



► Nr. VO/2016/03720
öffentlich

Lübeck, 04.05.2016

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 6 (5.691)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.05.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.06.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.06.2016	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.06.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2016	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 „Wachstums- und Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Geschäftsfelder“ (Gutachten 6).

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 Hafenentwicklungsplans 2030 aufgestellt. Demnach werden gem. den nachfolgenden Schaubildern im Block 2 die Grundlagendaten vor der eigentlichen Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans im Block 4 erhoben. Die Ergebnisse des Gutachtens 6 liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst.

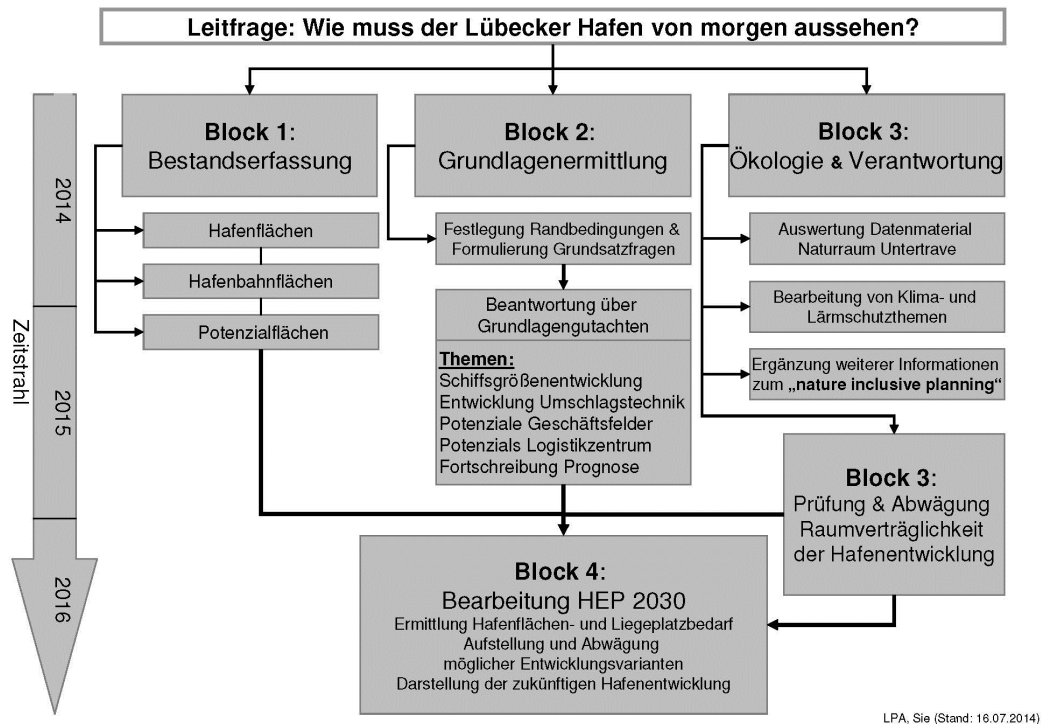


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

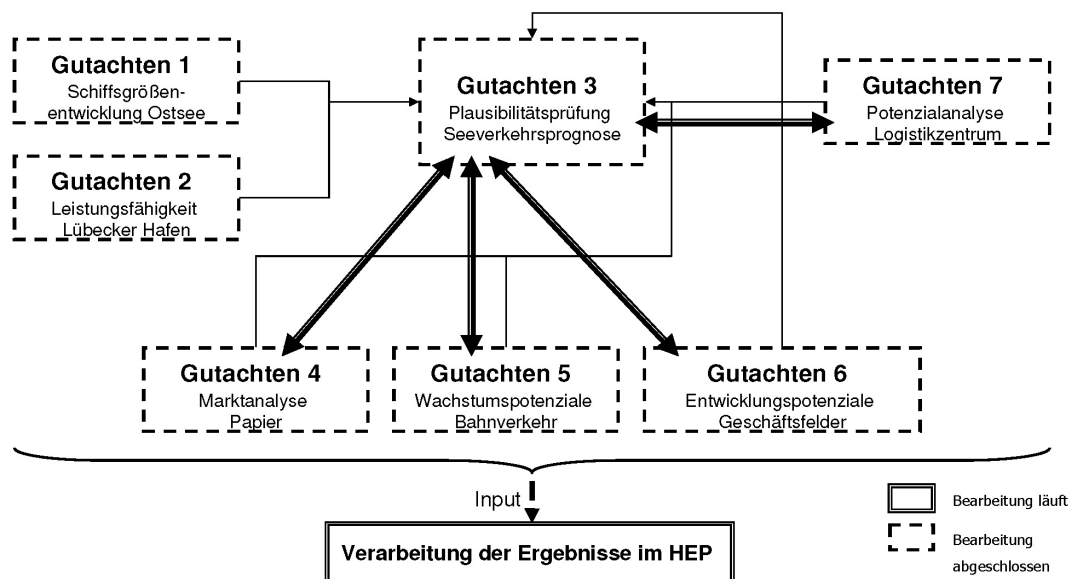


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

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 (VO/2016/03552) und des Gutachtens 4 (VO/2016/03550) wurden vor kurzem vorgelegt. Die Ergebnisse des Gutachtens 5 werden mit dem Bericht VO/2016/03721 und des Gutachtens 3 mit dem Bericht VO/2016/03722 vorgestellt.

2 Ergebnisse des Gutachtens 6 „Wachstums- und Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Geschäftsfelder“

2.1 Anlass

Obwohl weltweit ein leicht positiver Trend für den RoRo-/Fährverkehr zu erkennen ist, ist die Situation in der Branche im Ostseeraum seit mehreren Jahren stark angespannt. In den nächsten fünf Jahren wird für Nordeuropa aufgrund der Umsetzung der SECA-Regularien (Sulphur Emission Control Area) und der schwachen gesamtwirtschaftlichen Lage in der Eurozone kein bzw. nur ein sehr langsames Wachstum erwartet. Die Situation in der Ostsee wird teilweise sogar als prekär bezeichnet, beispielsweise auch vor dem Hintergrund, dass Finnland bereits die letzten drei Jahre in Folge ein negatives Wirtschaftswachstum verzeichnen musste. Auch die Russlandkrise wirkt sich zusätzlich negativ auf die Umschlagmengen von Finnland und das Baltikum (Transitverkehr mit Russland) aus.

Um Ansatzpunkte für mögliche Umschlagtransporte generieren zu können, muss klar herausgearbeitet werden, wie der Transport organisiert ist, wie er zwischen den verschiedensten Märkten funktioniert und welche Trends in den einzelnen Märkten vorhersehbar sind bzw. erwartet werden können.

Die wichtigsten geographischen Märkte des Lübecker Hafens liegen in Norddeutschland, Westdeutschland und der Alpenregion. Allein auf diese drei Märkte entfallen nahezu zwei Drittel der gesamten Hinterlandverkehre. Auffällig ist, dass sich die bedeutenden Märkte in einem vorrangig west-süd-westlich erstreckenden Korridor befinden. Innerhalb dieses Korridors nimmt die Bedeutung mit zunehmender Distanz ab. Auf die norddeutschen Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein entfallen 35,7%, wovon allein annähernd die Hälfte innerhalb Schleswig-Holsteins verbleibt. Weitere 18,3% der Lübecker Hinterlandverkehre beginnen oder enden in den westdeutschen Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Saarland. Auf die Beneluxstaaten und Frankreich entfallen weitere 8,3%.

Ein zweiter Korridor bedeutender Märkte kann in süd-süd-östlicher Richtung festgestellt werden. Innerhalb dieses Korridors besteht ein anderes Verhältnis zwischen den Anteilen der einzelnen Regionen und der Distanz. So bestehen zwischen dem Seehafen Lübeck und den nahe gelegenen ostdeutschen Bundesländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt mit 8,3% beinahe gleich viele Verkehre wie zwischen dem Seehafen Lübeck und den beiden süddeutschen Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern mit 7,1%. Auffällig ist zudem, dass auf die Alpenregionen Norditalien, Österreich, Liechtenstein und Schweiz 11,6% der Lübecker Hinterlandverkehre entfallen.

Seeseitig werden über Lübeck hauptsächlich Dienste von/nach Schweden, Finnland, den baltischen Staaten und Russland abgewickelt. Bezogen auf das jährlich umgeschlagene Bruttogewicht decken diese Destinationen über 98% der Verkehre ab. In den baltischen und finnischen Verkehren sind Transitverkehre nach Russland und in den schwedischen Verkehren sind Transitverkehre nach Norwegen enthalten.

Bestehende und neue Landverbindungen zu den Konkurrenzhäfen (Kiel, Rostock) erhöhen den Wettbewerb des Lübecker Hafens. Grundsätzlich sind die Hafendienstleistungen austauschbar. Zudem ist das prognostizierte Wachstum in der Seeverkehrsprognose nicht

so wie in früheren Prognosen. Auch das bedeutet deutlich mehr Wettbewerb unter den Seehäfen.

Im Schweden- und größtenteils im Finnlandverkehr dominiert der Trailer bzw. der RoRo-Umschlag. In den Russland- und den Baltikumverkehren hat der Container als LoLo-Umschlag einen viel höheren Stellenwert.

Grundsätzliche Entscheidungskriterien für die Auswahl des Transportweges bzw. die Routenauswahl mit Wahl der Schiffsverbindung und somit des entsprechenden Hafens sind der Preis, die Zeit, der Prozess und die Verfügbarkeit. Für jedes zu transportierende Produkt haben diese Kriterien nicht immer die gleiche Gewichtung und bewirken somit grundsätzlich unterschiedliche Bewertungen und Ergebnisse bezüglich der Wahl der Transportroute und der Transportart. Die SECA-Regulierungen können Einflüsse auf die Wahl der Transportroute haben, jedoch ist das nur eines von vielen noch wichtigeren Kriterien. Bei den Kriterien sind u.a. auch Lenkzeiten bzw. Lenkpausen und hochfrequentierte Taktungen der Fährabfahrten gekoppelt mit entsprechenden KV-Shuttleverbindungen von großer Bedeutung.

2.2 Durchführung

Im Rahmen des Gutachtens wurden mehrere Ansätze gesammelt und verfolgt.

1. Ansatz – Makroökonomie:

Als erster Ansatz wurde eine makroökonomische Betrachtung des innereuropäischen Handels inkl. Russland vorgenommen. Grundsätzlich handelt es sich um den Grundgedanken mittels eines vereinfachten klassischen quantitativen Ansatzes nach neuen Entwicklungsrichtungen zu suchen. Entwicklungsrichtungen sind Kombinationen von Geschäftsfeldern und Märkten.

Im ersten Arbeitsschritt wurden Handelsverflechtungen zwischen 30 Ländern (= „Märkte“) betrachtet, die grundsätzlich (beispielsweise aus verkehrsgeographischer Sicht) potenzielle Märkte für den Seehafen Lübeck darstellen. Aus diesen 30 Märkten ergibt sich eine theoretische 30 x 30 Matrix von Handelsrelationen (Reporter x Partner). Dabei ist das Reporterland die Quelle und das Partnerland die Senke des Transportes. Aus diesen 900 Relationen wurden offensichtlich „unsinnige Relationen“ (bspw. Österreich – Italien) ausgeschlossen. Für die verbliebenen Relationen wurde die Gesamtgütermenge, die vom Reporterland in das Partnerland über die Ostsee hätte laufen können, für das Jahr 2013 aus der Außenhandelsstatistik gutartspezifisch ausgewertet. Die Gesamtmenge aller transportierten Güter wurde dann sieben Geschäftsfeldern zugeordnet.

Im zweiten Arbeitsschritt wurden über Leitdaten (wirtschaftliche Kenndaten) Mengenschätzungen für das Jahr 2030 abgeleitet und dann für jedes Geschäftsfeld die zehn Relationen mit den höchsten Wachstumsraten von 2013 bis 2030 ausgewählt. Diese kritische Betrachtung der makroökonomischen Vorgehensweise zeigte auf, dass sich in nahezu allen sieben TOP 10-Tabellen mindestens die aktuellen TOP 3 des Lübecker Hafens befanden. Dieses Ergebnis deutet u.a. darauf hin, dass die bestehenden Verkehre Lübecks bereits makroökonomisch logischen Kriterien entsprechen. Mit anderen Worten, die aktuelle Ausrichtung des Seehafens Lübeck ist auch gesamtwirtschaftlich nachvollziehbar.

Danach folgte der dritte Arbeitsschritt: eine Multi-Kriterien-Analyse. In der Multi-Kriterien-Analyse wurden anhand von sieben verschiedenen Kriterien die zehn vielversprechendsten Entwicklungsrichtungen (fünf bereits existierende und fünf neue) für den Seehafen Lübeck identifiziert.

Die resultierenden Entwicklungsrichtungen können hier selbstverständlich nur grob benannt werden, weil es sich hierbei auch um strategische Ideen und Marketing handelt. Wichtig ist

es jedoch Potenziale zu erkennen, um u.a. das Wachstum in der Umschlagentwicklung des Lübecker Hafens belegen und stützen zu können.

Das Gutachten 6 verfolgt bewusst einen makroökonomischen Ansatz, der Märkte von der Ursprungsquelle bis zum Endziel verfolgt. Dieser hat den Vorteil, dass er die Marktsicht der Akteure besser reflektiert. Im Gegensatz dazu ist die Matrix der Seeverkehrsprognose des Bundes „gebrochen“ aufgebaut, d.h. es werden Verkehre von/nach Lübeck auf der Landseite und von/nach Lübeck auf der Seeseite betrachtet, ohne diese zu verknüpfen. Der entscheidende Unterschied zur Seeverkehrsprognose ist also, dass hier vollständige Transportketten betrachtet werden.

2. Ansatz – generelle Trends & Themen:

Es wurden im Rahmen einer Vorrecherche zum Gutachten 6 Entwicklungstrends und in der Branche diskutierte Themen untersucht und bewertet. Hierbei handelt es sich u.a. um die Frage nach dem Container als Ladungsträger und seine Bedeutung für den RoRo-Fährhafen Lübeck.

Hierbei ist es wichtig herauszuarbeiten, welchen Anteil der Container als Ladungsträger im Lübecker Hafen einnimmt und wie viel zugehörige Hafeninfrastruktur für reine Containerdienste zukünftig benötigt werden.

Bei der Betrachtung der Containertransporte ist der wesentliche Unterschied zwischen dem Überseehandel und dem innereuropäischen Handel entscheidend. Der innereuropäische Transport ist charakterisiert von palettenbreiten Ladungsträgern (z.B. Lkw und Trailer). Der Überseeverkehr hingegen weist nur wenig Palettenaffinität auf. Das bezieht sich auch auf die entsprechende Hafeninfrastruktur der zugehörigen Hafenterminals. Somit haben die 20'(Fuß)- und 40'-Container weite Verbreitung im Überseeverkehr. Im innereuropäischen Containerverkehr müssen Paletten vergleichbar zum Trailer im Container Platz finden. Somit wird hier der 45'-Container sehr interessant. Der Anteil der Container im innereuropäischen Verkehr wird zunehmen genauso wie das Aufkommen - wie eingangs schon erwähnt - im Handel mit Russland und dem Baltikum und somit zum Teil auch Finnland (Transit Russland). Also ergibt sich ein Wachstumspotenzial in Lübeck für kontinentale Short Sea Ladung, aber nicht als HUB-Port für Überseecontainer.

Um Lübeck als Short Sea Shipping Standort auszubauen, ist die Verfügbarkeit von Krananlagen und einer leistungsstarken Schienenanbindung von großer Bedeutung. Die Leistungsfähigkeit des Bahnumschlags ist ein Standortkriterium für Short Sea-Reedereien bei der Standortwahl. Zudem ist die Verfügbarkeit von Supra- und Infrastruktur für die Kunden entscheidend. In der Tabelle 1 ist die Containerumschlagsprognose für den Hafen Lübeck ersichtlich.

	Gesamt [TEU]	Veränderung zum Basisjahr [%]	Umschlaganteil RoRo [TEU]	Veränderung zum Basisjahr [%]	Umschlaganteil LoLo [TEU]	Veränderung zum Basisjahr [%]
Basisjahr 2014	146.000	0	122.300	0	23.700	0
Seeverkehrsprognose für 2030	253.624	+ 74	k.A.		k.A.	
Potenzial Gutachten 6 für 2030	340.000	+ 133	180.000	+ 47	160.000	+ 575

Tab. 1 – Umschlagprognosen Container (RoRo & LoLo) für den Lübecker Hafen (k.A. = keine Angaben)

3. Ansatz – lübeckspezifische Trends:

Hierbei handelt es sich um Entwicklungsrichtungen, die im Rahmen der geführten Expertengespräche benannt oder angesprochen wurden.

Lebensmittel aus Westeuropa sind in Russland und den Baltischen Staaten stark nachgefragte Produkte. Deshalb waren Lebensmittelexporte nach Russland vor Inkrafttreten der Sanktionen ein hauptsächlicher Treiber für RoRo- und Containerverkehre von Lübeck nach Russland, Finnland und Litauen.

2.3 Fazit

Der Hafen Lübeck ist und bleibt stark.

Das Gutachten gibt keine Patentlösungen oder präsentiert neue unterschrittswillige Kunden. Es liefert vielmehr einen kleinen Einblick wie komplex das Transportsystem funktioniert und wie es zugunsten des Hafens Lübeck genutzt werden kann.

Der Markt (basierend auf Experten-Interviews) sieht durch die FFBQ eine Verlagerung von ca. 10% der Umschlagmenge von Lübeck auf die FFBQ. Damit liegt diese Einschätzung unterhalb der Seeverkehrsprognose. Ein hafenspezifischer Nutzen für Lübeck durch die FFBQ wird nicht gesehen.

Die Handelsbeziehungen zu Russland werden sich mittel- bis langfristig verbessern. Somit ist im Rahmen des HEP die Vorbereitung auf den zukünftigen Russlandverkehr erforderlich, da Russland langfristig ein wichtiger Markt für den Standort Lübeck wird. Bestrebungen, die Verkehre von/nach Russland auszubauen, sollten vorangetrieben werden, damit sie bei einer Entspannung der politischen Situation umgehend umgesetzt werden können.

Insgesamt ergeben sich folgende Entwicklungsrichtungen, deren weiterer Prüfung es bedarf:

- LoLo-Containerumschlag (Short Sea Shipping)
- Projektladung & Schwergut (mit Krananlagen)
- RoRo als das Premiumprodukt
- Lebensmittellogistik
- Stückgutumschlag
- Massengut
- RoPax-Passagier-/Personenbeförderung - Marktpotenzial im Passagierfährverkehr
- Prüfung und Priorisierung des Marktpotenzials der Kreuzschiffahrt/des Kreuzfahrtgeschäfts

3 Empfehlungen

Folgende Empfehlungen ergeben sich:

- Prüfung der verschiedenen Umschlagpotenziale aus Kapitel 2.3 und Übertragung in die zukünftige Ladungsträgerstruktur des Lübecker Hafens;

- Aufbau und Bildung von Supply Chains durch die Kooperation aus Spediteuren, Hafenoperatoren und Reedereien;
- Weiterer Ausbau des Premiumprodukts RoRo;
- Steigerung der KV-Volumina;
- Steigerung der politischen/landespolitischen Arbeit für den Hafen;
- Mitarbeit im Arbeitskreis EU-TEN-T-ScanMed-Korridor.

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.

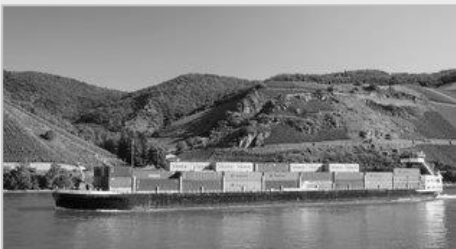
Anlagen :

Kurzfassung des Gutachtens 6

Senator F. - P. Boden

Wachstums- und Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Geschäftsfelder Hafenentwicklungsplan 2030

Kurzfassung



*Delivering the
multimodal advantage*

Im Auftrag von

Hansestadt LÜBECK 

Hansestadt Lübeck
Lübeck Port Authority
Ziegelstraße 2
23539 Lübeck

März 2016

Impressum

Gutachter

UNICONSULT

Universal Transport Consulting GmbH (Hauptauftragnehmer)
Burchardkai 1
21129 Hamburg
Tel.: +49-40-74008-108
Fax: +49-40-32 27 64
E-Mail: f.busse@uniconsult-hamburg.de
Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

Prognos AG

Europäisches Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung (Unterauftrag)
Henric Petri-Strasse 9
CH-4010 Basel
Tel.: +41 61 3273-476
Fax: +41 61 3273-471
E-Mail: hans-paul.kienzler@prognos.com
Web: www.prognos.com

Autoren

Frank Busse
Jens Benecke
Hans-Paul Kienzler
Tobias Dennisen
Dr. Madlen Thom
Ulrich Wolf

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Ziel und Vorgehen.....	2
3	Status quo	3
4	Herausforderungen und Trends.....	4
4.1	Entscheidungskriterien für Standortwahl	4
4.2	Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ)	5
4.3	Emission Control Area (ECA)	5
4.4	Frachtkorridore	6
4.5	Russland	7
4.6	Short Sea Shipping	8
4.7	Projektladung & Schwergut	10
4.8	RoRo-Umschlag.....	10
4.9	Kühl- und Lebensmittellogistik.....	14
5	Entwicklungspotenziale relevanter Geschäftsfelder	15
5.1	Methodische Grundgedanken.....	15
5.2	Analyse der Außenhandelsstatistik	16
5.3	Mengenhochrechnung 2030	16
5.4	Multi-Kriterien Analyse	17
6	Überführung der Ergebnisse in die Seeverkehrsprognose	18
7	Markttrends im Geschäftsfeld Passagierverkehr.....	19
7.1	Markttrends im Fährverkehr.....	19
7.2	Markttrends in der Kreuzschiffahrt.....	21
8	Fazit und Handlungsempfehlungen	23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung der Bunkerpreise in 2015 (Preis in US\$ pro Tonne).....	6
Abbildung 2:	ScanMedCorridor-Bereich im TEN-T	7
Abbildung 3:	Entwicklung von „LKW mit Anhänger“ für die Hauptrelationen (Anzahl)	11
Abbildung 4:	Entwicklung von „Trailern (unbegleitet)“ für die Hauptrelationen (Anzahl)	11
Abbildung 5:	Entwicklung von „Rolltrailer“ für die Hauptrelationen	12
Abbildung 6:	Wachstumsraten für Top 10 Entwicklungsrichtungen RoRo-Verkehr	12
Abbildung 7:	Anzahl der Fährpassagiere in ausgewählten deutschen Ostseehäfen	19
Abbildung 8:	Passagieraufkommen in Nordeuropa, 2010-2013	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zuordnung von Leitvariablen zu Geschäftsfeldern.....	17
------------	--	----

1 Einleitung

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

Neben dem RoRo-Umschlag wird eine Vielzahl von Gütern umgeschlagen. Dabei handelt es sich u.a. um Massengüter für die Lebensmittelindustrie, Baustoffe, Stammholz und Container, die im LoLo-Verfahren umgeschlagen werden. Somit ist umfangreiche Expertise bzgl. des Handling unterschiedlicher Güter vorhanden.

Die in Lübeck ankommenden und abfahrenden Linienverkehre konzentrieren sich ausschließlich auf den Ostseeraum. Tramp- bzw. Spot-Verkehre vor allem im Bereich der Massengüter weisen aber auch internationale Destinationen außerhalb des Ostseeraumes auf. Sie stellen jedoch einen geringen Teil der jährlichen Gesamtumschlagmenge dar. Im Bereich der RoRo- und Container-Verkehre verfügen die für Lübeck typischen Ostseerelationen selber wiederum über weitere Verbindungen (neben Lübeck) mit den Häfen der North Range sowie Großbritanniens.

Durch den Ausbau von landseitiger Infrastruktur innerhalb Europas sind zunehmend die bisher ausschließlich über den Seeweg angebotenen Destinationen auch alternativ über den Landweg zu erreichen. Neben dem Ringen um Kunden mit den direkten Wettbewerbern Kiel und Rostock führt dies zusätzlich zu einem erhöhten Wettbewerb Lübecks mit Straßen- und Schienentransporten. Zudem haben Mengenverlagerungen von Lübeck zu anderen Hafenstandorten gezeigt, dass Hafendienstleistungen austauschbar sind.

Aufgrund der erwarteten dynamischen Entwicklung des Handels vor allem mit den Baltischen Staaten sowie Russland verspricht das „seeseitige Einzugsgebiet“ Lübecks deutliche Entwicklungspotenziale. Auch wenn aktuell die Handelsbeziehungen zu Russland eingeschränkt sind, so wird mittel- bis langfristig eine positive Entwicklung der Handelsvolumina erwartet.

Ausgehend von dieser Gemengelage aus Wettbewerb, Handelsentwicklungen und politischer Einflüsse hat der Hafenstandort Lübeck beschlossen, die zukunftssträchtesten Güterströme und Geschäftsfelder zu ermitteln, um diese bei der Entwicklung des Hafens besonders zu berücksichtigen. Dabei sind bestehende wie auch neue Güterströme in die Ermittlung einzubeziehen. Für die Bearbeitung dieser Fragestellung haben die Beratungsunternehmen UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH, Hamburg sowie die Prognos AG Europäisches Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung, Basel eine Arbeitsgemeinschaft gebildet.

2 Ziel und Vorgehen

Ziel dieser Studie ist die Identifikation von Wachstums- und Entwicklungspotenzialen zukunftssträchtiger bestehender und neuer Geschäftsfelder (Umschlag von Gutarten und Ladungseinheiten) und Märkte (geografische Definition von Warentransportquellen und –senken) des Hafenstandortes Lübeck. Dabei werden mögliche Markteinflüsse und relevante Trends ebenso berücksichtigt wie aktuelle Zahlen und Daten zu existierenden Tätigkeitsbereichen in bestehenden geographischen Märkten. Die Kombination aus Geschäftsfeld und Markt wird Entwicklungsrichtung genannt.

Die Analyse der verfügbaren Daten und Fakten zum Hafen Lübeck ermöglicht die Formulierung eines Angebotsprofils und bildet die Basis für die Ermittlung möglicher zukünftiger Entwicklungsrichtungen. Die Definition von Geschäftsfeldern orientiert sich in diesem Gutachten an der Umschlagart, Gutart sowie Beschaffenheit von Ladungseinheiten. Bestimmte Güter werden – wo sinnvoll – zu Geschäftsfeldern zusammengefasst.

Es werden relevante Markteinflüsse und Trends dargestellt. Diese werden jeweils kurz inhaltlich beschrieben und ihre Bedeutung für den Hafen Lübeck herausgearbeitet.

Im dritten Teil der Studie wird eine makroökonomische Betrachtung von Handelsbeziehungen, deren Transporte potenziell über Lübeck laufen könnten, vorgenommen. Auf Basis von Leitdaten werden Wachstumsraten für konkrete internationale Verkehrsbeziehungen bzw. Entwicklungsrichtungen erarbeitet. Zudem werden für eine Auswahl von neuen Entwicklungsrichtungen erwartete jährliche Umschlagmengen in Tonnen hergeleitet.

Die Betrachtung des Passagierverkehrs wird in einem separaten Abschnitt durchgeführt.

3 Status quo

Das Ziel des folgenden Abschnittes ist die Bestandsaufnahme der aktuellen Geschäftsfelder und der bestehenden Märkte des Hafenstandortes Lübeck.

Die Analyse der Entwicklung in Lübeck umgeschlagener Güter wird auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes durchgeführt. Ab dem Jahr 2008 erfolgte seitens des Statistischen Bundesamtes eine Umstellung des „Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik“ (NST) vom NST/R auf den aktuellen Standard NST-2007, was eine Vergleichbarkeit mit Angaben „vor 2008“ erheblich erschwert.¹

Zur Schaffung einer Basis für die Definition von relevanten Geschäftsfeldern im weiteren Verlauf des Gutachtens wurde zu Beginn die Analyse der Entwicklung von Güterarten und –gruppen gewählt.

Im zehnjährigen Betrachtungszeitraum von 2004 bis 2013 sind „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ die mit Abstand bedeutendste Güterabteilung am Hafenstandort Lübeck. „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ stellten die zweitstärkste, „chemische Erzeugnisse“ die drittstärkste Güterabteilung dar.

Des Weiteren kann am Hafenstandort Lübeck seit dem Jahr 2011 eine Seitwärtsbewegung bei der Gesamtumschlagsentwicklung beobachtet werden. Innerhalb von zwei Jahren brach der Gesamtumschlag um über 21% auf rund 17,5 Mio. (netto) t bzw. um über 18% auf 26,4 Mio. (brutto) t im Jahr 2009 ein. 2010 folgte ein einjähriger Aufschwung. Seit dem Jahr 2011 nimmt der Gesamtumschlag geringfügig ab.

In den Jahren 2011 bis 2013 entfielen mehr als zwei Drittel des am Hafenstandort Lübeck jährlich geleisteten Gesamtumschlags auf die NST-2007-Güterabteilung „Gutart unbekannt“. Hierbei handelt es sich überwiegend um in Containern oder Wechselbehältern transportierte Güter. Weitere 20% entfallen auf die NST-2007-Güterabteilung „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“.

2011 wurden in Lübeck 141.878 TEU Container als Ladungsträger umgeschlagen. Auffällig ist die starke Abnahme umgeschlagener Container um über 7% von 140.196 TEU in 2012 auf 130.238 TEU² in 2013.

¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (2008): www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Gueterverkehr/Tabellen/NST2007.pdf?__bl__ob=publicationFile

² Ergänzung: Vor allem durch die Ansiedelung des Unternehmens Containerships am Standort Lübeck im Verlauf des Jahres 2013 nimmt jedoch die Anzahl der umgeschlagenen Container (TEU) im Jahre 2014 wieder um ca. 10% zu.

Neben dem Umschlag von Gütern findet auch die Abfertigung von Passagieren in Lübeck statt. Das Passagieraufkommen setzt sich aus Fähr- und Kreuzfahrtpassagieren zusammen. Die Fährpassagiere bilden dabei das deutliche Gros. Das Gesamtpassagieraufkommen konnte im Betrachtungszeitraum 2004-2013 ein Wachstum in Höhe von rund 25% generieren. Das jährliche Aufkommen unterliegt dabei starken Schwankungen.

4 Herausforderungen und Trends

Die Entwicklung des Hafens Lübeck wird u.a. durch strategische Grundsatzentscheidungen sowie auch von Einflüssen des Marktumfeldes beeinflusst. Der Standort sieht sich Herausforderungen gegenüber, für die Lösungen gefunden werden sollten. Zudem sind gewisse Trends am Markt zu erkennen, deren Bedeutung für Lübeck es einzuschätzen gilt.

4.1 Entscheidungskriterien für Standortwahl

Speditionen und Reedereien stellen an einen Standort, an dem sie sich etablieren wollen, spezielle Ansprüche. Die relevanten Entscheidungskriterien für einen Standort waren auch immer wieder Gegenstand in den geführten Experten-Interviews

Kriterium 1: Preis/Kosten

Die „Produktionskosten“ eines Transportes bestimmen maßgeblich den am Ende in den Markt zu kommunizierenden Transportpreis. Die Transportkunden sind vor allem bei Standardtransporten, die keine spezielle Waren- und/oder Marktkenntnisse erfordern, sehr preissensibel. Die Produktionskosten setzen sich aus den Kosten für Vor-, Haupt- und Nachlauf zusammen. Zusätzlich fallen noch Kosten durch um-/verladen, lagern und/oder bearbeiten an. Ein zu etablierender Preis ist stets abhängig von der Gutart, vom Fahrtgebiet sowie von der zu befördernden Menge.

Kriterium 2: Transitzeit

Für den Transport hochwertiger und/oder verderblicher Waren z.B. wird in der Regel eine möglichst kurze Transportzeit angestrebt. Für andere Gutarten muss nicht zwingend der schnellste Transport bzw. die kürzeste Transportzeit das Ausschlaggebende sein, sondern die Planbarkeit eines Transportes. Die Transitzeit bzw. Transportdauer müssen für jeden Transportvorgang verlässlich sein. Die Verlässlichkeit von Transitzeiten wird durch Transportalternativen gestützt. So haben Standorte mit hohen Abfahrtsfrequenzen (dies gilt für jeden Verkehrsträger) einen Standortvorteil gegenüber anderen Standorten mit geringeren Abfahrtsfrequenzen. Dies führt nicht selten zu einer standortspezifischen Eigendynamik, da hohe Abfahrtsfrequenzen zusätzlich Mengen an den Standort binden und zusätzliche Mengen wiederum zusätzliche Kapazitäten bzw. Abfahrten erfordern.

Kriterium 3: Etablierte Prozesse

Ebenso sind etablierte Prozesse ein weiteres wichtiges Entscheidungskriterium für die Standortwahl. Neben einer gewissen subjektiven Komfortzone eines jeden Transportentscheiders vermitteln etablierte, verlässliche Prozesse auch eine gewisse Sicherheit. Im Verkaufsprozess sind an dieser Stelle Kundenbindungsmaßnahmen gefragt.

Kriterium 4: Verfügbarkeit von Equipment

Der Begriff Equipment ist in diesem Zusammenhang als übergeordneter Terminus für Infra- und Suprastruktur sowie auch Ladungsträger (speziell Container) zu verstehen. Es ist die konkret existierende Verfügbarkeit von Equipment, die Transport- und Umschlagmenge generiert. Für einen Hafenstandort wie Lübeck heißt dies Schaffung und Ausbau von Umschlagfazilitäten sowie Flächen für Dienstleistungen, die begleitend zur Güterabfertigung notwendig sind.

4.2 Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ)

Seit Juli 2015 ist eine weitere Hürde auf dem Weg in Richtung Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) genommen worden. Das dänische Finanzierungsmodell für die Straßen- und Eisenbahnverbindung über den Fehmarnbelt zwischen Dänemark und Deutschland ist nach Prüfung durch die EU-Kommission im Einklang mit den EU-Beihilfavorschriften.

Basierend auf Marktbefragungen im Zuge der Erstellung dieses Gutachtens sowie des Gutachtens „Potenzialanalyse Logistikzentrum Lübeck / Gutachten 7)“ wird die Verlagerung von Transportmengen von/nach Schweden, die derzeit im RoRo-Verfahren umgeschlagen werden, von der Fähre auf die Straße und/oder Schiene auf ca. 10% Mengen geschätzt. Eine Inbetriebnahme wird für frühestens 2025 gesehen. Ggf. wird der bisher geschätzte Verlagerungsanteil von 10% um ein bis zwei Prozentpunkte steigen, da die FFBQ dazu führen kann, dass auch Norwegenverkehre anteilig auf den Landweg verlagert werden. Eine merkliche Verlagerung bei Massen-/Schüttgütern wird vom Markt durchgängig nicht gesehen.

Die Seeverkehrsprognose geht davon aus, dass Lübeck am stärksten von der Etablierung einer festen Fehmarnbeltquerung betroffen sein wird und geht ebenfalls von einer Mengenverlagerung/-reduzierung des Umschlags von RoRo-Verkehren von 12,5% aus.

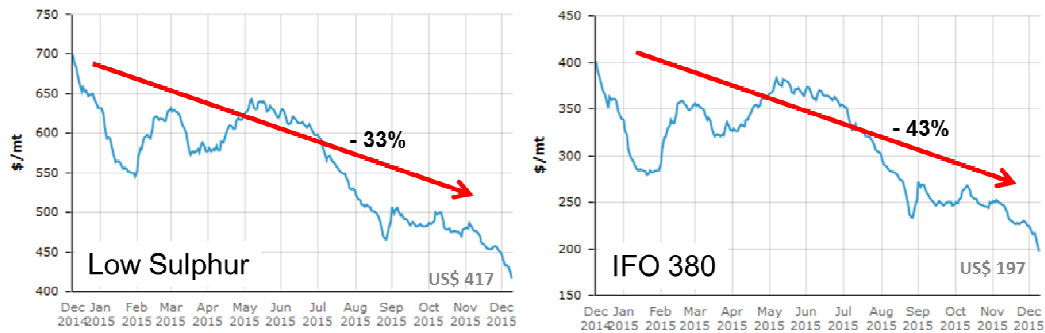
4.3 Emission Control Area (ECA)

Seit dem 01. Januar 2015 gelten für die Nord- und Ostsee neue Abgasvorschriften für die Schifffahrt. Die Regionen werden seit dem auch als Emission Control Areas (ECA) bezeichnet, in denen der zulässige Schadstoffausstoß von Schiffabgasen durch spezielle Vorschriften reguliert wird. Zur speziellen Senkung des Ausstoßes von Schwefeldioxid, werden zudem weitere so genannte Sulphur Emission Control Area (SECA) eingerichtet.

Einige Aussagen in den ausgewerteten Gesprächen zu diesem Gutachten deuten darauf hin, dass die Schiffspassage auf Grund langfristig erwarteter höherer Kosten innerhalb einer Transportkette „möglichst kurz“ gehalten werden sollte. Sollte sich solch ein Trend im Markt verfestigen, sehen einige Gesprächspartner einen deutlichen Vorteil in der Nutzung

Rostocks im Gegensatz zu Lübeck. Von Rostock ist die Schiffspassage ob der geografischen Lage von/nach Schweden, Finnland, Russland und baltische Staaten kürzer.

Abbildung 1: Entwicklung der Bunkerpreise in 2015 (Preis in US\$ pro Tonne)



Quelle: bunkerworld.com am 09.12.2015; bearbeitet durch UC

Jedoch sind bisher die Kostensteigerung im Schiffsbetrieb ausgeblieben, da der Ölpreis und damit auch die Treibstoffpreise bereits im zweiten Halbjahr 2014 in solch einem Ausmaße gefallen sind, das selbst die Verwendung des hochwertigeren Treibstoffes zu keinen merklichen Kostensteigerungen geführt hat (siehe o.g. Abbildung). Die negative Preisentwicklung auf dem Schiffstreibstoffmarkt führt dazu, dass vorerst die für die Reedereien durch die ECA-Regularien bedingten Investitionen in saubere Schiffsantriebe kompensiert werden. Der in der Ostsee zu verwendende und eigentlich deutlich teurere schwefelarme Treibstoff ist Ende 2015 auf einem vergleichbaren Preisniveau wie der Standardbunker (IFO 380) zu Anfang des Jahres. Der aktuelle Bunkerpreis müsse sich mindestens verdoppeln, damit Transportalternativen wieder an Attraktivität gewinnen würden.

4.4 Frachtkorridore

Die Verkehre aus Nordeuropa über die Ostsee Richtung Mittelmeer und zurück sind aufgrund der dynamischen Entwicklung der nördlichen Region einerseits und den Bestrebungen der Mittelmeerhäfen, ihre Rolle als Umschlagplätze für Gesamteuropa auszubauen andererseits, deutlicher in den Fokus von Untersuchungen zu Frachtkorridoren gerückt.

Die Routenführung der Korridore ist dabei durchaus unterschiedlich. Die insgesamt neun verschiedenen Frachtkorridore, die neben der Nord-Süd-Verbindung auch noch Verkehrsverbindungen betreffen, bilden das Transeuropäische Verkehrsnetzwerk TEN-T.

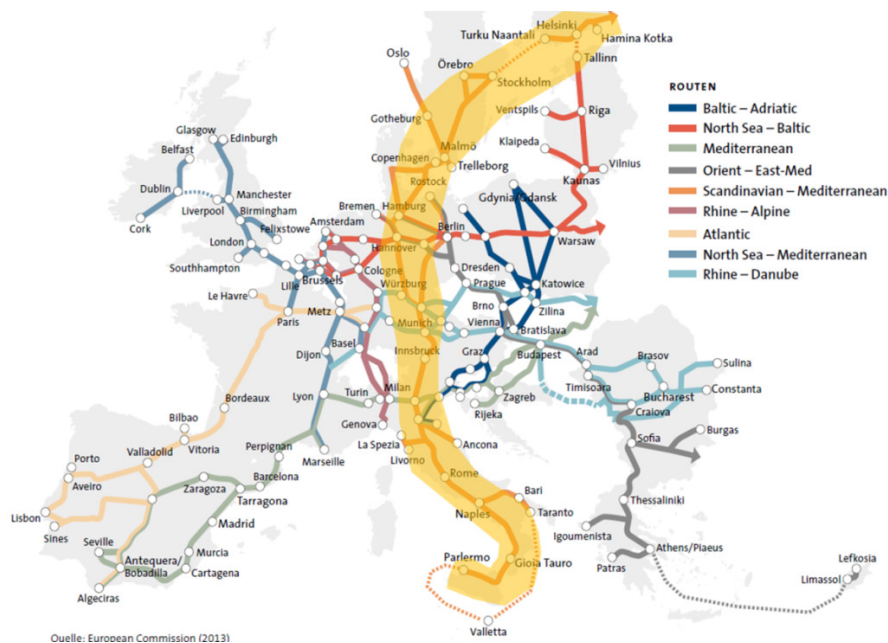
Lübeck wird im aktuellen TEN-T-Programm der EU als einer von sechs und Teil der sogenannten „Kernnetze“ prioritär behandelt, wodurch sich große Chancen ergeben, um vor allem als bedeutender „Motorway of the Sea“-Hafen und Ostsee-Hub von zukünftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur profitieren zu können.

Der Hafen Lübecks ist Teil des Frachtkorridors Scandinavian-Mediterranean Corridor, kurz: ScanMedCorridor. Bemühungen zur Stärkung der Anbindung der Adria-Häfen an Nordeuropa sind über Initiativen wie z.B. Scandria Corridor möglich. Der ScandriaCorridor ist eine Erweiterung des ScanMedCorridors, sodass dadurch entsprechend auch die Adria-Häfen angebunden sind.

Der Baltic-Adriatic-Corridor wiederum beschreibt dabei die Anbindung der polnischen Seehäfen Gdynia und Danzig sowie Swinemünde und Stettin an die italienischen Adria-Häfen Triest, Venedig und Ravenna in Italien sowie Koper in Slowenien. Diese Betrachtung berücksichtigt deutsche Seehäfen nicht.

Bezüglich zu erwartender Containermengen über die Routen des ScandriaCorridor sowie der South-North-Axis sind kurz- bis mittelfristig keine deutlichen Mengenpotenziale zu erkennen. Zu erkennen ist jedoch eine unterschiedliche Entwicklung der Standorte Lübeck und Rostock bezüglich der KV-Hinterland-Verkehre mit Norditalien (Rostock von 2010 bis 2012 mehr als verdoppelt).

Abbildung 2: ScanMedCorridor-Bereich im TEN-T



Langfristig sind die Fortführung und die Intensivierung des Engagements in Korridor-Programmen zu empfehlen. Dies unterstützt die Umsetzung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen und trägt zur Steigerung der Visibilität im Markt bei

Das Engagement für Lübeck auf (europa-)politischer Ebene kann jedoch nicht allein durch den Standort selber geleistet werden. Es ist eine kontinuierliche, abgestimmte Unterstützung durch Verbände und vor Allem Politik notwendig.

4.5 Russland

Die nun schon deutlich über ein Jahr andauernden Handelsrestriktionen (im Zusammenhang mit der Ukraine Krise) belasten den Frachtverkehr in der Ostsee merklich. Beidseitige

Handelsbeschränkungen führten bereits im Jahr 2014 zu einem Rückgang des Containerumschlags von -5,5% im Hafen St. Petersburg. Auch die Nordseehäfen verzeichnen Rückgänge im Containerverkehr mit Russland. Short-Sea-Reedereien gestalten ihre Dienste um, um derzeit ungenutztes Equipment wieder in den Markt zu bringen. Grundsätzlich wird jedoch davon ausgegangen, dass die Restriktionen maximal mittelfristig Bestand haben werden.

Zudem wird Hafeninfrastruktur in Russland aktuell für RoRo- und Containerumschlag weiter ausgebaut. Der MSCC (Multi Sea Cargo Complex) Bronka soll sich künftig vor allem auf zwei Wachstumssegmente konzentrieren: den Containerumschlag und den RoRo-Verkehr. Über das östlich angrenzende St. Petersburg werden heute gut 45 bis 50% des seewärtigen Außenhandels Russlands abgewickelt. Trotz des neuen Hafenprojektes in Bronka wird St. Petersburg mittelfristig der bedeutendste russische Ostseehafen bleiben.

Derzeit liegt der Schwerpunkt des Lübecker Hafens bzgl. der seeseitigen Destinationen mit insgesamt über 85% der jährlich umgeschlagenen Tonnage bei Schweden und Finnland. Russland ist mit ca. 3,2 bis 3,6% des jährlichen Umschlags zwar die viertstärkste Relation, spielt jedoch im Bereich RoRo und Container eine untergeordnete Rolle.

Russland ist langfristig ein wichtiger Markt für den Standort Lübeck. Bestrebungen, die Verkehre von/nach Russland auszubauen sollten vorangetrieben werden, damit sie bei einer Entspannung der politischen Situation umgehend umgesetzt werden können.

4.6 Short SeaShipping

Unter ShortSeaShipping(SSS) wird der innereuropäische Seeverkehr bzw. der Seeverkehr zwischen der EU und an die EU angrenzende Länder verstanden. In diesem Gutachten wird der Terminus ausschließlich auf den Transport von palettenbreiten Containern (PW Container) angewendet. Palettenbreite Container im Short Sea Verkehr sind hauptsächlich als 40' sowie auch als 45' Container verfügbar. Zudem handelt es sich überwiegend um High Cube (HC) Container, um das Stapeln von zwei Paletten übereinander im Container zu ermöglichen.

Durch das zunehmende Interesse von Überseereedern wie MSC oder Hapag Lloyd am SSS Geschäft schreitet die Vermischung von Feeder- und Short Sea Transporten voran. Lübeck wird vor allem auf Grund seiner geografischen Lage sowie seiner technischen, infrastrukturellen Möglichkeiten langfristig kein Hub-Port für Überseecontainer werden. Jedoch bietet die Konzentration auf kontinentale Short Sea Ladung ein Wachstumspotenzial in sich.

Die Studie „Short SeaShipping in the Baltic Sea Region“³ ermittelt für das Jahr 2012 eine Short Sea Transportmenge von 1,5 Mio. TEU in der Ostsee. Davon wurden 1,3 Mio. TEU zwischen der Ostseeregion und den großen North Range-Häfen transportiert. Die Studie, die vor dem Inkrafttreten der ECA-Regularien veröffentlicht wurde, geht in den Annahmen für eine Mengenprognose 2030 davon aus, dass die Short Sea-Mengen aufgrund der neuen

³ Veröffentlicht im Mai 2014 im Auftrag der Hafen Hamburg Marketing e.V.; erstellt durch ISL, Bremen

ECA-Bestimmungen mittelfristig sinken wird, um bis zum Jahre 2030 wieder das Niveau von 2012 zu erreichen.

Zum Redaktionsschluss der vorliegenden Studie ist nach über einem Jahr Erfahrung mit den Auswirkungen der ECA-Regularien festzustellen, dass es aufgrund der verschärften Schwefelausstoßnorm nicht zu deutlichen Mengenrückgängen im Short Sea-Verkehr gekommen ist.

Mengenrückgänge bei den Ostseeverkehren in 2014 und 2015 sind hauptsächlich auf die Handelsbeschränkungen zwischen der EU und Russland zurück zu führen. Zudem schlagen sich speziell in Lübeck die Verlagerung von Verkehren nach Rostock und Kiel nieder. Vor allem die Kombination von Schienengüterverkehr und Short Sea Verkehr wird von Speditoren und Verladern mehr und mehr als Alternative zum Straßengüterverkehr gesehen.

Auch Überseereeder widmen sich dem Thema Short SeaShipping seit einigen Jahren mit deutlich mehr Engagement. Im Juli 2015 übernahm die CMA CGM Group die auf Short Sea spezialisierte Reederei OPDR mit Sitz in Hamburg. Hapag Lloyd, die fünftgrößte Containerreederei der Welt, mit Sitz in Hamburg verkündete im August 2015 die Erweiterung des „Sweden Denmark Express Service (SDX)“ um einen weiteren Hafen. Ab September 2015 soll auch der Hafen Hamlstad (S) in den Fahrplan aufgenommen werden.

Obwohl deutlich abgeschwächer als im Vergleich zu den Jahren 2003 bis 2008 wächst der Containerumschlag in den Seehäfen seit 2010 grundsätzlich wieder. Dies kann zu einer Verdrängung kleinerer Terminals führen. Es ist unklar wie und ob die Terminalanlage für die Abfertigung von kleineren Reedereien erhalten bleibt.

Zudem wird vor allem das Handling von 45'-Containern, die im Short SeaShipping eine äußerst wichtige Rolle spielen, in den Seehäfen der North Range als eine „Belastung“ angesehen. Der industrialisierte Umschlag von Containern ist fast ausschließlich auf das Handling von 20'- und 40'-Containern ausgerichtet.

Um Lübeck als SSS Standort auszubauen, ist die Verfügbarkeit einer leistungsstarken Schienenanbindung von großer Bedeutung. Die Leistungsfähigkeit des Bahnumschlags ist ein Standortkriterium für Short Sea-Reedereien bei der Standortwahl. Zudem ist die Verfügbarkeit von Supra- und Infrastruktur für die Kunden entscheidend.

Das Szenario 1 basiert darauf, dass sich die bereits bestehenden Märkte entsprechend des in der makroökonomischen Analyse ermittelten prozentualen Wachstums entwickeln. Dabei wurden die konkreten Umschlagmengen des Jahres 2014 mit den entsprechenden Wachstumswerten hochgerechnet. Entsprechend dieses Szenarios entwickelt sich der Containerverkehr in Lübeck von 147.429 TEU in 2015 zu 208.468 in 2030.

Das Szenario 2 geht davon aus, dass sich die Russlandverkehre am Standort Lübeck unabhängig von der makroökonomischen Entwicklung entwickeln. Dabei ist eine äußerst dynamische Entwicklung mit durchschnittlich 20% bis 2020 angenommen, die dann ab 2021 in ein gemäßigeres Wachstum von 4,1% jährlich bis 2030 übergeht. Diese Annahmen führen

zu einer Gesamtmengenentwicklung in Szenario 2 von 152.004 TEU in 2015 bis 339.530 TEU in 2030.

Ausgehend von einem Containergesamtumschlag in 2014 von ca. 146.000 TEU in Lübeck führt Szenario 1 zu einer Steigerung um ca. 64.000 TEU (+44%) und Szenario 2 zu einer Steigerung um ca. 194.000 TEU (+133%) bis 2030.

4.7 Projektladung & Schwergut

Der Umschlag von Projektladung basiert in der Regel nur bedingt auf standardisierten Abläufen und ist in der Regel temporär. Temporär kann jedoch auch einen Zeitraum von mehreren Jahren beschreiben, wenn es sich um komplexe Projekte wie z.B. um die Versorgung umfangreicher Infrastrukturmaßnahmen oder der Errichtung von Industrieanlagen handelt. Grundsätzlich benötigt diese Art von Gütern umfassende Expertise am umschlagenden Terminal.

Ob seiner geografischen Lage kann auch die Etablierung Lübecks als Versorgungs-Hub für Rüstungsgüter aus Übersee für das Baltikum fungieren. Dies führt ggf. dazu, dass auch diese Art von Gütern zwischengelagert wird. Das zu erwartende Umschlagvolumen ist, wie bei allen Projekt- bzw. temporären Geschäften, nicht eindeutig zu verifizieren.

Das Gros von Schwergut machen jedoch zivil genutzte (Bau- und Land-) Maschinen und Maschinenteile aus. Da auch in dieser Branche nicht mit einem kontinuierlichen Güterfluss wie z.B. bei Konsumgütern gerechnet werden kann, bedarf es einer engen Beobachtung des Marktes und der relevanten Akteure.

Der Umschlag, die Lagerung sowie die Bearbeitung von Bauteilen der Offshore-Windenergie-Branche haben vor allem seit ca. 2005 für viele Aktivitäten in den norddeutschen Häfen gesorgt – betrieblich/operativ wie auch vertrieblich bzgl. des Standortmarketings. Die Anzahl der mittlerweile in Betrieb genommenen Windparks sowie die der geplanten ist in der Nordsee deutlich höher, als in der Ostsee.

Bis auf den GEOFRE Windpark liegen alle weiteren bisher in Betrieb genommenen sowie geplanten Offshore-Windparks augenscheinlich nicht im Einzugsgebiet des Hafenstandortes Lübeck. Der Windpark GEOFRE hat derzeit mit seinen fünf WEA den Status eines Testfeldes. Mit der Erweiterung des Feldes um weitere 50 WEA entsteht ein Windpark. Dieser Park ist das aktuell einzige Windparkprojekt, dessen Versorgung während der Errichtung und des Betriebs über den Hafen Lübeck in Erwägung gezogen werden könnte. Ein Engagement als Offshore-Standort wird vor den zuvor genannten Hintergründen vorerst nicht empfohlen.

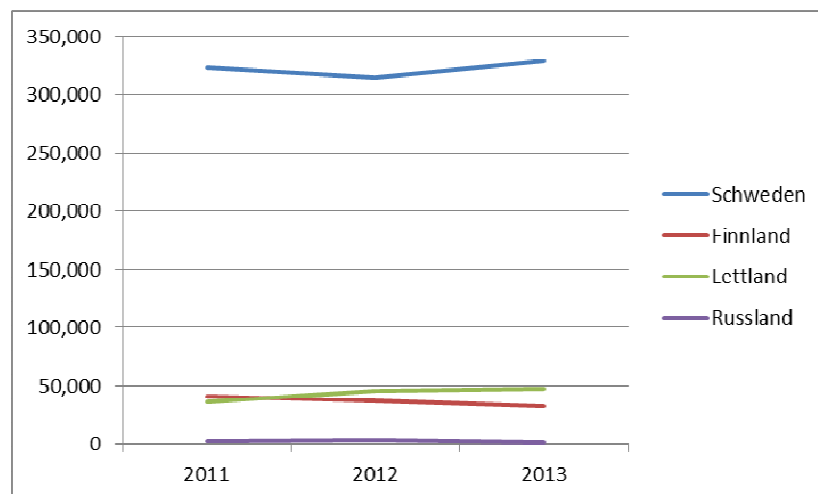
4.8 RoRo-Umschlag

Der RoRo-Umschlag ist bezogen auf den Gesamtumschlag das Segment mit dem größten Anteil. Es ist zu berücksichtigen, dass die Definition des Geschäftsfeldes RoRo u.a. Papier und Papierwaren nicht enthält. Die Definitionen für den „RoRo-Umschlag“ seitens des Ha-

fens und seitens der Gutachter speziell für diese Studie sind daher nicht komplett deckungsgleich.

In allen Experten-Gesprächen war die Kompetenz Lübecks bzgl. der Abfertigung von RoRo-Verkehren unbestritten. Gemessen in „rollenden Einheiten“ hat sich das RoRo-Geschäft in Lübeck wie folgt in den letzten Jahren entwickelt.

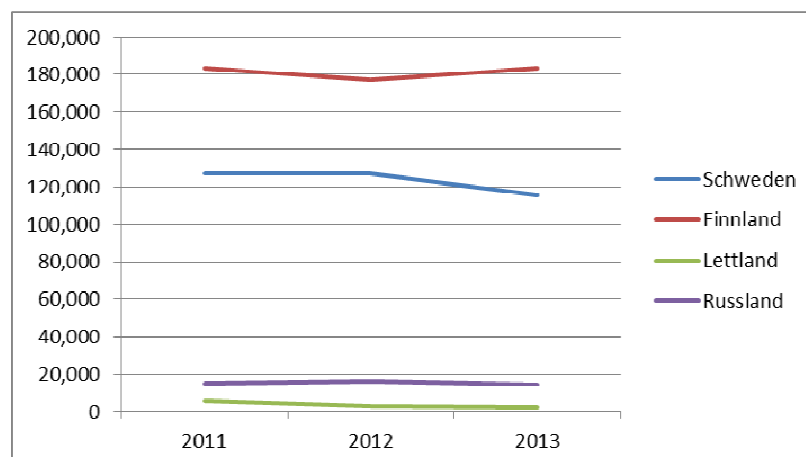
Abbildung 3: Entwicklung von „LKW mit Anhänger“ für die Hauptrelationen (Anzahl)



Quelle: Hansestadt Lübeck, eigene Darstellung

Schweden ist dauerhaft die aufkommenstärkste Relation für begleiteten RoRo-Verkehr. Nach einem leichten Rückgang in 2012 auf knapp 314.900 LKW inkl. Anhänger ist für 2013 ein Anstieg auf knapp 328.700 Einheiten zu verzeichnen. Lettland hat mit guten 45.300 Einheiten im Jahre 2012 Finnland mit guten 36.800 Einheiten als zweitstärkste Relation für begleiteten Trailerverkehr abgelöst. Die Russlandverkehre haben sich auf niedrigem Niveau von 3.600 Einheiten in 2012 auf knapp 2.000 Einheiten in 2013 deutlich reduziert.

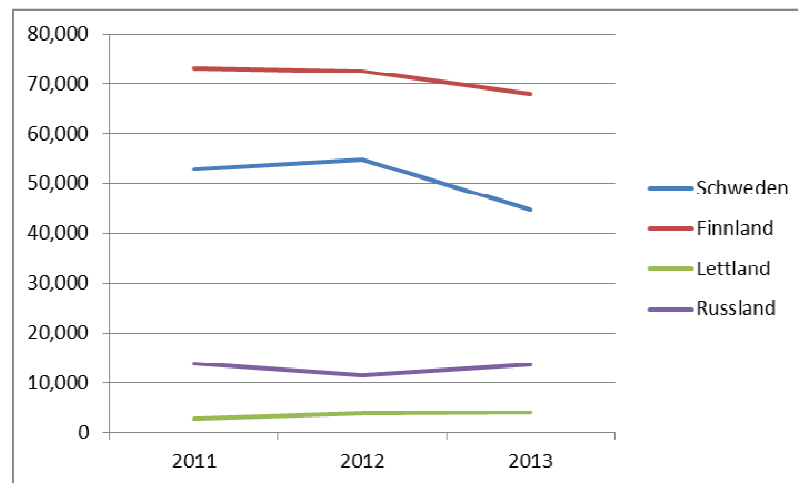
Abbildung 4: Entwicklung von „Trailern (unbegleitet)“ für die Hauptrelationen (Anzahl)



Quelle: Hansestadt Lübeck, eigene Darstellung

Der o.g. Umschlag von unbegleiteten, straßentauglichen Trailern wird von Verkehren von/nach Finnland dominiert. Im Gegensatz zum Schwedenverkehr, der sich 2013 von guten 127.100 Trailern auf knapp 115.800 reduzierte, ist der Finnlandverkehr in 2013 von knapp 177.000 auf knapp 183.700 Einheiten gewachsen. Drittstärkste Relation ist Russland auf einem relativ konstanten Niveau zwischen 14.400 und 16.200 Einheiten pro Jahr.

Abbildung 5: Entwicklung von „Rolltrailer“ für die Hauptrelationen



Quelle: Hansestadt Lübeck, eigene Darstellung

Die Aufkommensrangfolge der Relationen für den Umschlag von Rolltrailern gleicht der des Umschlags unbegleiteter Trailer. Jedoch sind für Finnland und Schweden Mengenrückgänge in 2013 zu verzeichnen. Finnland fällt von guten 72.400 Einheiten in 2012 auf gute 68.100 Einheiten in 2013. Die Einheiten im Schwedenverkehr sinken noch deutlicher von guten 54.800 Einheiten in 2012 auf 44.900 Einheiten in 2013.

Die in der folgenden Abbildung genannten Top 10-Relationen für RoRo-affine Güter wurden dennoch einem groben Plausibilitätscheck unterzogen. Dabei wurde verglichen, ob sich die durch die makroökonomische Analyse ermittelten Relationen in der Hafenstatistik für die Gütergruppe „ Sonstige nichtidentifizierbare Güter“ wiederfinden. Weist die Statistik für diese Relation und Gütergruppe eine Umschlagmenge aus (egal wie groß), wurde die Relation in der Abbildung mit einem dunkelgrünen Punkt versehen (=Relation in Lübeck vorhanden). Hellgrüne Punkte weisen darauf hin, dass es diese Verkehre sehr wahrscheinlich auch über Lübeck geroutet werden, in der Hafenstatistik aber nicht direkt ausgewiesen werden.

Abbildung 6: Wachstumsraten für Top 10 Entwicklungsrichtungen RoRo-Verkehr

Reporter		Partner	2013 - 2030 % p.a.
○ RUS	=>	ITA	1,8%
● DEU	=>	SWE	2,2%
○ NOR	=>	DEU	1,5%
○ DEU	=>	NOR	2,1%
● DEU	=>	RUS	2,2%
● SWE	=>	DEU	2,1%
● DEU	=>	FIN	2,3%
○ RUS	=>	NLD	1,8%
● RUS	=>	DEU	1,5%
○ NLD	=>	SWE	2,5%

Quelle: COMTRADE, Prognos/UNICONSULT 2015

Fünf der oben genannten Relationen werden bereits in Lübeck abgefertigt. Fünf weitere sind vorhanden, werden aber anders statistisch erfasst, da z.B. RoRo-Verkehre nach Norwegen über Schweden laufen (per Fähre nach Malmö oder Trelleborg und weiter auf dem Landweg nach Norwegen; derzeit ca. 10% der Schwedenmengen). Die Tatsache, dass alle Relationen entweder einen dunkel- oder einen hellgrünen Punkt haben zeigt, dass die aktuell in Lübeck bedienten Verbindungen auch aus makroökonomischer Sicht „sinnvoll“ sind.

Lübeck ist mit diesen Dimensionen der führende Standort für RoRo-Umschlag an der deutschen Ostseeküste. Die Prozesse sind etabliert und werden von den Kunden sehr geschätzt. Zudem ist Lübeck lt. Shippax Database 2014 mit 711.300 Trailern der sechstgrößte „Trailer-Hafen“ weltweit. Weitere Ostseehäfen innerhalb des Ranking sind Trelleborg mit 497.405 Trailern auf Platz 8 sowie Rostock mit 425.774 Trailern auf Platz 10.

Eine nachhaltige Vertriebsarbeit ist nur dann möglich, wenn eine Vertriebsstruktur bzw. ein klarer Vertriebsprozess durch das jeweilige Unternehmen vorab definiert wurden. Folgende Voraussetzungen sollten daher geschaffen werden:

- Es sind klare Verantwortlichkeiten für den Vertrieb von Produkt/Dienstleistungen definiert.
- Es werden regelmäßig geeignete Markt- und Zielgruppen-/Kundenanalysen durch den Vertrieb durchgeführt.
- Eine Vertriebsstrategie wurde unter Berücksichtigung des /Produktportfolios erstellt, um sich auf Zielmarkt und Zielgruppe auszurichten.
- Es sind klare Vertriebsprozesse definiert, die ein geeignetes Vorgehen vom ersten Kundenkontakt über einen möglichen Vertragsabschluss bis hin zu After Sales-Aktivitäten beschreiben.
- Es ist ein Key Account Management etabliert, um die Potenziale beim Kunden möglichst umfassend zu erschließen und ihn enger an das Unternehmen zu binden.
- Die Vertriebsarbeit ist durch definierte Vertriebskennzahlen messbar gemacht worden und die Erfolge und Misserfolge von Maßnahmen werden transparent.

- Es wurde ein Vertriebsinformationssystem (CRM, Customer Relation Management) etabliert, um Vertriebsprozesse zu standardisieren und Kennzahlen automatisch zu generieren.
- Eine regelmäßige (jährliche) Kundenzufriedenheitsanalyse wird durchgeführt, um unzufriedene Kunden mit gezielten Maßnahmen zur Kundenbindung wieder zufrieden zu stellen.

4.9 Lebensmittellogistik

Die wichtigsten Lebensmittelabsatzmärkte Deutschlands außerhalb der EU sind die USA, Russland und die Schweiz. Lebensmittel aus Westeuropa sind in Russland und den Baltischen Staaten stark nachgefragte Produkte. Durch die derzeit verhängten Handelssanktionen zwischen Europa und Russland sind jedoch die aus Europa exportierten Mengen an Lebensmitteln deutlich zurückgegangen.

Bereits seit 2004 prüft die deutsche Schwarz Unternehmensgruppe für ihre Lebensmittel-Discount-Marke „Lidl“ den Markteintritt in Litauen. Für 2016 soll nun erneut der Markteintritt in Litauen forciert werden. Mit der Spedition Bode GmbH & Co. KG aus Reinfeld ist bereits ein für Lidl tätiger Logistiker auf den Anlagen im Lübecker Hafen tätig. Dies ist ein Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Hafenstandorten.

Die Hauptanforderungen in der Lebensmittellogistik sind die Rückverfolgbarkeit, Qualität und Sicherheit entlang der gesamten Lieferkette. Die „Digitalisierung der Logistik“ findet mit der Lebensmittellogistik einen idealen Entwicklungsraum. Zukünftige umfangreiche Investitionen in Lieferketten im hart umkämpften Markt der Lebensmittellogistik sind sehr wahrscheinlich, da sie allein für den Erhalt von Marktanteilen als auch für das Hinzugewinnen selbiger notwendig sein werden.

Neben der Verfügbarkeit von Lagerflächen bedarf es ausreichend Flächen zum Vorstau von LKW, Lagerfläche für leere Transporteinheiten sowie Anschlussmöglichkeiten für die Aggregate von Kühlcontainer und Trailern. In den Lagerhallen sind Flächen für die Warenkontrolle durch Zoll und Veterinäramt vorzuhalten. Eine Zertifizierung gemäß der IFS Food (International Featured Standard) steigert die Attraktivität der Anlage sofern eine Nachfrage nach Verpackungsdienstleistungen gegeben ist.

5 Entwicklungspotenziale relevanter Geschäftsfelder

5.1 Methodische Grundgedanken

Die Ermittlung möglicher Entwicklungspotenziale für neue Geschäftsfelder des Hafens Lübeck wurde in drei Arbeitsschritten durchgeführt. Grundsätzlich handelt es sich zunächst um eine rein makroökonomische Betrachtung mit dem Grundgedanken mittels eines vereinfachten klassischen quantitativen Ansatzes nach neuen Entwicklungsrichtungen zu suchen. Entwicklungsrichtungen sind Kombinationen von Geschäftsfeldern und Märkten.

Im ersten Arbeitsschritt wurden Handelsverflechtungen zwischen 30 Ländern (= „Märkte“) betrachtet, die grundsätzlich (beispielsweise aus verkehrsgeographischer Sicht) potentielle Märkte für den Seehafen Lübeck darstellen. Aus diesen 30 Märkten ergibt sich eine theoretische 30 x 30 Matrix von Handelsrelationen (Reporter x Partner. Aus diesen 900 Relationen wurden offensichtlich „unsinnigen Relationen“ (bspw. Österreich – Italien) ausgeschlossen. Für die verbliebenen Relationen wurde die Gesamtgütermenge, die vom Reporterland in das Partnerland über die Ostsee hätte laufen können, für das Jahr 2013 aus der Außenhandelsstatistik gutartspezifisch ausgewertet.

Die Gesamtmenge aller transportierten Güter wurde dann sieben Geschäftsfeldern zugeschlüsselt. Diese Geschäftsfelder ergeben sich aus unterschiedlichen Transport- bzw. Gutarten und umfassen Forstprodukte, Projektladung/Schwertgut, Automotive, Massengut trocken „edible“, anderes Massengut trocken „inedible“, Container und Düngemittel.

Im zweiten Arbeitsschritt wurden über Leitdaten (wirtschaftliche Kenndaten) Mengenschätzungen für das Jahr 2030 abgeleitet und dann für jedes Geschäftsfeld die zehn Relationen mit den höchsten Wachstumsraten von 2013 bis 2030 ausgewählt. Diese insgesamt 70 Entwicklungsrichtungen (7x TOP 10) wurden vor dem nächsten Arbeitsschritt noch einem groben Plausibilitätscheck unterzogen, um die zuvor getroffenen Gewichtungen und Einschätzungen zu überprüfen. Diese kritische Betrachtung der makroökonomischen Vorgehensweise zeigte auf, dass sich in nahezu allen sieben TOP 10-Tabellen mindestens die aktuellen TOP 3 des Lübecker Hafens befanden. Dieses Ergebnis deutet u.a. darauf hin, dass die bestehenden Verkehre Lübecks bereits makroökonomisch logischen Kriterien entsprechen. Mit anderen Worten, die aktuelle Ausrichtung des Seehafens Lübeck ist auch gesamtwirtschaftlich nachvollziehbar.

Danach folgte der dritte Arbeitsschritt: eine Multi-Kriterien Analyse. In der Multi-Kriterien Analyse wurden anhand von sieben verschiedenen Kriterien die zehn vielversprechendsten Entwicklungsrichtungen (fünf bereits existierende und fünf neue) für den Hafen Lübeck identifiziert. Diese Kriterien umfassen beispielsweise die Kostenrelation für Routen über Lübeck und alternativen Routen, die technische Ausstattung des Seehafens, seine geographische Lage in Relation zu den Märkten, und die Aktivität von deutschen Wettbewerbshäfen im Ostseeraum.

5.2 Analyse der Außenhandelsstatistik

In diesem Arbeitsschritt ging es darum, die Märkte (Quelle-Zielrelationen), die in rein geographischer Betrachtungsweise potentiell über Lübeck geroutet werden könnten, zu betrachten. Die ex-post Analyse basiert auf der Entwicklung der Aufkommensmengen für die Jahre 2010 und 2013 aus der UN COMTRADE.

Hierfür wurden die folgenden Länder(gruppen) ausgewählt:

- Skandinavien (NOR, SWE, FIN)
- Russland (RUS)
- Baltische Staaten (EST, LVA, LTU)
- Zentraleuropa (BLR, UKR, POL, CZE, SVK, HUN, SNV, ROU, BGR)
- Westeuropa (DEU, AUT, CHE, ITA, PRT, ESP, FRA, NLD, BEL, DNK)
- Großbritannien, Irland (GBR, IRL)
- Türkei (TRK)
- Griechenland (GRC)

Auch nach dem Filtern offensichtlich „unsinniger Verbindungen“ gibt es noch Märkte, die nur teilweise für Lübeck in Betracht kommen. Um diesen Aspekt in die Betrachtung einzubeziehen, wurde für die verbliebenen Relationen ein intuitiver Gewichtungsfaktor für die Transportmengen eingeführt, der besagt, dass beispielsweise nur 20% der Menge in diesem Markt über die Ostsee läuft und als Potenzial für Lübeck in Frage kommt. Diese Arbeitsschritte wurden für die Betrachtungsjahre 2010 und 2013 durchgeführt.

5.3 Mengenhochrechnung 2030

In einem ersten Teilschritt mussten die SITC Gütergruppen (SITC = Standard International Trade Classification) den Geschäftsfeldern zugeordnet werden, da das Prognosemodell von Prognos VIEW auf SITC Gütergruppen Level 2 basiert. Die Schlüsselung ist nicht immer eindeutig möglich. Daher wurden die SITC Gütergruppen teilweise anteilig mehreren Geschäftsfeldern zugeordnet. Eine Gewichtung erfolgte auf Basis unseres Expertenwissens.

In einem nächsten Teilschritt wurden geeignete Leitvariablen für jede Entwicklungsrichtung identifiziert, um über die zukünftige Entwicklung der Leitvariablen per Modellrechnung auf die zukünftige Entwicklung der Transportmengen zu schließen. Die Leitvariablen unterscheiden sich nach Quelle (Reporterland) und Ziel eines Transportstroms. Im Allgemeinen wurden für die Quelle Produktionswerte nach Branchen als Leitvariablen definiert, während im Zielland konsumnahe Größen genutzt wurden. Grundsätzlich sind die in der folgenden Tabelle aufgezeigten Leitvariablen den Geschäftsfeldern zugeordnet:

Tabelle 1: Zuordnung von Leitvariablen zu Geschäftsfeldern

Geschäftsfelder	Reporterland (Produktionswerte)	Zielland
Forstprodukte	Holz, Papier, Druck	Privater Konsum
Projektladung/ Schwertgut	Maschinenbau	Investitionen (Maschinen sind überwiegend Investitionsgüter)
Automotive	Kraftwagen/Kraftwagenteile	Privater Konsum
Trockenes Massengut (edible)	Land/Forstwirtschaft	a) 50%: Land/Forstwirtschaft b) 50%: Nahrungsmittelkonsum
Trockenes Massengut (inedible)	Metallerzeugung, Metallerzeugnisse	BIP (Metallerzeugnisse gehen als Rohstoffe in den Produktionsprozess ein)
Container	Total (ohne Dienstleistungen)	Privater Konsum
Düngemittel	Chem. Erzeugnisse	Land/Forstwirtschaft (Düngemittel)

Quelle: Prognos 2015 (eigene Darstellung)

Die Prognose bis zum Jahr 2030 (% p.a.) basiert auf der Entwicklung monetärer Handelsströme (inflationsbereinigt) aus dem Prognos World Report 2014. Die Gewichtung der Leitvariablen erfolgte je 50% für Reporterland und Zielland.

5.4 Multi-Kriterien Analyse

Nachdem die quantitativen Prognoseergebnisse für die Entwicklungsrichtungen erarbeitet wurden, wird im dritten Arbeitsschritt deren Bedeutung für den Hafen Lübeck abgeschätzt. Es wurde eine Multi-Kriterien Analyse durchgeführt, die anhand eines Sets von sieben Lübeck-spezifischen Kriterien die zukunftssträchtesten Entwicklungsrichtungen für den Hafen Lübeck identifiziert. Um die Multi-Kriterien Analyse weiter zu differenzieren wurden die Kriterien 1 bis 7 mit einem Gewichtungsfaktor entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung versehen (Abstufung: 2 = wichtig bis 6 = sehr entscheidend).

Das Kriterienset beinhaltet die folgenden Kriterien (inkl. Gewichtungsfaktoren):

1. Kürzeste Route über Lübeck? Dieses Kriterium prüft, ob die Route über Lübeck im Vergleich zu allen Alternativrouten wettbewerbsfähig ist und wird umso höher bewertet, je deutlicher der Routenvorteil über Lübeck ist. (Gewichtungsfaktor 3)
2. Keine geopolitischen Besonderheiten? Dieses Kriterium beinhaltet beispielsweise Situationen, wie zeitraubende und administrativ schwierige Grenzübertritte, schlechte Infrastruktur, hohes Diebstahls- und Beschädigungsrisiko auf den Alternativrouten. Je bedeutender diese Besonderheiten sind, desto besser wird die Route über Lübeck bewertet. (Gewichtungsfaktor 3)
3. Aufkommens-Wachstums-Verhältnis 2030? Dieses Kriterium nimmt unmittelbar Bezug auf die im vorigen Kapitel dargestellte Wachstumsprognose und wird umso positiver bewertet, je höher die Ausgangsmenge 2013 und gleichzeitig je höher die prognostizierte Wachstumsrate bis 2030 ist. (Gewichtungsfaktor 6)
4. Verlagerungspotenzial von Konkurrenzhäfen? In diesem Kriterium wird bewertet, ob die unmittelbaren Konkurrenzhäfen (v.a. Ostseehäfen) diese Entwicklungsrichtungen bereits bedienen und eine Chance gesehen wird, die Verkehre auf Lübeck zu ziehen.

Falls dies der Fall ist wird eine mögliche (Rück-) Verlagerung auf Lübeck positiv bewertet. (Gewichtungsfaktor 3)

5. Transportpreise über Lübeck geringer, als auf alternativen Routen? Dieses Kriterium wird umso positiver bewertet, je kostengünstiger die Route über Lübeck ist. Dabei werden nur zeit- und entfernungsabhängige Transportkosten bewertet, nicht jedoch die Hafendurchlaufkosten, wie beispielsweise Umschlags- und Lagerkosten. (Gewichtungsfaktor 6)
6. FFBQ Abschlag? Dieses Kriterium wird umso schlechter bewertet, je stärker der Hafen Lübeck in Konkurrenz zur festen Fehmarnbelt Querung steht. (Gewichtungsfaktor 4)
7. Expertise in HL vorhanden? Dieses Kriterium wird dann positiv bewertet, wenn im Hafen bereits Expertise mit dem Geschäftsfeld vorhanden ist. (Gewichtungsfaktor 4)

6 Überführung der Ergebnisse in die Seeverkehrsnose

Hinsichtlich der Überführung von Geschäftsfeldern in die NST2007 Klassifizierung, wurden die zugrunde gelegten 68 COMTRADE-Gruppen den NST2007-Abteilungen manuell zugeordnet. Die folgende Tabelle zeigt die anteilige Zuordnung der 5 neuen Entwicklungsrichtungen zu den relevanten NST2007-Abteilungen.

Zudem wurde eine Bewertung bzgl. der Umsetzungswahrscheinlichkeit der entsprechenden Entwicklungsrichtung eingefügt. Dabei wurde auf Basis von Markt- und Experteneinschätzungen für Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Umsetzung bestimmt.

Grundsätzlich gehen die Berater davon aus, dass alle Entwicklungsrichtungen ab spätestens 2020 umgesetzt werden könnten. Entscheidend ist, mit welcher Intensität die Themen durch den Vertrieb der relevanten Hafenunternehmen und/oder des Standortes in den nächsten Jahren vorangetrieben werden.

7 Markttrends im Geschäftsfeld Passagierverkehr

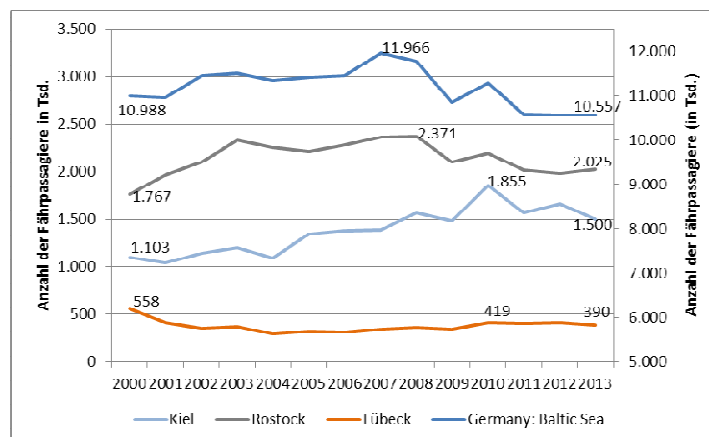
7.1 Markttrends im Fährverkehr

Obwohl weltweit ein leicht positiver Trend für den RoRo-/Fährverkehr zu erkennen ist, ist die Situation in der Branche im Ostseeraum seit mehreren Jahren stark angespannt (z.B. Umsetzung der ECA-Regularien, schwache gesamtwirtschaftliche Lage in der Eurozone).

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die massive Ausbreitung der Billigfluglinien und deren Billigtickets, den Fährlinien enorme Konkurrenz bereiten. Einige Reedereien richten sich strategisch neu aus und konzentrieren sich zunehmend auf das RoRo-Geschäft.

Die EUROSTAT-Statistik weist für den Ostseeraum (ohne Russland) ein Passagieraufkommen im Fährverkehr von insgesamt 96,7 Mio. Passagieren im Jahr 2013 aus. Die Anzahl der Fährpassagiere ist von 2007 bis 2013 um etwa 3,4 % gesunken. Dieser Rückgang wird auch aus der nachfolgenden Abbildung 1 deutlich.

Abbildung 7: Anzahl der Fährpassagiere in ausgewählten deutschen Ostseehäfen



Quelle: UNICONSULT, basierend auf: EUROSTAT (2015): Maritime transport - Passengers - Quarterly data - Main ports - by direction and type of traffic (national and international) [mar_pa_qm]

Es ist allerdings klar zu konstatieren, dass Kiel und Lübeck diesem Trend mit durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten von 2007 bis 2013 in Höhe von 1,31% und 1,92% entgegenwirkten.

Auffällig ist vor allem die marktkonträre Entwicklung der Passagierzahlen in Kiel. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die Reederei Color Line in 2004 die M/S COLOR FANTASY und in 2007 die M/S COLOR MAGIC für die Fährlinie Kiel-Oslo in Dienst gestellt hat. Color Line setzte damit auf ein neues Konzept, dass Fährüberfahrten auf der Ostsee zu einer Mini-Kreuzfahrt macht.

Weitere Trends im Fährverkehr⁴ lassen sich wie folgt zusammenfassen:

⁴In Anlehnung an SHIPPAX (2015): SHIPPAXMarket15 – The 2014 Ferry, Cruise, RoRo and High-Speed Year in Review with Analyses and Statistics, 46 ff.

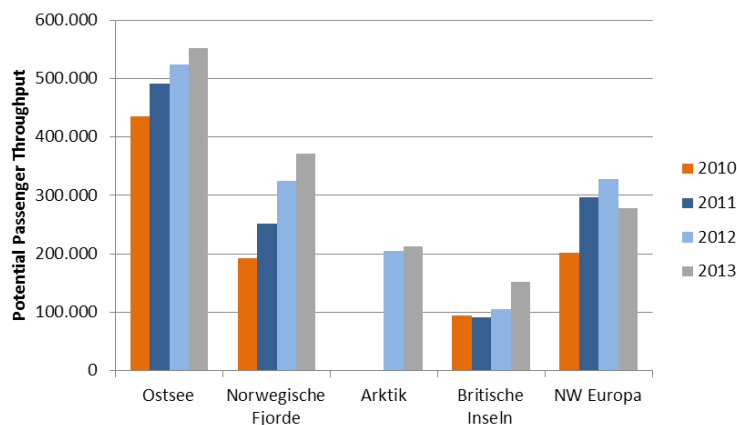
- Europäischen Unternehmen sind die Vorreiter in der Entwicklung fortschrittlicher Ro-Pax-Schiffdesigns. Die neue Generation von Ro-Pax-Schiffen ermöglicht durch schlankere Rumpfformen, effizientere Motoren sowie durch die Verwendung leichter und länger haltbarer Materialien zwischen 20% und 30% Treibstoffersparnisse und senkt somit die operativen Kosten für die Reedereien.
- LNG wird im Zusammenhang mit der Umsetzung der ECA-Regularien ab 2015 als der wesentliche Treibstoff für die Ro-Pax-Schiffe in der Zukunft gesehen. Somit besteht ein deutlicher Bedarf an Errichtung adäquater Versorgungsinfrastruktur in den Häfen. Gleichzeitig muss die Forschung in dessen sicherer Betriebsanwendung noch verstärkt werden. Um diese Entwicklung zu forcieren, stellt die EU-Fördermittel bereit.
- Die Fährreedereien nutzen mittlerweile im starken Maße Instrumente der Online-Distribution. Damit senken sich ihre Vertriebskosten und steigen die Buchungszahlen in manchen Fällen erheblich. Die Markttransparenz steigt somit zum Nutzen des Endverbrauchers bzw. Fährpassagiers. Zunehmend wird die Fährüberfahrt auch in Kombination mit anderen Leistungen, wie Hotel, Landtransport oder Touristenattraktionen verknüpft und zu einem Leistungspaket gebündelt. Hierzu bilden die Reedereien mit den anderen Leistungsanbietern Allianzen bzw. Kooperationen.
- Aufgrund des stattgefundenen Restrukturierungs- und Konsolidierungsprozesses bei vielen Fährunternehmen in den letzten Jahren ist die Branche nun schlanker, besser organisiert und effizienter geworden – eine große Stärke.
- Das Fährgeschäft ist häufig durch Saisonalität geprägt. Wenn im Winter die Touristenströme nachlassen, ist es für die Fährgesellschaften manchmal schwierig kostendeckend zu arbeiten und Linien müssen zum Teil über Winter eingestellt werden.
- Aufgrund des starken Wettbewerbs zu Billigairlines sowie volatiler Entwicklungen des Ölpreises sind die Fährgesellschaften ständig unter Druck und können nur geringe Margen erzielen.
- Die Passagier-Klientel auf Ro-Pax-Schiffen verfügt oft nur über eine geringere Kaufkraft, sodass der Ro-Pax-Verkehr auch als „die arme Verwandte der reicheren Cousine Kreuzschiffahrt“ bezeichnet wird.
- RoRo-Schiffe, die häufig mehr Häfen anlaufen, längere Distanzen zurücklegen, weniger Crewmitglieder benötigen und somit auch kostengünstiger sind, bereiten den konventionellen Ro-Pax-Verkehren in Bezug auf den Gütertransport erhebliche Konkurrenz.

7.2 Markttrends in der Kreuzschifffahrt

Der weltweite Wachstumstrend der Kreuzschifffahrt ist ungebrochen. Die Kreuzfahrtnachfrage weltweit (Anzahl der Kreuzfahrtpassagiere) wird bis 2020 weiterhin ansteigen, auf ein Marktpotenzial von 26,4 Mio. Kreuzfahrtpassagieren. Dabei wird sich der europäische Anteil am weltweiten Kreuzfahrtmarkt nicht ändern, was ein Wachstum in absoluten Zahlen um 2,25 Mio. Passagiere von 2010 bis 2020 bedeutet.⁵

Der nordeuropäische Kreuzfahrtmarkt lässt sich in 5 Fahrtgebiete unterteilen. Die Ostsee als Fahrtgebiet weist den größten Marktanteil und ein kontinuierliches Wachstum auf (Abbildung 2).

Abbildung 8: Passagieraufkommen in Nordeuropa, 2010-2013



Quelle: UNICONSLT, basierend auf GP Wild (2014): Regional Cruise Market Report - Mediterranean & Northern Europe 2013

Parallel zum wachsenden Passagieraufkommen steigt die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Schiffsanlauf. Die Kreuzfahrtschiffe werden immer größer. Dieses Wachstum der Schiffsgröße ist jedoch nicht unendlich, sondern wird sich an einen Grenzwert annähern.

Unter Berücksichtigung der für 2030 prognostizierten Anzahl der Kreuzfahrtpassagiere im Ostseeraum und der durchschnittlichen Anzahl Kreuzfahrtpassagiere pro Schiffsanlauf ergeben sich für 2030 4.375 Schiffsanläufe in der Ostsee (basierend auf UNICONSLT (2013): Potenzialanalyse für ein Kreuzfahrtterminal in Lübeck unter Berücksichtigung der regionalökonomischen Effekte).

Neben den Trends zu größeren Schiffen und die Erweiterung der angebotsseitigen Kapazität durch die Indienststellung zusätzlicher neuer Kreuzfahrtschiffe sind folgende weitere Trends zu verzeichnen:

- Neue Schiffe werden zunehmend optimiert, um Betriebskosten zu reduzieren. Um dies zu erreichen werden zunehmend Schiffe gebaut, die langsamer fahren (Stichwort: Slow Steaming). Im Zusammenhang mit dieser Entwicklung wählen Kreuzfahrtreedereien ihre Heimathäfen eher in zentraler Lage zu den Zielhäfen ihrer

⁵Vgl. GP Wild (2012): Competing in a Changing World – Outlook for Cruise Tourism to 2020

Kreuzfahrtrouten aus. Somit verringern sie Distanzen und Geschwindigkeiten ihrer Kreuzfahrtschiffe und senken damit die Betriebskosten. Dementsprechend profitieren eher geographisch zentral gelegenen Kreuzfahrthäfen von der Entwicklung als Kreuzfahrthäfen in peripheren Regionen.⁶

- Das Kreuzfahrtschiff mit seinem umfangreichen Angebot an Vergnügungs- und Einkaufsmöglichkeiten sowie On-Board-Aktivitäten und Sport wird selbst zum Grund für die Reise und ist weniger "einfaches Transportmittel", um die Ziele entlang der Route zu erreichen.⁷
- Der Trend zu einer fast ganzjährigen Kreuzfahrtsaison, ähnlich wie im Mittelmeer, überträgt sich auch zunehmend auf größere Kreuzfahrthäfen der Nord- und Ostsee, z. B. Hamburg.
- Seit 2015 gelten in der Nordsee und Ostsee - so genannte "Emission Control Areas" – neue Regelungen für Schiffsemissionen. Um ECA-bezogene Probleme mit älteren Kreuzfahrtschiffen zu vermeiden, wird erwartet, dass sie von den Reedereien zum Teil in andere Kreuzfahrtgebiete versetzt werden. Dementsprechend werden für ECA-Regionen wie die Ostsee, die Auswirkungen der neueren – und damit in der Regel auch größeren – Kreuzfahrtschiffe noch beschleunigt,⁸ was sich bereits in der prognostizierten und tatsächlichen Anzahl der Schiffsanläufe zeigt.

⁶Vgl. Tony Peisley (2014): End of the Beginning of Cruising

⁷Vgl. ISL (2014): Kreuzfahrtpotenzial Hafen Hamburg

⁸Vgl. Tony Peisley (2014): End of the Beginning of Cruising

8 Fazit und Handlungsempfehlungen

In diesem Kapitel sind die Erkenntnisse und Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens sowie die daraus ableitbaren Handlungsempfehlungen zusammengefasst. Die Themen folgen der Chronologie der einzelnen Kapitel des Gutachtens.

Die Standortwahl für Speditionen, Reedern und weiteren Logistikdienstleistern ist hauptsächlich von Transportkosten, Transitzeiten, etablierten Prozessen sowie Verfügbarkeit von Equipment abhängig. Durch effiziente Prozesse im Lübecker Hafen können Kosten niedrig gehalten und wettbewerbsfähig gestaltet werden. Um Mengen aus anderen Häfen auf den Standort Lübeck zu ziehen, müssen Anreize für den Kunden für das „Verlassen seiner Komfortzone“ aus etablierten, vertrauten Prozessen angeboten bzw. für ihn entwickelt werden.

Die Markteinschätzung(basierend auf Experten-Interviews) geht von einer Verlagerung von ca. 10% der Umschlagsmenge von Lübeck auf die FFBQ aus. Damit liegt diese Einschätzung unterhalb der Seeverkehrsprognose. Einen Nutzen für den Lübecker Hafen durch die FFBQ wird nicht gesehen. Im Fall von Spedition Bode, die im Hafen Züge für kontinentale Verkehre zusammenstellt, könnte es zu einem Mengenanstieg ob der verbesserten Schienenanbindung nach Schweden kommen. Dieser Effekt ist jedoch unabhängig vom Schiffsumschlag. Eher würde dies zu nicht hafenbezogenen Dienstleistungen auf Flächen und Gleisen des Hafens führen und ggf. im Wettbewerb zum eigentlichen Hafenumschlag stehen.

Die negative Preisentwicklung auf dem Schiffstreibstoffmarkt führt dazu, dass vorerst die für die Reedereien durch die ECA-Regularien bedingten Investitionen in saubere Schiffsantriebe kompensiert werden. Der in der Ostsee zu verwendende und eigentlich deutlich teurere schwefelarme Treibstoff ist Ende 2015 auf einem vergleichbaren Preisniveau wie der Standardbunker (IFO 380) zu Anfang des Jahres. Diese Entwicklung verschafft dem Standort Lübeck Zeit, Maßnahmen zu entwickeln, um zukünftigen negativen Auswirkungen der ECA-Richtlinien entgegenzuwirken. Laut Experteneinschätzungen wird der Bunkerpreis Ende 2016 wieder anziehen. Der aktuelle Bunkerpreis muss sich mindestens verdoppeln, damit Transportalternativen wieder an Attraktivität gewinnen.

Das Engagement im Zusammenhang mit der Entwicklung europäischer Frachtkorridore sollte seitens Lübecks fortgeführt und intensiviert werden. Frachtkorridor-Programme bieten die Chance Infrastrukturmaßnahmen in einen überregionalen Kontext zu setzen und die Aussichten auf öffentliche Förderungen deutlich zu erhöhen. Bisher ist es dem Wettbewerber Rostock besser gelungen, sich vor allem im ScanMedCorridor von Finnland bis Sizilien deutlicher einzubringen als Lübeck. Die Steigerung der Visibilität auf (europa-) politischer Ebene kann nicht allein durch den Standort geleistet werden. Hier ist die Unterstützung von Verbänden sowie der Landesregierung gefragt. Dies setzt eine politische Vermarktungs- und Entwicklungsstrategie der Landesregierung voraus, die derzeit für Lübeck nicht erkennbar ist. Hier sollte der Standort Lübeck mehr Unterstützung einfordern.

Die aktuellen Sanktionen gegenüber Russland werden als kurzfristige Erscheinung eingestuft. Mittel- bis langfristig wird davon ausgegangen, dass sich die Handelsbeziehungen

wieder normalisieren. Russland ist für die Entwicklung Lübecks ob der umfangreichen Import- und Exportvolumina von großer Bedeutung.

Das Segment Short SeaShipping bietet für Lübeck Wachstumspotenzial. Short Sea Reeder sind derzeit hauptsächlich in großen Überseehäfen vertreten und kombinieren Short Sea-Ladungseinheiten mit Übersee-Ladungseinheiten auf Feederschiffen. Sobald es erneut (wie vor 2009) zu Kapazitätsengpässen in den Überseehäfen kommt, werden die vergleichsweise kleinen Short-Sea-Reeder von den großen Überseereedern verdrängt, sodass diese alternative Standorte benötigen. Die aktuelle Abschwächung des Containerwachstums in den North Range Häfen verschiebt den Zeitpunkt möglicher Kapazitätsengpässe weiter in die Zukunft. In der Zwischenzeit sind Strategien zu entwickeln, die eine Ansiedlung weitere Reeder am Standort Lübeck fördern. Mit bis zu zwei Short Sea Reedern, die ihre Logistik hauptsächlich über Lübeck steuern, und der wachsenden Nachfrage an containerisierten Gütern in den Baltischen Staaten, Finnland, Schweden und Norwegen wird ein Containerumschlag von bis zu knapp 340.000 TEU im Jahr 2030 für möglich erachtet.

Ein Entwicklungspotenzial für Projektladung im Sinne von Offshore-Windanlagen-Komponenten wird mittel- bis langfristig nicht gesehen. Im „Einzugsgebiet“ des Lübecker Hafens wird ein Offshore Windpark mit 50 Anlagen geplant. Weitere geplante oder bereits im Bau befindliche Offshore-Parks liegen nicht ideal zu Lübeck, sondern eher zu weiter östlich gelegenen Ostseehäfen. Daher wird von einer Ausrichtung bzw. Vorhaltung von Flächen für den Umschlag, die Lagerung und Pre-Assembling (Vormontage von Komponenten) abgeraten.

Lebensmittelexporte nach Russland waren vor Inkrafttreten der Sanktionen ein hauptsächlichlicher Treiber für RoRo- und Containerverkehre von Lübeck nach Russland und Finnland. Wie zuvor beschrieben, wird die Aufrechterhaltung der Sanktionen der EU gegenüber Russland nicht als mittel- bzw. langfristig gesehen. Zudem treten die Baltischen Staaten mehr und mehr in den Fokus deutscher Handelskonzern wie z.B. der Schwarz Unternehmensgruppe mit ihrem Lebensmittel-Discounter Lidl. Schwarz plant eine Expansion nach Litauen in 2016. Zudem ist bereits ein Logistiker in Lübeck ansässig, der für Lidl tätig ist. U.a. diese Sachverhalte führen zu der Annahme, dass Lebensmitteltransporte für Lübeck ein Wachstumspotenzial darstellen.

Die makroökonomische Analyse potenzieller über Lübeck zu routender Verkehre hat ergeben, dass die bereits existierenden Verkehre am Standort auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sinnvoll sind. In jedem der sieben untersuchten Geschäftsfelder waren die aktuell mengenmäßig stärksten drei Relationen fast immer unter den jeweiligen TOP 10 vertreten.

Die durch die makroökonomische Analyse erstellten TOP 10 Relationen für RoRo-Verkehre bestanden sogar ausschließlich aus bereits in Lübeck vorhandenen Verkehren. Das Premiumprodukt „RoRo-Umschlag“ wird weiterhin der Mengentreiber am Standort Lübeck sein. In einem komplexer werdenden Wettbewerbsumfeld sollten Vertriebsstrukturen angepasst und intensiviert werden. Mengenverlagerungen von Lübeck nach Rostock haben gezeigt, dass Hafendienstleister in Teilen austauschbar sind. Dem kann vor allem mit intensiver Kunden- und Marktanalyse entgegengewirkt und vorgebeugt werden.

Es wurden fünf Entwicklungsrichtungen ermittelt, die alle einen Teil zur Mengensteigerung beitragen. Eine mengenmäßig herausragende Entwicklungsrichtung konnte nicht identifiziert werden. Um deutliche zusätzliche Mengen für Lübeck zu generieren, müssen mehrere Ideen gleichzeitig weiterentwickelt werden.

Jede der fünf zukunftssträchtigen neuen Entwicklungsrichtungen können durch bestehende Verbindung bzw. durch eine Erweiterung bestehender Verbindung umgesetzt werden. Es müssen keine grundsätzlich neuen Dienste und Verbindungen etabliert werden. Dies ist ein Vorteil, der Anlaufkosten möglichst niedrig hält, das Risiko bei der Etablierung neuer Verkehre abdämpft und auch größtenteils die Abfertigung bereits geringer Mengen ermöglicht.

Die Berater gehen davon aus, dass alle ermittelten Mengen der fünf neuen Entwicklungsrichtungen bis zu 880.000 t im Jahre 2030 an Güterumschlag für Lübeck bedeuten.

Die Analyse des Passagierverkehrs führt zu der Empfehlung, bestehende Ro-Pax Linien nach Schweden, Finnland, Lettland und Russland zu erhalten und das Einrichten neuer bzw. den Ausbau bestehender Ro-Pax Linien ins Baltikum zu unterstützen, um an dem dort überdurchschnittlich wachsenden Passagieraufkommen im Fährverkehr zu partizipieren.

Des Weiteren sollten Kooperationen bzw. Allianzen mit Reedereien in Bezug auf die Erstellung entsprechender touristischer Packages/Programme für Lübeck entwickelt werden, die mit der Transportleistung der Reedereien gebündelt und eventuell im Baltischen Raum verkauft werden können.

Neben der Schaffung neuer Hafeninfrastruktur für die Kreuzschifffahrt ist der Stadt Lübeck generell eine stärkere Etablierung als Tagesausflugsziel für Kreuzfahrtgäste der benachbarten deutschen Kreuzfahrthäfen (Kiel, Wismar, Rostock) zu empfehlen. So könnte Lübeck von der Wertschöpfung durch die Ausgaben der Kreuzfahrtgäste anderer Kreuzfahrthäfen vor Ort profitieren.