzung zur skandinavischen Produktion und deutscher Importmengen im Ostseeraum nach Zentraleuropa via Lübeck zu erhalten. Die skandinavische Produktion wurde auch ins Verhältnis zum Absatzmarkt in Zentraleuropa gesetzt, um diverse Plausibilitätsschleifen zu erzeugen und in die Prognose einzubauen. Zudem wurden die Trends und Zwischenergebnisse im Rahmen der Bearbeitung auch mit Expertengesprächen der Produktions- und sowie der Absatzseite verifiziert. Hierbei ist noch hervorzuheben, dass Deutschland selbst in Europa mit Abstand der größte Produzent von Papier und papierähnlichen Produkten ist.

Die Bearbeitung des Gutachtens war überlagert durch individuelle Entscheidungen von Großkunden, ihre jeweiligen Hafenverteilerknoten nach Rostock bzw. nach Kiel zu verlagern.

Nachfolgend sind die Ergebnisse in drei Szenarien zusammengestellt:

Statistik & Entwicklungsszenarien bis 2030	Papier/papierähnliche Produkte (z.B. Karton)	Zellstoff	Holz*	Summe
<i>Vergleichswert 2013</i>	2.784	300	281	3.365
<i>Vergleichswert 2014</i>	2.919	300	148	3.367
<i>Vergleichswert 2015</i>	2.680	382	276	3.338
Basis- oder Marktszenario 2020	2.052	276	450	2.778
Basis- oder Marktszenario 2025	2.008	261	450	2.719
Basis- oder Marktszenario 2030	1.939	251	450	2.640
Oberes oder Entwicklungsszenario 2030	2.539	251	450	3.240
Niedriges oder Negativszenario 2030	1.069	251	450	1.770

Tab. 1 – Umschlagprognose im Forstproduktebereich für den Lübecker Hafen für 2030 [in 1.000 Tonnen]

\*ohne Holzmengen im Trailer od. Container

### Prognose Umschlagentwicklung Papier und papierähnliche Produkte

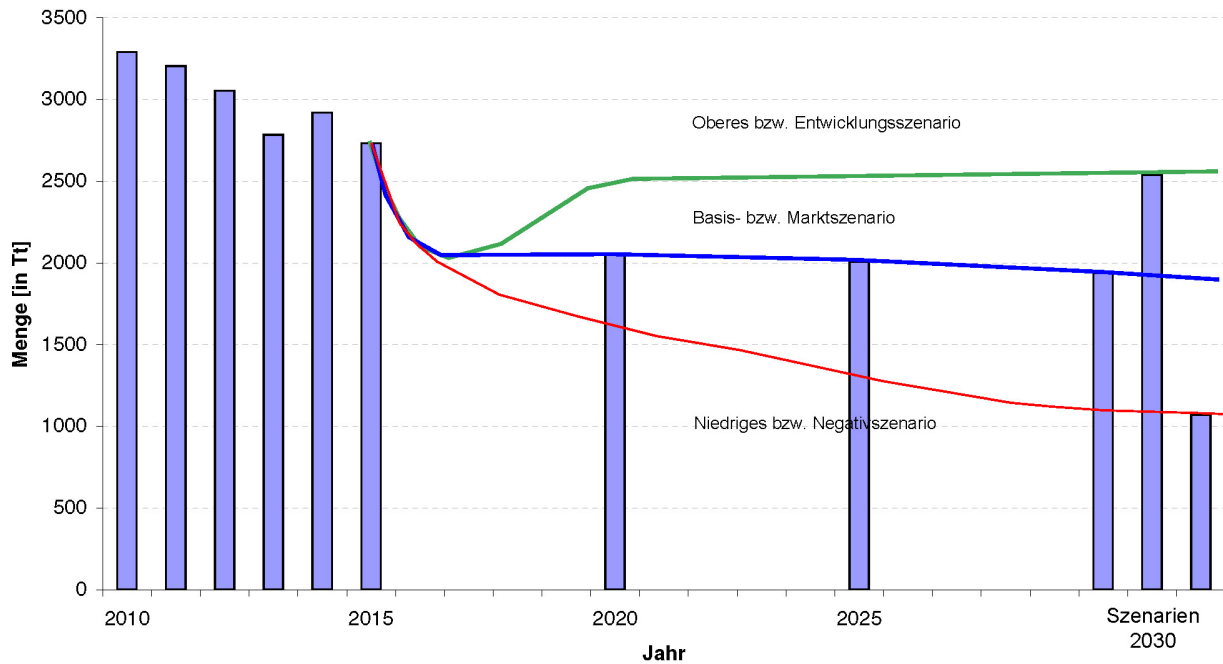


Abb. 3 – Prognose zur Umschlagentwicklung von Papier und papierähnlichen Produkten – ohne Zellulose (3 Szenarien)

Beim Holzumschlag ist nur der konventionelle Holzumschlag enthalten bzw. berücksichtigt. Die Holzmengen, die im LKW oder Trailer per RoRo-Fähre transportiert werden, sind nicht enthalten. Hier ist im Abgleich mit den Ergebnissen der Seeverkehrsprognose eine Korrektur vorzunehmen, um die Vergleichbarkeit herstellen zu können.

Seitens des Gutachters wird für die Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans das obere Szenario empfohlen, da Entwicklungspotenziale mit entsprechenden Akquisitions- und Investitionsbemühungen aktiviert werden können. Hierbei sind selbstverständlich die Themen wie Zuverlässigkeit des Hafens und Wirtschaftlichkeit des Umschlag im Vorfeld zu lösen und zu optimieren.

## 2.3 Fazit

Bezüglich des Papierumschlag hatte der Lübecker Hafen bis 2014 quasi eine Monopolstellung. Aufgrund der sinkenden Papiernachfrage in Westeuropa an skandinavischen Papieren, welche auch aus einer Produktionsverlagerung durch die skandinavischen Unternehmen durch Fabrikgründungen/-aufkauf durch die skandinavischen Player in Deutschland entstanden ist, haben sich die Wettbewerbsbedingungen verändert. Zudem wurden Druckereien im Einzugsgebiet des Lübecker Hafens geschlossen oder werden mittlerweile aus dem deutschen Markt beliefert. Aufgrund des in der Vergangenheit deutlich angestiegenem Kostendruckes auf Seiten der Papierindustrie und der sich im Zuge des Nachfragerückgangs verschärften Kostensituation der Papierproduzenten wurden diese gezwungen, auch ihre Transportrouten intensiv zu überprüfen, um hier insgesamt Kostenreduzierungen zu erreichen. Die sich hieraus ergebenden Marktveränderungen hat der Lübecker Hafen in den letzten zwei Jahren mit den Weggängen deutlich zu spüren bekommen.

Lübeck ist auf jeden Fall geografisch und leistungstechnisch im Umgang mit Papier der bessere Hafen für den westeuropäischen Absatzmarkt. Ein weiterer Vorteil gegenüber Rostock und Kiel ist, dass Lübeck direkter Nachbar des bedeutenden

Güterverkehrsknotenpunkts Hamburg ist. Hierüber ist er mit Zentraleuropa verkehrsinfrastrukturell gut angebunden.

Im Rahmen der Papierprognose wird plausibel angenommen bzw. abgeleitet, dass die Feste Fehmarnbelt Querung keine negativen Einflüsse auf den Papiermarkt/-bereich via Lübeck haben wird. Das begründet sich darin, dass die Papierverkehre im Wesentlichen mit wassernahen Standorten in Verbindung stehen und mit dem Schiff so die Hauptmengen wirtschaftlicher transportiert werden können.

Das im Gutachten aufgezeigte Obere oder Entwicklungsszenario ist für die Bearbeitung des HEP relevant, weil

1. hierfür die Umschlagflächen und -standorte bereit zustellen sind;
2. das Know-how für den Papierumschlag in Lübeck ist;
3. das Papierumschlaggeschäft weiterhin Kerngeschäft für Lübeck ist und bleibt;
4. sich die Wettbewerbsfähigkeit des Lübecker Hafens verbessern wird/muss;
5. weiterhin geografische Vorteile für den Standort Lübeck zu den Absatzmärkten bestehen;
6. die Hafenoperatoren zur Vermeidung weiterer Umschlagverlagerungen investive Kundenanforderungen stärker in ihren Planungsentscheidungen berücksichtigen werden müssen.

Entgegen der Auffassung des Gutachters hält ein Hafenbetreiber den Zellstoff- und Holzumschlag für potenziell wachstumsfähig. Die derzeit prognostizierten 251.000 t sowie 450.000 t für 2030 sind somit als nicht optimistisch zu bezeichnen. Die Bedeutung von Zellulose u. a. in der Bekleidungsindustrie nimmt zu. Gleiches gilt für die Holzprognose. Könnte es gelingen, eine Konzentration des Holzumschlages in der südlichen Ostseeküste Deutschlands auf Lübeck stärker zu fokussieren, wäre u. a. auch über eine direkte Weiterverarbeitung in Kainähe nachzudenken. Eine halbe Million Tonnen pro Jahr für beide Güterarten bis 2030 wären hier durchaus realistisch. Der Gutachter sieht dieses Szenario aufgrund der Planungen der Bundesregierung, den Holzeinschlag im Inland zu intensivieren, pessimistischer.

Im Abgleich zur Seeverkehrsprognose, wo für die Gütergruppe 60 (Papier, papierähnliche Produkte, Pappe, Zellulose und Holz) für 2030 eine Menge von 6,5 Mio. t prognostiziert wurde, ist es zur Vergleichbarkeit der beiden Ergebnisse wichtig, folgenden Sachverhalt zu beachten und zu berücksichtigen. Nach der neuen Lübeckprognose ergibt sich für die Gütergruppe eine Menge von 3,2 Mio. t, wobei durch eine statistische Umstellung in der Betrachtung der beiden Zahlen (Seeverkehrsprognose und Papierprognose) noch eine Korrektur vorgenommen werden muss. Die Umschlagzahl für 2010 beinhaltet auch das Schnittholz im Trailer oder Container. Diese Holzmenge ist im Ergebnis des Gutachtens 4 nicht enthalten. Demnach sind die rd. 1 Mio. t auf das Ergebnis des Gutachtens 4 zu addieren, um eine Vergleichbarkeit herzustellen. Somit sind die 6,5 Mio. t den 4,2 Mio. t gegenüberzustellen.

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

- Übernahme des Oberen bzw. des Entwicklungsszenarios für die Bearbeitung des Hafentwicklungsplans und Anpassung der Hafenumschlagprognose für Lübeck.
- Zur Verbesserung/Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Lübecker Hafens für den Papierumschlag bedarf es einer Neustrukturierung und Neuausrichtung des

Papierumschlaggeschäfts im Lübecker Hafen. Es ist die zukünftige Verwendung des Hafenterminals Vorwerker Hafen zu prüfen und zu klären.

- Es stellt sich die Frage im Abgleich mit dem Gutachten 2, ob die Kapazität des Konstinkais für den konventionellen Holzumschlag bei Vergleich mit der Prognose von 450.000 t/a ausreicht. Es ist im HEP eine entsprechende Lösung zu erarbeiten und es sind die zukünftigen Holzumschlagmengen sinnvoll zu verorten.
- Die Menge an Holz im LKW, Trailer oder Container ist im Hafententwicklungsplan bezüglich des Umschlags entsprechend anders zu berücksichtigen.

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

- Kenntnisnahme und Diskussion der Ergebnisse der übrigen Grundlagengutachten.
- Übernahme aller bis dahin vorhandenen Ergebnisse ins Gutachten 3 (Hafenumschlagprognose 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 4**

Senator F. - P. Boden



# Marktanalyse

## Papier- und Rohholzumschlag im Lübecker Hafen

### Kurzfassung

für die  
**Hansestadt Lübeck**  
**Lübeck Port Authority**

**Februar 2016**

Dipl.-Volkswirt Stefanos Kotzagiorgis  
Wentzingerstraße 19  
D-79106 Freiburg

Telefon +49 761 21 77 23 40  
Telefax +49 761 21 77 23 49  
E-Mail [post@trimode-ts.de](mailto:post@trimode-ts.de)

Geschäftsführer: Stefanos Kotzagiorgis

TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH

## Kurzfassung

Forstprodukte machen rd. 20% des Gesamtumschlags im Lübecker Hafen aus (ohne Eigengewichte). 90% des Forstprodukteumschlags besteht aus dem Umschlag an Papier und Pappe. Bis 2014 hatte Lübeck im Papier- und Zellstoffbereich quasi eine Monopolstellung im Ostseeraum.

Das Lübecker Papierumschlagsaufkommen ist jedoch seit der Finanzkrise aufgrund der sinkenden Papiernachfrage in Westeuropa sowie der sich verschlechternden Wettbewerbssituation für die skandinavischen Papierproduzenten kontinuierlich gesunken und lag in 2014 nur noch bei rd. 3,4 Mio. t (4,5 Mio. t in 2007). Die aufgrund des Nachfragerückgangs angespannte finanzielle Situation bei den skandinavischen Produzenten, verbunden mit den im Vergleich zu anderen Ostseehäfen höheren Lübecker Hafenkosten, führten in 2015 zur Verlagerung des Papierumschlags von langjährigen Kunden nach Rostock bzw. zur Ankündigung der Verlagerung in 2016 nach Kiel.

Diese massiven Verlagerungen werden dazu führen, dass der Lübecker Papierumschlag bis 2016/2017 weiterhin um über 1,0 Mio. bzw. um fast 40% zurückgehen wird.

Im Rahmen des Hafenenwicklungsplans (HEP) 2030 muss die Hansestadt Lübeck der Frage nachgehen, welche Entwicklungen für den starken Rückgang im Papierbereich verantwortlich sind, wie diese Entwicklungen langfristig zu bewerten sind und welche Schlussfolgerungen hinsichtlich Infrastruktur und Hafenenwicklung hieraus gezogen werden müssen.

Die kürzlich veröffentlichte Seehafenumschlagsprognose des BMVI für das Jahr 2030 kann hierfür keine befriedigenden Antworten geben, da sie zwischen 2010 und 2030 ein Wachstum von 1,5% p.a. für die Summe der Forstprodukte unterstellt. Ausgehend von den statistischen Zahlen des Jahres 2013 müsste zum Erreichen dieser Zahlen ein jährliches Wachstum von 3,6% p.a. realisiert werden. Eine Zahl, die aus heutiger Sicht – auch im Abgleich mit der Entwicklung der letzten Jahre – als unwahrscheinlich erscheint.

Deswegen wurde im Rahmen der Arbeiten zum HEP 2030 die Entwicklung im Forstproduktbereich einer genaueren Analyse unterzogen, um verlässlichere Aussagen zu den Entwicklungstrends im Forstproduktgeschäft, insbesondere im Papiergeschäft, zu erhalten und die Seehafenprognose des Bundes in der GG 60 (Forstprodukte) zu hinterfragen.

Der Lübecker Umschlag an Forstprodukten ist grundsätzlich Außenhandelsverkehr. Aufgrund der unterschiedlichen Relevanz für den Hafenumschlag sowie der divergierenden Einflussgrößen hinsichtlich der Marktentwicklung werden der Papierbereich auf der einen Seite, sowie der Zellulose- und Holzbereich auf der anderen Seite jeweils separat mit einer unterschiedlichen Detaillierungstiefe betrachtet.

Im Zellstoffbereich wurde die weitere Entwicklung, in Abhängigkeit der inländischen Papiererzeugung, dem damit einhergehenden Bedarf an Zellstoff sowie den Ausfuhransichten der

schwedischen und finnischen Produzenten nach Deutschland abgeschätzt. Auch im konventionellen Holzumschlag wurden die zukünftigen Importe über Lübeck in Abhängigkeit der Entwicklung der inländischen Nachfrage und dem inländischen Angebot an Rohholz, insbesondere unter Berücksichtigung des regionalen Bedarfs, entwickelt.

Auch im Papierbereich ist die weitere Entwicklung durch die Betrachtung der Angebots- und Nachfrageseite abgeschätzt worden, allerdings ist hier eine aufwendigere Umsetzung gewählt worden, die sich durch einen länderspezifischen Abgleich der Nachfrage- und Angebotsseite, der Differenzierung nach unterschiedlichen Papiersorten und einer Abschätzung der Anteilsentwicklung der Importe aus Schweden und Finnland am jeweiligen Markt auszeichnet. Durch zahlreiche Gespräche wurden einerseits Trends und neue Entwicklungen in die Prognoseeinschätzungen integriert und andererseits eigene Abschätzungen validiert und bestätigt.

Hierbei wurde berücksichtigt, dass im Lübecker Hafen überwiegend Papiere aus Schweden und Finnland umgeschlagen werden, mit denen die Papiernachfrage im Einzugsbereich des Lübecker Hafens befriedigt wird. Dieser Einzugsbereich setzt sich aus Deutschland (insbesondere das Gebiet der alten Bundesrepublik), den Benelux-Staaten, Frankreich, Italien und den Alpenrepubliken zusammen. Somit hängt die Entwicklung des Papierumschlags im Lübecker Hafen einerseits von der Entwicklung der Produktionskapazitäten und der Exporttätigkeit der wichtigsten Produktions- und Handelspartner in Finnland und Schweden nach Westeuropa ab, andererseits aber auch von der Entwicklung der Papiernachfrage im westeuropäischen Raum. Um eine Einschätzung über die Lübecker Umschlagssituation zu treffen, wurden ausgehend von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung Aussagen darüber entwickelt, wie

- wie hoch die Papiernachfrage im Lübecker Einzugsgebiet (bzw. in Westeuropa) sein wird und
- zu welchem Teil diese Nachfrage mit Papieren aus Nordeuropa befriedigt werden kann.

Für die Identifikation künftiger Entwicklungen und Tendenzen sind während der Auftragsbearbeitung mehrere Gespräche mit namhaften Unternehmen auf der Nachfrage- (Papiergroßhändler und Druckereien) sowie auf der Angebotsseite (Papierproduzenten) geführt worden:

Im Ergebnis aller betrachteten Variablen zeichnet sich ein Bild ab, in dem die Lübecker Hafenvirtschaft in dieser aktuell angespannten Situation stark gefordert ist, sich sowohl dem zunehmenden Wettbewerbsdruck aus Rostock und Kiel, als auch den zukünftig wechselnden Marktanforderungen zu stellen, die bei einem insgesamt weiterhin leicht sinkenden Marktvolumen (rd. 10%-15% zwischen 2014 und 2030) durch einen Rückgang der Nachfrage nach Grafischen Papieren und steigende Nachfrage nach Verpackungspapieren gekennzeichnet sind.

Lübeck verfügt über

- das nötige Know-how,
- die im Vergleich zu den beiden anderen Häfen besseren geographischen Standortbedingungen und
- hat auch die entsprechenden Flächen,

um sich diesem Wettbewerb zu stellen. Die sich ändernden Marktbedingungen (Nachfragesenkung bei graphischen Papieren und Nachfrageerhöhung bei Verpackungspapieren) werden in Zukunft zahlreiche Chancen bieten, sich um die Ladungsvolumina der finnischen und schwedischen Produzenten zu bewerben.

Können die Akquisitionsbemühungen in Lübeck verstärkt und die sich aus den Marktbedingungen ergebenden Anforderungen, die unter Umständen auch mit zusätzlichen Investitionen verbunden sein können, in Lübeck zu konkurrenzfähigen Umschlagspreisen umgesetzt werden, dann kann die Entwicklung im Papierumschlag nach den letzten Entwicklungen soweit stabilisiert werden, dass man sich nach 2020 positiver als das Marktumfeld entwickelt. So kann sich die Umschlagsentwicklung, ausgehend von den in 2016/2017 erwarteten Werten, sogar wieder leicht ansteigen. Positivere – aber stark schwankende – Entwicklungschancen werden aufgrund der Nähe großer Rohholzverbraucher im konventionellen Holzbereich gesehen, während im Zellstoffbereich aufgrund der stärkeren Produktion von Verpackungspapieren und dem damit verbundenen niedrigeren Zellstoffeinsatz ein leichter Rückgang für die Zukunft prognostiziert wird.

**Tabelle 1: Prognose des Lübecker Umschlags an Forstprodukten in 1.000 Tonnen (2010-2030); nur See-Eingang**

Jahr	Papier	Zellstoff	Holz	Summe
2010	3.290	326	167	3.782
2011	3.203	300	230	3.733
2012	3.052	300	115	3.467
2013	2.784	300	281	3.365
2014	2.919	300	148	3.367
<b>Prognose</b>				
2020	2.052	276	450	2.778
2025	2.008	261	450	2.719
2030	1.939	251	450	2.640
WR 2014-2030 in % p.a.	-2,5%	-1,1%	7,2%	-1,5%
<b>Höheres Szenario</b>				
2030	2.539	251	450	3.240
WR 2014-2030 in % p.a.	-0,9%	-1,10%	7,20%	-0,2%
<b>Niedrigeres Szenario</b>				
2030	1.069	251	450	1.770
WR 2014-2030 in % p.a.	-6,1	-1,10%	7,20%	-3,90%

Quelle: eigene Berechnungen und eigene Auswertungen auf Basis von destatis (mehrere Ausgaben)

Insgesamt erwarten wir aufgrund der prognostizierten Entwicklungen im westeuropäischen Papiermarkt, im Außenhandel mit den relevanten skandinavischen Partnern sowie aus einer ange-

nommenen Veränderung der aktuellen oder zeitlich nahen Marktanteilssituation ein zukünftiges Umschlagsaufkommen zwischen 2,8 (2020) und 2,6 Mio. t (2030). Ausgehend vom Jahr 2014 wird das Umschlagsaufkommen um 0,7 Mio. t bis zum Jahr 2030 zurückgehen. Dies entspricht einem Rückgang von 1,5% p.a. (siehe Tabelle 1).

Im Rahmen von zwei Szenarien (einem höheren und einem niedrigeren) wurden weitere Entwicklungsmöglichkeiten sowie noch vorhandene Risiken erfasst. Hierdurch könnte sich für den Forstprodukteumschlag im Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030 ein Entwicklungskorridor zwischen 1,8 Mio. t und 3,2 Mio. t ergeben. Die weitere Hafenenwicklung sollte sich an dem höheren Szenario orientieren, da die Entwicklungspotenziale auch nur mit den entsprechenden Akquisitions- und Investitionsbemühungen ausgeschöpft werden können.

Ausgehend von der hier erwarteten Umschlagsentwicklung ergibt sich ein Flächenbedarf zwischen 18 ha im niedrigeren Szenario und 34 ha im höheren Szenario. Der Flächenbedarf im Basisszenario liegt zwischen 27 und 29 ha.



► 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:  
Ergebnis:

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH  
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:  
Begründung:

Ja  
 Nein

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:

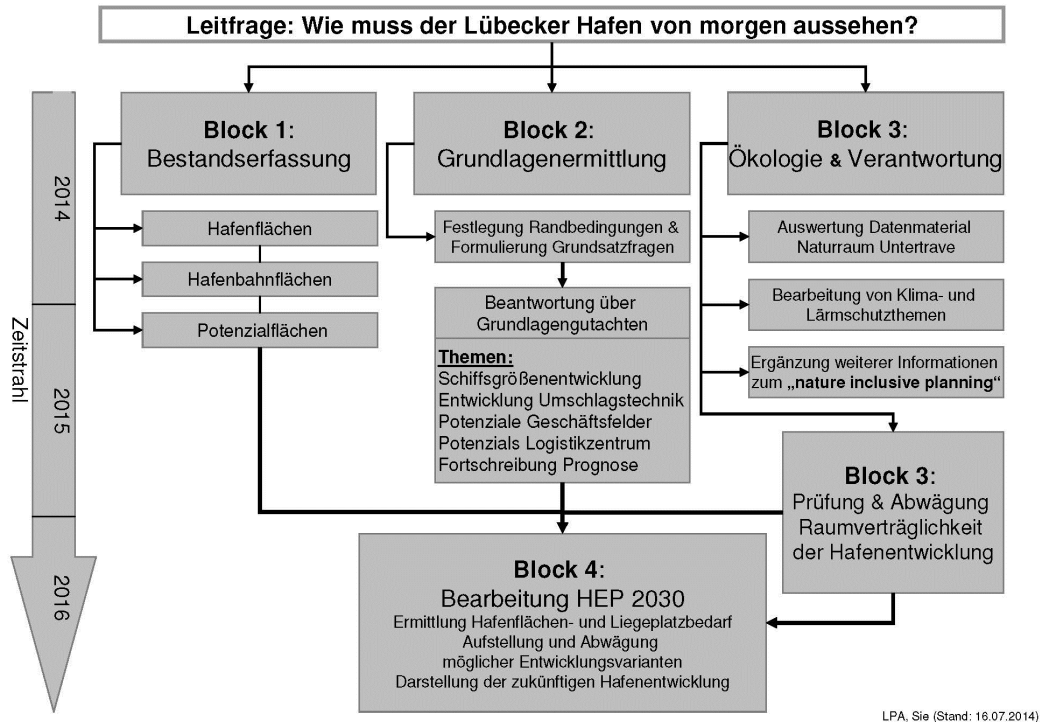
Finanzielle Auswirkungen:

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.



LPA, Sie (Stand: 16.07.2014)

Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

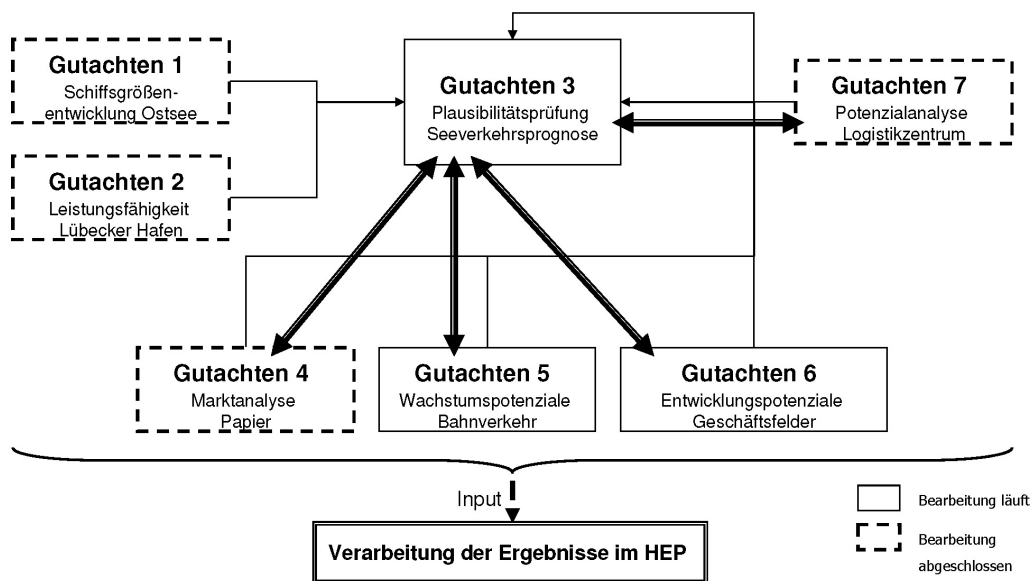


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

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 Hinterlandbindungen 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 Marktabfrage 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

# Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck Hafenentwicklungsplan 2030

## Kurzfassung



*Delivering the  
multimodal advantage*

*Im Auftrag von*

**Hansestadt LÜBECK** 

Lübeck Port Authority  
Ziegelstraße 2  
23539 Lübeck

**Februar 2016**

## Impressum

**Gutachter** UNICONCONSULT Universal Transport Consulting GmbH (Hauptauftragnehmer)  
Burchardkai 1  
21129 Hamburg  
Tel.: +49-40-74008-116  
Fax: +49-40-32 27 64  
e-mail: [o.boldt@uniconsult-hamburg.de](mailto:o.boldt@uniconsult-hamburg.de)  
Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (Unterauftrag)  
Schwarzenbergstraße 95 D  
21073 Hamburg  
Tel.: 040 42878 4451  
Fax: 040 42878 4452  
e-mail: [carlos.jahn@cml.fraunhofer.de](mailto:carlos.jahn@cml.fraunhofer.de)  
Web: <http://www.cml.fraunhofer.de/>

Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS (Unterauftrag)  
Nordostpark 93  
90411 Nürnberg  
Phone: 0911 58061 9539  
Fax: 0911 58061 9599  
e-mail: [uwe.veres-homm@scs.fraunhofer.de](mailto:uwe.veres-homm@scs.fraunhofer.de)  
Web: [www.scs.fraunhofer.de](http://www.scs.fraunhofer.de)

Rambøll Sverige AB (Unterauftrag)  
Skeppsgatan 5  
211 11 Malmö  
Phone: 0046 (0)10-615 54 44  
Mobil: 0046 (0)72-557 54 44  
e-mail: [thomas.ney@ramboll.se](mailto:thomas.ney@ramboll.se)  
Web: [www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Hintergrund .....</b>	<b>1</b>
1.1	Zielstellung der Potenzialanalyse .....	1
1.2	Methodisches Vorgehen .....	2
<b>2</b>	<b>Standortprofil als Basis zur Potenzialermittlung .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Marktbetrachtung und Ansiedlungsideen für ein Logistikzentrum Lübeck bis 2030 .....</b>	<b>5</b>
3.1	Marktsicht / Logistikregion Lübeck .....	5
3.2	Marktsicht / Feste Fehmarnbeltquerung .....	7
3.3	Marktsicht / Trends und Wettbewerb aus skandinavischer Sicht .....	8
3.4	Marktbetrachtung / Mögliche Ansiedlungsoptionen .....	8
3.5	Marktbetrachtung / Entwicklungsszenario 2030 .....	11
<b>4</b>	<b>Logistikzentrum Lübeck – Warenströme und Mengen .....</b>	<b>12</b>
4.1	Konkretisierung der Potenzialmengen .....	12
4.2	Zusätzliche Umschlagmengen für den Lübecker Hafen .....	14
<b>5</b>	<b>Logistikzentrum Lübeck – Standorte, Flächen, Dimensionen .....</b>	<b>16</b>
5.1	Bewertung und Priorisierung von Potenzialflächen .....	16
5.2	Standortfaktoren der Zielgruppen .....	18
5.3	Identifikation geeigneter Logistikzentrum-Typologien .....	19
<b>6</b>	<b>Handlungsempfehlungen Logistikzentrum Lübeck.....</b>	<b>22</b>

## *Abbildungsverzeichnis*

Abbildung 1	Methodischer Rahmen der Potenzialanalyse .....	2
Abbildung 2	Abgleich Standortangebot und Investorennachfrage für Import-/Export-Gateways .....	3
Abbildung 3	Regionale Eignung als Import-/Export-Gateway.....	4
Abbildung 4	Gateway-Ostseehäfen zur Verbindung von Skandinavien mit Mitteleuropa .....	5
Abbildung 5	Korridore mit Mengenpotenzial für ein Logistikzentrum Lübeck .....	13
Abbildung 6	Logistikrelevante Gewerbegebiete der Stadt Lübeck .....	17

## *Tabellenverzeichnis*

Tabelle 1:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Ansiedlungsoptionen Logistikzentrum Lübeck.....	10
Tabelle 2:	Realistisches Entwicklungsszenario bis 2030 – Einzeldarstellung und Szenarienvergleich .....	11
Tabelle 3	Gesamt mengen Korridore und Potenzial LZ Lübeck.....	13
Tabelle 4	Potenzielle zusätzliche Umschlagmengen für den Hafen Lübeck im Vergleich zur Seeverkehrsprognose 2030 .....	15
Tabelle 5	Standortanforderungen der Ansiedlungsoptionen.....	18
Tabelle 6	Bruttoflächenbedarf der Ansiedlungsoptionen bei Eintreten des realistischen Szenarios .....	19
Tabelle 7	Eignung der Ansiedlungsoptionen für die Potenzialflächen in Lübeck .....	21

# 1 Hintergrund

## 1.1 Zielstellung der Potenzialanalyse

Der Lübecker Hafen verbindet in seiner trimodalen Gateway-Funktion derzeit Verkehre zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen West- und Zentraleuropas und dem sich entwickelnden Wirtschaftsraum Ostsee. Geprägt wird der Hafen Lübeck durch das RoRo-Frachtgeschäft, welches für den Großteil des Umschlags verantwortlich ist.

Durch die ursprünglich für das Jahr 2021<sup>1</sup> geplante Inbetriebnahme der »Festen Fehmarnbeltquerung« (FFBQ) ergeben sich für die europäische Logistikbranche Chancen, die Drehscheibenfunktion Lübecks für neue Geschäftsfelder und Märkte zu nutzen. Die »Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck« setzt hier an und erhebt die Bedarfe für Logistikansiedlungen in Form eines oder mehrerer Logistikzentren in der Stadt bzw. der Region Lübeck. Damit werden die Chancen und Risiken einer FFBQ, wie auch die damit verbundenen Möglichkeiten und abzuleitenden Maßnahmen, für die Hafen- und Logistikentwicklung in Lübeck dargestellt.

Folgende Zielsetzungen werden mit der Potenzialanalyse verfolgt:

- Herausarbeitung und Analyse der Auswirkungen der FFBQ auf die Hafen- und Logistikwirtschaft in Lübeck, z. B. in Bezug auf aktuelle (2013) und zukünftige (2030) Warenströme über den Lübecker Hafen, mit Blick auf Verlagerungen von Transportströmen, Entwicklungsmöglichkeiten der Transitfunktion Lübecks und im Hinblick auf wesentliche Akteure und Ladungsträger für Mehrwertschöpfungsprozesse in einem Logistikzentrum.
- Ermittlung des Potenzials für ein Logistikzentrum Lübeck inklusive Identifikation der Wettbewerbssituation und geeigneter Branchen für eine Drehscheibenfunktion eines solchen Logistikknotens.
- Darstellung konkreter Standortanforderungen und Bewertung von Potenzialflächen für ein Logistikzentrum Lübeck, wobei Anforderungen an die Verkehrsanbindung wie auch trimodale Standortfaktoren betrachtet und analysiert werden.

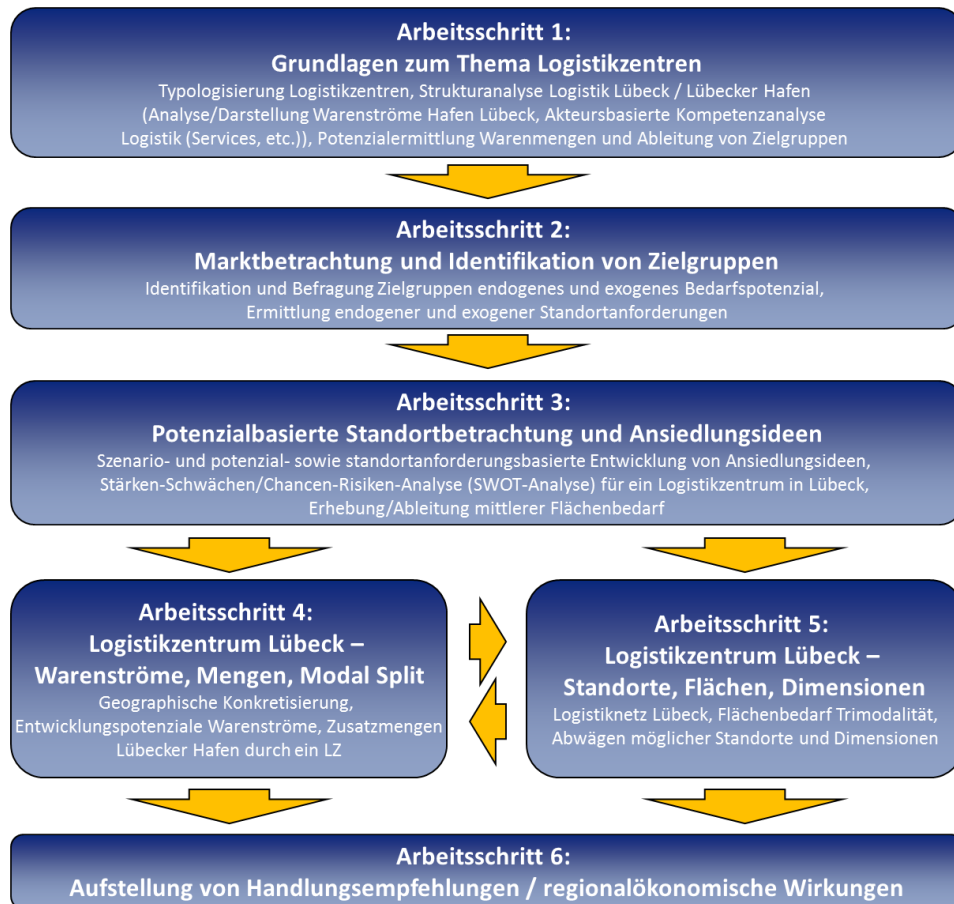
---

<sup>1</sup> Im Rahmen der aktuell gültigen Verkehrsprognose für die Feste Fehmarnbeltquerung (Fehmarnbelt Forecast 2014 – Update of the FTC-Study of 2002) gehen die Gutachter BVU/Intraplan davon aus, dass der Tunnel 2022 für den Verkehr freigegeben wird. Vor dem Hintergrund der laufenden Diskussionen (z. B. Deutsche Verkehrszeitung Nr. 17, 27.02.2015, S. 2) soll im vorliegenden Gutachten jedoch von einem vollständigen Betrieb des Tunnels ab 2025 ausgegangen werden.

## 1.2 Methodisches Vorgehen

Die Bearbeitung der Potenzialanalyse erfolgte in den sechs nachfolgend dargestellten Arbeitsschritten. Die ersten drei Schritte bauen aufeinander auf und ermöglichen eine empirische Ableitung der Marktpotenziale und Standortanforderungen potenzieller Nutzer. Darauf basiert die Ableitung erster Entwicklungs- bzw. Ansiedlungsideen für ein Logistikzentrum bis zum Jahr 2030.

**Abbildung 1 Methodischer Rahmen der Potenzialanalyse**



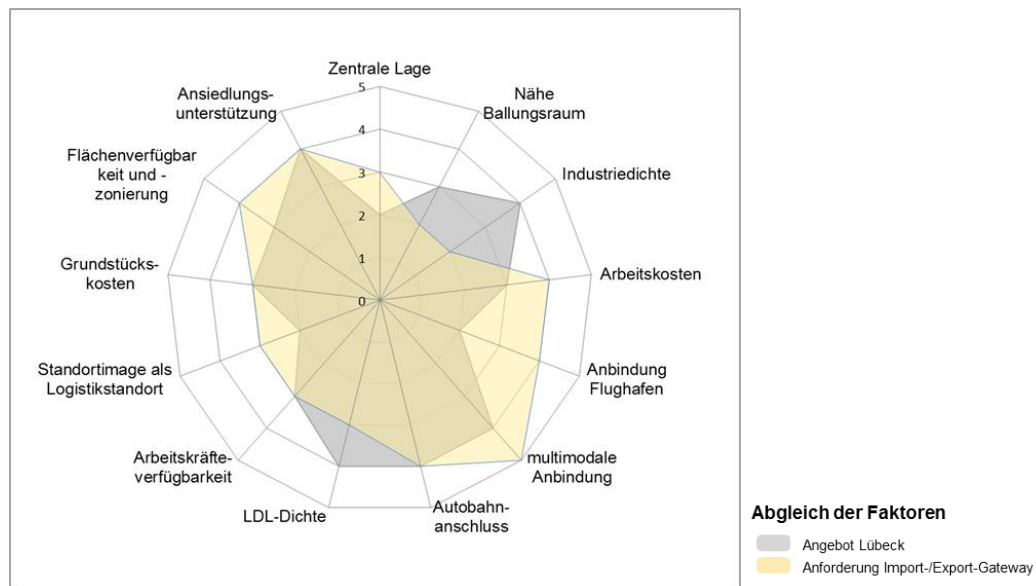
Quelle: UNICONSULT (2014).

Die Gliederung des Berichts folgt in wesentlichen Teilen den durchgeführten Arbeitsschritten.

## 2 Standortprofil als Basis zur Potenzialermittlung

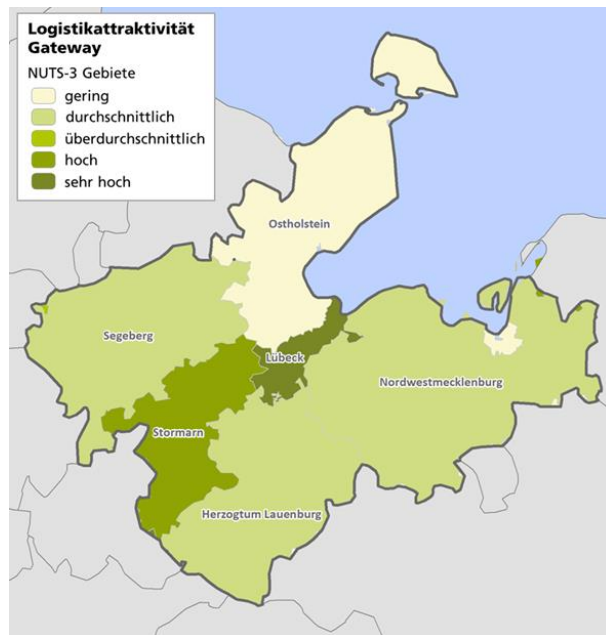
Als Ergebnis einer ersten Attraktivitätsprüfung der Region Lübeck für die fünf logistischen Ansiedlungstypen »Import-/Export-Gateway«, »Zentrale Distributionslogistik«, »Regionale Distributionslogistik«, »Produktionslogistik« und »Netzwerk-Logistik« lässt sich festhalten, dass die Region die höchste Attraktivität als Import-/Export-Gateway aufweist. Die in diesem Fall so wichtige multimodale Infrastruktur in Richtung Hinterland trifft hier auf die direkte Seehafenanbindung und ausreichende Flächenverfügbarkeit zu moderaten Kosten.

**Abbildung 2 Abgleich Standortangebot und Investorennachfrage für Import-/Export-Gateways**



Quelle: Fraunhofer SCS (2015).

Lübeck hat auch im Vergleich der Landkreise in direkter Umgebung einen Standortvorteil, da hier die Kombination mehrerer Verkehrsträger am einfachsten möglich und die Infrastruktur am besten auf die Abwicklung internationaler Transportströme ausgerichtet ist.

**Abbildung 3 Regionale Eignung als Import-/Export-Gateway**

Quelle: Fraunhofer SCS (2015).

Insbesondere im Ostseeraum und in Bezug auf die skandinavischen Länder besteht eine historisch gewachsene und etablierte Außenhandels-Anbindung. Ein erfolgreicher Gateway-Standort ist jedoch in hohem Maße auch von den ihn tangierenden Güterströmen abhängig.

Daneben ist die Hansestadt Lübeck aufgrund ihrer logistikaffinen Wirtschaftsstruktur auch für Ansiedlungen im Bereich »Produktionslogistik« gut geeignet. Bei anhaltender Konjunktur ist hier mit einem Ausbau der am Standort vorhandenen Logistikkapazitäten für die Versorgung der Produktionsstätten und Distribution der Fertigprodukte durch die ansässigen Industrieunternehmen selbst oder durch entsprechende Logistikdienstleister zu rechnen.

Die relative Nähe zum großen Nachbarn Hamburg spricht nur in Einzelfällen für Lübeck als Standort in einem flächendeckenden Logistiknetz. Hier bestehen jedoch durch neue Infrastrukturentwicklungen wie die feste Fehmarnbeltquerung Chancen, um sich weiter als strategischer Standort in den Logistik-Netzwerken der Dienstleister zu etablieren.

Für die Ansiedlungstypen »zentrale Distributionslogistik« und »regionale Distributionslogistik« weist Lübeck hingegen nur eine geringe Attraktivität auf. In beiden Fällen ist es die im Vergleich zu anderen Standorten nur unterdurchschnittlich ausgeprägte Nähe zu den großen Absatzmärkten in Europa oder auch der Metropolregion Hamburg, die Lübeck für diese Ansiedlungstypen wenig interessant erscheinen lässt. Zwar sind auch in diesem Bereich aufgrund der ansonsten günstigen Rahmenbedingungen durchaus Ansiedlungen denkbar, diese dürften sich jedoch auf historisch am Standort etablierte Unternehmen oder spezielle Distributionsausrichtungen für den norddeutschen und skandinavischen Raum beschränken.

### 3 Marktbetrachtung und Ansiedlungs Ideen für ein Logistikzentrum Lübeck bis 2030

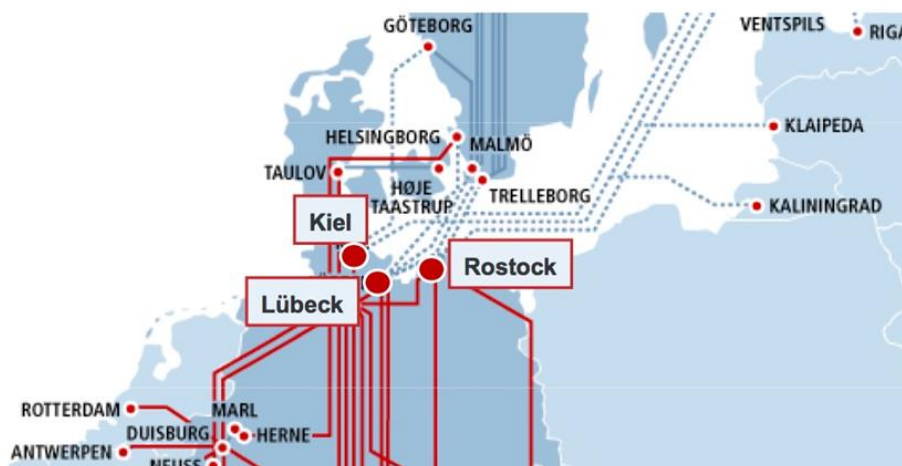
#### 3.1 Marktsicht / Logistikregion Lübeck

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

Als bereits etablierter Hub für die Papierindustrie und für RoRo-Verkehre mit Schweden und Finnland etabliert sich Lübeck zunehmend für den Umschlag und Mehrwertdienstleistungen von Containern und Schüttgut. Die wesentlichen Logistikansiedlungen in Dänemark befinden sich seit der Eröffnung der Großen-Belt-Querung in Jütland. Daraus folgt, dass der Raum Lübeck in eher geringerem Ausmaß ein natürlicher Knotenpunkt für Transportketten zwischen Dänemark und dem europäischen Kontinent ist.

Lübeck ist hingegen ein guter unimodaler Knotenpunkt für Straßentransporte zwischen Deutschland und Schweden / Norwegen / Ost-Dänemark im Hinblick auf die unterschiedlichen Regelungen für Abmessungen von Straßenfahrzeugen. Zudem verfügt Lübeck über eine gute Anbindung an das Schienengüternetz und ermöglicht somit leistungsfähige intermodale Transporte.

**Abbildung 4 Gateway-Ostseehäfen zur Verbindung von Skandinavien mit Mitteleuropa**



Quelle: Kombiverkehr. Baltic Logistics Conference (2012).

Die Nähe zu Hamburg bedeutet für Lübeck nicht nur die direkte Nachbarschaft zu einem sehr konkurrenzfähigen Logistikstandort, sondern bietet auch Möglichkeiten, um überlastete Fahrwege in und um Hamburg zu vermeiden. Kurze Kommunikationswege mit der LHG wurden seitens der befragten Unternehmen als Vorteile des Standorts Lübeck angeführt. Skandinavische Unternehmen der Papier- und Forstindustrie nutzen für Überseeverkehre

den Hamburger Hafen, weshalb nach Aussage befragter Marktakteure Lübeck als Ostsee-Hub zur Vorkonsolidierung dieser Überseetransporte via Hamburg zukünftig an Bedeutung gewinnen könnte.

Lübeck wird durch die Marktteilnehmer des Weiteren als konkurrenzfähiger Knotenpunkt für Import/Export und Kontraktlogistik erachtet. Einige der Interviewten in Nordeuropa sahen auch die mögliche Funktion als regionales Verteilzentrum für Produkte aus der Lebensmittelbranche (teilweise abhängig von der FFBO). Es könnten sich auch Geschäftsmöglichkeiten als Automobil-Logistikzentrum entwickeln, aber dann in starker Konkurrenz mit den Häfen in Malmö und Kopenhagen. Vor allem die Verfügbarkeit von ausreichenden Logistikflächen und bei Bedarf auch Anlaufmöglichkeiten für reine Autotransportschiffe/Pure Car and Truck Carrier (PCTC)<sup>2</sup> werden als kritische Faktoren genannt.

Disperse Terminalstandorte und die teilweise direkte Nähe zum Stadtzentrum werden als Hemmnisse für die zukünftige Realisierung etwaiger Potenziale eines Logistikzentrums gesehen. Eine Konzentration intermodaler Einrichtungen in der Nähe des Skandinavienkais wäre ein Vorteil für die Entwicklung von Lübeck als Logistikzentrum insbesondere auch im Hinblick auf den baltischen Markt.

Abgesehen von den Terminalstandorten 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 äußert 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.
- 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. Malmö gilt als ein Best-practice-Beispiel für politische Entscheidungen, welche auf lange Sicht stabile Bedingungen für die Entwicklung von Hafen und Logistik geben. Auch Køge / Skandinavisk Transport Centre kann als ähnliches Beispiel herangezogen werden.

---

<sup>2</sup> Mit Blick auf mögliche Bedarfe wie auch Tiefgangssituation in Lübeck und anderen Ostseehäfen wäre hierbei an PCTC-Schiffe mit Kapazitäten von bis zu 1.200 Fahrzeugen und Tiefgängen von ca. 6 m zu denken. Siehe bspw. <http://www.uecc.com/Fleet/VesselOverview.aspx> (2015).

### 3.2 Marktsicht / Feste Fehmarnbeltquerung

Auch für die im Rahmen des vorliegenden Gutachtens befragten Marktakteure ist es zum heutigen Zeitpunkt schwierig bis unmöglich, konkrete Wirkungen der FFBQ auf logistische Standortentscheidungen zu treffen. Teilweise, weil jedes Unternehmen diese Entscheidung von individuellen unternehmensstrategischen Entscheidungen abhängig macht und teilweise weil die Unternehmen nur in kleinem Ausmaße Infrastrukturänderungen für einen Zeitraum von max. acht Jahren im Voraus berücksichtigen. Logistische Entscheidungen werden erst dann getroffen, wenn die FFBQ in Betrieb ist und die Transportkosten und andere Variablen bekannt und quantifizierbar sind.

Die Hauptvariablen für die Transportroutenentscheidungen eines Unternehmens sind Transportkosten und Transportzeit. Auch sind Ruhezeitregelungen für Transportunternehmen von entscheidender Bedeutung. Des Weiteren sind aktuelle Strukturen von Produktion, Distribution und Lagerhaltung eine wesentliche Entscheidungsgrundlage.

Unternehmen, welche die Eisenbahn für ihre Transporte nutzen, werden mit der FFBQ voraussichtlich größere Wettbewerbsfähigkeit erhalten. Auch Lkw-Transporte mit zeitkritischen Gütern werden profitieren. Für den größten Teil des Straßengüterverkehrs wird die FFBQ nur geringe Auswirkungen haben, falls nicht die Kosten für die Nutzung der festen Verbindung wesentlich geringer sind als jene der aktuellen Fähren zwischen Rødby und Puttgarden.

Es wird seitens der befragten Marktakteure nicht erwartet, dass sich die Struktur der Distributionsnetze und Lager ändert. Lübeck und die Öresundregion werden vielleicht wichtiger als Distributionsstandorte, während Logistikregionen wie Taulov und Padborg an Bedeutung verlieren könnten. Es wird jedoch nicht erwartet, dass sich explizit durch die FFBQ neue Logistikbereiche entwickeln.

Die FFBQ wird im Wesentlichen die Wettbewerbsfähigkeit für den Eisenbahnverkehr verbessern; Engpässe werden jedoch bestehen bleiben. Die befragten Unternehmen behaupten, dass Engpässe im Schienennetz rund um Fehmarn die potenziellen Vorteile für den Eisenbahnverkehr verhindern. Eine Modernisierung der Eisenbahnstrecke zwischen Fehmarn und Lübeck sowie eine erhöhte Kapazität für den Schienengüterverkehr zwischen Dänemark und Schweden gelten als notwendige Maßnahmen, um die Vorteile der FFBQ zu nutzen. Andere Maßnahmen, welche die befragten Unternehmen besonders betonen, beziehen sich nicht auf die physische Infrastruktur, sondern auf bürokratische Aspekte wie Steuern und Abgaben.

Des Weiteren sollten intermodale Schienenverkehre als Korridorkonzepte geplant werden. Kapazitätsengpässe müssen im gesamten Korridor entfernt und geplant sein, um Redundanz und Zuverlässigkeit anzubieten. Technische Standards (z. B. Signalanlagen) sollten harmonisiert werden. Mit Blick auf den Straßenverkehr gilt es, Lkw-Rastanlagen entlang der Route über die FFBQ zu bauen.

### 3.3 Marktsicht / Trends und Wettbewerb aus skandinavischer Sicht

Die Frachtmengen im Ostseeraum werden voraussichtlich wachsen. Diese Erwartung wird auch durch Prognosen der Makroregion unterstützt. Das stärkste Wachstum wird für Stückgüter erwartet. Der Handel zwischen den starken Ökonomien Deutschlands und Skandinaviens wird voraussichtlich weiter wachsen. Die größte Entwicklung von Handel und Frachtvolumina wird jedoch aus skandinavischer Sicht mit den Ländern im östlichen Teil der EU, insbesondere mit Polen stattfinden. Als Folge werden Häfen wie Rostock, Szczecin / Świnoujście und Gdynia / Gdansk zu bedeutenden Knotenpunkten für den Handel zwischen den nordischen Ländern und Zentral- und Osteuropa werden. Allerdings besteht durch die politische Situation in Russland, Weißrussland und der Ukraine signifikante Unsicherheit über die Entwicklung der zukünftigen Güterströme.

Für Lübeck ist Rostock bereits heute ein ernsthafter Konkurrent um die wachsenden Verkehrsströme zwischen den nördlichen baltischen Staaten und Mittel- / Ost-EU sowie Italien. Neben der Entwicklung des Hafens selbst, sind große Investitionen in der Hinterlandanbindung getätigt worden. Der Rostocker Hafen ist auch sehr aktiv in der Entwicklung von Hinterlandanbindungen. Auch für Umschlag, Lagerung und Weitertransport von Papier und Holz könnte Rostock weiter an Bedeutung gewinnen – abhängig von der politischen und wirtschaftlichen Situation in Osteuropa.

Die Entwicklung der TEN-T Kernnetz-Korridore (Nordsee-Ostsee, Ostsee-Adriatisches Meer und in gewissem Maße auch Skandinavien-Mittelmeer) wird in den kommenden Jahren die Qualität der Infrastruktur der Ostseehäfen erhöhen und deren Rolle als Knotenpunkte für Verkehre zwischen dem europäischen Festland und Nordeuropa stärken. Für Finnland, St. Petersburg und die baltischen Staaten könnten jedoch leistungsfähige Schienen- und Straßeninfrastrukturen eine ernst zu nehmende Alternative zum Seetransport werden.

Neben wachsenden Transportmengen, insbesondere von Teilladungen, werden intermodale Transportlösungen zunehmend als Transportalternative gewählt. Dementsprechend werden zukünftig Regionen mit multimodalen Verkehrsmöglichkeiten ein gutes Entwicklungspotenzial besitzen, vor allem Logistikzentren in denen sich Hauptverkehrswege kreuzen. Treibende Kräfte sind dabei unter anderem das Wachstum von containerisierten Waren, längere Transportstrecken und, auf lange Sicht, steigende Kosten für Lkw-Fahrer.

### 3.4 Marktbetrachtung / Mögliche Ansiedlungsoptionen

Vor dem Hintergrund der analysierten Rahmengrößen werden die durch Marktbefragung erhobenen Informationen zu Potenzialen des Logistikstandorts Lübeck bis zum Jahr 2030 zu sinnvollen, empirisch basierten Ansiedlungsoptionen für Logistikzentren in Lübeck zusammengeführt und qualitativ und quantitativ dargestellt (z. B. Strukturen, logistische Ak-

tivitäten). Die Realisierung der Ansiedlungsoptionen hängt von unterschiedlichen endogenen<sup>3</sup> und exogenen Einflusskriterien ab.

Sämtliche Ansiedlungsoptionen sind als Tendenzaussagen mit theoretischen Potenzialen zu verstehen. Alle befragten Marktakteure trafen Aussagen zu zukünftigen logistischen Aktivitäten oder Ansiedlungen unter Vorbehalt des Eintretens endogener und exogener Einflussgrößen; und diese dann auch lediglich als theoretisches Konstrukt. Kein Teilnehmer der Marktbefragung sah sich in der Lage, zum heutigen Zeitpunkt ein definitives Bekenntnis zu zukünftigen Ansiedlungen in der Region Lübeck zu geben.

Die aus der Marktbefragung generierten Informationen führten zur Identifikation folgender fünf Ansiedlungsoptionen, die näher geprüft wurden:

- Food & Paper Centre
- Trimodal Import-/Export Gateway
- Unimodal Logistics Park
- Car Logistics Centre
- Agro-Bulk Centre

Auf Grundlage der erarbeiteten Ansiedlungsideen wurden die jeweils relevanten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

---

<sup>3</sup> Unter endogenen Einflussgrößen werden Kriterien subsummiert, die sich unmittelbar auf den Standort Lübeck beziehen und die grundsätzlich durch markt- und wettbewerbs- sowie standortpolitische Maßnahmen beeinflusst werden können. Exogene Einflussgrößen unterliegen nicht dem unmittelbaren, kurzfristigen Einfluss standortpolitischer Entscheidungen des Standorts Lübeck.

Tabelle 1: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Ansiedlungsoptionen Logistikzentrum Lübeck

	Endogene Faktoren		Exogene Faktoren		Einfluss der FFBQ auf Ansiedlungsoption
	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken	
<b>Food &amp; Paper Centre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leistungsfähige Straßenanbindung für bis zu 40 Rampen</li> <li>- Anbindung an Schienennetz und seeschifftiefes Wasser</li> <li>- Hochregallagerbau und skalierbare Flächen</li> <li>- Nordlandkai mit zentraler verkehrsgeographischer Lage</li> <li>- Große Nähe zur verladenden Wirtschaft (Lebensmittel- und Papierindustrie)</li> <li>- Logistische Mehrwertdienstleistungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeitskosten Standort Lübeck</li> <li>- Zunehmende Konkurrenzsituation mit Hafen Rostock im Bereich Papier</li> <li>- Anbindung Logistikzentrum an Produktionsanlagen via Trave</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Globales Wachstum Lebensmittelindustrie</li> <li>- Supply Chain Collaboration durch Multi-User-Konzept im Lebensmittelbereich realisiert signifikante Synergiepotenziale in Handelslogistik und Auftragsabwicklung</li> <li>- Relativ kurzfristige Realisierbarkeit bis 2020</li> <li>- Langfristige Stärkung des Lebensmittelstandorts Lübeck</li> <li>- Feste Fehmarnbeltquerung ohne Einfluss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Negative Marktentwicklung Papierindustrie</li> <li>- Hohe Abhängigkeit von zukünftigen unternehmensstrategischen Entscheidungen</li> </ul>	<p>FFB hat weder positiven noch negativen Einfluss auf "Food &amp; Paper Center"</p> <p></p>
<b>Trimodal Import/Export Gateway</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trimodalität am Standort Lübeck bereits grundsätzlich gegeben: KV-Terminal, RoRo-Umschlag, Autobahnbindung</li> <li>- Durchgehender Betrieb in reinem Gewerbegebiet in Nähe Skandinavienkai</li> <li>- Vielzahl logistischer Mehrwertdienste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundstück und Flächen sollten Umschlag und Beladung von Trailern nach skandinavischen Maßen und Gewichten ermöglichen</li> <li>- Bedarf nach größeren Flächen (Autohof, Umschlag, Lagerung, Equipment, Werkstätten, Tankstelle, Bürogebäude)</li> <li>- Arbeitskosten Standort Lübeck</li> <li>- Konkurrenzsituation Hafen Rostock</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diversifikation des Gateway macht Konzept grundsätzlich weniger abhängig von einzelnen Marktschwankungen</li> <li>- Outsourcing erhöht Nachfrage logistischer Mehrwertdienste</li> <li>- Multi-User-Konzept attraktiv für größere Logistik- und Transportdienstleister</li> <li>- Stärkung Hafenstandort Lübeck (Feste Fehmarnbeltquerung)</li> <li>- Hohes Tonnage- und Flächenpotenzial</li> <li>- Short-Sea-Container-Entwicklung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wirtschaftspolitische Entwicklung Russland/Baltikum</li> <li>- SECA-Regelungen mit tendenziell negativen Effekten</li> <li>- Feste Fehmarnbeltquerung führt zu Aufkommensverlusten von ca. 10% des eigentlichen Mengenpotenzials ab 2025</li> </ul>	<p>FFBQ führt zwar kurzfristig zu Aufkommensverlusten; für Landverkehre nach Schweden entstehen den Nutzern jedoch Bündelungsvorteile durch FFBQ</p> <p> </p> <p>kurzfristig langfristig</p>
<b>Unimodal Logistics Park</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leistungsfähige Straßenanbindung gegeben</li> <li>- Durch Hochregallagerbauweise geringer Flächenbedarf</li> <li>- Nähe zur verladenden Wirtschaft</li> <li>- Logistische Mehrwertdienstleistungen werden zum Teil bereits durchgeführt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeitskosten Standort Lübeck erhöht Attraktivität von Regionen in Mecklenburg-Vorpommern und von Standorten zwischen Hamburg und Lübeck</li> <li>- Kurzfristige Verfügbarkeit geeigneter Flächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wachstumsmärkte Pharmaindustrie und Medizintechnik</li> <li>- Stärkung des Standorts Lübeck in ScanBalt BioRegion</li> <li>- Trend zu Just-in-Sequence Produktionslogistik</li> <li>- Kurzfristige Realisierbarkeit</li> <li>- Ansiedlung bislang noch nicht in Lübeck tätiger Unternehmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Negative Auswirkung, falls Feste Fehmarnbeltquerung nicht gebaut wird</li> <li>- Hohe Abhängigkeit von zukünftigen unternehmensstrategischen Entscheidungen</li> </ul>	<p>FFBQ erhöht Attraktivität Lübecks als Standort für "Unimodal Logistics Park"</p> <p></p>
<b>Car Logistics Centre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leistungsfähige Straßeninfrastruktur Skandinavienkai</li> <li>- Anbindung an seeschifftiefes Wasser</li> <li>- Verkehrsgeographische Lage zur Automobilindustrie mit Marktanteilen gegenüber Wettbewerbshäfen</li> <li>- Logistische Mehrwertdienstleistungen werden zum Teil bereits durchgeführt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für Ansiedlung nahe Nordbahnhof muss Schieneninfrastruktur ausgebaut werden</li> <li>- Ausbau Schwerlastfähigkeit Straßeninfrastruktur</li> <li>- Hohe Flächenverfügbarkeit und Erschließung</li> <li>- Grundsätzlich hohe Investitionskosten Infra- und Suprastruktur</li> <li>- Arbeitskosten Standort Lübeck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Positive Entwicklung europäische Automobilindustrie</li> <li>- Steigendes Outsourcing Automobilindustrie und Pkw-Handel</li> <li>- Feste Fehmarnbeltquerung ohne wesentliche Auswirkungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wirtschaftspolitische Entwicklung Russland/Baltikum</li> <li>- SECA-Regelungen mit tendenziell negativen Effekten</li> <li>- Abfahrtsdichte Fähr- und RoRo-Dienste muss gegeben sein; PCTC-Schiffe</li> </ul>	<p>FFB hat weder positiven noch negativen Einfluss auf "Car Logistics Center"</p> <p></p>
<b>Agro-Bulk Centre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leistungsfähige Straßeninfrastruktur</li> <li>- Anbindung an seeschifftiefes Wasser und Schieneninfrastruktur</li> <li>- Nähe zur verarbeitenden Industrie</li> <li>- Anbindung an Binnenwasserstraßennetz</li> <li>- Logistische Mehrwertdienstleistungen werden zum Teil bereits durchgeführt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für Ansiedlung muss Elbe-Lübeck-Kanal ausgebaut werden</li> <li>- Verfügbarkeit adäquater reiner Gewerbeflächen</li> <li>- Lärm- und Geruchsemissionen</li> <li>- Arbeitskosten Standort Lübeck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hohe Mengenpotenziale bei Ausbau Elbe-Lübeck-Kanal</li> <li>- Märkte für Agro-Bulk und bioenergetische Brennstoffe mit Zukunftspotenzial</li> <li>- Zunehmende Tendenz zu logistischen Mehrwertdienstleistungen in der Agro-Bulk Branche</li> <li>- Feste Fehmarnbeltquerung ohne wesentliche Auswirkungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wirtschaftspolitische Entwicklung Russland/Baltikum</li> <li>- SECA-Regelungen mit tendenziell negativen Effekten</li> <li>- Kein Ausbau Elbe-Lübeck-Kanal</li> </ul>	<p>FFB hat weder positiven noch negativen Einfluss auf "Agro-Bulk Center"</p> <p></p>

Quelle: UNICONSLT (2015).

### 3.5 Marktbetrachtung / Entwicklungsszenario 2030

Mittels optimistischer, konservativer und pessimistischer Erwartungen der Marktteilnehmer sowie der Experteneinschätzungen wurde ein realistisches Entwicklungsszenario berechnet. Dazu wurden die mittels empirisch-quantitativer Daten und sekundärstatistischer Einflussgrößen hergeleiteten optimistischen, konservativen und pessimistischen Entwicklungsszenarien zu einem gewichteten durchschnittlichen Mengen- und Flächenszenario zusammengeführt. Dieses wird als „Mittleres realistisches Szenario“ bezeichnet. Die folgende Tabelle zeigt die entsprechenden Berechnungen.

**Tabelle 2: Realistisches Entwicklungsszenario bis 2030 – Einzeldarstellung und Szenarienvergleich**

Entwicklungsszenarien je Ansiedlungsoption	2020		2025		2030	
	Umschlag [Tonnen]	Netto- Flächen [qm]	Umschlag [Tonnen]	Netto- Flächen [qm]	Umschlag [Tonnen]	Netto- Flächen [qm]
Food & Paper Centre "realistisches Szenario"	244.290	39.438	305.758	53.035	384.512	72.162
Trimodal Gateway "realistisches" Szenario	280.022	29.850	466.665	32.735	498.369	36.443
Unimodal Logistics Park "realistisches" Szenario	149.344	23.638	217.688	32.051	334.125	45.851
Car Logistics Centre Lübeck "realistisches" Szenario	250.122	42.527	331.769	57.128	444.448	77.463
Agro-Bulk-Centre Lübeck "realistisches Szenario"	68.774	3.500	160.882	4.550	285.801	4.550
<b>TOTAL</b> <b>"Mittleres realistisches Szenario"</b>	<b>992.552</b>	<b>138.952</b>	<b>1.482.762</b>	<b>179.498</b>	<b>1.947.254</b>	<b>236.470</b>

Quelle: UNICONSULT (2015).

## 4 Logistikzentrum Lübeck – Warenströme und Mengen

### 4.1 Konkretisierung der Potenzialmengen

Um die Datenbasis der realistischen Entwicklungsszenarien auf ihre Plausibilität zu prüfen, wird das Gesamtpotenzial für ein Logistikzentrum in Lübeck identifiziert. Die realistischen Entwicklungsszenarien sollten quantitativ unterhalb der theoretischen Potenzialmenge liegen.

Für die Ermittlung des theoretischen Potenzials für das Logistikzentrum in Lübeck wurden nur die Gütergruppen betrachtet, die zuvor als relevant für ein Logistikzentrum eingestuft wurden. Diese Einstufung resultiert aus den verschiedenen erarbeiteten Ansiedlungsoptionen auf Grundlage der durchgeführten Interviews. Die relevanten Gütergruppen sind:

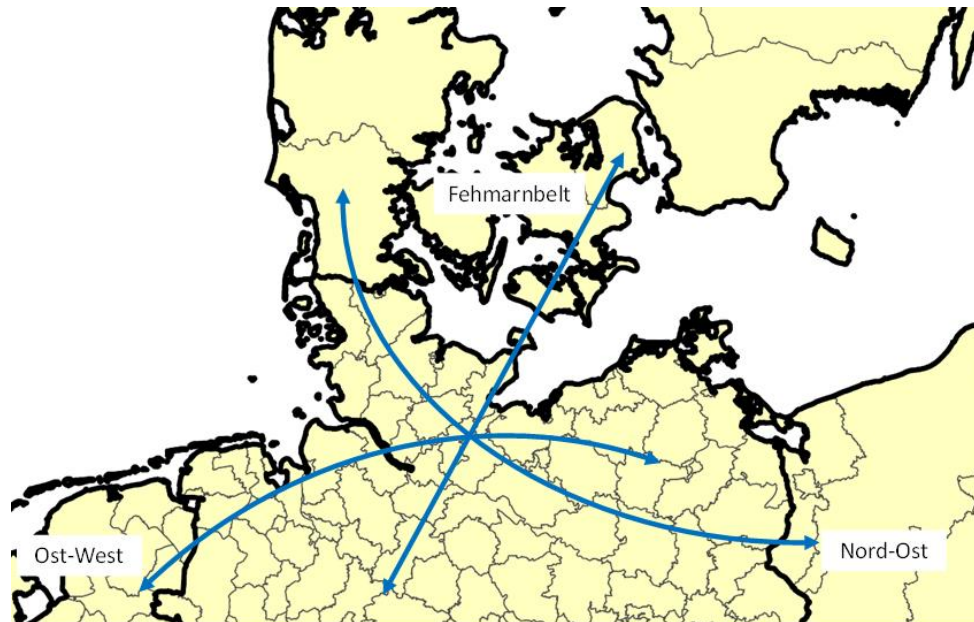
- Landwirtschaft,
- Fahrzeuge,
- Nahrungs- und Genussmittel,
- Holz etc.,
- Nicht identifizierbare Güter.

Die theoretischen Potenziale werden aus der Gesamtmatrix der Verkehrsverflechtungsprognose 2030<sup>4</sup> abgeleitet. Hierfür wurden Verkehrskorridore identifiziert, die Transportmengen zum, von und durch den Großraum Lübeck beinhalten. Bei den identifizierten Transportkorridoren handelt es sich um die in der folgenden Abbildung graphisch als Pfeile dargestellten Korridore.

---

<sup>4</sup> Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger.

Abbildung 5 Korridore mit Mengenpotenzial für ein Logistikzentrum Lübeck



Quelle: Fraunhofer CML (2015).

Für die betrachteten Korridore wurden die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Gesamt mengen bestimmt sowie das sich hieraus ergebende Potenzial für ein Logistikzentrum Lübeck ermittelt.

Tabelle 3 Gesamt mengen Korridore und Potenzial LZ Lübeck

Korridor	Gesamtmenge	Potenzial LZ Lübeck
Fehmarnbelt	40,1 Mio. t	29,6 Mio. t
Nord-Ost	9,5 Mio. t	4,75 Mio. t
Ost-West	3,3 Mio. t	1,65 Mio. t
<b>Summe</b>	<b>52,9 Mio. t</b>	<b>36,0 Mio. t</b>

Quelle: Fraunhofer CML (2015).

Die Potenzialermittlung erfolgte unter Berücksichtigung einer Vielzahl ausführlich beschriebener Unwägbarkeiten als grobe Schätzung. So wurden Transporte auf dem Fehmarnbelt-Korridor, die in Lübeck und Ostholstein beginnen oder enden, vollständig als Potenzial für ein Logistikzentrum Lübeck gezählt (ca. 21,3 Mio. t). Die Landtransporte zwischen Ost-Dänemark, Schweden, Norwegen und den Regionen südlich der Ostsee werden mit 44 % als Potenzial gezählt, da sich diese Verkehre zwischen der FFBQ und dem Großen Belt verteilen werden. Entsprechend der Verkehrsverflechtungsmatrix 2030 werden zwischen den benannten Ländern und Regionen über alle Gütergruppen 35,8 Mio. t transportiert. Eine aktuelle Prognose für Güterverkehre über die FFBQ<sup>5</sup> sieht ca. 15,7 Mio. t für 2030 vor, was einem Anteil von ca. 44 % entspricht. Dieser Anteil wird auch für die als relevant identifizierten Gütergruppen angenommen. Für die Nord-Ost und Ost-West-Korridore

<sup>5</sup> Intraplan, BVU (2014) - Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002.

ist jeweils eine Verteilung der Verkehre auf verschiedene Routen möglich (z. B. über die Autobahnen BAB A20 und BAB A24), die teilweise nicht an Lübeck vorbeiführen. Daher werden die Gesamtmengen zu 50 % als Potenzial gezählt. Somit ergibt sich ein Gesamtpotenzial für ein Logistikzentrum von 36,0 Mio. t, wobei das nicht heißen soll, dass alle diese Transporte einen Bedarf haben, in einem Logistikzentrum in Lübeck gebrochen bzw. umgeschlagen, gelagert und weiterverteilt zu werden.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass die reinen Mengen in den relevanten Gütergruppen für ein Logistikzentrum Lübeck theoretisch ausreichen, um die beschriebenen optimistischen, konservativen, pessimistischen und realistischen Entwicklungsszenarien abzudecken. Beispielsweise müssten ca. 9,3 % des errechneten Potenzials über das Logistikzentrum Lübeck verkehren, um das optimistische Entwicklungsszenario zu erfüllen (dies entspräche annähernd jedem elften Lkw). Da es sich aber bei den angesiedelten Unternehmen im Logistikzentrum auch um bereits in Lübeck ansässige Unternehmen handeln würde, müsste ein deutlich geringeres Volumen zusätzlich neu akquiriert werden. Im pessimistischen Szenario genügen weniger als 1 % des Gesamtpotenzials um die Mengen für das Logistikzentrum zu realisieren, das entspräche weniger als jedem 100. Fahrzeug.

Zusätzliches Potenzial kann für das LZ Lübeck entstehen, wenn sich Unternehmen dazu entscheiden, aufgrund des Logistikzentrums Mengen aus anderen Standorten nach Lübeck zu verlagern.

## 4.2 Zusätzliche Umschlagmengen für den Lübecker Hafen

Die Ansiedlungsoptionen „Car Logistics Centre“, „Agro-Bulk Centre“ und „Trimodal Import/Export-Gateway“ generieren laut Marktbefragung zu 100 % Hafenumschläge. Allerdings sind in diesen Optionen vollständig Aussagen von Unternehmen aus dem endogenen und exogenen Potenzialraum enthalten, die bereits heute über Lübeck Güter umschlagen und entsprechend von ihrem eigenen zukünftigen Wachstum am Standort ausgehen. Daher muss angenommen werden, dass diese zukünftigen Volumen bereits in der Seeverkehrsprognose berücksichtigt sind. Somit ergeben sich im Vergleich zur Seeverkehrsprognose keine zusätzlichen Hafenumschlagvolumen. Das „Food & Paper Centre“ wird seine Volumen nicht zu 100 % über den Hafen umschlagen. Dennoch gilt für es das Gleiche wie für die zuvor genannten Ansiedlungsoptionen.

Beim Unimodal Logistics Park wurde von einem Hafenanteil ausgegangen, der dem Gesamthafenanteil aller Verkehre von und nach Lübeck entspricht (54,0 %).<sup>6</sup> Für die Berechnung wurden Verkehre der Gütergruppe „Holz etc.“, die in der Statistik der Stadt Lübeck zugeschrieben werden, zum Hafen Lübeck verschoben. Bei diesen Verkehren handelt es sich um Güter, die lediglich in Lübeck zwischengelagert und dann weiter ins Hinterland transportiert werden. Daher sind die Verkehre dem Hafenhinterland und nicht dem Hinterland der Stadt Lübeck zuzuordnen.<sup>7</sup> Insgesamt konnten für Lübeck nachfolgende tabella-

---

<sup>6</sup> Fraunhofer CML (2015) auf Basis MWP (2015) und BMVI (2015).

<sup>7</sup> Lt. Aussage LPA.

risch dargestellte Umschlagpotenziale bestimmt werden, die aus einem Logistikzentrum resultieren und noch nicht in der Seeverkehrsprognose enthalten sind:

**Tabelle 4      Potenzielle zusätzliche Umschlagmengen für den Hafen Lübeck im Vergleich zur Seeverkehrsprognose 2030**

Szenario	2020 in t	2025 in t	2030 in t
<b>Optimistisch</b>	136.688	191.363	273.375
<b>Konservativ</b>	54.675	82.013	136.688
<b>Pessimistisch</b>	-	27.338	54.675
<b>Realistisch</b>	<b>80.646</b>	<b>117.551</b>	<b>180.428</b>

Quelle: Fraunhofer CML (2015).

Im optimistischen Szenario könnten 273.375 t im Jahr 2030 zusätzlich über den Hafen Lübeck umgeschlagen werden. Dadurch könnten die Verschiebungen von ca. 2,8 Mio. t durch die Feste Fehmarnbeltquerung zu ca. 10 % kompensiert werden. Im konservativen Szenario mit 136.688 t könnten die Verschiebungen nur zu 5 % kompensiert werden. Im pessimistischen Szenario könnte das Logistikzentrum kaum zusätzliche Volumen für den Hafen Lübeck generieren. Aus den drei Szenarien resultiert im Jahr 2030 für das realistische Szenario ein zusätzliches Volumen für den Hafen von 180.428 t.

Auch wenn ein Logistikzentrum nicht in der Lage ist, die Verschiebungen vom Hafen Lübeck zur Festen Fehmarnbeltquerung zu kompensieren, so zeigt die Untersuchung doch, dass ein Logistikzentrum in Lübeck sinnvoll ist. Vor allem, um den bereits ansässigen Unternehmen die Möglichkeit zur Expansion zu bieten, damit deren Wachstum im vollen Maße der Stadt Lübeck zugutekommt. Und zum anderen, damit die Unternehmen in Zeiten zunehmender Konkurrenz zwischen den Häfen in der südwestlichen Ostsee am Standort Lübeck ansässig bleiben.

## 5 Logistikzentrum Lübeck – Standorte, Flächen, Dimensionen

### 5.1 Bewertung und Priorisierung von Potenzialflächen

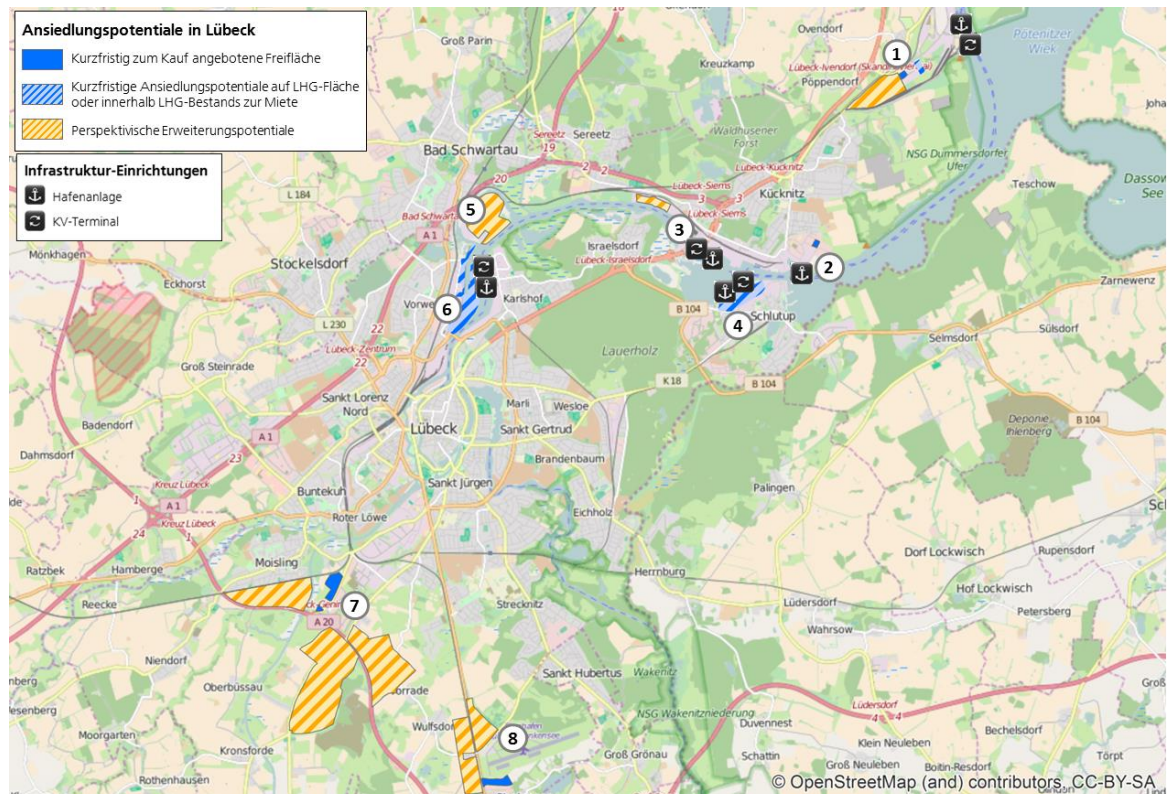
Die Attraktivität Lübecks als Import-/Export-Gateway spiegelt sich in der Ansiedlungsoption „Trimodal Import/Export Gateway“ wider. Die in diesem Fall so wichtige multimodale Infrastruktur im Seehafenhinterland kann an einem Standort in der Nähe des Skandinavienkais bzw. des Baltic Rail Gate mit der direkten Seehafenanbindung kombiniert werden.

Daneben ist der Standort Lübeck aufgrund seiner logistikaffinen Wirtschaftsstruktur auch für Ansiedlungen im Bereich Produktionslogistik gut geeignet. Dies wird durch die Ansiedlungsoptionen „Food & Paper Centre“ wie auch „Unimodal Logistics Park“ und „Agro-Bulk Centre Lübeck“ bestätigt. Bei sich positiv entwickelnder Konjunktur ist hier mit einer Umstrukturierung der am Standort vorhandenen Logistikkapazitäten für die Versorgung der Produktionsstätten und Distribution der Fertigprodukte durch die ansässigen Industrieunternehmen selbst oder durch entsprechende Logistikdienstleister zu rechnen. Auch diese Ansiedlungsoptionen bestätigen die bereits am Logistikstandort Lübeck vorhandenen Logistikkompetenzen im Bereich Nahrungsmittel, Papier, Maschinenbau und Schüttgutumschlag. In Zukunft könnten jedoch im Rahmen der Ansiedlungsoption „Unimodal Logistics Park“ Kompetenzen im Bereich Pharmalogistik am Standort Lübeck notwendig werden.

Aktuell stehen kurzfristig rund 24,8 ha unbebauter, logistikaffiner Ansiedlungsfläche in der Hansestadt Lübeck zur Verfügung. Tatsächlich sind die Anforderungen an einen Standort jedoch als heterogen zu bewerten und verlangen abhängig von der spezifischen Aufgabe, die ein Unternehmen mit dem Bau und dem Betrieb einer Logistikimmobilie erfüllen möchte, unterschiedliche Rahmenbedingungen.

Für Lübeck lassen sich acht aktuell oder perspektivisch logistikrelevante Ansiedlungsgebiete identifizieren. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über ihre Lage innerhalb Lübecks sowie die erfassten Standortkriterien dieser Gewerbeflächen.

Abbildung 6 Logistikrelevante Gewerbegebiete der Stadt Lübeck



Gebiete	Ausweisung	kurzfristig verfügbare Freifläche	größte verfügbare Freifläche	Preis pro qm	kurzfristige Ansiedlungspotentiale innerhalb der LHG-Flächen	perspektivische Erweiterungspotentiale	Ansiedlungsschwerpunkte	Infrastrukturanbindung (Entfernung in km)				
								Hafen	KV	Autobahn	Landstraße	Wasser
① Skandinavienkai	GE	27.370 qm	27.370 qm	65,00 €	36.000 qm	410.000 qm	Logistik, hafenaaffines Gewerbe	6	ja	89	<1	<1
② Herrenwyk	GI/GE	17.000 qm	17.000 qm	41,00 €	-	-	Baustoffe, Recycling	3	ja	86	0	3
③ Dänischburg-Siems	GI/GE	-	-	k.A.	-	190.000 qm	Logistik, hafenaaffines Gewerbe, Baugewerbe	1	ja	84	<1	<1
④ Schlutup	GI/GE	-	-	k.A.	ja **	-	Produz. Gewerbe, Logistik	6	ja	89	<1	<1
⑤ Teerhofinsel	GI/GE*	-	-	k.A.	-	545.000 qm	bislang keine Gewerbeansiedlungen	1*	ja*	81*	<1*	k.A.*
⑥ Posener Straße/Vorwerker Hafen	GI/GE	-	-	k.A.	ja**	-	Hafenaaffines Gewerbe, produz. Gewerbe, Dienstl.	3	ja	79	<1	<1
⑦ Genin Süd	GE	80.000 qm	40.000 qm	65,00 €	-	3.410.000 qm	Industrie, Handel	1	mögl.	73	9	9
⑧ Airport Business Park	GE	88.000 qm	62.850 qm	65,00 €	-	780.000 qm	bislang keine Gewerbeansiedlungen	2	nein	81	13	13

Quelle: Recherche des Fraunhofer SCS, Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030, Angaben der Wirtschaftsförderung Lübeck und Lübeck Port Authority, Stand 15.07.2015

\* Angaben zur Teerhofinsel perspektivisch entsprechend den Plänen des Gewerbeflächenentwicklungskonzept Lübeck 2030

\*\* Innerhalb der Hafengebiete gegebenenfalls bestehende Ansiedlungsmöglichkeiten in Form von freien oder nicht näher quantifizierbaren bebauten Flächen. Sie werden durch die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) vermittelt und vermietet.

## 5.2 Standortfaktoren der Zielgruppen

Die übergeordneten Spezifika der einzelnen Ansiedlungsoptionen können vor dem Hintergrund einer konkreten Standortwahl in Lübeck jeweils mit einem eigenen Profil bezüglich ihrer konkreten Anforderungen für ein bestimmtes Gewerbegebiet versehen werden. Dabei sind in einzelnen Fällen auch K.O.-Kriterien zu beachten, die für eine erfolgreiche Ansiedlung in jedem Fall vorhanden sein sollten.

Ebenfalls gilt es zu berücksichtigen, dass sich die aufgezeigten Entwicklungsszenarien bisher auf die potentielle Nachfrage nach Nettologistikflächen beziehen. Um nun aus diesen Kennzahlen die Bedarfe der relevanten Bruttogrundstücksflächen ermitteln zu können, wurde für jeden Ansiedlungstyp ein spezifisches Verhältnis von logistischer Lager- bzw. Nutzfläche zur Gesamtgrundstücksfläche anhand einer Stichprobe vergleichbarer Ansiedlungen innerhalb Deutschlands ermittelt. Diese Werte wurden anschließend auf die Prognosen des realistischen Entwicklungsszenarios angewendet.

In nachfolgender Tabelle werden die Ansiedlungsoptionen mit unterschiedlichen Kriterien bewertet.

**Tabelle 5 Standortanforderungen der Ansiedlungsoptionen**

Ansiedlungsoptionen / Anforderungen	Food & Paper Centre	Trimodal Gateway	Unimodal Logistics Park	Car Logistics Centre	Agro-Bulk-Centre
Nettoflächenbedarf bis 2030	72.150 qm	36.450 qm	45.850 qm	28.050 qm *	4.550 qm
Verhältnis Logistikfläche zu Gesamtgrundstücksfläche	1 : 2,4	1 : 2,4	1 : 2,4	1 : 1,25	1 : 4
Gesamtgrundstücksfläche	173.200 qm	87.450 qm	110.050 qm	35.050 qm	18.200 qm
Nähe zur verladenden Wirtschaft	unmittelbare Nähe wünschenswert	irrelevant	mittelbare Nähe	irrelevant	unmittelbare Nähe wünschenswert
Straßenanbindung	Autobahn-anbindung	Autobahn-anbindung	Autobahn-anbindung	Autobahn-anbindung	Regionalstraße ausreichend
Gleisanschluss	wichtig	K.O.-Kriterium	irrelevant	K.O.-Kriterium	von Vorteil
Containerterminal	von Vorteil	K.O.-Kriterium	irrelevant	irrelevant	irrelevant
Hafen	wichtig	K.O.-Kriterium	irrelevant	K.O.-Kriterium	K.O.-Kriterium

Quelle: Fraunhofer SCS, 2015

\* Zur Ermittlung des zusätzlichen Flächenbedarfs der Ansiedlungsoption „Car Logistics Centre“ wurden in Lübeck bereits vorhandene Stellflächen berücksichtigt. 28.050 qm sind demnach nötig, um den im Zuge des realistischen Szenarios prognostizierten Umschlagmengen bis 2030 begegnen zu können.

Wie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist, stellt im Falle des realistischen Szenarios die Ansiedlungsoption „Food & Paper Centre“ den größte Nachfrager nach gewerblichem Bauland dar. Mehr als 40% Prozent der insgesamt prognostizierten Nachfrage würden im Jahr 2030 von ihr in Anspruch genommen. Mit dem Typ des „Agro-Bulk Centre“ gehen hingegen relativ geringe Flächenbedarfe einher. Trotz eines hohen zusätzlichen Grundstücksbedarfs zur Nettobaufläche werden im Prognosezeitraum bis 2030 lediglich 18.200 qm an zusätzlicher Freifläche benötigt. Im Falle des „Car Logistics Centre“ könnten die prognostizierten Mengenpotenziale und damit einhergehende Flächenbedarfe bis zum Jahr 2020 über bereits in Lübeck vorhandene Stellflächen vollständig gedeckt werden. Über den langfristigen Prognosehorizont betrachtet ergibt sich eine Nachfrage nach einer zusätzlichen Bruttofläche von etwa 35.000 qm.

**Tabelle 6**            **Bruttoflächenbedarf der Ansiedlungsoptionen bei Eintreten des realistischen Szenarios**

	kumulierte Bruttoflächen [qm]		
	2020	2025	2030
Food & Paper Centre "realistisches Szenario"	94.650	127.300	173.200
Trimodal Gateway "realistisches Szenario"	71.650	78.550	87.450
Unimodal Logistics Park "realistisches Szenario"	56.750	76.900	110.050
Car Logistics Centre Lübeck "realistisches Szenario"	0	9.650	35.050
Agro-Bulk-Centre Lübeck "realistisches Szenario"	14.000	18.200	18.200
<b>Total</b> "realistisches Szenario"	<b>240.550</b>	<b>315.150</b>	<b>423.950</b>

Quelle: Fraunhofer SCS, 2015

Insgesamt sieht sich Lübeck im Falle einer Entwicklung entsprechend des realistischen Szenarios für alle fünf Ansiedlungsoptionen mit einer zusätzlichen Nachfrage von 42,4 ha bis zum Jahr 2030 konfrontiert. Je nach Entwicklungsszenario kann dieser Flächenbedarf allerdings stark divergieren. Bei Eintreten des pessimistischen Szenarios würden dementsprechend lediglich 0,6 ha Bauland in Anspruch genommen, im Falle des optimistischen Szenarios sogar 75,7 ha.

### 5.3 Identifikation geeigneter Logistikzentrum-Typologien

Grundsätzlich bietet Lübeck für alle beschriebenen Ansiedlungsoptionen günstige Rahmenbedingungen. Zudem steht der prognostizierte Bruttoflächenbedarf von knapp 42,4 ha bis zum Jahr 2030 einer gegenwärtig kurzfristigen Verfügbarkeit logistikaffiner Gewerbeflächen von 24,8 ha gegenüber, was auf den ersten Blick unter der Annahme einer kontinuierlichen Gewerbeflächenentwicklung nur bedingt Realisierungshemmnisse erwarten lässt.

Generell gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei den errechneten Flächenbedarfen der fünf logistischen Ansiedlungsoptionen nur um einen Teilbereich der insgesamt zu erwartenden Gewerbeflächennachfrage handelt. Das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung NIW geht im Zuge der Studie „Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck“ bis zum Jahr 2025 von einer Gewerbeflächennachfrage von insgesamt 242 bis 296 ha aus. Rund 55% dieser Nachfrage würden in Lübeck klassischerweise auf bislang unbebaute Fläche entfallen, weshalb bis 2025 ein Angebot 135 bis 165ha gewerbliches Bauland zur Deckung des gesamten Bedarfs nötig wäre.<sup>8</sup> Hierbei wurden verschiedenste gewerbliche Nutzungen berücksichtigt, wie das verarbeitende Gewerbe, das Baugewerbe, Groß- und Einzelhandel, Unternehmensdienste, ebenso wie Logistik und Lagererei. Somit muss trotz der augenscheinlich geringen Diskrepanz zwischen aktuell verfügbarem und zukünftig benötigten Baulandes berücksichtigt werden, dass die beschriebenen Ansiedlungsoptionen aus dem Bereich der Logistik in den logistikaffinen Suchräumen stets mit anderen, ansiedlungswilligen Unternehmen verschiedenster Wirtschaftsbereiche konkurrieren werden.

Angesichts der sich im Detail unterscheidenden Anforderungen an den Mikrostandort und der unterschiedlichen Gegebenheiten in den acht logistikaffinen Gewerbegebieten mit aktuellen oder zukünftigen Flächenpotentialen, ist zudem nicht jedes Gewerbegebiet für jeden Ansiedlungstyp gleichermaßen geeignet.

Der Abgleich der jeweiligen Standortanforderungen mit dem aktuellen Angebot an Gewerbeflächen ermöglicht nunmehr die Identifikation der tatsächlich für Lübeck in Frage kommenden Typen von Logistikzentren. Dazu wurden zunächst die vorhandenen K.O.-Kriterien für jede Ansiedlungsoption überprüft und ggfs. diejenigen Gewerbeflächen herausgefiltert, die diese Anforderungen nicht erfüllen können. So sind beispielsweise nur trimodal angebundene Gewerbegebiete auch für die Entwicklung als „Trimodal Import/Export-Gateway“ relevant.

Die verbleibenden Potenzialflächen wurden hinsichtlich ihrer sonstigen Rahmenbedingungen auf die Passgenauigkeit zum jeweiligen Ansiedlungstyp hin überprüft und entsprechend mit „hohe Eignung“, „grundlegende Eignung“ oder „geringe Eignung“ bewertet. Die Bewertungsergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Die Übersicht zeigt auf den ersten Blick, dass einzelne Ansiedlungsoptionen stark auf bestimmte Gewerbegebiete konzentriert sind, während sich für andere Typen mehrere Möglichkeiten zur Ansiedlung anbieten.

---

<sup>8</sup> NIW (2012) – Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck.

Tabelle 7 Eignung der Ansiedlungsoptionen für die Potenzialflächen in Lübeck

Ansiedlungs- optionen Gewerbe- gebiete	Food Centre	Paper Centre	Trimodal Gateway	Unimodal Logistics Park	Car Logistics Centre	Agro-Bulk- Centre
Skandinavienkai						
Herrenwyk						
Dänischburg – Siems						
Schlutup						
Vorwerker Hafen						
Teerhofinsel						
Genin Süd						
Airport Business Park						

Quelle: Fraunhofer SCS, 2015

Damit sind auch nach der Prüfung der vorhandenen Mikrostandorte für jeden der identifizierten Typen von Logistikzentren ein oder mehrere Ansiedlungsoptionen in Lübeck vorhanden. Allerdings bleibt die aktuelle Verfügbarkeit von freien Ansiedlungsflächen in diesen Gewerbegebieten eine noch im Detail zu untersuchende Voraussetzung für die zukünftig erfolgreiche Entwicklung.

## 6 Handlungsempfehlungen Logistikzentrum Lübeck

Auch wenn die einzelnen Ansiedlungsoptionen für ein geographisch diversifiziertes Logistikzentrum nicht in der Lage sind, die erwarteten Verschiebungen vom Hafen Lübeck zur Festen Fehmarnbeltquerung zu kompensieren (z. B. ca. 10 % Rückgang des Umschlagvolumens des Trimodal Export/Import Gateways ab 2025), so zeigt die Untersuchung doch, dass ein Logistikzentrum in Lübeck sinnvoll ist. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Möglichkeit, den bereits in der Region Lübeck ansässigen Unternehmen die Möglichkeit zur Expansion zu bieten, damit deren Wachstum vollständig der Stadt Lübeck zu Gute kommt. Und zum anderen damit die Unternehmen in Zeiten zunehmender Konkurrenz zwischen den Standorten am Standort Lübeck ansässig bleiben:

- Die konkreten Planungen für ein Logistikzentrum Lübeck sollten begonnen werden, da dieses Zentrum wesentlich zur Stärkung des Logistik-Standortes Lübeck beitragen kann.
- Insbesondere für Lübeck als Hafen mit einem hohen Anteil RoRo-Aufkommen ist es wichtig, logistische Wertschöpfung am Standort anzubieten, da sonst im reinen RoRo-Verkehr vergleichsweise nur geringer regionalökonomischer Nutzen am Standort verbleibt.
- Mit Blick auf sämtliche identifizierten Ansiedlungsoptionen sind die logistischen Funktionen und Value Added Services Potenziale eines Import- und Export Gateways sowie diejenigen einer produktionslogistischen Ansiedlung (Food & Paper-Centre, Unimodal Logistics Park) am vielversprechendsten.
- Zurückgehende Güterumschläge im Hafen aufgrund der FFBQ und aufgrund struktureller Änderungen in der Logistik wichtiger Gütergruppen können mit einem Logistikzentrum kompensiert werden.
- Lübeck kann sich sowohl als trimodales, als auch als unimodales Logistikzentrum etablieren und zusammen mit dem Hafen Lübeck eine offensichtliche Lücke im Angebot der Logistikstandorte in der nördlichen Metropolregion Hamburg füllen.
- Mit Blick auf die in Kapitel 5 analysierte Flächensituation in der Region Lübeck und das realistische Entwicklungsszenario für die identifizierten Ansiedlungsoptionen eines Logistikzentrums Lübeck sehen die Gutachter folgende Handlungsempfehlungen:

Flächenanfragen aus dem Bereich der heimischen Lebensmittelindustrie sollten idealerweise im Bereich des Vorwerker Hafens realisiert werden. Da jedoch auch perspektivisch keine Erweiterungsflächen an diesem Mikrostandort zu erwarten sind, kommen hier momentan nur bestehende und ggfs. nicht genutzte Hallen- und Umschlagkapazitäten der LHG in Frage. Sollten diese nicht verfügbar sein, sind Logistiktungen der Lebensmittelindustrie idealerweise zusammen mit der logistischen Funktion des „Unimodal Logistics Park“ in **Genin Süd** zu realisieren. Um auch größere Anfragen zeitnah bedienen zu können,

sollten die zusätzlichen Flächenpotentiale am Mikrostandort Genin Süd nutzbar gemacht und erschlossen werden.

Der **Skandinavienkai** weist eine hohe Attraktivität für die Nutzung als „Trimodal Import/Export-Gateway“ und „Car Logistics Centre“ auf, kann aber mit den aktuell zur Verfügung stehenden Flächen nur für eine dieser Funktionen die erwartete Flächennachfrage befriedigen. Hier sollten zeitnah zusätzliche Ansiedlungsflächen von mindestens 4 ha verfügbar gemacht werden, um die fokussierte Ansiedlung dieser beiden Logistikfunktionen zu ermöglichen. Auch die weiteren Flächenpotentiale in der Nähe des Skandinavienkais sollten für den Fall einer überproportionalen Nachfrageentwicklung als Erweiterungsoption vorgehalten und entwickelt werden.

Sollte eine Erweiterung der Flächen am Skandinavienkai aus Planungs- oder Eigentumsrechtlichen Gründen nicht gelingen, sind die noch bestehenden Erweiterungspotentiale in **Dänischburg-Siems** zu realisieren. Als flexibelstes Gewerbegebiet mit grundlegender Eignung für alle beschriebenen Ansiedlungsoptionen kommt dieser Mikrostandort dem Gedanken eines „integrierten“ Logistikzentrums mit synergetischen Nutzungsmöglichkeiten am nächsten. Die Ausnutzung aller vorhandenen Flächenpotentiale sowie die Baureifmachung des Eon-Geländes würde eine attraktive Ansiedlungsalternative für die unterschiedlichen hafennahen Logistikknutzungen schaffen.

Anfragen aus dem Bereich der Papierlogistik finden in **Schlutup** sehr gute Rahmenbedingungen vor, die angesichts der frei werdenden Kapazitäten<sup>9</sup> an diesem Standort auch ohne zusätzliche Flächenausweisungen befriedigt werden können.

Die Ansiedlungsoption „Agro-Bulk Centre“ findet in **Herrenwyk** die günstigsten Bedingungen vor und sollte an diesem Standort fokussiert entwickelt werden.

Auch ohne eine derzeit zwingende Entwicklungsnotwendigkeit der **Teerhofinsel** als Logistikstandort sollte das dort vorhandene Flächenpotential als Optionsfläche für eine das realistische Szenario übersteigende Nachfrage nach Logistikknutzungen aus dem Lebensmittel- und Trimodal-Gateway-Bereich vorgehalten werden.

Neben der fokussierten Ansiedlung der verschiedenen Logistikknutzungen sollten die Informationen zur aktuellen Flächenverfügbarkeit an einer zentralen Stelle gebündelt und in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden. Aktuell bieten mehrere Informationsportale teilweise voneinander abweichende Aussagen zu Ansiedlungsmöglichkeiten, je nachdem welche Quelle zuerst von ansiedlungswilligen Unternehmen herangezogen wird, kann ein unterschiedliches Bild zur Flächenverfügbarkeit entstehen. Ein einheitlicher Ansprechpartner für Ansiedlungsanfragen aus dem Logistikbereich würde den Außenauftritt der Stadt Lübeck als professionelle Partnerin für Unternehmensansiedlungen deutlich verbessern. (gebündelte Vermarktung)

---

<sup>9</sup> Siehe bspw. <http://www.shz.de/lokales/luebeck/papierterminal-luebeck-unternehmen-verlagern-aktivitaeten-nach-kiel-id10056886.html>.

Obwohl der Hafen- und Logistikstandort Lübeck mit Blick auf die umgeschlagenen Transporteinheiten pro Jahr weiterhin eine dominante Position im Wettbewerb der südwestlichen Ostseehäfen einnimmt, wurde im Rahmen der durchgeführten Marktbefragung deutlich, dass der Hafen Lübeck aktuell weniger positiv wahrgenommen wird. Hierbei wurde vor allem die in den letzten Jahren erhöhte Streikanfälligkeit in den LHG-Terminals und nach Aussage des Marktes zu hohe Kosten für Umschlag, Kranung und Lagerung genannt. Auch wird der Hafen Rostock vom Markt als kundenorientierter hinsichtlich Service und Kosten wahrgenommen. (Optimierung der Kunden-Vermarktung)

Vor allem mit Blick auf die Ansiedlungsoptionen „Trimodal Import/Export-Gateway“ und „Car Logistics Centre“ werden seitens des Marktes zukünftig hochfrequente Fähr- bzw. RoRo-Verbindungen nach Finnland und Russland sowie ins Baltikum als notwendige Voraussetzung dafür genannt, dass die Region Lübeck in diesen Logistikbereichen bis 2030 weiterhin attraktiv bleibt. Auch wird das Potenzial für weitere Logistikansiedlungen in der Region Lübeck davon abhängen inwiefern es gelingt, weitere Industrie- und Handelsunternehmen anzusiedeln. (umfangreiches Konzept zur Standortvermarktung)

Die Weiterentwicklung des Hafens Lübeck im Rahmen des HEP 2030 erfordert zum einen eine abgestimmte Neupositionierung des Standortes Lübeck im internationalen Logistiknetzwerk. Hierbei gilt es, Lübeck im internationalen Logistiknetzwerk in Zukunft so zu positionieren, dass die absehbaren Mengenverluste in den südschwedischen Seeverkehren durch den Ausbau der Destinationen in Richtung Finnland, Russland und ins Baltikum zumindest kompensiert würden. Neben dieser Einsicht einer neuen Rolle Lübecks als land- und seeseitiger Knotenpunkt für alle Nordeuropaverkehre, erfordert die hierauf zugeschnittene Anpassung der Hafenlandschaft im Sinne der im Rahmen der vorliegenden Studie skizzierten Ansiedlungsoptionen für Logistikzentren die Bereitschaft und den politischen Willen, den hiermit verbundenen Strukturwandel konsequent und auf allen Ebenen umzusetzen.<sup>10</sup> Hierbei gilt es, alle relevanten Akteure der Lübecker Hafen- und Logistikbranche in diesen Prozess zu integrieren und den Standort Lübeck in den im Rahmen des Kapitels 2 identifizierten und für Lübeck relevanten Hinterlandregionen aktiv in der dortigen Logistik- wie auch verladenden Wirtschaft deutlicher zu positionieren.

---

<sup>10</sup> Vgl. hierzu auch Stuwe „FehmarnBeltQuerung (FBQ) Entwicklungsschub für die intermodalen Verkehre via Lübeck., 2015.

**► Nr. VO/2015/03018**  
**öffentlich**

Lübeck, 17.02.2016

**Vorlage****Verantwortliche Bereiche:**  
**5.610 - Stadtplanung und Bauordnung****Bearbeitung:** Marion Grönhagen (E-Mail: marion.groenhagen@luebeck.de Telefon: 122-6120)**Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde (5.610)****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.03.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.03.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.04.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
26.04.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.04.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

1. Die Abwägung über die während der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf der Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde eingegangenen Stellungnahmen wird zur Kenntnis genommen (Anlage 1).
2. Die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Errichtung, Aufstellung, Anbringung, Änderung und den Betrieb von Werbeanlagen (Werbeanlagensatzung) wird einschließlich ihrer Anlagen A und B in der vorliegenden Fassung (Anlage 2) beschlossen.
3. Die fachliche Begründung zur Werbeanlagensatzung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 3) gebilligt.

**Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.300 Recht  
4.491 Archäologie und Denkmalpflege  
5.660 Stadtgrün und Verkehr  
LM

Ergebnis: Zustimmend bzw. keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:  
Begründung:


Ja  
Nein  
Eine über die allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO hat nicht stattgefunden, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die

— Werbeanlagensatzung nicht in besonderem Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

- neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Nein  
 Ja (Anlage 1)

### **Begründung:**

#### **Anlass und Erfordernis:**

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in ihrer Sitzung am 10.10.2002 unter Pkt. 4.22, Drs. Nr. 137 den Bürgermeister beauftragt, die Gestaltungssatzung unter Beteiligung der Wirtschaftsverbände zu überarbeiten und dabei die Anforderungen von Tourismus, Handel und Gastronomie zu berücksichtigen. Daraus abgeleitet ist die Aufgabe entwickelt, eine eigenständige Werbeanlagensatzung aufzustellen als Ersatz für die Regelungen der §§ 36 und 37 der Gestaltungssatzung Innenstadt.

Die Altstadtbereiche von Lübeck und Travemünde sind mit ihrer städtebaulichen Identität und architektonisch wertvollen Bausubstanz in besonderem Maße schützenswert und stehen gleichzeitig aufgrund der oberzentralen und touristischen Funktionen mit hoher Besucherfrequenz unter erheblichem Druck durch Anlagen der Außenwerbung.

In beiden Teilbereichen der künftigen Werbeanlagensatzung sind daher neben den einfach gesetzlichen Regelungen bereits seit 1979 (Lübeck) und 1988 (Travemünde) städtebauliche Erhaltungssatzungen mit entsprechenden Genehmigungsvorbehalten in Kraft. Für die Lübecker Altstadt gilt darüber hinaus seit 1980 eine ortsrechtliche Gestaltungssatzung, die unter den §§ 36 und 37 auch Regelungen für Werbeanlagen aufgenommen hat. Diese Regelungen haben sich im Grundsatz inhaltlich bewährt.

Aufgrund der Erfahrungen mit den bestehenden Regelungen geht es weniger um grundsätzlich neue oder anderslautende Anforderungen, sondern um

- die Konkretisierung und Präzisierung der Rahmenbedingungen für Werbeanlagen und damit um
- die Verständlichkeit, Praxistauglichkeit und Akzeptanz der Anforderungen und um
- eine aktuelle politische Bestätigung der gestalterischen Ziele für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde als Grundlage und Voraussetzung für die Anwendung und den Vollzug durch die Verwaltung.

Dem Bauausschuss wurde der Entwurf der Werbeanlagensatzung am 07.04.2014 vorgelegt.

#### **Öffentlichkeitsbeteiligung:**

Der Bauausschuss hat am 07.04.2014 beschlossen, die Öffentlichkeit und die betroffenen Interessensvertreter mit dem Entwurf der Werbeanlagensatzung zu beteiligen. Nach Auswertung der Beteiligungsergebnisse soll den politischen Gremien zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Vorlage zum Beschluss der Satzung entgegen gebracht werden.

In einer Arbeitsgruppensitzung am 29.10.2015 mit Vertreterinnen und Vertretern des Einzelhandels und der Wirtschaftsverbände hat die Verwaltung den Entwurf der Werbeanlagensatzung erläutert und zur Diskussion gestellt. Mit dem Protokoll der Arbeitssitzung wurde auch der Entwurf des Handbuchs zur Werbeanlagensatzung verteilt.

Vertreterinnen und Vertreter des Einzelhandels und der Wirtschaftverbände haben als Multiplikatoren den Entwurf der Satzung ihren Mitgliedern vorgestellt und mit ihnen diskutiert. In einer zweiten Arbeitsgruppensitzung am 28.01.2015 wurden die Ergebnisse zur Diskussion gestellt. Die Gewerbetreibenden in den Satzungsgebieten äußerten sich grundsätzlich positiv zur Werbeanlagensatzung.

Gemeinsam mit dem Lübeck Management hat die Verwaltung am 21.04.2015 eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt zu der ca. 40 Personen erschienen waren. Zusätzlich wurde der Entwurf der Werbeanlagensatzung in der Zeit vom 20.04.2015 bis 04.05.2015 öffentlich ausgehängt.

Die Anregungen und Stellungnahmen aus allen Phasen der Beteiligung wurden von der Verwaltung geprüft und in einer Abwägungsübersicht zusammengefasst (Anlage 1).

Der Satzungstext mit fachlicher Begründung wird nach Satzungsbeschluss in einem Handbuch mit bildlichen Erläuterungen und damit zur Erleichterung und allgemeinen Verständlichkeit der Anwendung in der Praxis veröffentlicht. Das Handbuch wird sowohl als Download im Internet, als auch als Broschüre für interessierte und betroffene Gewerbetreibende zur Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vereinbart, dass trotz bereits bestehender Genehmigungspflicht von Werbeanlagen den Gewerbetreibenden, die eine nicht genehmigungsfähige Anlage installiert haben, ein Duldungszeitraum von 12 Monaten nach Inkrafttreten der Satzung für das Entfernen der betreffenden Werbeanlage eingeräumt wird.

Mit dem Beschluss der Werbeanlagensatzung ist auch verbunden, die Gestaltungssatzung für die Innenstadt Lübeck zu ändern, weil die Werbeanlagensatzung die §§ 36 und 37 der Gestaltungssatzung ersetzt.

**Anlagen:**

1. Prüf- und Abwägungsbericht zu den (im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Behördenbeteiligung) eingegangenen Stellungnahmen
2. Text der Werbeanlagensatzung
3. Fachliche Begründung zur Werbeanlagensatzung
4. Auszug aus dem Handbuch zur Werbeanlagensatzung

Senator F. - P. Boden

## Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde

**Abwägungsübersicht**

<b>§ 1 Räumlicher Geltungsbereich</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
1.1	<p>1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014:</p> <p>Der Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung für die Lübecker Altstadt sollte um den Bereich Holstentor und Salzspeicher erweitert werden.</p>	<p>Der Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung ist identisch mit dem Geltungsbereich der Erhaltungssatzung und der Gestaltungssatzung 1.1 Innenstadt, der nur die Altstadtinsel umfasst, also an der Holstenbrücke endet. Holstentor und Salzspeicher gehören zum UNESCO-Welterbe Lübecker Altstadt und sind in besonderem Maß schützenswert. Sie werden deshalb in den Geltungsbereich einbezogen.</p> <p>2011 hat die Bürgerschaft das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept als Grundlage der räumlichen Einzelhandelsentwicklung in der Hansestadt Lübeck beschlossen.</p> <p>Das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept bezieht beide Bereiche in das Hauptzentrum Innenstadt bereits ein.</p>
1.2	<p>1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014:</p> <p>Die räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches der Satzung für Travemünde sollte im Bereich Fischereihafen und Baggersand geprüft werden.</p>	<p>Der im Entwurf der Werbeanlagensatzung festgelegte Geltungsbereich für Travemünde entspricht weitestgehend dem Geltungsbereich der Erhaltungssatzung 5.2 – Alt-Travemünde.</p> <p>Das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept sieht für das Stadtteilzentrum Travemünde im Bereich Fischereihafen / Baggersand Potenzialflächen für weitere Einzelhandels- und Nahversorgungsbetriebe vor. Diese Flächen werden derzeit überplant. Sie werden deshalb in den Geltungsbereich der Werbeanlagen einbezogen.</p>

<b>§ 2 Begriffsbestimmungen</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
	Keine Anregungen/Stellungnahmen	
<b>§ 3 Genehmigungspflicht</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
3.1	<p>1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014 und 2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015:</p> <p>Viele Gewerbetreibende wissen nicht, ob sie eine Genehmigung für ihre Werbeanlagen haben. Es soll für ungenehmigt angebrachte Werbeanlagen eine Übergangsfrist eingeräumt werden, die es den Gewerbetreibenden ermöglicht, entweder die Genehmigung zu beantragen oder die Anlage zu entfernen, bevor ein Bußgeldbescheid herausgeht.</p>	<p>Alle Werbeanlagen sind auch heute bereits genehmigungspflichtig. Die bisherige Praxis der Bauordnung bei der Behandlung ungenehmigter Werbeanlagen ist, den Gewerbetreibenden eine Frist von 14 Tagen bei kleineren Werbeanlagen wie Fahnen oder Banner und bis zu 4 Wochen, bei aufwändig zu ändernden oder entfernenden Werbeanlagen einzuräumen. Ein Bußgeldbescheid ergeht nach dieser Frist. Obwohl die Werbeanlagen bereits heute genehmigungspflichtig sind, wird Gewerbetreibenden, die eine nicht genehmigungsfähige Anlage installiert haben ein Duldungszeitraum zum Entfernen der Werbeanlage von 12 Monaten nach Inkrafttreten der Satzung eingeräumt.</p>
3.2	<p>Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015:</p> <p>Bezüglich des Bestandsschutzes gibt es bei den Gewerbetreibenden Informationsbedarf. Haben früher genehmigte Werbeanlagen Bestandsschutz, auch wenn sie nicht den Festsetzungen der Werbeanlagensatzung entsprechen.</p>	<p>Alle genehmigten Werbeanlagen, die nicht den Festsetzungen der Werbeanlagensatzung entsprechen, haben Bestandsschutz. Erst bei grundlegender Änderung oder bei Erneuerung der Werbeanlagen sind die Festsetzungen der Satzung verbindlich einzuhalten.</p>
<b>§ 4 Allgemeine Anforderungen</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
	Keine Anregungen/Stellungnahmen	

<b>§ 5 Konkrete Anforderungen an Werbeanlagen</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
	Keine Anregungen/Stellungnahmen	
<b>§ 6 Unzulässige Werbeanlagen</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
Zu § 6 (1)	<p>1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014:</p> <p>Fremdwerbung und Plakatieren müssen geregelt werden. Das Plakatieren im öffentlichen Raum mit Veranstaltungsankündigungen nimmt in der Lübecker Altstadt überhand</p>	<p>Der § 6 (1) des Entwurfs schließt Fremdwerbeanlagen im Satzungsgebiet mit genau beschriebenen Ausnahmen aus. Temporäre Fremdwerbung im öffentlichen Raum wird über die Sondernutzungssatzung der HL geregelt. Es ist eine gebührenpflichtige Sondernutzungserlaubnis einzuholen. Sie kann von der Zahlung der Sondernutzungsgebühren befreit werden, wenn ein öffentliches Interesse besteht und keine kommerzielle Absicht dahintersteht.</p>
Zu § 6 (2)	<p>2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015:</p> <p>Ist eine ganzflächige Beklebung der Fenster im Erdgeschoss eines Hauses, die nicht der Werbung dient, sondern als Blickschutz angebracht werden soll unzulässig?</p>	<p>Die ganzflächige Beklebung von Fenstern im Erdgeschoss eines Hauses, die nicht der Werbung dient, unterliegt nicht den Regelungen der Werbeanlagensatzung. Allerdings bewirken beklebte Schaufenster, dass die Fassade seine Tiefenwirkung verliert und unattraktiv wird. Schaufenster sollten als solche erlebbar bleiben.</p>

	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
Zu § 6 (4)	<p>2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015:</p> <p>Der Kurbetrieb Travemünde möchte seine Flächen zukünftig in Anlehnung an die Werbeanlagensatzung betreuen. Ein grundsätzliches Verbot von Passantenstoppern auf der Promenade würde von den dortigen Gewerbetreibenden mit Sicherheit abgelehnt werden. Es sollte geprüft werden ob eine generelle Ausnahmeregelung möglich ist, z.B. mit genauen Vorschriften, wie die Passantenstopper gestaltet werden müssen, damit ein einheitliches Erscheinungsbild gewährleistet werden kann.</p>	<p>Die Strandpromenade in Travemünde liegt nicht im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung und befindet sich in der Verwaltung des Kurbetriebs Travemünde. Deshalb ist es auch möglich, Passantenstopper auf der Strandpromenade zuzulassen, auch wenn der Kurbetrieb Travemünde seine Flächen in Anlehnung an die Werbesatzung betreuen möchte.</p> <p>Der Kurbetrieb Travemünde sollte zusammen mit den Gewerbetreibenden an der Strandpromenade einen Entwurf für eine einheitliche Gestaltung der Passantenstopper erarbeiten.</p>
Zu § 6 (8)	<p>Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015:</p> <p>Ist eine temporäre Beflaggung, beispielsweise zwecks Sonderaktionen oder Jubiläen, kategorisch ausgeschlossen ist?</p>	<p>Die Werbeanlagensatzung schließt temporäre Beflaggung zu besonderen Ereignissen nicht aus, die Dauer ist aber auf max. 14 Tage beschränkt. Zu den besonderen Ereignissen zählen auch Jubiläen. Sonderaktionen eines Geschäftes wie beispielsweise Schluss- und Räumungsverkäufe sind keine besonderen Ereignisse und sind somit ausgeschlossen.</p>
<b>§ 7    Andere Vorschriften</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
	Keine Anregungen und Stellungnahmen	
<b>§ 8    Abweichungen</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
8.1	<p>1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014:</p> <p>Es soll ein Gremium gebildet werden, das Empfehlungen für die Genehmigung von Ausnahmen ausspricht.</p> <p>Es sollte eine Schlichtungsstelle, die mit neutralen Personen besetzt ist, eingerichtet werden. Dadurch könnten im</p>	<p>Die Institutionalisierung eines Gremiums ist nicht Bestandteil einer Werbeanlagensatzung. Die Genehmigung der Werbeanlage obliegt grundsätzlich der Baubehörde.</p> <p>Ein Gremium oder eine Schlichtungsstelle müsste eine kontinuierliche und verlässliche Arbeit sicherstellen. Die Verwaltung steht einem solchen Gremium</p>

	Fälle nicht eindeutiger Sachverhalte, in Bezug auf die kommunizierten Regelungen der Werbeanlagensatzung, eventuelle juristische Auseinandersetzungen vermieden werden.	offen gegen über. Die Initiative müsste von den Gewerbetreibenden kommen. Die Arbeit des Gremiums ist beratend und ersetzt nicht die Genehmigungshoheit der Gemeinde.
8.2	2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015:  Bei Ausnahmen und Befreiungen aus den Festsetzungen der Werbesatzung muss gewährleistet sein, dass alle Gewerbetreibenden gleichbehandelt werden.	Ausnahmen und Befreiungen wird es nur in den Fällen geben, wo die Fassade der Gebäude aufgrund ihrer Gliederung die Einhaltung der Vorgaben aus der Werbeanlagensatzung nicht zulässt beziehungsweise in besonderem Maß erschwert. Da die Gründe für eine Ausnahme oder Befreiung aus der Werbeanlagensatzung in der Besonderheit der Fassadenstruktur liegt, wird jeder Antrag individuell und sorgfältig zu prüfen sein.
<b>§ 9 Bußgeld</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
9.1	Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015:  Es wird um weiterführende Informationen über die geplanten Sanktionen für Gewerbetreibende, die versuchen die neue Werbesatzung zu umgehen, gebeten.	Verstöße gegen Vorschriften dieser Satzung können unbeschadet der Verpflichtung zur Korrektur im Sinne dieser Satzung mit Bußgeld geahndet werden. Sollten Werbeanlagen ohne vorherige Genehmigung installiert worden sein, wird der Gewerbetreibende mit Setzung einer Frist aufgefordert die Genehmigung zu beantragen. Sind die Festsetzung der Werbeanlagensatzung nicht eingehalten, werden sie ebenfalls mit Setzung einer Frist aufgefordert, ihre Werbeanlagen zu ändern, bzw. zu entfernen. Kommen sie dieser Aufforderung nicht nach, wird ein Bußgeld entsprechend § 9 der Werbeanlagensatzung erhoben. Im Extremfall kann das Bußgeld bis 50.000 € betragen.
9.2	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014:  Die Einhaltung der Festsetzungen der Werbesatzung kann nur gewährleistet werden, wenn eine ausreichende personelle Kapazität in der Bauordnung vorhanden ist.	

<b>Weitere Fragen und Anregungen</b>		
<b>1</b>	<b>Leerstände</b>	
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
1.1	<p>1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014, 2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015 und Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015:</p> <p>Es müssen Regelungen getroffen werden, wie Leerstände zu nutzen sind.</p>	<p>Die Werbeanlagensatzung gilt auch für leerstehende Ladenlokale und Geschäftsräume.</p>
1.2	<p>2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015:</p> <p>Das Plakatieren von Leerständen ist Fremdwerbung und sollte deshalb auch in den Bußgeldkatalog aufgenommen werden.</p>	<p>Das Bekleben und Plakatieren von Fenstern mit Fremdwerbung ist im Bußgeldkatalog enthalten.</p>
1.3	<p>Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015:</p> <p>Eine einheitliche Folierung der Schaufenster könnten die Leerstände optisch aufwerten und auch zu einer höheren Nachfrage in Bezug auf Neuvermietungen führen.</p>	<p>Das Bekleben von Schaufenstern verleiht dem Gebäude einen abweisenden Charakter, da es die Fenster mit ihrer Tiefenwirkung blind erscheinen lassen. Die Struktur der Fassade und die Lebendigkeit des Hauses im Straßenraum geht verloren. Der Passant erfährt nicht, was sich dahinter befindet. Deshalb ist es auch wenig wahrscheinlich, dass dadurch die Nachfrage in Bezug auf eine Neuvermietung erhöht wird.</p>

<b>2 Information/ Handbuch</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
2.1	<p>2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015:</p> <p>Den Gewerbetreibenden sollte bereits bei Anmeldung ihres Gewerbes das Handbuch für die Werbeanlagensatzung gegeben werden.</p>	<p>Das Handbuch zur Werbeanlagensatzung wird im Internet als Download zur Verfügung stehen und in der Abteilung Bauordnung im Bereich Stadtplanung und Bauordnung unentgeltlich als Broschüre an interessierte Gewerbetreibende bereit gestellt.</p>
2.2	<p>2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015:</p> <p>Damit die Werbeanlagensatzung eine positive Resonanz bei den Gewerbetreibenden hat, ist Information und Beteiligung eine wichtige Voraussetzung. Neben der Kommunikation ist auch ein konsequente Umsetzung und Verfolgung der Einhaltung der Festsetzungen der Werbeanlagensatzung erforderlich.</p>	<p>Die Information und Beteiligung der Gewerbetreibenden hat durch diverse Veranstaltungen im frühen Vorfeld sowie einer Öffentlichkeitsveranstaltung zu der vorliegenden Werbeanlagensatzung ergänzt durch einen öffentlichen Aushang des Handbuchentwurfs im Foyer der Bauverwaltung stattgefunden. Zusätzlich zu der amtlichen Bekanntmachung des Inkrafttretens der Satzung in der Stadtzeitung wird eine Pressemitteilung herausgegeben. Das Lübeck-Management wird weiterhin in die Kommunikation einbezogen. Die konsequente Umsetzung und Verfolgung der Einhaltung der Festsetzungen wird Aufgabe der Bauverwaltung sein.</p>
<b>3 Sonstiges</b>		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
3.1	<p>1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014:</p> <p>Wahlwerbung muss geregelt werden</p>	<p>Auf Wahlwerbung für die Dauer des Wahlkampfes ist die LBO nach § 11 Abs.6 Nr.4 nicht anzuwenden. Das schließt auch die Regelung in der Werbeanlagensatzung aus. Im öffentlichen Straßenraum kann die Hansestadt Lübeck den Parteien nur die Standorte zuweisen und dafür Sorge tragen, dass die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften eingehalten werden.</p>

	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
3.2	<p>1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014:</p> <p>Die Ausstellung von Waren im Straßenraum muss geregelt werden.</p>	<p>Für die Ausstellung von Waren im öffentlichen Raum ist eine gebührenpflichtige Sondernutzung zu beantragen. Dies ist nicht erforderlich, wenn die Waren auf dem privaten Grundstück angrenzend an den öffentlichen Raum aufgestellt werden.</p>
3.3	<p>2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015:</p> <p>In anderen Stadtteilen gibt es teilweise sehr aufdringliche Werbeanlagen. Es sollte hinterfragt werden, ob es sinnvoll ist, die Werbeanlagensatzung auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt werden kann.</p>	<p>Die Lübecker Altstadt und die Altstadt Travemündes sind in hohem Maß schützens- und erhaltenswert. Hier ist es wichtig ihr Erscheinungsbild durch detaillierte gestalterische Vorgaben auch für die Werbeanlagen zu bewahren. In den übrigen Stadtteilen wird die Ausgestaltung der Werbeanlagen in den Bebauungsplänen jüngerer Datums geregelt. Dabei ist die Gebietsausweisung ausschlaggebend für die jeweiligen Festsetzungen. Bei Neuaufstellung und Änderungen älterer Bebauungsplänen, werden auch Vorgaben für Werbeanlagen formuliert.</p> <p>Die Werbeanlagensatzung wird nicht auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt.</p>
3.4	<p>Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015:</p> <p>Unterscheidet die Werbeanlagensatzung zwischen kommerzieller und nicht kommerzieller Werbung? Mit nicht kommerzieller Werbung sind temporäre Werbeanlagen gemeint, die auf kulturelle Veranstaltungen hinweisen.</p>	<p>Die Werbeanlagensatzung bezieht sich hauptsächlich auf kommerzielle Werbung.</p> <p>Temporäre Werbeanlagen im öffentlichen Straßenraum, die auf kulturelle Veranstaltungen hinweisen, regelt die Sondernutzung.</p>

	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
3.5	<p>Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015:</p> <p>Warum unterscheidet die Werbeanlagensatzung nicht zwischen A-, B-, C- und D-Lagen?</p>	<p>Vor dem Hintergrund, dass die Altstadt insgesamt, als städtisches Ensemble gesehen und als UNESCO-Welterbestätte deklariert ist, können diese Unterscheidungen nicht berücksichtigt werden. Unterschiedliche Festsetzungen für die A-, B-, C- und D-Lagen würden dazu führen, die Werbeanlagensatzung zu einem unüberschaubaren Planwerk zu erweitern und dadurch Beantragung und Genehmigung von Werbeanlagen deutlich zu erschweren.</p>
3.6	<p>Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015:</p> <p>Es wird die Frage gestellt, inwieweit die Werbeanlagensatzung nicht werbetragende Blumentöpfe vor den Geschäftshäusern thematisiert.</p>	<p>Blumentöpfe vor den Geschäftshäusern sind nicht Gegenstand der Werbeanlagensatzung. Entweder stehen sie auf öffentlicher Fläche und bedürfen einer Sondernutzungsgenehmigung oder sie stehen vor dem Gebäude auf privater Fläche.</p>

Ky / gh 03.02.2016

**SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK****über die Errichtung, Aufstellung, Anbringung, Änderung und den Betrieb von Werbeanlagen****(Werbeanlagensatzung)**

Auf Grundlage der §§ 82 Abs.1 Nr.1 und 84, Abs. 1 Nr. 1 und 2 der Landesbauordnung Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.01.2009 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein, Seite 6) und § 4 der Gemeindeordnung des Landes Schleswig-Holstein wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft am \_\_\_\_\_ für die Altstadt der Hansestadt Lübeck, und für das innere Kurgebiet mit der Altstadt von Lübeck-Travemünde folgende Satzung erlassen:

**Präambel**

Werbeanlagen haben einerseits die Aufgabe, auf Gewerbe und Beruf hinzuweisen und Kunden anzusprechen, gleichzeitig aber auch die Aufgabe und Verantwortung, als Bestandteil der jeweiligen architektonischen Fassadengestaltung eines Gebäudes und des Straßenbildes mitzuwirken an der Qualitätssicherung und Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes. Der öffentliche Raum repräsentiert ein gemeinsames kulturelles, wirtschaftliches und soziales Anliegen der Bewohner und Besucher der Stadt, der Hauseigentümer, der Geschäftsleute und der im weitesten Sinn mit Kultur Beschäftigten. Die Werbesatzung hat das Ziel, diese komplexe Verantwortung bei der Konzeption und Planung von Werbeanlagen mit Wirkung in den öffentlichen Raum der Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde zu gewährleisten und die Beteiligten bei ihrer Arbeit zu unterstützen.

**§ 1****Räumlicher Geltungsbereich**

Diese Satzung gilt im Bereich der Altstadtinsel der Hansestadt Lübeck sowie der Altstadt von Lübeck-Travemünde. Die Geltungsbereiche sind den Plänen zu entnehmen, die als Anlagen A und B Bestandteil dieser Satzung sind.

**§ 2****Begriffsbestimmungen**

Werbeanlagen im Sinne dieser Satzung sind alle ortsfesten oder ortsfest genutzten Anlagen gem. § 11 Abs. 1 Landesbauordnung Schleswig-Holstein 2009. Diese Satzung gilt nicht für die in § 11 Abs. 6 LBO genannten Werbeanlagen.

### **§ 3 Genehmigungspflicht**

- (1) Genehmigungspflichtig sind alle Werbeanlagen gem. § 2, sofern deren Ansichtsfläche größer als 0,2 m<sup>2</sup> ist oder wenn eine Anlage aus mehreren selbständigen und für sich genommen kleineren Werbeanlagen mit ihrer Gesamtfläche dieses Maß überschreitet.
- (2) Die Genehmigungspflicht nach anderen öffentlich rechtlichen Regelungen, wie dem Denkmalschutzgesetz SH oder Erhaltungssatzungen nach § 172 BauGB, bleibt unberührt.

### **§ 4 Allgemeine Anforderungen**

- (1) Werbeanlagen sind nach Lage, Größe, Form, Farbe, Material, Konstruktion und Detail so zu wählen, dass die architektonische Gestaltung und Gliederung der Gebäudefassaden ergänzt und nicht beeinträchtigt wird. Eine Überschneidung von Werbeanlagen mit gliedernden Kanten und Elementen der Fassadengestaltung ist unzulässig.
- (2) Werbeanlagen dürfen nur soweit in Erscheinung treten, dass der Blick auf benachbarte Fassaden nicht behindert und das Straßenbild nicht gestört wird.
- (3) Eine Beleuchtung von Werbeanlagen ist so auszuführen, dass sie sich dem Umgebungslicht (öffentliche Beleuchtung) nach ihrer Beleuchtungsstärke deutlich unterordnet.

### **§ 5 Konkrete Anforderungen an Werbeanlagen**

- (1) Werbeanlagen sind nur in der unteren Abschlusszone der jeweiligen Straßenfassaden zulässig. Die untere Abschlusszone bezieht sich in der Regel auf das Erdgeschoss der jeweiligen Fassade und ist durch Geschossgesimse, Materialwechsel, Vordächer oder vergleichbare Elemente der architektonischen Gliederung gekennzeichnet. Fehlen entsprechende Merkmale, ist die Montage von Werbeanlagen auch zulässig in den unteren zwei Dritteln der Zone zwischen der Oberkante der (Schau-)fenster im Erdgeschoss und der Sohlbank der Fenster im ersten Obergeschoss. Dabei soll die Werbeanlage der unteren Abschlusszone zugeordnet werden, das heißt der Abstand zwischen der Oberkante des Schaufensters im EG und der Unterkante der Werbeanlage soll kleiner gewählt werden, als der Abstand zwischen der Oberkante der Werbeanlage und der Unterkante der Sohlbank des Fensters im 1. Obergeschoss. Ausgenommen von dieser Beschränkung sind temporäre Beflaggungen zu besonderen Ereignissen (Firmenjubiläum u. ä.) für die Dauer von max. 14 Tagen.
- (2) Parallel zur Gebäudefront an der Straßenfassade angebrachte Werbeanlagen sind nur als aufgemalte oder plastische einzeilige Einzelbuchstaben zulässig, deren Höhe 40 cm, deren Strichbreite 10 cm und deren Ausladung 20 cm nicht überschreiten.

Ausnahmsweise können Einzelbuchstaben auch zweizeilig zugelassen werden, wenn die Gesamthöhe 50 cm nicht überschreitet.

Ausnahmsweise dürfen einzelne Buchstaben, Logos oder Embleme die Höhenbeschränkung überschreiten.

Ausnahmsweise können Schilder oder Kästen zugelassen werden, wenn diese als integrierter Bestandteil der architektonischen Fassadengliederung mit plastischen aufgesetzten Schriftzügen gestaltet sind.

Werbeanlagen müssen zu Elementen der horizontalen Fassadengliederung und Öffnungen einen Abstand von mindestens 10 cm und von den äußeren seitlichen Begrenzungen der Fassade von mindestens 25 cm einhalten.

Die Breite einer fassadenparallelen Werbeanlage darf maximal 5,0 Meter betragen.

Werbeanlagen benachbarter Straßenfassaden dürfen sich nicht wiederholen und nicht zu einer durchlaufenden Einheit zusammengefasst werden.

- (3) Im rechten Winkel zur Gebäudefront angebrachte Werbeanlagen (Ausleger) dürfen in den Außenabmessungen max. 1,0 m hoch, 1,0 m breit und 20 cm tief sein. Sie dürfen jedoch eine Ansichtsfläche von 0,6 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Die Ausladung darf max. 1,0 m betragen und muss mit dem Lot auf den Gehweg mindestens 1,0 m von der straßenseitigen Gehwegkante entfernt sein. Die Unterkante des Auslegers muss mindestens 2,5 m über dem Gehweg liegen.
- (4) Selbstleuchtende Werbeanlagen sind nur zulässig, wenn sie sich der öffentlichen Beleuchtung der jeweiligen Umgebung deutlich unterordnen und zwar als:
  - a) hinterleuchtete Einzelbuchstaben mit indirekter Leuchtwirkung (Schattenschrift),
  - b) Einzelbuchstaben, deren Leuchtwirkung auf den Spiegel mit einer Strichbreite von max. 5 cm beschränkt ist, während die Zargen lichtundurchlässig gestaltet sind, - wenn der Spiegel der Einzelbuchstaben lichtundurchlässig ausgeführt wird, ist ausnahmsweise auch eine Leuchtwirkung der Zargen zulässig-,
  - c) offene Rohrbelegung ohne Blendwirkung,
  - d) selbstleuchtende Kästen und Ausleger mit lichtundurchlässigem Gehäuse und ausgeschnittenen Schriftzügen, die die Wirkung von Einzelbuchstaben haben,
  - e) Werbeanlagen mit Aufhellung durch externe Leuchten, wenn diese in die Elemente der Fassade (Gesims/Vordach, etc.) integriert sind.
- (5) Für periodisch wechselnde Angebote von Gastronomiebetrieben sind auch bis zu 3 Tafeln in einer Breite von max. 50 cm und einer Höhe von max. 70 cm zulässig, wenn die Grundfläche und der Rahmen der Tafel dunkel (vergleichbar RAL 6004 oder dunkler) sind und zu gliedernden Elementen und Kanten der Fassadengestaltung mindestens ein Abstand von 5 cm eingehalten wird.
- (6) Pro Geschäft oder Betrieb und zu jeder Straßenseite ist max. eine Werbeanlage im Sinne des Absatzes 2 und max. eine Werbeanlage im Sinne des Absatzes 3 zulässig. Bei Fassadenbreiten von mehr als 20 Meter können ausnahmsweise auch weitere Werbeanlagen zugelassen werden, wenn der Eindruck einer parzellenübergreifenden Gestaltung und Beeinträchtigung des Straßenbildes vermieden werden.

## § 6 Unzulässige Werbeanlagen

(1) Werbeanlagen sind unzulässig:

- als Fremdwerbeanlagen außerhalb der Stätte der Leistung.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Fremdwerbeanlagen als Rückseiten der Stadtinformationsanlagen, (Stadtpläne/Kulturwerbung/stadteigene Belange) mit dem Format 1,2 x 1,8 m im öffentlichen Straßenraum. Anzahl und Abstände der Stadtinformationsanlagen sind so zu wählen, dass eine bedarfsgerechte Positionierung der Stadtpläne und Kulturhinweise als öffentliche Information gegeben ist. Diese Regelung gilt auch für Fahrgastunterstände des Stadtverkehrs, wenn eine Seite mit einer Stadtinformationsanlage ausgestattet wird.
- Anschlagsäulen und ähnliche Stadtmöbel für Klebemedien im öffentlichen Raum, die überwiegend Bekanntmachungen und Hinweise auf kulturelle Veranstaltungen im Stadtgebiet und der näheren Umgebung dienen.
- Im Bereich der Parkplätze an der Kanalstraße und an der Drehbrücke hinterleuchtete Säulen, wenn Sie mit einem Uhrenaufsatz ausgestattet sind.
- Der Hauptwerbeanlage untergeordnete Embleme von Brauereien an Gaststätten.

(2) Werbeanlagen sind unzulässig als flächige Beklebung von Schaufenstern und flächige Verdeckung von Schaufenstern durch Plakate, Banner oder dergleichen. Ausnahmsweise können einzeilige Beklebung der Schaufenster im oberen Drittel mit Einzelbuchstaben in einer Höhe von max. 30 cm zugelassen werden, wenn weitere Fassadenwerbung nicht möglich ist oder nicht ausgeführt wird.

(3) Werbeanlagen sind unzulässig als senkrecht montierte Kletterschrift, die gliedernde Elemente der Fassadengestaltung überdeckt.

(4) Werbeanlagen sind unzulässig als Werbeaufsteller (Passantenstopper) vor den Gebäuden. Das Verbot gilt auch für Fahrräder, Fahrradständer und vergleichbare Anlagen, an denen Werbeträger befestigt sind, die für längere oder immer wiederkehrend auch für kürzere Zeit an bestimmter Stelle auf Flächen im öffentlichen Raum mit dem Hauptziel der Werbung abgestellt werden.

(5) Werbeanlagen sind unzulässig als Anstrahlung oder Lichtprojektion sowie als Leuchtband, Leuchtkette, Leuchtkontur oder ähnliche Installationen.

Ausnahmsweise können Aufhellungen von Fassaden zugelassen werden, wenn stadtgestalterische Aspekte diese rechtfertigen.

(6) Werbeanlagen sind unzulässig als bewegliche Werbeanlagen.

(7) Werbeanlagen sind unzulässig als Werbeanlagen mit grellen Farben, grellem, beweglichem oder blinkendem Licht. Als grell gilt Farbe oder Licht, wenn diese blenden, aufdringlich wirken oder in einem auffälligen Missverhältnis zu der jeweiligen Umgebung stehen.

(8) Werbeanlagen sind unzulässig als Fahnen und Banner. Die unter § 5 (1) geregelte Ausnahme bleibt unberührt.

## **§ 7 Andere Vorschriften**

- (1) Auf der Grundlage des Denkmalrechts können weitere Einschränkungen für Werbeanlagen gelten.
- (2) Im Geltungsbereich von Bebauungsplänen gelten die Vorschriften dieser Satzung nur, soweit durch Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht abweichende Regelungen getroffen wurden.

## **§ 8 Abweichungen**

Abweichungen von den Vorschriften dieser Satzung können im Einzelfall auf begründeten Antrag zugelassen werden, wenn die architektonische Gestaltung der betroffenen Fassade und die charakteristischen, erhaltenswerten Merkmale des Orts- und Straßenbildes sowie die in § 4 aufgeführten allgemeinen Anforderungen berücksichtigt werden.

## **§ 9 Bußgeld**

- (1) Ordnungswidrig nach § 82 Abs. 1 Nr. 1 Landesbauordnung Schleswig-Holstein handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
  1. entgegen § 5 (2) eine Werbeanlage nicht als Einzelbuchstabenanlage mit den zulässigen max. Abmessungen anbringt,
  2. entgegen § 5 (3) Ausleger anbringt, die die zulässigen Maße und Abstände nicht einhalten,
  3. entgegen § 5 (4) Werbeanlagen mit flächiger Leuchtwirkung anbringt,
  4. entgegen § 5 (5) Tafeln anbringt, die die max. zulässigen Abmessungen überschreiten und die vorgeschriebenen Abstände nicht einhalten,
  5. entgegen § 5 (6) pro Geschäft oder Betrieb und Straßenseite mehr als je eine Werbeanlage im Sinne der Absätze 2 und 3 anbringt,
  6. entgegen § 6 (1) Fremdwerbeanlagen aufstellt oder anbringt,
  7. entgegen § 6 (2) Schaufenster flächig beklebt,
  8. entgegen § 6 (3) senkrechte Kletterschriften montiert,
  9. entgegen § 6 (4) Werbeaufsteller oder vergleichbare Anlagen aufstellt,
  10. entgegen § 6 (5) werbewirksame Beleuchtungen, Lichtprojektionen, Lichtbänder, Lichtketten oder Leuchtkonturen installiert,
  11. entgegen § 6 (6) bewegliche Werbeanlagen installiert,

12. entgegen § 6 (7) Werbeanlagen mit grellen Farben oder mit grellem, beweglichen oder blinkenden Licht installiert,
  13. entgegen § 6 (8) Werbeanlagen als Fahnen und Banner anbringt.
- (2) Die Ordnungswidrigkeiten können in den Fällen des Absatzes 1 unbeschadet der Verpflichtung zur Korrektur im Sinne dieser Satzung mit einer Geldbuße bis zu 50.000,00 Euro geahndet werden.

## **§ 10 Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

## Anlage 3

## **Fachliche Begründung zur Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde**

### **Zur Präambel**

Werbung ist angesiedelt auf dem schmalen Grat zwischen Information und ambitionierter Gestaltung einerseits und Belästigung durch Verunstaltung und störende Häufung andererseits. Medien zur Vermittlung von Werbebotschaften sind Zeitungen, der Rundfunk, das Fernsehen, das Internet und die Außenwerbung, die jedoch in diesem Zusammenhang einen Sonderfall darstellt: Die Außenwerbung entfaltet ihre Wirkung in den öffentlichen Raum, in den Straßen und Plätzen der Stadt, sie wird zum Bestandteil architektonisch gestalteter Fassaden, der Straßenräume und des Stadtbildes. Die Werbeanlagen verändern damit das hochkomplexe gemeinsame Kulturgut der Stadt und werden ein wichtiges Element ihrer Gestaltung. Hinzu kommt, dass es für den öffentlichen Raum und seine Aufgabe keine Alternative gibt, der öffentliche Raum mit seinen Funktionen steht uneingeschränkt allen zur Verfügung; d. h. aber auch, dass es keine Chance gibt, den Anlagen der Außenwerbung auszuweichen. Das macht die Außenwerbung für die Werbenden so interessant, begründet aber gleichzeitig die besondere Verantwortung im gesamtgesellschaftlichen Kontext. Diese Verantwortung erfordert ein verbindliches Regelwerk, das private und öffentliche Anliegen berücksichtigt. Neben den einfach gesetzlichen Regelungen sind für die Altstadtbereiche von Lübeck und Travemünde aus mehreren Gründen spezifische Vorgaben im Rahmen der Werbeanlagensatzung notwendig:

- Die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde sind die Kernzonen des Oberzentrums und des Tourismus mit einer Konzentration von Arbeiten und Wohnen, Handel, Dienstleistung, Verwaltung und Kultur. Entsprechend hoch ist die Besucherfrequenz und der Druck der Werbeindustrie, entsprechend hoch ist aber auch der Anspruch und die Erwartung der Bewohner und der Besucher der Stadtzentren an einen adäquat gestalteten öffentlichen Raum.
- Die Altstadtareale von Lübeck und Travemünde sind in besonderem Maße schutzwürdig: Sie dokumentieren viele Jahrhunderte Stadtbau- und Kulturgeschichte und erzeugen mit vielen erhaltenswerten Einzelgebäuden eine einzigartige Stadtgestalt und ein Identität stiftendes Stadtbild. Die Eintragung der Lübecker Altstadt in die Liste des kulturellen Welterbes der UNESCO bestätigt die internationale Bedeutung des Stadtdenkmals.
- Die einfach gesetzliche Regelung der Landesbauordnung Schleswig-Holstein hat mit der jüngsten Novellierung 2009 die Reduktion auf Aspekte der Verunstaltungsabwehr fortgesetzt. Für die angesprochene Verantwortung im Kontext der Altstädte Lübeck und Travemünde reicht dies jedoch nicht aus. Die vorliegende Werbeanlagensatzung will daher auch als Anregung verstanden sein, den jeweiligen Kontext der Außenwerbung, die Straße, die Fassade, deren Gliederungselemente und Maßstäblichkeit zu analysieren und auf der Grundlage dieser Analyse individuell entworfene Werbeanlagen zu entwickeln, die die gestalterischen Eigenheiten und Ziele im Straßenbild unterstützen und aufwerten.

### **Zu § 1 Räumlicher Geltungsbereich**

Der räumliche Geltungsbereich der Satzung umfasst die historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen der Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde und die entsprechend einheitlich wahrnehmbare Stadtgestalt mit ihren Orts- und Straßenbildern. Mit Rücksicht auf

topographische Zäsuren ist der Geltungsbereich eher weiter gefasst: So ist die gesamte Lübecker Altstadtinsel zwischen Stadt-Trave und Klughafen mit dem Holstentor und den Salzspeichern westlich des Traveufers einbezogen, obgleich z. B. die Areale beidseits der Kanalstraße erst um die Jahrhundertwende 1900 im Zuge der Anlage des Elbe-Lübeck-Kanals als Bauland gewonnen wurden. Im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen für die östliche Stadtansicht gehören diese Bereiche jedoch zwingend zum Schutzgegenstand der Satzung. Der beschriebenen Charakteristik der Kanalstraße ist durch differenzierte Regelungen Rechnung getragen. Der historische Stadtgrundriss ist dagegen mit einheitlichen Regelungen für Werbeanlagen beantwortet, ungeachtet z. B. der Brüche durch Kriegszerstörung und Wiederaufbau mit zum Teil verbreiterten Straßenprofilen. Dahinter steht das Ziel, mit den Mitteln der Gestaltung des öffentlichen Raumes und auch mit der Gestaltung der Anlagen für Außenwerbung die Struktur, Logik und Zusammengehörigkeit der Stadtgestalt mit ihren Straßen und Plätzen ablesbar zu verdeutlichen. Der räumliche Geltungsbereich entspricht weitestgehend dem Geltungsbereich des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzepts für das Hauptzentrum Innenstadt.

Zum engeren Altstadtbereich Travemünde gehören die Straßen Vorderreihe, Kurgartenstraße, Kirchenstraße, Kirchensteig, Jahrmarktstraße, Torstraße, St.-Lorenz-Straße, Travenstieg, Rose 2-12 und 1-9 und Am Lotsenberg. Aufgrund der unmittelbaren Auswirkungen auf das Ortsbild Travemündes schließt der Geltungsbereich aber auch die Uferkante der Trave und die Straßen Fischereihafen, Auf dem Baggersand, Gneversdorfer Weg, Vogteistraße und Paul-Brümmer-Straße mit ein. Der räumliche Geltungsbereich entspricht den Geltungsbereich des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzepts für das Stadtteilzentrum Travemünde.

## **Zu § 2** **Begriffsbestimmungen**

Der Begriff der Werbeanlage ist im § 11 Abs. 1 Landesbauordnung Schleswig-Holstein 2009 definiert. Von ortsfest genutzten Werbeanlagen ist auch dann auszugehen, wenn Anlagen nicht nur vorübergehend, sondern für längere Dauer oder auch regelmäßig wiederkehrend an Gebäuden montiert werden (z. B. Fahnen). Auch mobile Werbeträger (z. B. Fahrräder, Anhänger, Dreiecksaufsteller) sind ortsfeste Werbeanlagen im Sinne dieser Satzung, wenn sie ortsgenau genutzt werden.

## **Zu § 3** **Genehmigungspflicht**

Gemäß § 63 Nr. 11 Landesbauordnung Schleswig-Holstein 2009 sind Werbeanlagen mit einer Ansichtsfläche bis zu 1 m<sup>2</sup> verfahrensfrei, soweit sie nicht an Kulturdenkmälern oder im Umgebungsschutzbereich von Kulturdenkmälern angebracht oder aufgestellt werden. Im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung mit zahlreichen Kulturdenkmälern und herausragenden Dominanten wie der St. Lorenz-Kirche in Travemünde, und den fünf Großkirchen der Lübecker Altstadt ist grundsätzlich ein Kulturdenkmal oder dessen Umgebungsschutzbereich unmittelbar durch die Montage von Werbeanlagen betroffen, so dass regelmäßig auch für Werbeanlagen, die kleiner als 1 m<sup>2</sup> in der Ansichtsfläche sind, ein Genehmigungsverfahren durchzuführen ist. Um den Verwaltungsaufwand auf ein sinnvolles und notwendiges Maß zu beschränken, ist mit 0,2 m<sup>2</sup> Ansichtsfläche eine Grenze für die Genehmigungspflicht eingeführt. Danach ist z. B. für kleinere Praxenschilder kein Genehmigungsverfahren erforderlich.

So ist eine praktikable, auch für den Werbeinteressenten klare Regelung gegeben, die es dem Laien erspart, sich mit dem komplexen Begriff des Umgebungsschutzbereiches von Kulturdenkmälern auseinanderzusetzen. Gleichzeitig wird die Möglichkeit eröffnet, auch für Werbeanlagen zwischen 0,2 m<sup>2</sup> und 1 m<sup>2</sup> Ansichtsfläche, die erhebliche Auswirkungen auf

das Straßenbild haben können, eine präventive Prüfung und ggf. Beratung für eine genehmigungsfähige Planung anzubieten. Auch im Hinblick auf das Ziel einer bürgerfreundlichen und effizienten Verwaltung ist der präventiven Prüfung und Beratung gegenüber aufwändigen Verfahren zur Beseitigung rechtswidriger Werbeanlagen der Vorrang zu geben.

#### **Zu § 4**

##### **Allgemeine Anforderungen**

- (1) *Die zum öffentlichen Raum hin wirksamen Fassaden der Gebäude sind mit unterschiedlichen Materialien und Details architektonisch gestaltet. Für Neubauten ist es sinnvoll, dass Werbeanlagen bereits im architektonischen Konzept Berücksichtigung finden und so zum integrierten Bestandteil der gestalterischen Aussage werden. Bei der nachträglichen Montage von Werbeanlagen an Bestandsgebäuden gilt es zunächst, die gegebene Fassadengestaltung mit ihren Materialien, Öffnungen und Gliederungselementen wie Gesimsen und Gewänden zu analysieren. Auf der Grundlage dieser Analyse kann die Werbeanlage dann individuell so entworfen und abgestimmt werden, dass die jeweilige architektonische Idee nicht beeinträchtigt, sondern bestenfalls unterstützt wird.*
  
- (2) *Ein wichtiges Anliegen der Werbeanlagensatzung geht dahin, durch verbindliche Regeln ein faires Miteinander der verschiedenen Werbeträger im Straßenbild zu ermöglichen. Das heißt, dass an jeder Fassade gleichberechtigte Chancen für Anlagen der Außenwerbung gegeben sein sollen, ohne Beeinträchtigungen durch nach Größe, Position oder Gestaltung störende oder die Sicht behindernde Werbeträger an Nachbargebäuden. Damit soll einerseits ein Wettbewerb der Werbetreibenden untereinander verhindert werden, der jeden auffordern würde, den Nachbarn zu „übertönen“. Andererseits rücken so neben der jeweiligen Einzelfassade auch die Abwicklung benachbarter Fassaden und das Straßenbild in den Focus der gemeinsamen Verantwortung. Ein gut gestaltetes Straßenbild wird nicht nur den Belangen der Denkmalpflege und Stadtgestaltung Rechnung tragen, sondern als attraktive Adressenbildung auch die Angebote von Kultur, Handel und Dienstleistung wirksam unterstützen.*
  
- (3) *Ein wichtiger Teilaspekt für angemessen in die Umgebung eingefügte Werbeanlagen ist auch deren Beleuchtung. Nach der Werbeanlagensatzung ist eine Beleuchtung oder selbstleuchtende Ausführung von Werbeanlagen nicht ausgeschlossen. Diese soll aber so dezent gesteuert werden, dass die Werbeaussagen zwar auch in der dunklen Tageszeit lesbar bleiben, aber dennoch keine Dominanz beanspruchen, die die gestalterischen Elemente der Fassade oder die Bestandteile und Akzente des Straßenbildes überstrahlen. Im Anwendungsbuch zum Lichtleitplan Lübecker Altstadt werden hierzu beispielhafte Aussagen gemacht. Es ist die Aufgabe der öffentlichen Beleuchtung, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und es ist ggf. Gegenstand eines Lichtleitplanes, die Aufhellung von wichtigen Einzelfassaden oder städtebaulichen Dominanten zu begründen.*

#### **Zu § 5**

##### **Konkrete Anforderungen an Werbeanlagen**

- (1) *Die im Satzungsbereich zulässigen Werbeanlagen an der Stätte der Leistung richten sich unmittelbar an den Passanten im öffentlichen Straßenraum und informieren über das örtliche Angebot. Fremdwerbung oder Fernkennzeichnung sind dagegen mit den strukturellen Maßstäben der Altstadtareale nicht vereinbar, da sich entsprechende*

Werbeanlagen nach ihrer Größe, Ausführung und Gestaltung nicht in die Orts- und Straßenbilder der Altstadtbereiche integrieren lassen. Insoweit bietet sich die untere Abschlusszone der jeweiligen Fassaden als Suchbereich für die Montage von Werbeanlagen an. Werbeanlagen im Bereich der Obergeschosse würden den Bezug zur Stätte der Leistung im Erdgeschoss verlieren. Auch für Dienstleister, die ihre Räume in Obergeschossen haben, ist die entsprechende Hinweiswerbung über oder neben dem jeweiligen Zugang in der unteren Abschlusszone sinnvoll angeordnet. Die Beschränkung auf die untere Abschlusszone ist aber auch notwendig, um die Hauptaussage der Fassaden und Straßenbilder der architektonischen Gestaltung vorzubehalten. Die Werbeanlagen sollen pointiert und geordnet auf geeigneten Teilflächen eingefügt werden und nicht als zweite Schicht die Fassaden überziehen. Die Definition der unteren Abschlusszone kann nicht allgemein gültig formuliert werden, sondern muss aus der Analyse jeder Einzelfassade abgeleitet werden. Einen ersten Anhaltspunkt bietet die Erdgeschosszone. Im Weiteren kommt es weniger auf mathematische Vorgaben an (z. B. Meter über Geländeneiveau) oder konstruktive Daten (z. B. Oberkante Decke über dem Erdgeschoss), sondern vielmehr auf die sichtbaren Gliederungselemente der Fassade (wie z. B. Geschossgesimse, etc.). In Zweifelsfällen können auch benachbarte Fassaden in die Betrachtung einbezogen werden.

- (2) Die fassadenparallelen Werbeanlagen sind regelmäßig als filigrane Einzelbuchstaben auszuführen, um die Materialität, Farbigkeit, Struktur und Textur des Fassadenmaterials selbst weitgehend sichtbar und ablesbar zu belassen. Schilder und Kästen sind daher an Bestandsgebäuden regelmäßig nicht zulässig. Sie können nur zugelassen werden, wenn diese keine für die Fassadengestaltung wichtigen Flächen verdecken, sondern nach Größe, Proportion, Material, Gestaltung und Lage ihrerseits Elemente der Fassadenkonzeption sind. Die vorgeschriebenen Abstände zwischen Werbeanlagen und Kanten der architektonischen Gliederung sind erforderlich, um den Zusammenhang der Fassaden zu gewährleisten und nicht durch Werbeanlagen zu stören oder zu unterbrechen. Ein wichtiges Kennzeichen der Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde ist die Parzellenstruktur, der jeweils individuell gestaltete Fassaden entsprechen. Der dadurch erzeugte Rhythmus im Straßenbild soll durch auf die einzelnen Fassaden abgestimmte Werbeanlagen unterstützt werden. Wiederholte oder gleichförmig gestaltete Werbeanlagen über zwei oder mehr Parzellen würden diese Charakteristik im Stadt- und Straßenbild schwächen und stören.
- (3) Für Ausleger ist die max. zulässige Ansichtsfläche kleiner als die max. zulässige Außenabmessung. Damit ist eine Anregung gegeben, Ausleger als Entwurfsaufgabe für jeden Einzelfall zu verstehen und durch eine Gestaltung mit ausgeschnittenen Flächen eine größtmögliche Transparenz in der Straßenperspektive zu gewährleisten. Die max. Ausladung ist auf 1,0 m beschränkt, um eine störende Sichtbehinderung auf benachbarte Fassaden in der Straßenperspektive zu vermeiden. So können Ausleger interessante Werbeträger sein und dennoch die Ablesbarkeit der Fassadenabwicklung im Straßenraum sicherstellen.  
Die lichte Mindesthöhe von 2,50 m und der Mindestabstand von der Gehwegkante dienen ebenfalls der freien Sicht unterhalb und seitlich des Werbeträgers, die Maße entsprechen aber auch den Vorgaben im Sinne der Verkehrssicherheit, z. B. für den Lieferverkehr.
- (4) Die Ausführung selbstleuchtender oder beleuchteter Werbeanlagen ist nicht ausgeschlossen, um die Lesbarkeit der Werbeanlagen auch in der dunklen Tageszeit zu ermöglichen. Dabei sind jedoch alle Formen der Dominanz, Aufdringlichkeit und Blendwirkung zu vermeiden. Licht ist durchaus ein Element der attraktiven Gestaltung im Straßenraum. In erster Linie geht es dabei aber um öffentliche Beleuchtung, die neben der Verkehrssicherungspflicht auch gestalterische Aspekte behandelt. Daneben tritt die Aufhellung von einzelnen Fassaden, die hinsichtlich der Ziele der

*Stadtgestaltung und/oder der Denkmalpflege eine Betonung erfahren. Ergänzt wird das beleuchtete Straßenbild durch Schaufenster mit den Warenauslagen. Das so gewonnene nächtliche Straßenbild macht den Straßenraum erlebbar, ohne die Nacht zum Tage zu machen. Selbstleuchtende oder beleuchtete Werbeanlagen sollen dieses Gleichgewicht nicht stören und sind daher auf solche Ausführungen in der Form filigraner Einzelbuchstaben beschränkt, die eine dezente Leuchtwirkung haben, ohne die Umgebung zu überstrahlen. Sofern Leuchten zur externen Aufhellung von Werbeanlagen montiert werden, sollen auch diese die Anforderungen gemäß § 4 Absatz 1 erfüllen. Vorzugsweise sollten die Leuchten als Bestandteil der architektonischen Gestaltung integriert werden.*

- (5) *Als Ersatz für unzulässige Werbeaufsteller im Straßenraum vor den Gebäudefassaden können Gastronomiebetriebe ihre Tagesangebote zum Beispiel auf von Hand beschriebenen Tafeln vermitteln, die auf geeigneten Flächen der Fassade mit Abstand zu gliedernden Elementen und Kanten montiert werden. Die helle Schrift auf dunklem Grund entspricht der zurückhaltenden Wirkung von Einzelbuchstaben. Bunte Plakate, Fotos von Speisen und dergleichen sind dagegen auszuschließen.*
- (6) *Jeder Handels- oder Dienstleistungsbetrieb im Geltungsbereich der Satzung soll die Möglichkeit haben, eine Information über sein Angebot im öffentlichen Straßenraum zu kommunizieren. Gleichzeitig geht es darum, eine störende Häufung von Werbeanlagen zu vermeiden. Jedem Betrieb steht daher zu jeder Straßenseite, an der er eine Belegenheit hat, eine zur Fassade parallele Werbeanlage und – sofern es die konkreten örtlichen Gegebenheiten erlauben – ein Ausstecker zur Verfügung, um den individuellen Namen und die jeweilige Branche zu bezeichnen. Wiederholungen sind dagegen ebenso auszuschließen, wie die Aufzählung einzelner Sortimentsbestandteile und von einzelnen Markennamen.*  
*Unbenommen bleibt die Gestaltung von Warenauslagen im Schaufenster, die natürlich eine ergänzende werbende Funktion haben und einen wesentlichen Beitrag zu einem attraktiven Gesamteindruck einer Straße leisten können, aber dennoch nicht zu den Anlagen der Außenwerbung im Sinne der Werbeanlagensatzung gehören. Grundsätzlich abzugrenzen ist die Warenauslage und Schaufenstergestaltung von einer flächigen Beklebung der Schaufenster oder der Montage von Werbeflächen unmittelbar vor oder hinter der Schaufensterscheibe (siehe § 6 Absatz 2).*

## **Zu § 6 Unzulässige Werbeanlagen**

### **§ 6 (1)**

*Fremdwerbeanlagen, also jegliche Außenwerbung ohne unmittelbaren Bezug zur Stätte der Leistung (siehe § 5 Absatz 6), ist im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung grundsätzlich ausgeschlossen. Schon nach gesetzlicher Regelung der Landesbauordnung Schleswig-Holstein sind Fremdwerbeanlagen in Wohngebieten unzulässig. Im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung finden sich neben Wohngebieten zwar auch Misch- und Kerngebiete, jedoch mit der Besonderheit, dass die Mischgebiete stark durch Wohnen geprägt sind und dass auch die Kerngebiete im Rahmen der bauleitplanerischen Feinsteuerung das Wohnen allgemein neben den kerngebietstypischen Nutzungen zulassen, während z. B. kerngebietstypische Vergnügungsstätten restriktiv gesteuert werden. Es ist also ein zentrales Anliegen der Stadtplanung, das Wohnen in der Lübecker Altstadt und dem Altstadtbereich Travemünde zu fördern und zu stabilisieren. Dabei ist das Wohnen mit unvermeidbaren Störungen durch Verkehr, hohe Besucherfrequenz und hohe Nutzungsdichte konfrontiert. Zusätzliche Belastungen der Bewohner in der Lübecker Altstadt und dem Altstadtbereich Travemünde durch Anlagen der Fremdwerbung können vor diesem*

Hintergrund jedoch nicht akzeptiert werden. Fremdwerbeanlagen sind aufgrund der typischen Flächenwirkung und Größe (z. B. Plakattafeln, Großwerbeflächen im Euroformat und Ganzsäulen) nicht mit den kleinteiligen Strukturen der Lübecker Altstadt und dem Altstadtbereich Travemünde, ihren Straßenräumen und Fassaden vereinbar. Die Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte und die kleinstädtische historische Struktur Alt-Travemündes mit ihren unverwechselbaren Erscheinungsbildern sind in einem besonderen Maß schützenswert.

Aufgrund der hohen Nutzungsdichte mit Werbeanlagen an der Stätte der Leistung wäre mit zusätzlichen Anlagen der Fremdwerbung eine störende Häufung nicht zu verhindern. Die mit flächigen Anlagen der Fremdwerbung regelmäßig verbundene Sichtbehinderung ist mit Rücksicht auf das Orts- und Straßenbild in der historischen Altstadt und in Alt-Travemünde nicht zu rechtfertigen.

Die Altstädte Lübeck und Travemünde sind auch gegenüber Störungen durch Licht im Zusammenhang mit Fremdwerbeanlagen sehr empfindlich. Allein schon durch die Standardgrößen von Fremdwerbeanlagen sind beleuchtete oder selbstleuchtende Ausführungen im Kontext der Altstadtstraßen nicht verträglich.

Fremdwerbeanlagen sind in der Regel Wechselwerbeträger, deren konkrete Werbeauftritte (z. B. Farben) keiner Steuerung im Genehmigungsverfahren unterliegen. Gerade aufdringliche und grelle Farbkombinationen können jedoch im Umgebungsbereich eines geschützten Orts- und Straßenbildes zu erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Schließlich wären die global austauschbaren Erscheinungsbilder von Fremdwerbeanlagen geeignet, die Individualität und Unverwechselbarkeit der Altstadtareale Lübeck und Travemünde nachhaltig zu schädigen und damit den kulturellen Denkmalwert ebenso zu gefährden wie die Attraktivität für Bewohner, Besucher und Touristen.

Es ist daher zwingend, die Fremdwerbung nicht nur in gut erhaltenen Altstadtstraßen, sondern auch in Straßen, die mit verbreiterterem Querschnitt nach dem zweiten Weltkrieg neu aufgebaut wurden, wie die Breite Straße zwischen Mengstraße und Beckergrube, grundsätzlich auszuschließen. Da alle vorgenannten Kriterien auch hier zutreffen, von architektonisch detailliert gestalteten Fassaden der 1950er Jahre bis zu den Identität stiftenden Blickbeziehungen zur Jakobikirche nach Norden und zum Kanzleigebäude des Rathauses im Süden, verlangt dieser von Nachkriegsbebauung flankierte Straßenzug ebenso einen Schutz vor störenden Werbeanlagen wie gut erhaltene enge Altstadtstraßen.

So gilt zum Beispiel auch für die Vogteistraße in Travemünde, dass Anlagen der Fremdwerbung im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung die Maßstäblichkeit der Altstadt Travemündes und die Erlebbarkeit des Ortsbildes nachhaltig stören und beeinträchtigen würden.

Ausnahmen sind nur zugelassen für die Rückseiten von den vergleichsweise kleinen Stadtinformationsanlagen, deren Vorderseite in der Regel einen Stadtplan oder die Ankündigung kultureller Veranstaltungen städtischer Einrichtungen trägt. An der Aufstellung dieser Stadtmöbel besteht daher ein öffentliches Interesse. Die Zahl der Stadtmöbel ist begrenzt und Abstände der Stadtinformationsanlagen untereinander sind vorgegeben durch eine sinnvolle Verteilung der Stadtplaninformation innerhalb des Straßennetzes der Altstädte. Die rückseitige Werbeanlage schafft insoweit keine zusätzlichen vermeidbaren Sichthindernisse.

Für Wartehäuschen an Bushaltestellen im Geltungsbereich der Satzung ist dagegen eine werbefreie, dreiseitig verglaste Ausführung zu fordern, die Blickbeziehungen und damit auch Orientierung für die Fahrgäste weitestgehend freihält. Sofern ein anderer geeigneter Standort für eine Stadtinformationsanlage nicht gefunden werden kann, ist in Einzelfällen auch eine Integration von Stadtinformationsanlagen mit rückseitigen Werbeanlagen in eine Seitenwand eines Wartehäuschens an einer Bushaltestelle möglich.

Eine weitere Ausnahme ist eröffnet für Anschlagsäulen und ähnliche Stadtmöbel für Klebemedien im öffentlichen Raum, die überwiegend Bekanntmachungen der

*Hansestadt Lübeck mit Hinweise auf kulturelle Veranstaltungen im Stadtgebiet und der näheren Umgebung dienen.*

*Auf einem der Parkplätze östlich der Kanalstraße kann zudem eine hinterleuchtete Säule mit einem Uhrenaufsatz zugelassen werden. Diese Parkplätze liegen zwar auf der Halbinsel zwischen Stadt-Trave und Klughafen, jedoch außerhalb des historischen Stadtgrundrisses, der hier bis zum Bau des Elbe-Lübeck-Kanals im Jahr 1900 am Ufer der gestauten Wakenitz endete. Auch die westlich an die Kanalstraße angrenzenden Grundstücke sind Teil der Landgewinnung im Zuge des Kanalbaus und folglich erst im 20. Jahrhundert genutzt und bebaut worden. Dennoch ist auch in dieser Zone beidseits der Kanalstraße darauf zu achten, dass die Blickbeziehungen zwischen Vorstadt und Altstadt nicht gestört werden. Auch an der Drehbrücke auf der westlichen Seite der Straße an der Untertrave kann eine entsprechende hinterleuchtete Säule mit Uhrenaufsatz ausnahmsweise zugelassen werden. Dieser Bereich der Lübecker Altstadt ist ebenfalls erst mit Umsetzung des Rehderplans für den Lübecker Fernhafen um 1900 entstanden. Der Standort ist so zu wählen, dass durch die Säule die Blickbeziehung zwischen den Wallhabinseln und der Altstadt nicht gestört wird. Diese Uhren sind ein Angebot der Stadt an die Bürgerinnen, Bürger, Besucherinnen und Besucher, an diesen stark frequentierten Zugängen in die Lübecker Altstadt. Die Parkplätze an der Kanalstraße und der Drehbrückenplatz sind Ausgangspunkte für viele Besucherinnen und Besucher der Lübecker Altstadt. Auch im Zeitalter des Handys sind im öffentlichen Raum aufgestellte Uhren ein bewährtes Instrument für die zeitliche Orientierung.*

#### § 6 (2)

*Die Fenster sind die Augen des Hauses und geben der Fassade eine Tiefenwirkung und Plastizität. Mit Folien beklebte Schaufenster bewirken das Gegenteil: es entstehen "tote" Zonen, die unattraktiv und daher unerwünscht sind.*

*Schaufenster geben den Blick frei auf die Warenauslagen im Laden oder Schaufensterbereich. Diese Funktion würde durch flächige Beklebung von Schaufenstern behindert oder sogar unmöglich gemacht. Damit wäre potentiell ein gravierender Verlust an Attraktivität des jeweiligen Straßenraumes verbunden, der durch die negative Vorbildwirkung noch gesteigert würde.*

*Zudem ist eine Beklebung des Schaufensters nicht mehr als Warenauslage, sondern als Anlage der Außenwerbung einzustufen, die bei flächiger Ausführung den Anforderungen dieser Satzung widerspricht.*

*Dies gilt auch für Schaufenster leerstehender Geschäftslokale. Für den Fall, dass geeignete Fassadenflächen nicht zur Verfügung stehen oder bewusst freigehalten werden sollen, wird ausnahmsweise eine untergeordnete Beklebung mit Einzelbuchstaben zugelassen, die die Funktion des Schaufensters nicht beeinträchtigt. Einer Beklebung der Glasscheibe ist die Verhängung des Schaufensters mit Tafeln/Plakaten/Fotos etc. gleichzusetzen. Von einer Schaufenstergestaltung kann erst dann gesprochen werden kann, wenn von der Scheibe ein Abstand eingehalten wird.*

#### § 6 (3)

*Die senkrecht montierte Kletterschrift ist bereits durch die Beschränkung auf die untere Abschlusszone (§ 5 Absatz 1) ungeeignet. Auch Pfeiler und Wandscheiben zwischen den Fenstern im Erdgeschoss sollen als wichtige Elemente der architektonischen Gliederung nicht durch Werbeanlagen verdeckt werden.*

#### § 6 (4)

*Gemäß § 5 Absatz 6 stehen jedem Geschäft oder Betrieb zwei Werbeanlagen an der Hausfassade zu. Damit sind für jeden gleiche Bedingungen und die Voraussetzungen für ein faires Miteinander gegeben. Zusätzliche Werbeaufsteller im öffentlichen Raum bergen die Gefahr, nach Lage, Anzahl, Größe und Gestaltung eine Konkurrenzsituation und damit eine im Verwaltungsvollzug nicht mehr steuerbare Entwicklung einzuleiten, die zu einer störenden Häufung von Werbeanlagen im Straßenbild führt. Störend ist in jedem*

*Fall auch neben der Verkehrsbehinderung für Fußgänger die Behinderung der freien Sicht im Straßenraum. Die flächigen Werbeträger der Aufsteller können zudem die mit dieser Satzung eingeforderten Qualitätsansprüche nicht erfüllen.*

#### § 6 (5)

*Das nächtliche Straßenbild ist das Ergebnis des Zusammenspiels aus öffentlicher Beleuchtung, (Schau-)fensterbeleuchtung und Aufhellung einzelner Gebäude und Fassaden, die funktional, bauhistorisch oder stadträumlich eine besondere Bedeutung haben. Alle lichttechnischen Inszenierungen zu Werbezwecken, auch wenn diese keine konkreten Werbeaussagen zum Gegenstand haben, stören dieses Gleichgewicht und sind daher auszuschließen.*

#### § 6 (6)

*Auch jede Form beweglicher Werbeanlagen würde die Aufmerksamkeit der Passanten in einem Maße beanspruchen, das den Werbeanlagen im Straßenbild eine störende Dominanz zukommen ließe und den Geschäftsleuten einen ungewollten Wettbewerb um Aufmerksamkeit aufzwingen würde. Aus diesem Grund sind bewegliche Werbeanlagen – unabhängig davon, ob sie durch Wind- oder Motorkraft bewegt werden – unzulässig.*

#### § 6 (7)

*Weder durch Farben noch durch Lichtstärke oder bewegtes Licht sollen Werbeanlagen in einen aufdringlichen Kontrast oder in ein störendes Missverhältnis zu ihrer Umgebung gebracht werden.*

#### § 6 (8)

*Fahnen und Banner sind dem temporären Ausnahmefall gemäß 5 (1) der Werbeanlagensatzung vorbehalten, da sie sonst den zentralen Intentionen der Satzung (Beschränkung auf die untere Abschlusszone, Vermeidung flächiger Sichtbehinderung, Ausschluss beweglicher Werbeanlagen) widersprechen würden.*

### § 7

#### **Andere Vorschriften**

- (1) *Die Vorschriften der Werbeanlagensatzung gelten auch für Baudenkmale, es können jedoch weitergehende denkmalrechtliche Anforderungen gestellt werden.*
- (2) *Für Bauvorhaben, deren baurechtliche Grundlage über einen Bebauungsplan vorbereitet wird, können spezifische Regelungen zu Werbeanlagen für das konkrete Bauvorhaben in Ergänzung zu der Werbeanlagensatzung oder auch mit begründeten Abweichungen von der Werbeanlagensatzung als gestalterische Festsetzungen formuliert werden.*

### § 8

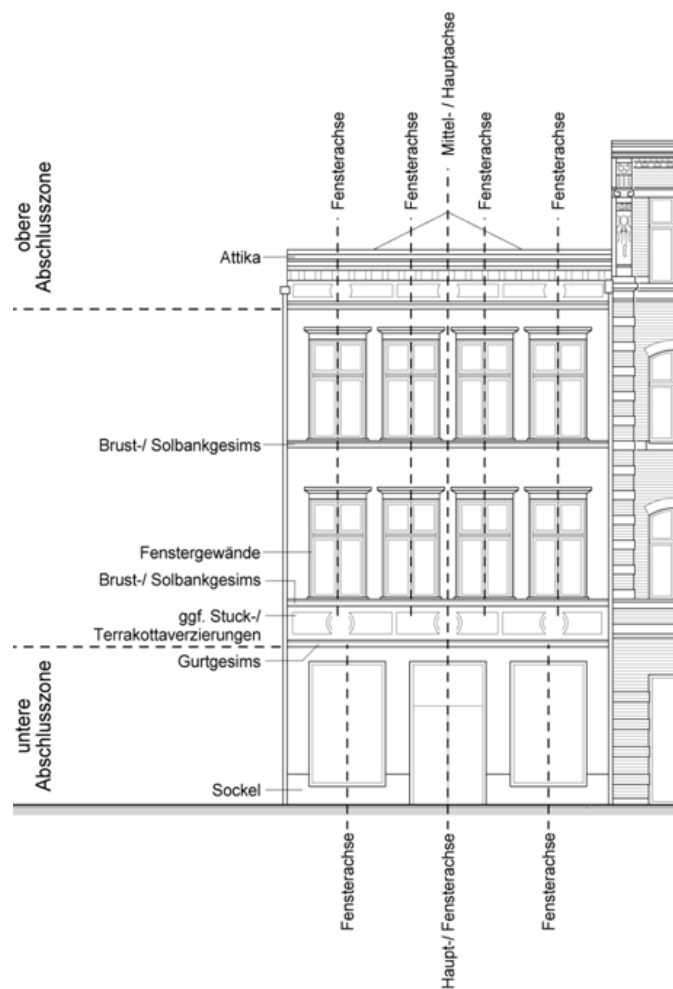
#### **Abweichungen**

*Die Werbeanlagensatzung kann als abstraktes Regelwerk für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde nur die grundsätzlichen baugestalterischen Zielsetzungen abbilden. Jede Werbemaßnahme an konkreten Gebäuden ist aber eine individuelle Aufgabe, deren Lösung Engagement, Kreativität und Rücksicht erfordert. Im begründeten Einzelfall können daher auch Abweichungen von einzelnen Vorschriften gerechtfertigt oder sogar geboten sein, wenn dabei die Intention der Satzung berücksichtigt und umgesetzt wird.*

## Handbuch zur Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde

Entwurf  
- exemplarische Auszüge -

(in Zusammenarbeit mit Architekturbüro Klaus Mai)



architektonische Gliederungselemente ^



◀ FOTO  
Hinterleuchtete Einzelbuchstaben (Schattenschrift). Da der Abstand zwischen Fassade und Buchstabe gering ist, kann das Licht nur schwach streuen und die Beleuchtung erscheint dezent.



◀◀ FOTO  
Die Nachtaufnahme der Fleischhauer Straße zeigt eine angenehme Ausleuchtung des Straßenraumes. Die Beleuchtung der Werbeanlagen ordnet sich der Straßenbeleuchtung unter.

◀ FOTO  
Beispiel für eine dezente Werbeanlagenbeleuchtung. Obere Geschosse werden von der Beleuchtung nicht beeinträchtigt.

## Beleuchtung von Werbeanlagen

### SKIZZE ▶

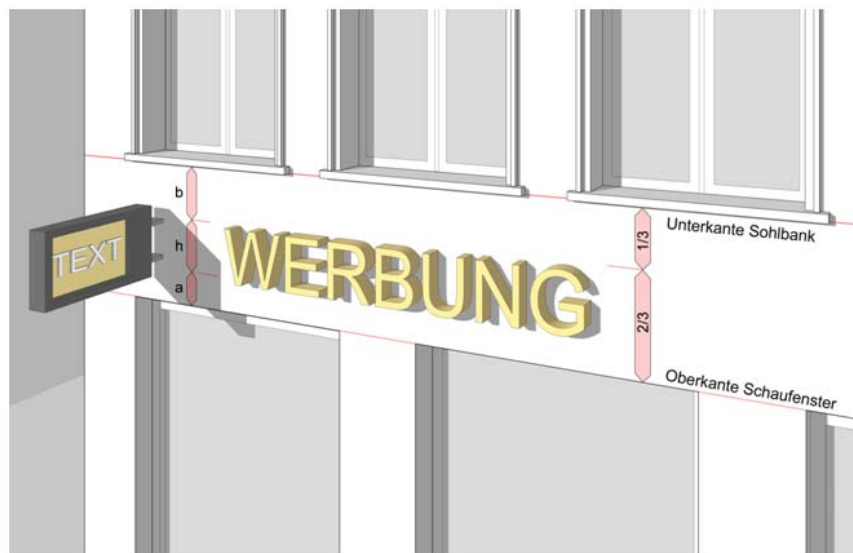
Lage der Werbeanlagen in der Erdgeschosszone.  
Anordnung der Werbeanlagen in den unteren 2/3 der Zone zwischen Oberkante (Schau-) Fenster im Erdgeschoss und der Sohlbank der Fenster im 1. Obergeschoss.

$a < b$

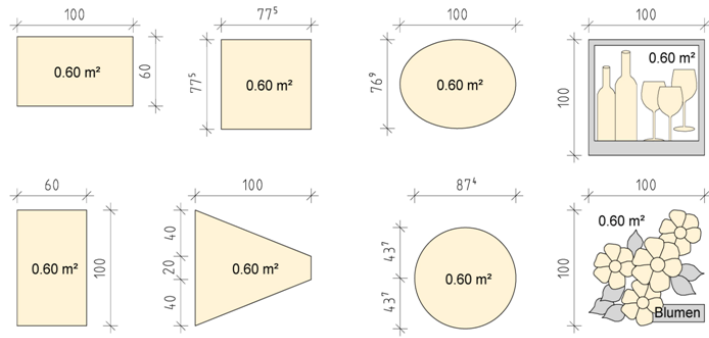
b: Abstand Oberkante Werbung –  
Unterkante Sohlbank 1.OG

h: Höhe Werbung

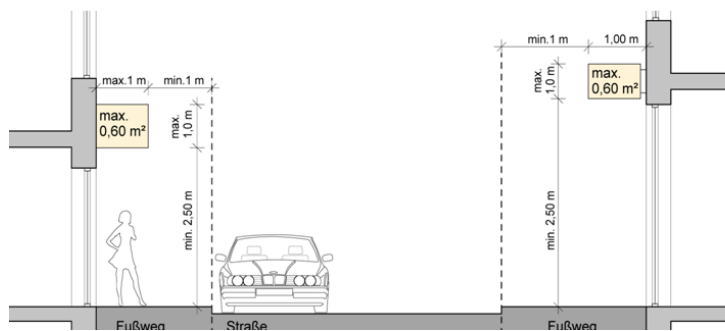
a: Abstand Oberkante Schaufenster EG –  
Unterkante Werbung



## Lage der Werbeanlagen



◀ SKIZZE  
Mögliche Formen innerhalb der Höchstabmessungen von Auslegern mit jeweils 0,60 m<sup>2</sup>. Freie Formen mit einer Größe von bis zu 0,60 m<sup>2</sup> und innerhalb der Höchstabmessungen sind ebenfalls möglich und erwünscht.

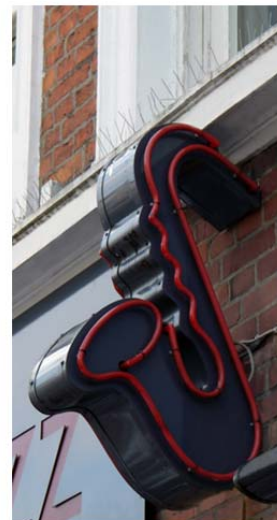


◀ SKIZZE  
Maximale Abmessungen sowie einzuhaltende Mindestabstände von Auslegern:  
Höhe  $h_{\max} = 1,0$  m  
Ausladung  $l_{\max} = 1,0$  m  
Tiefe  $t_{\max} = 20$  cm  
Fläche  $f_{\max} = 0,60$  m<sup>2</sup>

Mögliche Ausführungen und Abmessungen von Auslegern

▼ FOTOS  
Unterschiedliche Formen und Ausführungen von Auslegern.

▼ FOTO  
Adler und Schriftzug liegen innerhalb der zulässigen Abmessungen. Das ausgeschlittene Motiv hat eine sehr gute Werbewirkung und minimiert gleichzeitig das Sichthindernis.





► Nr. VO/2016/03425  
öffentlich

Lübeck, 11.02.2016

## Vorlage

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Marion Grönhagen (E-Mail: marion.groenhagen@luebeck.de Telefon: 122-6120)

## 1. Änderungssatzung zur Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt (5.610)

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.03.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.03.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.04.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
26.04.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.04.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Die als Anlage beigefügte 1. Satzung zur Änderung der Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt wird beschlossen.

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.300 Recht  
4.491 Archäologie und Denkmalpflege  
Ergebnis: Zustimmend bzw. keine rechtlichen Bedenken

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

Ja  
Nein

Begründung:

Eine über die allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO hat nicht stattgefunden, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Werbeanlagensatzung nicht in besonderem Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

neu  
freiwillig  
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
Ja (Anlage 1)

**Begründung:**

Für die Altstadtbereiche der Hansestadt Lübeck und von Lübeck-Travemünde wurde eine Werbeanlagensatzung erarbeitet, in der die Zulässigkeit von Werbeanlagen in ihrem Geltungsbereich ausführlich geregelt wird. Der Geltungsbereich für die Lübecker Altstadt ist identisch mit dem Geltungsbereich der Gestaltungssatzung nach § 111 Landesbauordnung (1975) für die Lübecker Innenstadt vom 04.02.1982.

Die Gestaltungssatzung trifft in den §§ 36 und 37 Festsetzungen für die Zulässigkeit von Werbeanlagen. Um Irritationen bei Bauherren und Gewerbetreibenden in der Lübecker Altstadt zu vermeiden, ist es erforderlich die Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt entsprechend zu ändern.

**Anlagen:**

1. Satzung zur Änderung der Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt

Senator F. - P. Boden

**Anlage**

1. Satzung zur Änderung der Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt vom (Datum der Ausfertigung)

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 und des § 84 der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 22.01.2009, zuletzt geändert durch Art. 8 LVO v. 16.03.2015 (GVOBl. S. 96) wird die Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt vom 04.02.1982 ( Lübecker Nachrichten vom 14.02.1982, berichtigt Lübecker Nachrichten vom 17.02.1982 und vom 18.02.1982) nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx xx xx wie folgt geändert.

1. Der § 36 entfällt.
2. Der § 37 entfällt.

Diese Änderungssatzung tritt mit dem Tag nach ihrer Bekanntmachung in den Lübecker Stadtzeitung in Kraft.

Lübeck, xx.xx.xx

Der Bürgermeister