



**T A G E S O R D N U N G**  
46. Sitzung des Hauptausschusses

**Termin: Dienstag, 24.05.2016, 16:30 Uhr**

**Ort: Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck**

Öffentlicher Teil:

<b>1.</b>	<b>Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung</b>	
<b>2.</b>	<b>Niederschriften</b>	
2.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 26.04.2016	
2.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 10.05.2016	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
<b>3.</b>	<b>Anfragen / Antworten / Mitteilungen</b>	
3.1.	Antwort des Bereichs Haushalt und Steuerung betr. Höhe der Gesamtverschuldung der HL zum Stand 31.12.15 (Anfrage von AM Marcellus Niewöhner vom 10.05.16)	
3.2.	Antwort des Bereichs Haushalt und Steuerung auf die Anfrage von AM Jan Lindenau zum Sachstand der Digitalisierung (Anfrage vom 26.04.16)	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
3.3.	CDU BM Zander: Auswirkungen der Tariferhöhungen im Öffentlichen Dienst auf die Hansestadt Lübeck	<b>VO/2016/03711</b>
	<i>Zurückgestellt am 10.05.16</i>	
3.4.	Lindenau: Erwerb des Bundesbankgebäudes am Holstentor	<b>VO/2016/03712</b>
	<i>Zurückgestellt am 10.05.16</i>	
<b>4.</b>	<b>Berichte</b>	
4.1.	Kreditverbindlichkeiten der städtischen Gesellschaften	<b>VO/2016/03719</b>
4.2.	Auswirkungen der festen Fehmarn-Belt-Querung	<b>VO/2016/03539</b>

4.3.	Aufstellung des Hafenenwicklungsplans 2030 – Ergebnisse des Grundlagengutachtens 4 (5.691)	<b>VO/2016/03550</b>
4.4.	Aufstellung des Hafenenwicklungsplans 2030 – Ergebnisse des Grundlagengutachtens 7 (5.691)	<b>VO/2016/03552</b>
<b>5.</b>	<b>Beschlussvorlagen</b>	
5.1.	Anschlussförderung für das Klimaschutzmanagement	<b>VO/2016/03530</b>
	<i>Die Vorlage wurde in der Sitzung der Bürgerschaft am 28.04.16 zur abschließenden Beratung an den Hauptausschuss überwiesen.</i>  <i>Die Vorlage liegt bereits in Papierform vor (Beratung HA am 26.04.16 – TOP 5.7) !</i>	
5.1.1.	Anschlussförderung für das Klimaschutzmanagement - Ergänzungsblatt	<b>VO/2016/03659</b>
	<i>Liegt auch bereits in Papierform vor !</i>	
5.2.	2. Änderung der Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom 1. Dezember 2014, zuletzt geändert zum 01.07.2015.	<b>VO/2016/03664</b>
<b>6.</b>	<b>Überweisungsaufträge aus der Bürgerschaft</b>	
6.1.	Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft vom 28.04.2016 an den Hauptausschuss; hier: Prüfung anderer, niedrighschwelliger Formen der Beteiligung von BürgerInnen zu Beginn der Bürgerschaftssitzung	<b>VO/2016/03715</b>
6.2.	Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft vom 28.04.2106 an den Hauptausschuss; hier: Einrichtung von Ortsbeiräten	<b>VO/2016/03716</b>
6.3.	Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft vom 28.04.2016 an den Hauptausschuss; hier: Repräsentanz von Frauen bei Parteiveranstaltungen	<b>VO/2016/03717</b>
6.4.	Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft vom 28.04.2016 an den Hauptausschuss; hier: Bericht zu den Ergebnissen der 1. Frauen-Bürgerschaft	<b>VO/2016/03718</b>
<b>7.</b>	<b>Anträge von Ausschussmitgliedern</b>	
<b>8.</b>	<b>Verschiedenes</b>	
<b>9.</b>	<b>Ende des öffentlichen Teils</b>	

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch die Mitglieder des Hauptausschusses voraussichtlich nichtöffentlich beraten:

Nichtöffentlicher Teil:

<b>10.</b>	<b>Niederschriften</b>	
10.1.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 26.04.2016	
10.2.	Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 10.05.2016	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
<b>11.</b>	<b>Anfragen / Antworten / Mitteilungen</b>	
11.1.	Antwort des FB 2 betr. Aktuelle Entwicklung des Mietpreises durch Niedrigzinsphase (Nachfrage von AM Andreas Zander vom 10.05.16)	
<b>12.</b>	<b>Berichte</b>	
12.1.	Prüfungsbericht über den Verkauf des Grundstücks Wiekstraße 9 in Lübeck; Ergänzende Fragen – Bereich 2.280 – Wirtschaft und Liegenschaften	<b>VO/2016/03556</b>
12.2.	Abschlussbericht Sonderausschuss Wiekstr. - Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 26.11.2015 - VO/2015/3250 hier: a) Prüfungsergebnis zur Frage Nichtigkeit/Rückabwicklung b) Mietvertrag - Nachverhandlungen	<b>VO/2016/03551</b>
12.3.	Quartalsbericht I/2016 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	
	<i>Anlage wird nachgereicht</i>	
<b>13.</b>	<b>Beschlussvorlagen</b>	
13.1.	Vermietung einer Fläche an das Land Schleswig-Holstein	<b>VO/2016/03546</b>
13.2.	Verkauf eines mit einem Erbbaurecht belasteten Grundstückes, Lübeck, Zeppelinstraße	<b>VO/2016/03657</b>
<b>14.</b>	<b>Verschiedenes</b>	

Öffentlicher Teil:

<b>15.</b>	<b>Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse</b>	



## NACHTRAGSTAGESORDNUNG

### 46. Sitzung des Hauptausschusses

---

**Sitzungstermin:** Dienstag, 24.05.2016, 16:30 Uhr

**Sitzungsort:** Große Börse, Rathaus, 23539 Lübeck

---

Öffentlicher Teil:

3.2.	Antwort auf die Anfrage von BM Jan Lindenau zum Sachstand der Digitalisierung (Hauptausschuss 26.04.2016, TOP 3.12)	<b>VO/2016/03710</b>
	<i>Die Antwort liegt nun vor und wird hiermit nachgereicht</i>	
3.5.	Neu: Lindenau: Budgetverträge mit Freien Trägern – Fortschreibung	<b>VO/2016/03786</b>

Nichtöffentlicher Teil:

12.3.	Quartalsbericht I/2016 der städtischen Gesellschaften und Betriebe	<b>VO/2016/03726</b>
	<i>Der Bericht liegt nun vor und wird hiermit nachgereicht</i>	



► **Nr. VO/2016/03710**  
öffentlich

Lübeck, 02.05.2016

## Antwort

**Verantwortliche Bereiche:**  
1.201 - Haushalt und Steuerung

**Bearbeitung:** Linda Schütt (E-Mail: linda.schuett@luebeck.de Telefon: 122-1501)

## Antwort auf die Anfrage von BM Jan Lindenau zum Sachstand der Digitalisierung (Hauptausschuss 26.04.2016, TOP 3.12)

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.05.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
24.05.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Senatsberatung

### **Anlass:**

In der Sitzung des Hauptausschusses vom 26.04.2016 wurde im Zusammenhang mit dem Planungsstand Aktenlager / Wissensspeicher um einen Sachstandsbericht zur Digitalisierung gebeten.

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.105 Informationstechnik - Zustimmung  
Ergebnis: 4.415 Archiv - Zustimmung

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

Ja  
 Nein  
Die Belange von Kindern und Jugendlichen  
sind von der Antwort nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
 Ja (Anlage 1)

### **Antwort:**

Zur Digitalisierung von Altakten wurde durch das Archiv mehrfach im Senat berichtet. Unter der Prämisse, dass eine Digitalisierung von Altakten nur sinnvoll ist, wenn das Papierdokument anschließend vernichtet wird (ersetzendes Scannen), würde allein das Scannen des Bestandes von 15 km Altakten einmalige Kosten zwischen 2,25 und 3,74 Mio. EUR verursachen.

Angesichts dieser Kostenschätzung konzentrieren sich die Aktivitäten der Verwaltung auf die Möglichkeiten für ein Zwischenarchiv, in dem die Altakten der Verwaltung, die noch einer

Aufbewahrungsfrist unterliegen, zentral gelagert werden, bis die gesetzlichen Fristen abgelaufen sind. Dabei konnte die favorisierte Lösung, den vorhandenen Bestand an Altakten zunächst in Papierform im ehemaligen Praktiker-Baumarkt unterzubringen, nicht realisiert werden.

Das Projekt „Wissenspeicher“ ist eine von dem Zwischenarchiv völlig unabhängige Planung. Hierbei geht es um die Unterbringung des Zuwachses an dauerhaft aufzuhebenden Vorgängen, Bibliotheks- und Museumsgut, also um ausgewähltes Kulturgut, nicht um Altakten der Verwaltung.

Die Langzeitarchivierung von zukünftigen und bereits vorhandenen Dokumenten wird als Querschnittsaufgabe der Verwaltung in die Digitale Strategie der Hansestadt Lübeck einfließen. Der hierzu erarbeitete Bericht als Antwort auf den intrafraktionellen Antrag VO/2017/01313 liegt als Entwurf vor und wird in Kürze in das verwaltungsinterne Abstimmungsverfahren gegeben werden.

Im Zusammenhang mit der Einführung der Elektronischen Akte bzw. eines Dokumentenmanagementsystems für zukünftige Vorgänge ist zu klären, ob kurz- oder langfristig tatsächlich auch alle vorhandenen Verwaltungsunterlagen auf Papier in das einzurichtende System übernommen werden sollen. In Betracht gezogen wird aktuell auch eine Stichtagslösung: Nach einem bestimmten Termin werden die Dokumente nur noch digitalisiert erstellt. Bestehende Akten würden lediglich sukzessive bei Bedarf digitalisiert – im Gegensatz zu einer Gesamtdigitalisierung des Altaktenbestandes.

**Anlagen :**

Bürgermeister Bernd Saxe

► **Nr. VO/2016/03711**  
**öffentlich**

Lübeck, 02.05.2016

## Anfrage

Bearbeitung: Marco Bröcker (E-Mail: broecker@cdu-fraktion-luebeck.de Telefon: 122-1060)

### **CDU BM Zander: Auswirkungen der Tarifierhöhungen im Öffentlichen Dienst auf die Hansestadt Lübeck**

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

#### **Anfrage:**

Wie wirkt sich die Tarifierhöhung im öffentlichen Dienst auf den Haushalt der Hansestadt aus?

Mit welchen Personalkostensteigerungen ist bei den SIE zu rechnen? Um welche Summe erhöht sich dadurch das Defizit in diesem und im kommenden Jahr?

Mit welchen Personalkostensteigerungen ist bei den Schwimmbädern zu rechnen? Um welche Summe erhöht sich dadurch das Defizit in diesem und im kommenden Jahr?

Mit welchen Personalkostenerhöhungen ist beim Theater zu rechnen? Um welche Summe verändert sich dadurch der Zuschussbedarf des Theaters?

Mit welchen Personalkostenerhöhungen ist bei den Entsorgungsbetrieben zu rechnen? Werden diese Kosten durch die kürzlich erfolgten Gebührenanpassungen abgedeckt?

Wie wirkt sich die Tarifierhöhung auf die Verträge mit den freien Trägern in der Kinderbetreuung aus? Welche zusätzlichen Kosten entstehen dadurch für die Stadt?

Auf welche Verträge und Zuwendungsbescheide für soziale und ähnliche Einrichtungen, die Zuschüsse von der Hansestadt Lübeck erhalten (Kto 5318001 und 5318002), wirken sich die Tarifsteigerungen im Öffentlichen Dienst aus? Wie wirken sie sich aus? Mit welcher Kostensteigerung bei den freiwilligen Leistungen ist zu rechnen?

#### **Begründung:**

**Anlagen :**

► **Nr. VO/2016/03712**  
**öffentlich**

Lübeck, 02.05.2016

## Anfrage

Bearbeitung: Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

### Lindenau: Erwerb des Bundesbankgebäudes am Holstentor

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
10.05.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

#### Anfrage:

In der Bürgerschaft ist unter VO/2015/03233 u. a. beschlossen worden:

„Im Rahmen der Konzeptentwicklung ist der Erwerb des Bundesbankgebäudes am Holstentor ist zu prüfen. Hierzu ist gegenüber der Deutschen Bundesbank ein Kaufinteresse zu signalisieren und ein möglicher Kaufpreis zu erfragen.“

- Hat es bereits das Signal eines Kaufinteresse der Hansestadt Lübeck an die Bundesbank gegeben?

- Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

- Wenn nein, weshalb nicht?

#### Begründung:

#### Anlagen :



► **Nr. VO/2016/03786**  
**öffentlich**

Lübeck, 24.05.2016

## Anfrage

Bearbeitung: Christine Vitzthum (E-Mail: vitzthum@spdfraktion-luebeck.de Telefon: 122-1036)

### Lindenau: Budgetverträge mit Freien Trägern – Fortschreibung

#### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
24.05.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

#### Anfrage:

1. Trifft es zu, dass der freie Träger KinderWege gGmbH durch die letzte tarifliche Anpassung Personalkostensteigerungen in Höhe von 233.000 Euro hatte, die die Hansestadt Lübeck nur mit 70.000 Euro ausgleicht?
2. Trifft es zu, dass die Hansestadt Lübeck tatsächlich nur 70-90% der Personalkosten der Freien Träger ausgleicht?
3. Wenn ja, wieso wird der Bürgerschaftsbeschluss VO/2015/2567 TOP 6.1 "Fortschreibung der Budgetverträge" nicht eingehalten?

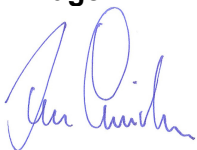
„Bezüglich der Personalkosten wird es eine Budgetanpassungsklausel geben, die die Freien Träger in die Lage versetzt, die Tarifsteigerungen im öffentlichen Dienst ohne Einschränkungen zu 100% mitzugehen. Die Träger sind vertraglich zu verpflichten, mindestens die Standards des jeweiligen TVÖD einzuhalten bzw. bei Tarifsteigerungen diese an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterzugeben. Dies ist vom jeweiligen Träger nachzuweisen.“

4. Wie kontrolliert die Hansestadt Lübeck den Auftrag der Bürgerschaft „bei Tarifsteigerungen sind diese an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiterzugeben. Dies ist vom jeweiligen Träger nachzuweisen.“?

Es wird um eine mündliche Antwort der Verwaltung aufgrund der Dringlichkeit des Themas in der Sitzung am 24.05.2016 gebeten.

#### Begründung:

#### Anlagen :





**► Nr. VO/2016/03719  
öffentlich**

Lübeck, 03.05.2016

**Bericht****Verantwortliche Bereiche:**  
1.203 - Beteiligungscontrolling**Bearbeitung:** Jesko Beyer (E-Mail: jesko.beyer@luebeck.de Telefon: 122-2035)**Kreditverbindlichkeiten der städtischen Gesellschaften****Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
11.05.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
24.05.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

**Anlass:**

In der Sitzung des Hauptausschusses am 26.04.2016 wurde in Verbindung mit dem Antrag VO/2016/03544 („Bau kommunaler Gemeinschaftsunterkünfte für Geflüchtete“) wie folgt um Berichterstattung gebeten:

„Der Bürgermeister wird zudem gebeten, in der kommenden Sitzung des Hauptausschusses zu berichten, wie sich der Stand der Kreditverbindlichkeiten bei den städtischen Gesellschaften seit dem Jahr 2000 bis heute entwickelt hat (einzeln nach Gesellschaften aufgeschlüsselt).“

**Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: ./.  
Ergebnis:

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


Ja

Nein

Belange von Kindern und Jugendlichen sind  
nicht berührt.

**Bericht:**

Der Stand der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ist der **Anlage 1** zu entnehmen.

Dargestellt werden die Daten der unmittelbaren und mittelbaren Mehrheitsbeteiligungen sowie der BQL (50 % städtischer Anteil) für die Jahre 2000 bis 2014. Die Bilanzen per 31.12.2015 liegen noch nicht vor bzw. sind noch nicht festgestellt. Angaben zum Stand der Verbindlichkeiten per 31.12.2015 können dem nächsten Beteiligungsbericht oder im Laufe des Jahres dem elektronischen Bundesanzeiger entnommen werden.

**Anlage 2** enthält ergänzend Angaben zur Entwicklung der Eigenkapitalquoten im selben Zeitraum, um so eine betriebswirtschaftliche Einordnung zu ermöglichen. Erkennbar ist, was über die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten hinaus insgesamt an Fremdkapital im Verhältnis zum Eigenkapital in den Unternehmen vorhanden war.

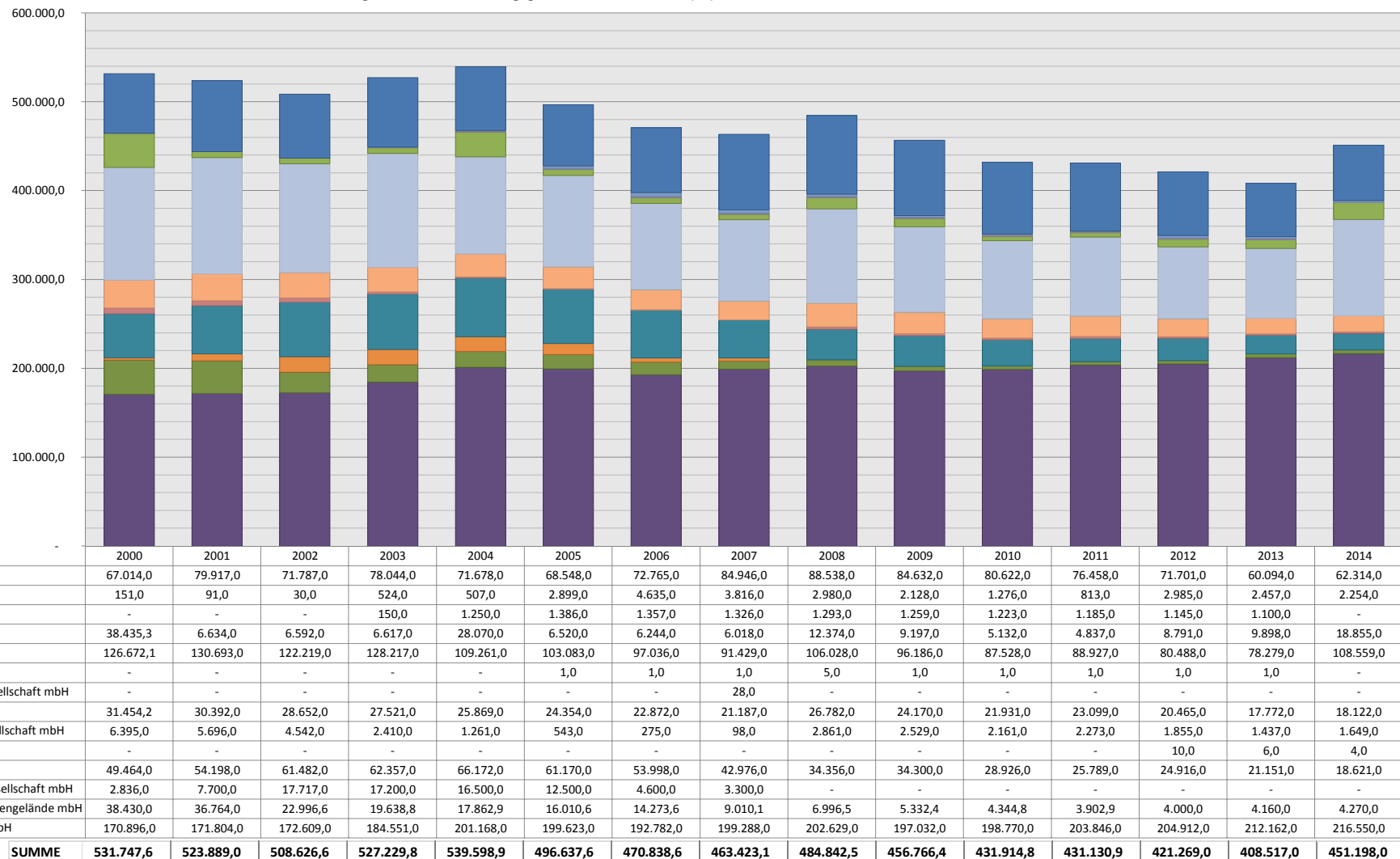
**Anlage 3** enthält die zugrundeliegenden Daten in einer Übersicht.

**Anlagen :**

1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (T€)
2. Eigenkapitalquoten
3. Datentabelle

Bürgermeister Bernd Saxe

Anlage 1: Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (T€)



Anmerkung: Dargestellt sind die Verbindlichkeiten, die sich aus den Bilanzen der Gesellschaften ergeben (nicht Konzernbilanzen LHG, Stadtwerke). Gesellschaften, die im gesamten Zeitraum keine Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten ausweisen, sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt.

**Anlage 2: Eigenkapitalquote**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
BQL Berufsausbildungs- und Qualifizierungsagentur Lübeck GmbH				100%	37%	46%	29%	29%	27%	29%	21%	21%	22%	25%	26%
Entsorgungszentrum Lübeck GmbH										98%	26%	55%	64%	78%	70%
Grundstücksgesellschaft Metallhüttengelände mbH	-95%	-97%	-97%	-29%	-33%	-37%	-42%	-55%	-65%	-80%	-91%	-98%	-95%	-94%	-91%
Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH	9%	10%	11%	12%	12%	13%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%
KWL GmbH	0%	-12%	-7%	17%	16%	18%	22%	28%	32%	31%	34%	37%	39%	47%	53%
Lübeck und Travemünde Marketing GmbH	22%	19%	8%	3%	3%	6%	4%	6%	57%	49%	50%	48%	48%	57%	60%
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	13%	13%	14%	14%	15%	16%	16%	15%	28%	28%	30%	32%	32%	34%	34%
Lübecker Musik- und Kongreßhallen GmbH	4%	6%	6%	8%	6%	5%	7%	5%	6%	5%	6%	7%	12%	15%	11%
Stadtwerke Lübeck Holding GmbH	79%	59%	56%	31%	35%	50%	41%	35%	20%	16%	34%	29%	37%	38%	34%
Theater Lübeck gGmbH	79%	36%	19%	8%	-4%	45%	42%	29%	55%	48%	25%	26%	24%	39%	26%
European Cargo Logistics GmbH	3%	22%	35%	28%	37%	43%	49%	49%	52%	32%	29%	29%	30%	25%	24%
Hochschulstadteil-Entwicklungsgesellschaft mbH	-8%	40%	26%	27%	30%	36%	53%	59%	76%	76%	80%	83%	96%	6%	33%
LHG Service-Gesellschaft mbH	24%	25%	28%	23%	33%	21%	25%	28%	37%	28%	32%	34%	27%	26%	27%
Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH	8%	7%	9%	11%	14%	9%	10%	9%	10%	10%	31%	33%	33%	32%	34%
Netz Lübeck GmbH						3%	4%	4%	3%	4%	3%	2%	3%	3%	18%
Nordic Rail Service GmbH			100%	1%	-6%	12%	15%	19%	28%	21%	18%	21%	19%	21%	26%
Skandic Service GmbH										88%	100%	5%	3%	3%	3%
Stadtverkehr Lübeck GmbH	41%	30%	34%	27%	43%	44%	45%	47%	45%	45%	44%	45%	46%	45%	47%
Stadtwerke Lübeck GmbH	17%	17%	18%	17%	19%	33%	34%	34%	32%	36%	34%	40%	41%	41%	37%
TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH	33%	40%	49%	48%	49%	51%	44%	61%	70%	77%	72%	73%	60%	56%	61%
Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH	18%	9%	7%	12%	14%	9%	5%	5%	11%	8%	7%	4%	7%	7%	14%
<b>MITTELWERT</b>	<b>15%</b>	<b>14%</b>	<b>19%</b>	<b>20%</b>	<b>18%</b>	<b>22%</b>	<b>22%</b>	<b>22%</b>	<b>28%</b>	<b>32%</b>	<b>29%</b>	<b>26%</b>	<b>27%</b>	<b>25%</b>	<b>27%</b>

Anlage 3: Datentabelle

Firma	Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten (in T€)														
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>unmittelbare Beteiligungen</b>															
BQL Berufsausbildungs- und Qualifizierungsagentur Lübeck GmbH				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
nachrichtlich: Eigenkapital				120	66	138	215	267	289	377	379	406	430	437	511
nachrichtlich: Bilanzsumme				120	180	299	731	916	1.083	1.286	1.803	1.974	1.930	1.758	1.954
Entsorgungszentrum Lübeck GmbH															
nachrichtlich: Eigenkapital										197	315	556	783	948	937
nachrichtlich: Bilanzsumme										200	1.204	1.013	1.230	1.223	1.343
Grundstücksgesellschaft Metallhütengelände mbH	38.430	36.764	22.997	19.639	17.863	16.011	14.274	9.010	6.997	5.332	4.345	3.903	4.000	4.160	4.270
nachrichtlich: Eigenkapital	38.139	40.780	27.277	5.658	5.873	6.011	6.071	5.002	4.544	4.354	4.008	3.858	3.895	4.015	3.938
nachrichtlich: Bilanzsumme	40.198	41.940	28.002	19.748	17.915	16.087	14.353	9.076	7.035	5.416	4.393	3.949	4.093	4.293	4.340
Grundstücks-Gesellschaft TRAVE mbH	170.896	171.804	172.609	184.551	201.168	199.623	192.782	199.288	202.629	197.032	198.770	203.846	204.912	212.162	216.550
nachrichtlich: Eigenkapital	21.607	25.342	27.862	30.314	34.053	35.704	38.197	39.294	39.384	39.455	39.579	38.990	40.706	40.630	42.963
nachrichtlich: Bilanzsumme	240.561	244.507	244.009	254.650	274.625	276.308	273.309	280.717	280.439	276.894	278.417	285.584	284.449	292.294	305.129
KWL GmbH	49.464	54.198	61.482	62.357	66.172	61.170	53.998	42.976	34.356	34.300	28.926	25.789	24.916	21.151	18.621
nachrichtlich: Eigenkapital	297	11.904	7.229	15.991	14.771	16.064	17.536	19.813	20.776	19.890	20.584	22.079	24.622	24.970	25.888
nachrichtlich: Bilanzsumme	72.741	95.651	101.693	93.996	92.215	86.925	79.318	71.133	65.439	64.536	60.740	60.092	63.701	52.969	49.199
Lübeck und Travemünde Marketing GmbH															
nachrichtlich: Eigenkapital	51	51	51	51	51	75	75	100	900	900	900	900	900	900	900
nachrichtlich: Bilanzsumme	238	272	639	1.847	1.712	1.167	1.685	1.594	1.575	1.832	1.802	1.864	1.890	1.582	1.506
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	67.014	79.917	71.787	78.044	71.678	68.548	72.765	84.946	88.538	84.632	80.622	76.458	71.701	60.094	62.314
nachrichtlich: Eigenkapital	13.482	13.577	14.281	15.081	16.317	17.381	19.307	21.426	42.909	41.500	42.343	43.624	44.147	44.480	42.816
nachrichtlich: Bilanzsumme	102.833	108.007	103.709	109.825	107.786	109.554	120.242	139.682	154.860	148.523	143.260	137.464	137.991	129.694	125.637
Lübecker Musik- und Kongreßhallen GmbH															
nachrichtlich: Eigenkapital	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51	51
nachrichtlich: Bilanzsumme	1.401	790	807	673	811	940	764	1.054	896	962	850	753	427	338	470
Stadwerke Lübeck Holding GmbH	38.435	6.634	6.592	6.617	28.070	6.520	6.244	6.018	12.374	9.197	5.132	4.837	8.791	9.898	18.855
nachrichtlich: Eigenkapital	60.679	58.769	48.098	29.115	28.426	37.819	31.734	22.189	11.838	9.600	26.470	28.517	31.112	32.408	32.957
nachrichtlich: Bilanzsumme	76.520	99.532	85.900	94.735	81.763	76.390	77.237	63.878	60.376	61.306	77.141	97.426	84.785	86.193	95.895
Theater Lübeck gGmbH													10	6	4
nachrichtlich: Eigenkapital	1.023	1.048	388	152	78	949	876	709	1.344	1.328	1.320	1.409	1.326	1.379	845
nachrichtlich: Bilanzsumme	1.295	2.916	2.080	1.815	2.065	2.086	2.068	2.417	2.445	2.759	5.258	5.488	5.426	3.509	3.282
(bis 2012 abweichendes Geschäftsjahr)															
<b>mittelbare Beteiligungen</b>															
European Cargo Logistics GmbH															
nachrichtlich: Eigenkapital	32	216	425	707	1.193	1.596	1.992	2.375	2.813	1.383	1.383	1.383	1.383	1.383	1.383
nachrichtlich: Bilanzsumme	965	977	1.222	2.555	3.188	3.685	4.042	4.819	5.441	4.333	4.720	4.739	4.558	5.554	5.792
Hochschulstadtteil-Entwicklungsgesellschaft mbH	2.836	7.700	17.717	17.200	16.500	12.500	4.600	3.300							
nachrichtlich: Eigenkapital	366	11.244	8.364	9.324	9.129	9.749	10.617	12.420	11.250	9.224	8.595	10.201	10.799	60	60
nachrichtlich: Bilanzsumme	4.823	27.851	32.352	34.008	30.883	27.438	19.894	20.917	14.833	12.153	10.711	12.233	11.235	1.019	182
LHG Service-Gesellschaft mbH	151	91	30	524	507	2.899	4.635	3.816	2.980	2.128	1.276	813	2.985	2.457	2.254
nachrichtlich: Eigenkapital	498	504	654	778	1.230	1.543	2.251	2.764	3.397	1.767	1.767	1.767	1.767	1.767	1.767
nachrichtlich: Bilanzsumme	2.042	2.007	2.316	3.375	3.751	7.496	9.153	9.711	9.067	6.228	5.489	5.144	6.478	6.777	6.665
Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH	6.395	5.696	4.542	2.410	1.261	543	275	98	2.861	2.529	2.161	2.273	1.855	1.437	1.649
nachrichtlich: Eigenkapital	780	780	780	780	781	781	781	781	781	781	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
nachrichtlich: Bilanzsumme	10.305	10.628	8.963	7.124	5.735	8.901	7.660	8.329	8.099	8.085	8.006	7.494	7.598	7.693	7.249
Netz Lübeck GmbH															
nachrichtlich: Eigenkapital						500	500	500	500	500	500	500	500	500	3.000
nachrichtlich: Bilanzsumme						16.595	11.766	12.420	15.296	11.156	16.237	23.478	17.037	14.551	16.476
Nordic Rail Service GmbH															
nachrichtlich: Eigenkapital				150	1.250	1.386	1.357	1.326	1.293	1.259	1.223	1.185	1.145	1.100	
nachrichtlich: Bilanzsumme				4	89	221	357	464	647	467	467	467	467	467	467
Skandic Service GmbH															
nachrichtlich: Eigenkapital															
nachrichtlich: Bilanzsumme															
Stadtverkehr Lübeck GmbH	31.454	30.392	28.652	27.521	25.869	24.354	22.872	21.187	26.782	24.170	21.931	23.099	20.465	17.772	18.122
nachrichtlich: Eigenkapital	31.081	31.081	31.081	31.081	31.081	31.081	31.081	31.081	31.081	31.081	31.081	31.141	31.141	31.141	31.141
nachrichtlich: Bilanzsumme	76.501	103.437	92.009	116.609	71.599	71.305	69.075	65.745	69.539	69.048	70.256	68.510	67.854	68.499	66.297
Stadwerke Lübeck GmbH	126.672	130.693	122.219	128.217	109.261	103.083	97.036	91.429	106.028	96.186	87.528	88.927	80.488	78.279	108.559
nachrichtlich: Eigenkapital	46.652	46.652	46.652	46.652	46.652	87.280	87.280	87.280	87.280	90.280	93.280	117.164	117.164	120.164	120.164
nachrichtlich: Bilanzsumme	279.740	271.136	256.741	275.878	239.353	266.337	258.171	260.268	275.167	253.210	277.569	289.569	288.472	293.652	328.562
TraveKom Telekommunikationsgesellschaft mbH															
nachrichtlich: Eigenkapital	582	832	924	1.069	1.225	1.225	1.225	1.225	1.225	1.225	1.225	1.225	665	665	701
nachrichtlich: Bilanzsumme	1.758	2.095	1.897	2.205	2.478	2.395	2.758	2.016	1.754	1.597	1.692	1.688	1.100	1.189	1.151
Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH															
nachrichtlich: Eigenkapital	36	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
nachrichtlich: Bilanzsumme	203	304	355	217	192	299	531	510	231	335	361	682	379	348	187



► 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 Hinterlandbindungen 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.

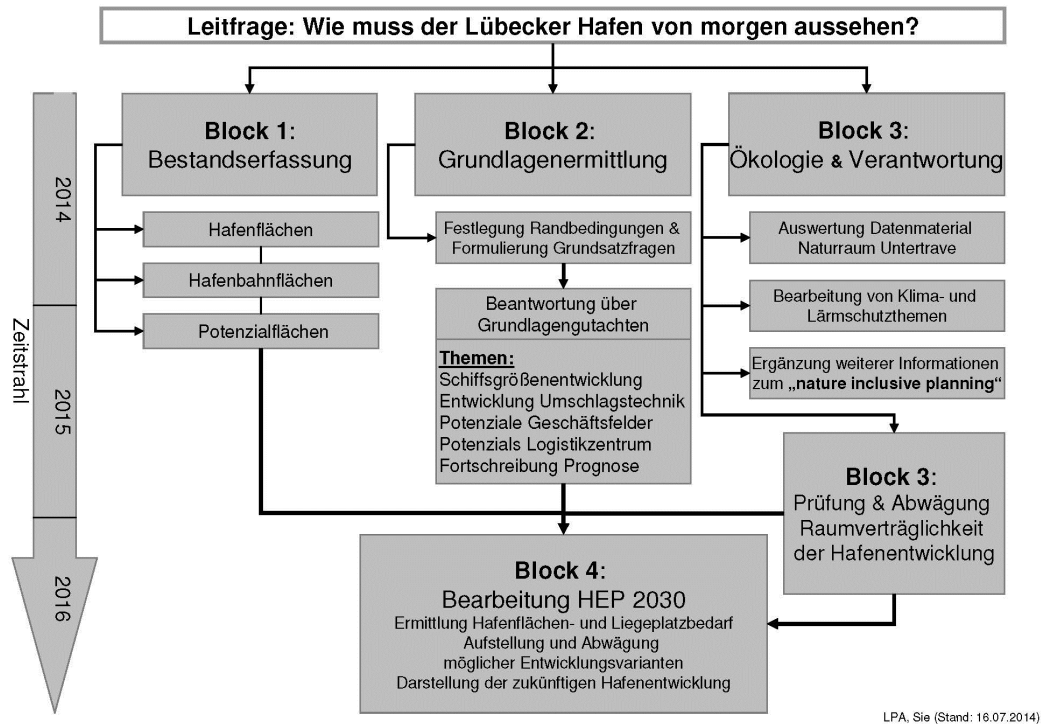


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

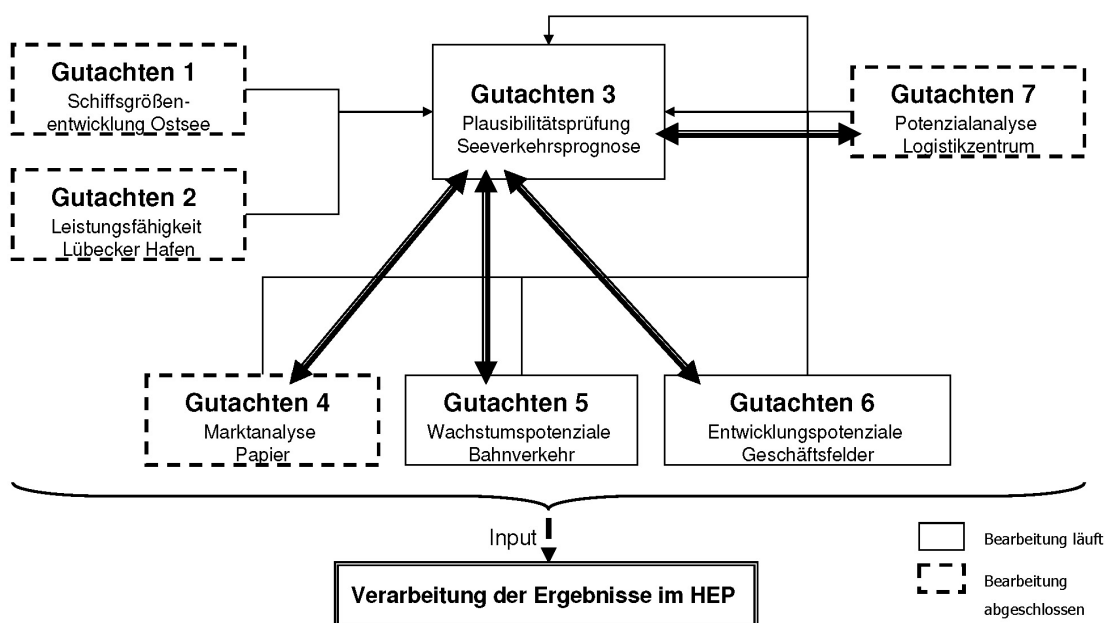


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

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

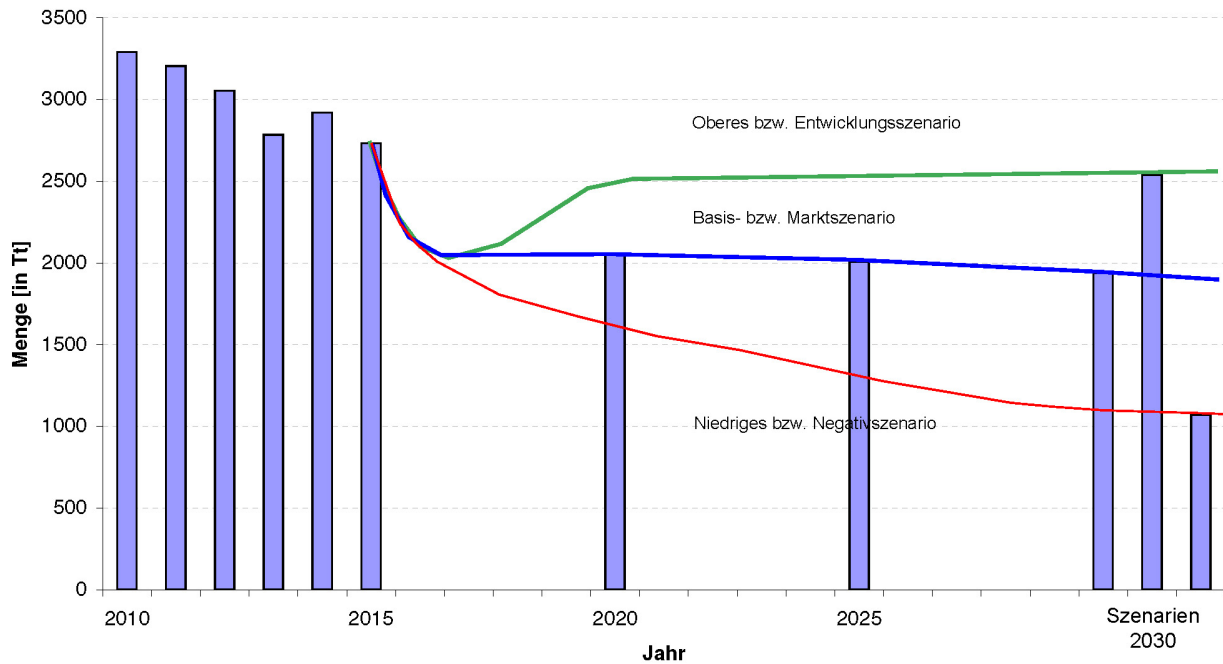


Abb. 3 – Prognose zur Umschlagentwicklung von Papier und papierähnlichen Produkten – ohne Zellulose (3 Szenarien)

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 Kostendrucks 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 Hafentwicklungsplan 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 Basiszenario 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:

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Ergebnis:

Fa. Hans Lehmann GmbH

Industrie- und Handelskammer zu Lübeck

Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH

Bereich 5.610 Stadtplanung

zustimmend – Anmerkungen eingearbeitet

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

Ja

Nein

Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

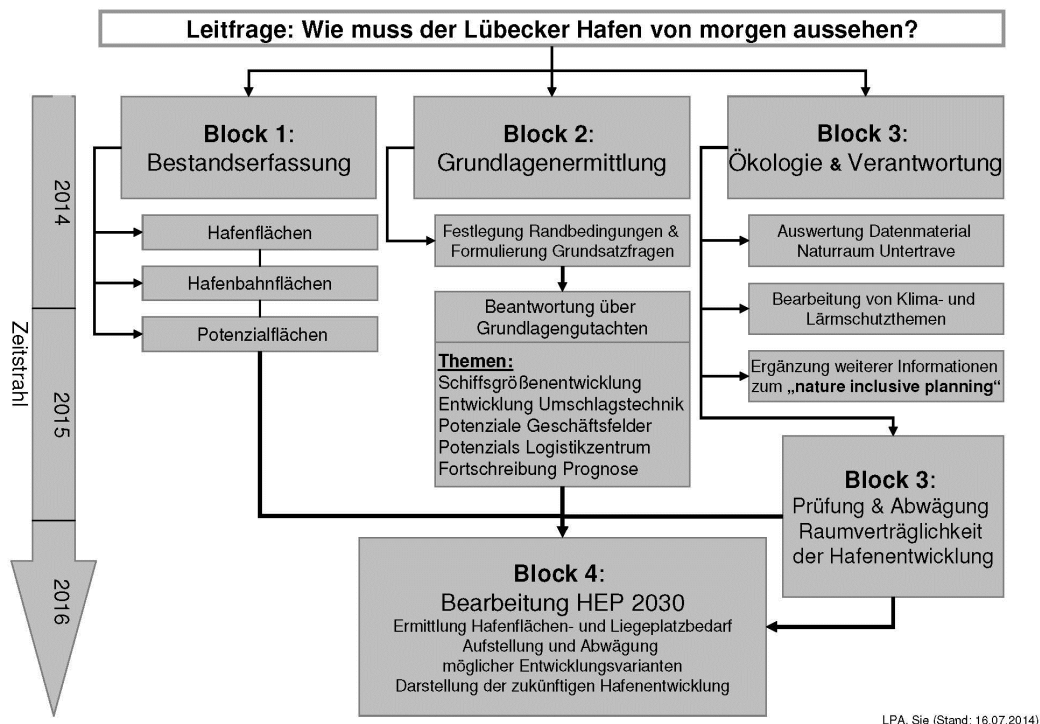
Nein

Ja (Anlage 1)

**Bericht:**

**1 Allgemeines**

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28.11.2013 unter TOP 10.6 (VO/2013/00904) den Bürgermeister beauftragt, für den Prognosezeitraum bis 2030 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen. Die LPA hat hierzu eine Grundstruktur für die Bearbeitung des HEP 2030 aufgestellt. Demnach werden gem. den nachfolgenden Schaubildern im Block 2 die Grundlagendaten vor der eigentlichen Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans im Block 4 erhoben. Die Ergebnisse des Gutachtens 7 liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst.



LPA, Sie (Stand: 16.07.2014)

Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

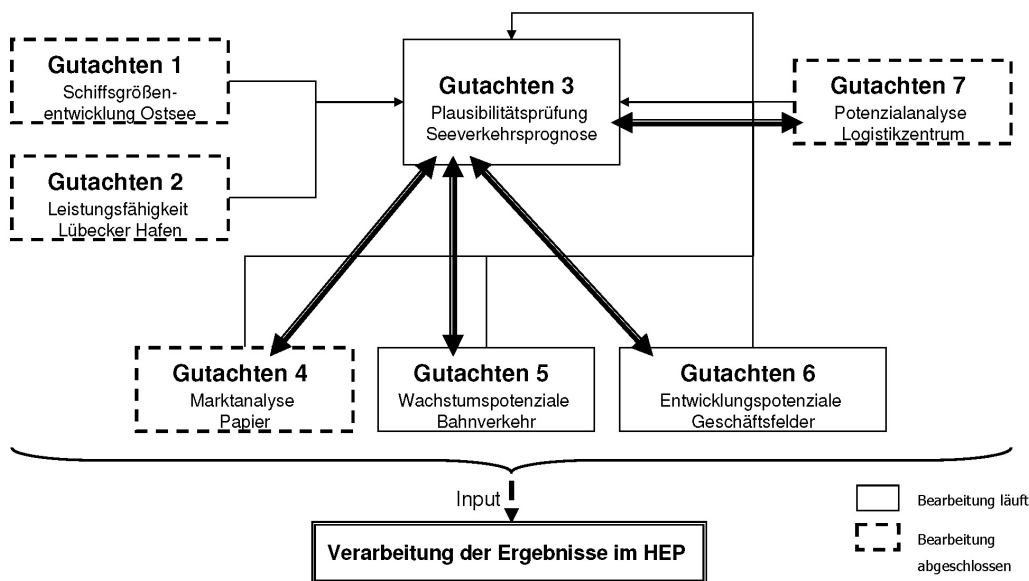


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

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 Hinterlandanbindungen für Straße und Schiene zum jetzigen Zeitpunkt schwierig.

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

Im Rahmen der Empfehlungen wurde auch ein Flächenansatz mit rd. 50 ha für eine generelle Gewerbe-/Industriebetriebsansiedlung aufgenommen, der dem Bundesdurchschnitt für vergleichbare Kommunen entspricht und auch aus dem „Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck“ von 2012 als zusätzlicher Bedarf ableitbar ist. Diese Fläche hat nichts mit der stichprobenartigen 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.

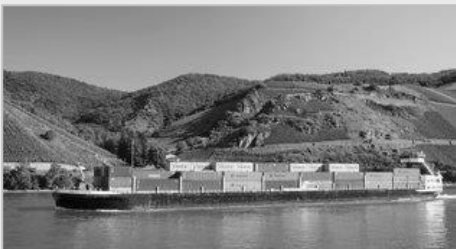
#### **Anlagen :**

#### **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 Logistiksiedlungen 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.

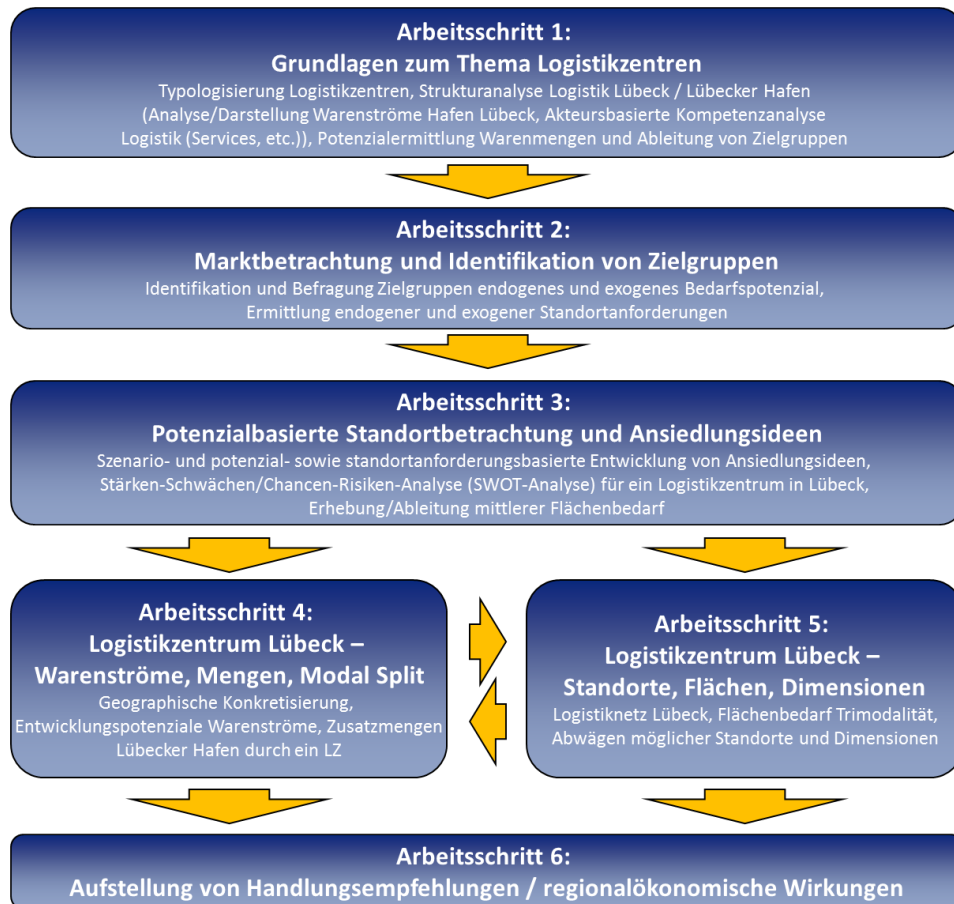
---

<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**



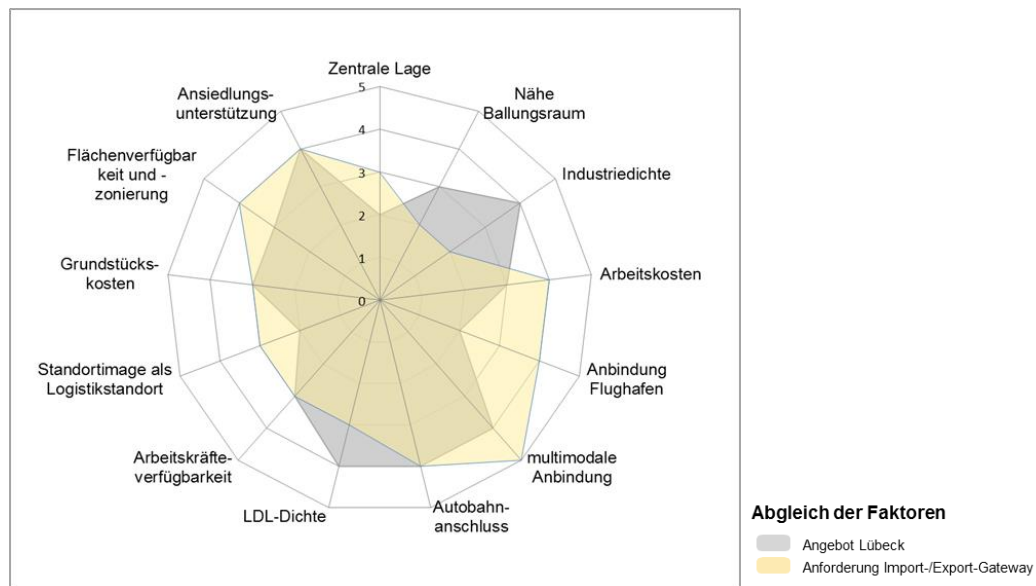
Quelle: UNICONSULT (2014).

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

## 2 Standortprofil als Basis zur Potenzialermittlung

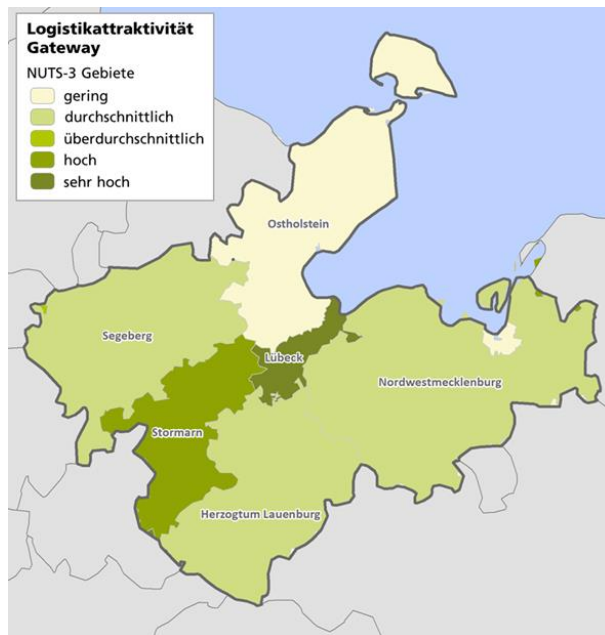
Als Ergebnis einer ersten Attraktivitätsprüfung der Region Lübeck für die fünf logistischen Ansiedlungstypen »Import-/Export-Gateway«, »Zentrale Distributionslogistik«, »Regionale Distributionslogistik«, »Produktionslogistik« und »Netzwerk-Logistik« lässt sich festhalten, dass die Region die höchste 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

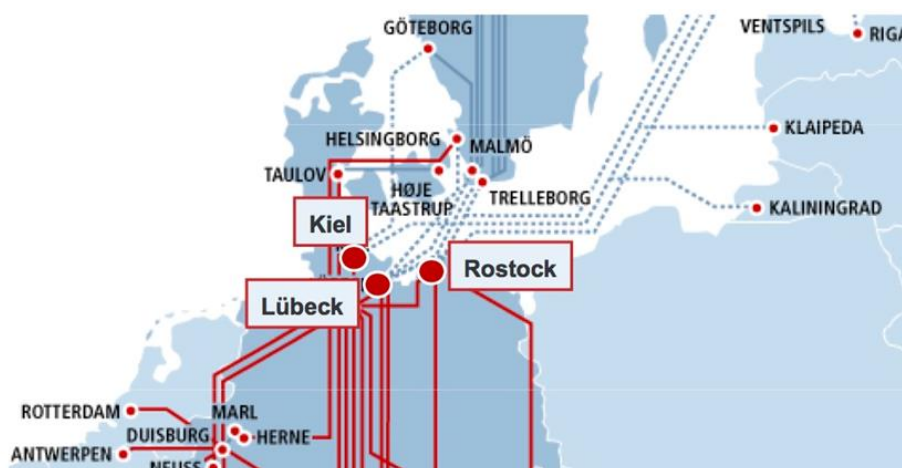
#### 3.1 Marktsicht / Logistikregion Lübeck

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> "Mittleres realistisches Szenario"	<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:

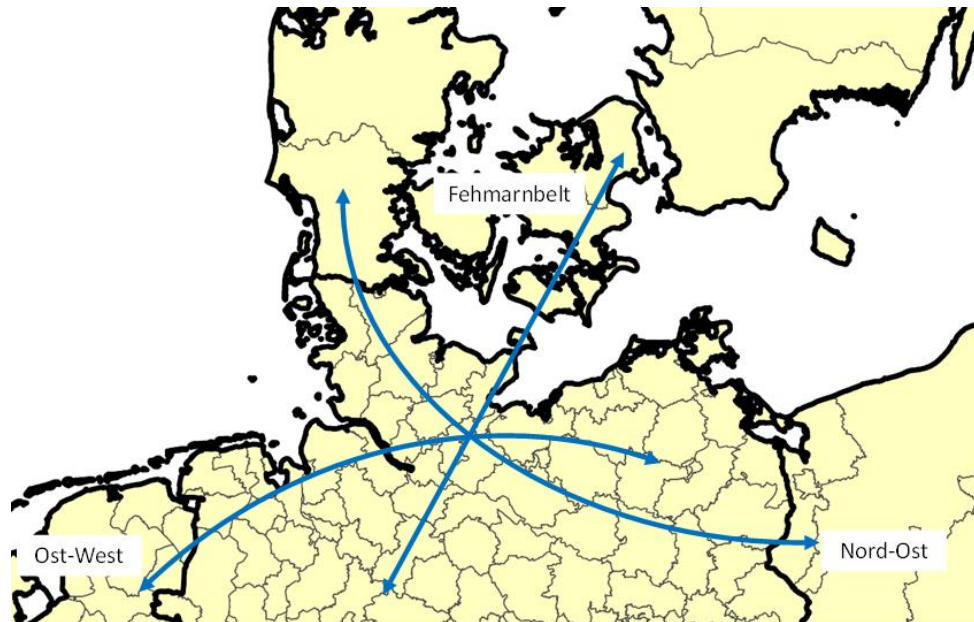
- Landwirtschaft,
- Fahrzeuge,
- Nahrungs- und Genussmittel,
- Holz etc.,
- Nicht identifizierbare Güter.

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

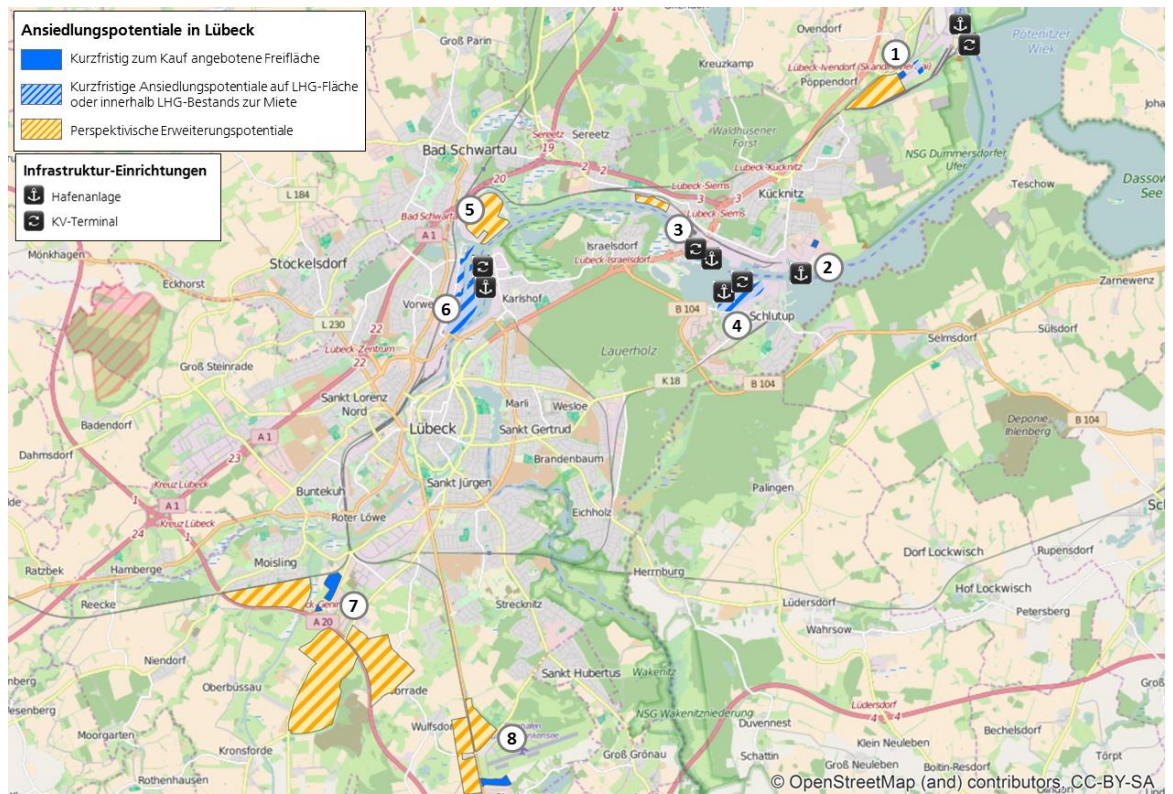
Die Attraktivität Lübecks als Import-/Export-Gateway spiegelt sich in der Ansiedlungsoption „Trimodal Import/Export Gateway“ wider. Die in diesem Fall so wichtige multimodale Infrastruktur im Seehafenhinterland kann an einem Standort in der Nähe des Skandinavienkais bzw. des Baltic Rail Gate mit der 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 Flächenpotenziale 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/2016/03530**  
**öffentlich**

**Lübeck, 21.03.2016**

## Vorlage

**Verantwortliche Bereiche:**

**3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz**

**Bearbeitung: Barbara Schäfers (E-Mail: barbara.schaefers@luebeck.de Telefon: 122-3983)**

## Anschlussförderung für das Klimaschutzmanagement

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.04.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
19.04.2016	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
26.04.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.04.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Das aus dem Klimaschutzkonzept abgeleitete Maßnahmenpaket Klimaschutz dient als Arbeitsgrundlage für das Klimaschutzmanagement für weitere zwei Jahre.
2. Der Bereich Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz beantragt dafür bei der Klimaschutzinitiative des Bundes eine Anschlussförderung für das Klimaschutzmanagement.
3. Das Klimaschutzkonzept von 2010 wird unter der Federführung der Klimaschutzleitstelle fortgeschrieben.

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

1.201 Haushalt und Steuerung  
3.030 Fachbereichscontrolling FB3  
3.390 Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz  
4.401 Schule und Sport  
5.651 Gebäudemanagement

Ergebnis:

1.201 Haushalt und Steuerung – ablehnend;  
andere Bereiche - zustimmend bzw.  
Kenntnisnahme

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

Nein

Begründung:

Die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wird im Rahmen der Maßnahmenkonkretisierung erfolgen

Die Maßnahme ist:

- |                                     |                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | neu                             |
| <input type="checkbox"/>            | freiwillig                      |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Beschluss der Bürgerschaft 1992 |

Finanzielle Auswirkungen:

- |                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| <input type="checkbox"/>            | Nein          |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Ja (Anlage 1) |

### **Begründung:**

#### **Klimaschutz in Lübeck – die nächsten Schritte**

Die Lübecker Bürgerschaft hat mit dem Beitritt Lübecks zum Klimabündnis 1992 den Klimaschutz auf lokaler Ebene zur Pflichtaufgabe gemacht. Darüber hinaus hat das Thema „Klimaschutz“ Einzug in vielfältige, auf kommunaler Ebene umzusetzende gesetzliche Aufgaben gehalten. Hier seien erwähnt das (noch im Entwurfsstadium befindliche) Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein, das Baugesetzbuch mit den zugehörigen Verordnungen, die Energieeinsparungsverordnung, das Erneuerbare-Energien-Gesetz, das Erneuerbare Energien Wärme-Gesetz oder das Bundesimmissionsschutzgesetz. Auch das Thema Anpassung an den Klimawandel zieht in immer mehr Fachgesetze ein, wie z. B. das Baugesetzbuch oder das Gesetz zum vorbeugenden Hochwasserschutz.

Im Jahr 2010 wurde für Lübeck erstmalig ein Klimaschutzkonzept erstellt und von der Bürgerschaft als Handlungsleitfaden für die Stadtverwaltung beschlossen (25.11.2010, TOP 13.16, Drs.-Nr. 835). Aus diesem integrierten Konzept wurde im Anschluss ein konkretes Maßnahmenpaket Klimaschutz (MPK 1) entwickelt und mittels eines Bürgerschaftsbeschlusses für drei Jahre verbindlich gemacht (Beschluss der Bürgerschaft vom 26.01.2012, TOP 13.9, Drs.-Nr. 527 Austauschblatt und 580).

Klimaschutz als Querschnittsthema berührt viele Belange und die Themen des Konzeptes sind entsprechend vielfältig. Das Aufgabenspektrum kann grob in die folgenden Handlungsschwerpunkte unterteilt werden:

- Private Haushalte
- Stadtverwaltung
- Wirtschaft
- Mobilität
- Erneuerbare Energien
- Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit.

Zur langfristigen Umsetzung des Klimaschutzkonzepts wurde in der Verwaltung eine Klimaschutzleitstelle eingerichtet, die seit dem 01. März 2011 mit einer unbefristeten Vollzeitkraft besetzt ist. Weiterhin wurde mit Fördermitteln des Bundes eine Klimamanagerin eingestellt (Förderkennzeichen des PTJ: 03KS2804), die für drei Jahre ebenfalls der Klimaschutzleitstelle angehörte und das MPK 1 umsetzen sollte.

Die letztgenannte Stelle, die aufgrund eines Personenwechsels fast 2 Jahre unbesetzt blieb, ist seit 01. Mai 2014 wieder aktiv und läuft zum 31. Oktober dieses Jahres aus. Weiterhin wird die unbefristete Vollzeitstelle vorübergehend lediglich in Teilzeit wahrgenommen. Diese aktuelle Sachlage wird der wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes nicht gerecht. Der Aufgabenbereich im Klimaschutz wächst kontinuierlich und wirkt in viele Arbeitsbereiche der Stadtverwaltung und der Bürgergesellschaft hinein. Um Gegenzusteuern und die Kontinuität des Klimaschutzes in Lübeck sicherzustellen, plant der Bereich Umwelt- Natur- und Verbraucherschutz (UNV), Förderprogramme des Bundes in Anspruch zu nehmen (siehe Punkt 2).

Am 16. Februar 2016 wurde im Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung unter dem TOP 4.2.1 ausführlich über den aktuellen Sachstand und die laufenden Aktivitäten zum Klimaschutz informiert. Um die umfangreichen Klimaschutzaktivitäten in Lübeck

kontinuierlich und erfolgreich weiterführen zu können, plant der Bereich UNV die folgenden Schritte:

1. Beschluss eines zweiten Maßnahmenpaketes Klimaschutz, welches ebenfalls aus dem Klimaschutzkonzept entwickelt wurde und als Arbeitsgrundlage des Klimaschutzmanagements (siehe Punkt 2) für zwei weitere geförderte Jahre dienen soll (kurzfristig).
2. Beantragung einer Anschlussförderung von zwei Jahren für das Klimaschutzmanagement im Rahmen der Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (kurzfristig).
3. Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes (mittelfristig) mit Blick auf die Entwicklung einer Strategie für einen Masterplan Klimaschutz (langfristig), was als Grundlage für die Akquise weiterer Fördermittel dienen soll.

#### **Zu 1.:**

Das Maßnahmenpaket 2 wurde aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept des Jahres 2010 abgeleitet: Es handelt sich um die noch nicht abgearbeiteten Handlungsaufträge, die im Anhang B – zielgruppenspezifischer Maßnahmenkatalog – des Klimaschutzkonzeptes aufgelistet sind und dem Kompetenzbereich der Klimaschutzleitstelle zugeordnet werden können. (Der zielgruppenspezifische Maßnahmenkatalog enthält darüber hinaus Handlungsaufträge, die z. B. dem Aufgabenbereich des Gebäudemanagements oder der Stadtwerke zugeordnet werden können.) Es soll Grundlage für den Förderantrag (siehe Punkt 2) sein und benötigt daher die Zustimmung der Bürgerschaft. Die Liste ist als Anhang 2 dieser Vorlage angefügt.

#### **Zu 2.:**

Das Ziel der Anschlussförderung ist die Umsetzung von weiteren, im Klimaschutzkonzept beschriebenen Maßnahmen, die nicht Element des MPK 1 waren und deshalb in der Antragsphase konkretisiert werden müssen. Da das Klimaschutzkonzept sich im Wesentlichen auf eine Zeitspanne von 5 Jahren bezieht, sind diese weiteren zwei Jahre des Anschlussvorhabens zur Komplettierung der bisher 3-jährigen Aktivität des Klimaschutzmanagements notwendig. Zusätzlich sollen die erfolgreichen Klimaschutzprojekte weitergeführt und die Netzwerkarbeit fortgesetzt werden. Mit der Anschlussförderung der Tätigkeit der Klimaschutzmanagerin sollen zusätzlich die bereits entstandenen Strukturen in Lübeck und Schleswig-Holstein und deren Aktivitätsfelder gefestigt werden.

Bisher konnte die Stelle des Klimaschutzmanagements zu 95% aus Fördermitteln gedeckt werden. Für die Anschlussförderung gilt ein reduzierter Fördersatz von 56%. Bei kalkulierten Vollkosten von EUR 76.326,68/a ergibt sich ein Eigenanteil von ca. EUR 33.583,74/a (44 %), der durch den städtischen Haushalt sichergestellt werden muss. Der Bereich UNV plant, diesen Anteil weitgehend aus nicht genutzten Stundenkontingenten von MitarbeiterInnen zu finanzieren. Wie bereits erwähnt, sind diese Stundenkontingente derzeit auch im Themenfeld Klimaschutz verfügbar.

#### **Zu 3:**

Bis Sommer 2016 wird eine erneute Bilanz der Treibhausgase die Grundlage für die Bewertung der bisherigen Klimaschutzaktivitäten vorliegen und damit den Umsetzungsstand des Klimaschutzkonzeptes anzeigen. Im Anschluss soll das Klimaschutzkonzept in der zweiten Jahreshälfte für eine Zeitspanne von weiteren 5 Jahren fortgeschrieben werden. Dieses soll eng verzahnt mit den Akteuren, Initiativen und Projekten in der Hansestadt erfolgen. Um dem Querschnittsgedanken des Klimaschutzes Rechnung zu tragen, ist auch eine enge Verzahnung mit den anderen Fachbereichen der Stadtverwaltung vorgesehen.

Letztendlich soll die Richtung der Aktivitäten für den Lübecker Klimaschutz auch über das Jahr 2020 hinaus feststehen.

Dieses dient wiederum als Grundlage für die Beantragung weiterer Fördermittel im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundes und anderer Förderprogramme. Die Bundesregierung kann ihre ehrgeizigen Klimaschutzziele (u. a. Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2050 um 80 – 95%) nur mit Hilfe der Kommunen erreichen, da die Treibhausgase letztendlich in den Städten und Landkreisen entstehen. Deshalb wird die mittelfristige Konzeption weiterer attraktiver Förderprogramme für Kommunen kommen und dann soll Lübeck vorbereitet sein, um:

- einen Beitrag zum lokalen und nationalen Klimaschutz zu leisten
- Fördermittel in die Hansestadt zu holen, die schließlich auch den BürgerInnen zugute kommen
- Auf dem Weg zu einer klimafreundlichen und nachhaltigen Stadt voranzuschreiten.

**Anlagen:**

Anlage 1 – finanzielle Auswirkungen

Anlage 2 – zielgruppenspezifischer Maßnahmenkatalog

Senator Bernd Möller

Bereich:3.390  
Produkt:561001

Anlage 1 zur Vorlage vom  
VO-Nr.:2016/03530

## 2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

## KONSUMTIV

Finanzielle Auswirkungen in €	2016	2017	2018	2019
Erträge	7.123,82	42.742,94	35.619,10	0,00
Aufwendungen	-12.721,11	-76.326,68	-63.605,57	0,00
<b>Saldo Ergebnisplan</b>	<b>-5.597,29</b>	<b>-33.583,74</b>	<b>-27.986,47</b>	<b>0,00</b>
Einzahlungen	7.123,82	42.742,94	35.619,10	0,00
Auszahlungen	-12.721,11	-76.326,68	-63.605,57	0,00
<b>Saldo Finanzplan</b>	<b>-5.597,29</b>	<b>-33.583,74</b>	<b>-27.986,47</b>	<b>0,00</b>

2016	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt			Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen	x	x	Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2016			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:	561001.000.4140000	Umweltschutzmaßnahmen Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke Bund	7.123,82
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	561001.000.50xxxxx	Umweltschutzmaßnahmen Personalaufwand	-12.721,11
		<b>Saldo Ergebnisplan</b>	<b>-5.597,29</b>
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:	561001.000.6140000	Umweltschutzmaßnahmen Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke Bund	7.123,82
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	111098.000.70xxxxx	Entgelte und Bezüge: Personalauszahlung	-12.721,11
		<b>Saldo Finanzplan</b>	<b>-5.597,29</b>

## Zielgruppenspezifischer Maßnahmenkatalog (Anhang B ) aus dem Klimaschutzkonzept Lübeck 2010

## ANLAGE 2

Extrakt: noch nicht abschliessend umgesetzte Maßnahmen im Kompetenzbereich der Klimaschutzleitstelle „Maßnahmenpaket 2“

Legende							
>	kostenintensiv	A	hohe Priorität				
=	kostenneutral/geringinvestiv	B	mittlere Priorität				
<	effizientes Investitions-/Einsparungsverhältnis	C	niedrige Priorität				
Nr	Prior.	Bereich / Maßnahme	Einsparungspotential	Ausführung durch	Kostenbewertung	Umsetzung	Passende Akteure
4	A	Bestandsgebäude: Vermeidung von Lüftungswärmeverlusten, Dämmung oberste Geschossdecke, Austausch Einscheibenverglasung, Austausch Heizkessel bei Überalterung, Austausch von Nachtspeicheröfen	mind. 80.000 t (Maßnahmen 4 – 9)	Eigentümer + Privathaushalte	>		Handwerksbetriebe
5	A	Bestandsgebäude: Vermeidung von Wärmebrücken, Dämmung der Außenhülle, Erneuerung uneffizienter Heizungsanlagen	mind. 80.000 t (Maßnahmen 4 – 9)	Eigentümer + Privathaushalte	>		Handwerksbetriebe
6	A	Bestandsgebäude: Umstellung der Wasserbereitung von Strom auf Gas oder solarunterstützte Anlagen	mind. 80.000 t (Maßnahmen 4 – 9)	Eigentümer + Privathaushalte	>		Handwerksbetriebe
7	A	Reduzierung des Energiebedarfs durch Vermeidung von „Stand-By-Stromverlusten“	mind. 80.000 t (Maßnahmen 4 – 9)	Eigentümer + Privathaushalte	<		Handwerksbetriebe
8	A	Reduzierung des Energiebedarfs durch Änderung des Nutzerverhaltens (z. B. Energiesparlampen)	mind. 80.000 t (Maßnahmen 4 – 9)	Eigentümer + Privathaushalte	<		Handwerksbetriebe
9	A	Reduzierung des Energiebedarfs für Kunstlicht durch optimierte Tageslichtnutzung	mind. 80.000 t (Maßnahmen 4 – 9)	Eigentümer + Privathaushalte	<		Handwerksbetriebe
40	A	Bekanntmachung bzgl. der Förderung für Energieeffizienzmaßnahmen für KMU	Maßnahme ohne direkte CO-2-Einsparung (notwendig als Antriebskraft)	Klimaschutzleitstelle	<		LN, IHK Lübeck, Wirtschaftsförderung
41	A	Vorhandene Internetseiten zusammenführen für die Unterstützung der Industrie bzgl. Energieeffizienz-Maßnahmen	Maßnahme ohne direkte CO-2-Einsparung (notwendig als Antriebskraft)	Klimaschutzleitstelle	<		LN, IHK Lübeck, Wirtschaftsförderung
62	B	Nachfragesteigerung der Erneuerbaren Energien durch eine neue Informationspolitik über die wirtschaftlichen Vorteile (z.B. im Bereich Photovoltaik)	Maßnahme ohne direkte CO-2-Einsparung (notwendig als Antriebskraft)	Klimaschutzleitstelle	=		
64	A	Sensibilisierung der Hausbesitzer durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit mit Informationen über derzeit bereits bestehende Verpflichtungen zu Sanierungsmaßnahmen und Förderung zu weiteren dringend erforderlichen Sanierungsmaßnahmen	Mind. 24.000 t (Maßnahme 63 – 74)	Klimaschutzleitstelle Eigentümer Private Haushalte	=	bisher Energiesparmesse, HausSanieren Profitieren, ZEBAU	SWL Handwerkskammer IB SH KfW
65	A	Sensibilisierung der Hausbesitzer durch gezielte	Mind. 24.000 t (Maßnahme 63 – 74)	Klimaschutzleitstelle			SWL

	Öffentlichkeitsarbeit mit Informationen über derzeit bereits bestehende Förderprogramme des Landes Schleswig-Holstein (z.B. durch die Investitionsbank SH) und des Bundes (z.B. KfW-Förderprogramme).		Eigentümer Private Haushalte	=		Handwerkskammer IB SH KfW
66 A	Öffentlichkeitsarbeit und Bildungskampagnen zur Einsparung von Strom und Wärmeenergie, z.B. „E-Fit-Programm“ der Stadtwerke Lübeck. Laut Aussage der SWL lassen sich alleine durch nutzerspezifisches Handeln langfristig ca. 10% der CO2-Emissionen vermeiden.	Mind. 24.000 t (Maßnahme 63 – 74)	Klimaschutzleitstelle Stadtwerke Lübeck	<		
74 A	Sensibilisierung der Einwohner durch Flyer zu verschiedenen Themen (z.B.: „Stromanbieter wechseln kinderleicht“, „Sanierungsleitfaden“ - Investitionskosten in € für 1% Energieersparnis bei Modernisierungsmaßnahmen)	Mind. 24.000 t (Maßnahme 63 – 74)	Klimaschutzleitstelle (KSL)			Stadtwerke Lübeck Handwerkskammer



► **Nr. VO/2016/03659**  
öffentlich

Lübeck, 19.04.2016

## Vorlage

### Verantwortliche Bereiche:

3.390 - Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz

Bearbeitung: Barbara Schäfers (E-Mail: barbara.schaefers@luebeck.de Telefon: 122-3983)

## Anschlussförderung für das Klimaschutzmanagement - Ergänzungsblatt

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.04.2016	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Vorberatung
26.04.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.04.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### Beschlussvorschlag:

Siehe Vorlage VO/2016/03530

### Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Siehe Vorlage VO/2016/03530

Ergebnis:

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

Ja  
 Nein

Begründung:

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 Beschluss der Bürgerschaft 1992

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
 Ja (Siehe Vorlage VO/2016/03530)

### Begründung:

Der Bereich UNV beabsichtigt, die nicht durch Fördermittel abgedeckten Kosten i.H.v.

**67.167,48 Euro** für eine 2jährige Verlängerung des Arbeitsvertrags der Klimamanagerin wie folgt einzusparen:

- Stelle 4728 - EG 12, Klimaleitstelle -: Stundenreduzierung bereits beantragt vom 01.05.2016-30.04.2017 von WAZ 39 Std. auf 30 Stunden - **19.400 Euro**.
- Stelle 7345 - A 8, Lebensmittelkontrolleur -: Nichtbesetzung vom 01.01.2016 bis mindestens 30.09.2016 (Wiederbesetzungssperre endete 31.12.2015) aufgrund von fehlgeschlagenen Besetzungsverfahren wegen Fachkräftemangels und Absage eines ausgewählten Bewerbers – **39.700 Euro**.

- Stelle 6316 – ½ EG 9 –: Nichtbesetzung vom 01.01.2016 bis 30.06.2016 (Wiederbesetzungssperre endete 31.12.2015). Das Stellenbesetzungsverfahren läuft, wird aber nicht vor 30.06.2016 abgeschlossen werden. Ersparnis – **15.040 Euro**.

Daraus ergeben sich Einsparungen von **74.140 Euro**.

**Anlagen:**

Senator Bernd Möller



► Nr. VO/2016/03664  
öffentlich

Lübeck, 19.04.2016

## Vorlage

Verantwortliche Bereiche:  
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck

Bearbeitung: Tino Martsch (E-Mail: tino.martsch@strhl.de Telefon: 70760-500)

## 2. Änderung der Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom 1. Dezember 2014, zuletzt geändert zum 01.07.2015.

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.04.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
12.05.2016	Werkausschuss EBL	Öffentlich	zur Vorberatung
24.05.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.05.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Die 2. Satzung zur Änderung der Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung wird in der Fassung der Anlage 2, in Verbindung mit dem Straßenverzeichnis (Anlage 2a) beschlossen.

### **Verfahren:**

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

keine rechtliche Bedenken

1.300 – Recht

keine Bedenken

1.201 – Haushalt und Steuerung

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

Ja  
 Nein

Ja  
Nein

Begründung:

Weil deren Belange nicht betroffen sind.

Die Maßnahme ist:

neu  
 freiwillig  
 vorgeschrieben durch:

neu  
freiwillig  
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Nein  
 Ja (Anlage 1)

Nein  
Ja (Anlage 1)

### **Begründung:**

s. Anlage 1.

**Anlagen:**

Anlage 1 – Begründung

Anlage 2 - 2. Änderung der Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung

Anlage 2a - Straßenverzeichnis

Anlage 3 - Synopse Änderung Straßenverzeichnis

Senator Bernd Möller

## Anlage 1

### Begründung

Zum 1. Januar 2015 wurden die Leistungen der Straßenreinigung und des Winterdienstes in der Hansestadt Lübeck aufgeteilt nach Leistungen für die allgemeine Straßenreinigung und Leistungen für den Winterdienst. Dazu wurde das bisherige Verzeichnis der Reinigungsklassen, das sogenannte Straßenverzeichnis, grundlegend überarbeitet und erweitert. Allen Straßen in Lübeck, für die Dienstleistungen erbracht werden, wurden die neuen Straßenreinigungs- bzw. Winterdienstklassen zugeordnet.

Dieses Straßenverzeichnis bedarf grundsätzlich einer regelmäßigen Anpassung, zuletzt zum 01.07.2015. In der vorliegenden Aktualisierung des Straßenverzeichnisses (**Anlage 2a**) wurden die folgenden Veränderungen vorgenommen.

- Auf Veränderungen bei der Linienführung des Stadtverkehrs wird reagiert.
- In einigen Fällen wird auf berechtigte Hinweise der Anlieger reagiert und die Zuordnung geändert. Dies geschieht nur in den Fällen, in denen es aus abgabenrechtlichen Gründen möglich war.
- Redaktionelle Fehler und Schreibfehler werden korrigiert.

Die einzelnen Veränderungen sind auch aus der Synopse (**Anlage 3**) zu erkennen.

Aus den Änderungen im Straßenverzeichnis ergeben sich keine nennenswerten Auswirkungen auf den städtischen Haushalt oder die Gebührenkalkulation.

Das Straßenverzeichnis ist Anlage zur Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung, die in diesem Punkt geändert wird (**Anlage 2**). Weitere Änderungen an der Satzung werden nicht vorgenommen.

Das aktualisierte Verzeichnis der Reinigungs- und Winterdienstklassen soll nach Beschluss der Bürgerschaft zum 1. Juli 2016 in Kraft treten.

## **2. Satzung zur Änderung der Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung der Hansestadt Lübeck vom .....**

Aufgrund der §§ 4 und 17 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein, des § 45 des Straßen- und Wegegesetzes (StrWG) des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 25.11.2003 (GVBl. Schl.-H. S. 631, ber. 2004 S. 140), zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.09.2015 (GVOBl. Schl.-H. S. 322) sowie der §§ 1, 4 und 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 10.01.2005 (GVOBl. Schl.-H., S. 27), zuletzt geändert durch Landesverordnung vom 16.03.2015 (GVOBl. Schl.-H., S. 96) wird die Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung vom 01.12.2014, zuletzt geändert durch Satzung vom 26.06.2015, nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft vom .....wie folgt geändert:

1. Das Straßenverzeichnis, das Teil der Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung ist, wird entsprechend der Anlage zu dieser Änderungssatzung neu gefasst.
2. Inkrafttreten  
Diese 2. Satzung zur Änderung der Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung tritt am 01.07.2016 in Kraft.

Lübeck, den  
Der Bürgermeister

## Anlage zur 2. Satzung zur Änderung der Straßenreinigungs- und Straßenreinigungsgebührensatzung

### - Straßenverzeichnis -

(Verzeichnis der Reinigungs- und Winterdienstklassen)

#### Reinigungsklasse S 0

(12 x wöchentliche Reinigung aller Straßenteile)

#### Reinigungsklasse S 1

(5 x wöchentliche Reinigung aller Straßenteile)

#### Reinigungsklasse S 2

(2 x wöchentliche Reinigung aller Straßenteile)

#### Reinigungsklasse S 3

(1 x wöchentliche Reinigung der Fahrbahnen und Radwege, bei Verbindungswegen Reinigung aller Wegeteile)

#### Reinigungsklasse S 4

(14-tägliche Reinigung der Fahrbahnen und Radwege, bei Verbindungswegen Reinigung aller Wegeteile)

#### Reinigungsklasse S 5

(12 x wöchentliche Reinigung aller Straßenteile)

#### Reinigungsklasse S 6

(1 x wöchentliche Reinigung aller Straßenteile)

#### Winterdienstklasse W 0

(Fußgängerzonen und ähnliche Verkehrsflächen, bei denen man den Anliegern die Durchführung des Winterdienstes nicht zumuten kann, sowie sämtliche Verkehrsflächen der Reinigungsklasse S 0)

#### Winterdienstklasse W 1

(Gefährliche und verkehrswichtige Fahrbahnen, insbesondere die verkehrsreichen Durchgangsstraßen der Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen sowie die Hauptverkehrsstraßen und die dazu gehörenden Fußgängerüberwege und Radwege)

#### Reinigungs- oder Winterdienstklasse "ohne"

(In diesen Straßen werden entweder keine Reinigungs- oder keine Winterdienstleistungen erbracht)

Straße	Reinigungs- klasse (S)	Winterdienst- klasse (W)
Achterdeck	3	1
Achterum	4	ohne
Adalbert-Stifter-Straße	4	ohne
Adlerstraße	6	ohne
Adolf-Ehrtmann-Straße	4	ohne
Adolfplatz	6	ohne
Adolfstraße	6	ohne
Aegidienstraße	1	ohne
Albert-Schweitzer-Straße	4	ohne
Aldermannweg	ohne	1

Alexander-Fleming-Straße	ohne	1
Alfred-Hagelstein-Straße	ohne	1
Alfstraße	1	ohne
Alsheide	2	ohne
Alt Herrenwyk	4	1
Alte Werft	3	ohne
Altengammer Straße	4	ohne
Alter Kühlturm	ohne	1
Am Bahnhof	1	1
Am Behnckenhof	4	ohne
Am Bertramshof	3	ohne
Am Brink	6	ohne
Am Burgfeld	2	ohne
Am Dreilingsberg	ohne	1
Am Dreworp	4	1
Am Fahrenberg	3	1
Am Fischereihafen	4	1
Am Flugplatz (ausser Hausnummer 18)	4	1
Am Gertrudenkirchhof	6	ohne
Am Heck	3	ohne
Am Kaufhof	6	ohne
Am Klosterhof (von Mönkhofer Weg bis Elswigstraße)	6	ohne
Am Kurgarten	2	ohne
Am Lauerhofberg	4	ohne
Am Leuchtenfeld	2	1
Am Lotsenberg (von Außenallee bis Kurgartenstraße)	2	1
Am Lotsenberg (von Kurgartenstraße bis einschl. Hs.-Nr.17)	3	1
Am Moislinger Baum	6	1
Am Müllerberg	4	ohne
Am Neuhof	3	ohne
Am Priwallhafen (von Mecklenburger Landstraße bis Passathafen)	3	ohne
Am Schellbruch (von An der Hülshorst bis Medebekstraße, ausgen. Sackgasse)	4	1
Am Schellbruch (von Travemünder Allee bis Medebekstraße)	4	ohne
Am Schlutuper Markt	6	1
Am Spargelhof	3	ohne
Am Teichrand	4	ohne
Am Teufelsmoor (von Huntenhorster Weg bis Utechter Weg)	ohne	1
Am Waldsaum	3	1
An den Schießständen	3	1
An der Falkenwiese	6	ohne
An der Hansehalle	6	1
An der Hülshorst	4	1
An der Logleine	3	ohne
An der Mauer (von Fleischhauerstraße bis Krähenstraße)	1	ohne
An der Mauer (von Mühlenstraße bis Krähenstraße)	2	ohne
An der Obertrave (von Dankwartsgrube bis Kleiner Bauhof)	2	ohne
An der Obertrave (von Holstenstraße bis Dankwartsgrube)	1	1
An der Stadtfreiheit	4	ohne
An der Untertrave	1	1
Andersenring	3	1
Anschützstraße	4	ohne
Antonistraße	3	ohne
Arndtstraße	4	ohne
Arnimstraße	6	1
Artlenburger Straße	3	1
Artlenburger Straße - Vierlandenstraße (Verbindungsweg)	4	ohne
Attendornstraße	4	ohne
Auf dem Baggersand	2	1

Auf dem Baggersand – Fischereihafen (Verbindungsstraße ohne Namen)	6	1
Auf dem Schild	4	ohne
Auf der Reihe (von Binnenland bis Moristeig)	4	ohne
Auf der Wallhalbinsel von Willy-Brandt-Allee bis Wendehammer	6	1
August-Bebel-Straße	3	1
Augustenstraße	4	ohne
Außenallee	1	1
Backbord	3	1
Bäckerstraße	3	ohne
Bahnweg	4	ohne
Balauerfohr	1	ohne
Baltische Allee	6	1
Barkhof (von Karavellenstraße bis einschl. öffentl. Parkplatz)	4	ohne
Beckergrube	5	1
Beethovenstraße	3	1
Behaimring	4	ohne
Behringstraße	4	ohne
Bei der Gasanstalt	3	1
Bei der Lohmühle	6	1
Bei der Wasserkunst	3	ohne
Bei St. Johannis	1	ohne
Beidendorfer Hauptstraße	ohne	1
Beim Retteich	1	1
Beim Rosenwasser	4	ohne
Beim Sumpfkrog	4	ohne
Beim Tannenhof	4	ohne
Benzstraße	4	ohne
Bergedorfer Straße	4	ohne
Bergenstraße	4	ohne
Bergenstraße - Am NeuhoF (Verbindungsweg)	4	ohne
Bergstraße	4	1
Berliner Allee (bis Eckgrundstück Kronsfordter Allee 85a)	2	1
Berliner Platz	2	1
Berliner Straße	2	1
Bernsteindreherweg	3	ohne
Bernt-Notke-Straße	4	ohne
Bertlingstraße	1	1
Bessemerstraße	4	ohne
Bierspünderstraße	2	ohne
Billrothstraße	4	1
Binnenland (von Elsterweide bis Auf der Reihe)	4	ohne
Birkenstraße	4	ohne
Bismarckstraße	4	ohne
Blanckstraße	4	ohne
Blankenseer Straße (von Ratzeburger Landstraße bis Im Trentsaal )	6	1
Bleichenweg	4	ohne
Blocksquerstraße	2	ohne
Blücherstraße	4	ohne
Boelckestraße	4	ohne
Bonnusstraße	4	ohne
Bordesholmer Straße	3	ohne
Bornhövedstraße	3	ohne
Bornkamp (ohne Sackgassenteilstück)	ohne	1
Borsigstraße	3	ohne
Bosauer Straße	3	ohne
Böttcherstraße	2	ohne
Brahmsstraße	4	ohne
Brandenbaumer Landstraße (ohne Nebenfahrbahn)	3	1

Brandenbaumer Landstraße- Am Ährenfeld (Verbindungsweg)	3	ohne
Braunstraße	1	ohne
Brehmerstraße	4	ohne
Breite Straße (von Koberg bis Beckergrube)	5	1
Breite Straße (von Kohlmarkt bis Beckergrube)	0	0
Breslaustraße	4	ohne
Briggstraße	4	ohne
Brockesstraße	4	ohne
Brodtener Kirchsteig	3	ohne
Brolingstraße	6	ohne
Brömsenstraße	4	ohne
Brückenweg	6	1
Brucknerstraße	4	ohne
Brüder-Grimm-Ring	3	1
Brüderstraße	4	ohne
Brüggestraße	4	ohne
Bughagenstraße	4	ohne
Bülowstraße	6	ohne
Buntekuhweg	6	1
Bürgerweide	4	ohne
Burgtreppe	2	1
Burgtorbrücke	1	1
Busekiststraße	4	ohne
Carl-Gauß-Straße	ohne	1
Charlottenstraße	4	ohne
Chasotstraße	4	ohne
Clemensstraße	2	ohne
Curtiusstraße	6	ohne
Daimlerstraße	4	ohne
Damaschkestraße	4	ohne
Dänemarkstraße	4	ohne
Dänischburger Landstraße (ausgenommen Stichstraße)	3	1
Dankwartsgrube	1	1
Danziger Straße	6	ohne
Depenau	2	ohne
Dieselstraße	4	ohne
Dockstraße (von Hochofenstraße bis Werkstraße)	4	1
Domkirchhof	1	1
Dorfstraße (von Kahlhorststraße bis Bahnübergang)	4	1
Dornbreite, außer abzweigende Stichstraßen gleichen Namens	4	1
Dornestraße	4	ohne
Dornröschenweg	4	ohne
Dorothea-Erxleben-Straße	ohne	1
Dorotheenstraße	4	ohne
Dr.- Julius- Leber- Straße (von Königstraße bis Kanalstraße)	1	ohne
Dr.- Julius- Leber- Straße (von Breite Straße bis Königstraße)	0	0
Drechslerstraße	3	1
Drögeneck	ohne	1
Drögstraße	4	ohne
Dummersdorfer Scheide	4	1
Dummersdorfer Straße (von Buurdiekstraße bis Hudestraße)	4	1
Dummersdorfer Straße (von Kirchplatz bis Buurdiekstraße)	3	1
Düppelstraße	4	ohne
Düstere Querstraße	2	ohne
Düvekenstraße	2	ohne
Edelsteinstraße	4	1
Edisonstraße	4	ohne
Edvard-Munch-Straße	4	ohne

Effengrube	2	ohne
Eichenweg	4	1
Einhäuschen Querstraße	1	ohne
Einsiedelstraße (ausgenommen Nebenfahrbahn und Sackgassenteilstück)	6	1
Einsiedelstraße (Sackgassenteilstück)	4	1
Elbingstraße	3	1
Eldeweg	4	ohne
Elisabeth-Haseloff-Straße	4	ohne
Elise-Bartels-Straße	4	ohne
Elisenstraße	4	ohne
Ellerbrook	2	ohne
Elly-Linden-Straße	4	ohne
Elmar-Limberg-Platz	4	ohne
Elsässer Straße	6	ohne
Elsterweide (von Dornbreite bis Moristeig)	4	ohne
Elswigstraße	4	ohne
Elswigstraße - Krummeck (Verbindungsweg zw. Krummeck Nr. 22 u. Nr. 24)	4	ohne
Emilienstraße	4	ohne
Engelsgrube	1	1
Engelswisch	2	ohne
Eric-Warburg-Brücke	6	1
Ernestinenstraße	4	ohne
Eschenburgstraße	6	ohne
Eulenspiegelweg	4	ohne
Europaweg (ausgen. Geh- und Radwegteilstücke)	4	ohne
Eutiner Straße	3	ohne
Ewerstraße	4	ohne
Fabrikstraße	3	1
Fackenburger Allee	2	1
Fackenburger Allee - Ziegelstraße (Verbindungsweg)	3	1
Fährstraße	6	1
Falkenhusener Weg (von Ratzeburger Allee bis Müggenbusch)	4	1
Falkenplatz	6	ohne
Falkenstraße	2	1
Fallreep	3	ohne
Fasanenweg	4	ohne
Fegefeuer	1	ohne
Fehlingstraße	3	ohne
Feldstraße	4	ohne
Finkenberg (ausgen. Verbindungsweg)	4	ohne
Finkenstraße	3	ohne
Fischergrube	1	1
Fischstraße	1	ohne
Flandernstraße	4	ohne
Fleischhauerstraße (von Breite Straße bis Königstraße)	0	0
Fleischhauerstraße (von Königstraße bis Kanalstraße)	1	ohne
Fliegerweg	3	ohne
Folke-Bernadotte-Straße	4	ohne
Forstmeisterweg (von Glashüttenweg bis Torneiweg)	4	1
Frankfurter Straße	3	1
Fregattenstraße	6	1
Fridtjof-Nansen-Straße	4	ohne
Friedenstraße (von Lohmühlenteller bis Waisenhofstraße)	3	1
Friedenstraße (von Waisenhofstraße bis Schwartauer Allee)	3	ohne
Friedhofsallee	3	1
Friedhofsallee - Plöner Straße (Verbindungsweg)	4	ohne
Friedrich-Ewers-Straße (bis Hs-Nr. 20, außer Teilstück zur Moritz-Neumark-Straße)	ohne	1
Friedrichstraße	3	1

Friedrich-Wilhelm-Platz	4	ohne
Fritz-Reuter-Straße	4	ohne
Füchtingstraße	4	ohne
Fünfhausen	1	1
Galeonenweg	4	ohne
Gartenstraße	4	ohne
Gebhardweg	6	ohne
Geesthachter Straße	4	ohne
Geniner Dorfstraße	3	1
Geniner Straße	6	1
Geniner Ufer	4	ohne
Georg-Kerschensteiner-Straße	3	ohne
Georgstraße	4	ohne
Gerade Querstraße (von Fischstraße bis Mengstraße)	1	ohne
Gerberstraße	3	ohne
Gerstenfeld	4	ohne
Gertrudenstraße	4	ohne
Geverdesstraße	4	ohne
Glandorpstraße	4	ohne
Glashüttenweg (von Forstmeisterweg bis Niels-Bohr-Ring)	3	1
Glashüttenweg (von Travemünder Allee bis Forstmeisterweg)	4	ohne
Glockengießerstraße	1	ohne
Gloxinstraße	4	ohne
Gluckstraße	4	ohne
Gneisenaustraße	6	ohne
Gneversdorfer Weg (von Torstraße bis einschl. Hs.-Nr. 46/47)	3	1
Godewind	3	1
Goebenstraße	6	ohne
Goethestraße	4	ohne
Gothlandstraße	4	ohne
Gothmunder Weg (bis einschließlich Hs.-Nr. 27 und Normannenweg Hs.-Nr.1)	4	1
Grapengießerstraße	3	1
Gravensteinstraße	4	ohne
Greveradenstraße	4	ohne
Grootkoppel	3	1
Große Altefähre	1	ohne
Große Burgstraße	1	1
Große Gröpelgrube	2	ohne
Große Kiesau	2	ohne
Große Klosterkoppel	4	ohne
Große Petersgrube	2	ohne
Großer Bauhof außer Teilbereich zwischen Hartengrube und Effengrube	2	1
Großer Bauhof Teilbereich zwischen Hartengrube und Effengrube	2	ohne
Großer Vogelsang	4	ohne
Grünewaldstraße	4	ohne
Guerickestraße	4	ohne
Gürtlerweg	3	ohne
Gustav-Adolf-Straße	4	ohne
Gustav-Radbruch-Platz	1	1
Gutenbergstraße	4	ohne
Güterschlag	3	ohne
Hafenstraße (ausgenommen Sackgassenteilstück)	6	1
Hafenstraße (Sackgassenteilstück)	3	1
Haferkoppel	4	ohne
Hagenstraße	4	ohne
Haler Ort	4	ohne
Hamburger Straße (von Moislinger Allee bis Ziegelstraße)	3	1
Händelweg	4	ohne

Hans-Böckler-Straße	3	1
Hanseplatz	6	ohne
Hansering	6	ohne
Hansestraße	6	1
Hans-Sachs-Straße	4	ohne
Hartengrube	2	ohne
Hasenweg	4	ohne
Hasselbreite	4	ohne
Haydnstraße	4	ohne
Hebbelstraße	4	ohne
Hegelweg	4	ohne
Heidstraße	4	ohne
Heiligen-Geist-Kamp (ohne Nebenfahrbahn zwischen Lutherstraße und Zwinglistraße)	6	1
Heiligen-Geist-Kamp Nebenfahrbahn zwischen Lutherstraße und Zwinglistraße	6	ohne
Heinrichstraße	6	ohne
Heinzelmännchengasse	4	ohne
Heiweg (von Kirschenallee bis Diamantweg)	ohne	1
Helenenstraße	4	ohne
Helgolandstraße	6	ohne
Helldal	3	1
Helling	3	ohne
Helmholtzstraße (außer zwischen Friedrichstraße und Trendelenburgstraße)	6	1
Henschelstraße	3	ohne
Herderplatz	6	ohne
Herderstraße	6	ohne
Hermann-Lange-Straße	3	ohne
Hermann-Löns-Weg (ausgen. Sackgassenteilstück)	4	ohne
Herrendamm	4	1
Herrenholz	6	1
Hindenburgplatz	4	ohne
Hinter den Kirschkaten	3	1
Hinter der Burg	1	ohne
Hintern Höfen	4	ohne
Hirschpaß	4	ohne
Hirtengang	4	ohne
Hirtenstraße (ausgn. Sackgassenteilstück)	4	ohne
Hochofenstraße	3	1
Hochstraße (von Josephinenstraße bis Elisenstraße)	4	ohne
Hochstraße (von Josephinenstraße bis Schwartauer Landstraße)	3	1
Hoeschstraße	3	ohne
Hofland	6	1
Hohelandstraße	6	ohne
Hohenstaufenstraße	6	ohne
Holstenhafen (Gehweg) (von Holstentorplatz bis Willy-Brandt-Allee)	1	ohne
Holstenstraße (einschliesslich Treppe zum Petrikirchhof)	5	1
Holstentorplatz	1	1
Hövelnstraße	3	ohne
Howingsbrook	ohne	1
Hudekamp	4	1
Hugo-Distler-Straße	4	ohne
Humboldtstraße	4	ohne
Hundestraße	1	ohne
Huntenhorster Weg	4	1
Hutmacherring	3	1
Hüxstraße (von Breite Straße bis Königstraße)	0	0
Hüxstraße (von Königstraße bis Hüxterdamm)	1	ohne
Hüxterdamm	1	1
Hüxtertorallee	2	1

Ida-Boy-Ed-Garten	1	ohne
Ilsebillweg	4	ohne
Im Beiboot	3	ohne
Im Brandenbaumer Feld	4	ohne
Im Eichholz	4	ohne
Im Gleisdreieck	3	1
Immengarten	4	ohne
Jahnstraße	4	ohne
Jahrmarktstraße	3	ohne
Jakobstraße (einschl. Verbindungsweg)	4	ohne
Jerusalemsberg	4	ohne
Jonny-Felgenhauer-Straße	6	1
Josephinenstraße (von Hochstraße bis Einsiedelstraße)	3	1
Josephinenstraße (von Schwartauer Allee bis Hochstraße)	4	ohne
Josephstraße	4	ohne
Julius-Brecht-Straße	4	ohne
Jürgen-Wullenwever-Straße	6	ohne
Kadetrinne bis einschließlich Kreisverkehr	ohne	1
Kahlhorststraße	3	1
Kaiserallee	2	1
Kaiserstraße	2	ohne
Kalandstraße	4	ohne
Kalkbrennerstraße	3	1
Kanalstraße (von Fleischhauerstraße bis An der Untertrave)	2	1
Kanalstraße (von Hünterdamm bis Fleischhauerstraße)	1	1
Kaninchenbergweg	4	ohne
Kaninchenborn	3	1
Kantstraße	3	1
Kapitelsdörfer Kirchweg (von Geniner Dorfstraße bis Bahnübergang)	4	ohne
Kapitelstraße	1	1
Karavellenstraße	4	ohne
Karkfeld	ohne	1
Karlstraße	3	1
Karpfenstraße	4	ohne
Kastanienallee	6	ohne
Kastorpstraße	4	ohne
Katharinenstieg	6	ohne
Katharinenstraße (von Marienstraße bis Karlstraße)	6	1
Katharinenstraße (von Schwartauer Allee bis Marienstraße)	6	ohne
Kerckringstraße	4	ohne
Kieler Straße	6	1
Kirchenstraße	2	1
Kirchplatz	3	1
Kirchwerderstraße	3	ohne
Kirchwerderstraße - Waisenallee (Verbindungsweg)	4	ohne
Kirschenallee	3	1
Kiwittredder	4	ohne
Klappenstraße	4	ohne
Klaus-Groth-Straße	4	ohne
Kleine Altefähre	2	ohne
Kleine Burgstraße	1	ohne
Kleine Gröpelgrube	2	ohne
Kleine Kiesau	2	ohne
Kleine Petersgrube	2	ohne
Kleiner Bauhof	2	ohne
Kleiner Vogelsang	4	ohne
Kleiststraße	4	ohne
Klingenberg	0	0

Klipperstraße	4	ohne
Klipperstraße - Güterschlag (Verbindungsweg)	4	ohne
Klosterstraße	4	ohne
Knud-Rasmussen-Straße	4	ohne
Koberg	5	1
Koggenweg	4	ohne
Kohlmarkt	0	0
Kolberger Platz	3	1
Kolberger Straße	3	1
Kolk	5	ohne
Königsberger Straße	3	ohne
Königstraße (von Wahnstraße bis Koberg)	5	1
Königstraße (von Wahnstraße bis Mühlenstraße)	1	1
Konrad-Adenauer-Straße (von Straße Lindenplatz bis Fackenburger Allee)	1	1
Konrad-Adenauer-Straße (von Fackenburger Allee bis Werner-Kock-Straße)	2	ohne
Konstinstraße	4	ohne
Koppelstraße	4	ohne
Körnerstraße (von St. Jürgen-Ring bis Kahlhorststraße)	4	1
Körnerstraße (von St. Jürgen-Ring bis Uhlandstraße)	4	ohne
Korvettenstraße	3	1
Kottwitzstraße	6	ohne
Krähenstraße	1	1
Krämerwende	3	ohne
Krausestraße	4	ohne
Krepelsdorfer Allee	2	1
Kreuzweg (von Hansestraße bis Am Bahnhof)	1	1
Kreuzweg (von Lindenstraße bis Hansestraße)	3	ohne
Krog	ohne	1
Kronsfordter Allee (von Eisenbahnüberführung bis Kronsfordter Landstraße)	6	1
Kronsfordter Allee (von Mühltorplatz bis Eisenbahnbrücke)	2	1
Kronsfordter Landstraße (von Kronsfordter Allee bis Malmöstraße)	6	1
Krügerstraße	6	ohne
Krummeck	3	ohne
Krümmling	4	ohne
Kruppstraße	3	ohne
Kücknitzer Hauptstraße	3	1
Kupferschmiedestraße	1	ohne
Kupferstraße (bis Hs.-Nr. 44)	ohne	1
Kurgartenstraße	1	1
Kürschnerwende	3	ohne
Kurzer Weg	4	ohne
Kutterweg	4	ohne
Lachswehrallee - Zur Sägemühle (Verbindungsstraße)	4	ohne
Lachswehrallee (Stichstraße)	3	ohne
Lachswehrallee (ausgenommen Hs.-Nr. 30-38; Stichstraße)	2	1
Lange Reihe	4	ohne
Langeneßallee	6	ohne
Langer Lohberg	2	ohne
Lastadie	2	1
Lauerhofstraße	4	ohne
Lederstraße	5	ohne
Leegerwall (von Backbord bis Sibethstraße)	3	1
Leibnizweg	4	ohne
Leimsiede	6	ohne
Leinweberstraße	3	ohne
Lembkestraße (von Strandweg bis Sibethstraße)	3	1
Lembkestraße (von Alfred-Hagelstein-Straße bis Sibethstraße)	3	ohne
Lenardweg	4	ohne

Lessingstraße	4	ohne
Leuschnerstraße	4	ohne
Lichte Querstraße	2	ohne
Lilienstraße	4	ohne
Lindenplatz	1	1
Lindenstraße	3	ohne
Lise-Meitner-Weg (zwischen Paul-Ehrlich-Straße und Maria -Mitchell-Straße)	ohne	1
Lofotenweg	4	ohne
Loggerstraße	4	ohne
Lohgerberstraße	3	1
Loignystraße	4	ohne
Loreleiweg	4	ohne
Lortzingstraße (einschl. Stichstraße zur Kleingartenanlage)	4	ohne
Lothringer Straße	6	ohne
Lübschenfeld (von Steinrader Damm bis Wendeplatz vor BAB)	3	1
Ludwigstraße	4	ohne
Luisenstraße	6	1
Luise-Otto-Peters-Straße	6	ohne
Lupinenweg	4	ohne
Lutherstraße	4	ohne
Lützowstraße	4	ohne
Malenter Straße	3	ohne
Malmöstraße	6	1
Margarethenstraße	4	ohne
Maria-Goeppert-Straße	ohne	1
Maria-Mitchell-Straße	ohne	1
Marienbrücke	6	1
Marienkirchhof	0	0
Marienstraße	6	1
Märkische Straße	4	1
Markt	0	0
Marktwiese	0	0
Marlesgrube	1	1
Marliring	6	1
Marlstraße	6	1
Marquardplatz	4	ohne
Marquardstraße	4	ohne
Matthäistraße	6	ohne
Max-Wartemann-Straße	4	ohne
Maybachstraße	3	ohne
Mecklenburger Landstraße	3	1
Mecklenburger Straße (von Landesgrenze bis einschl. Hs.-Nr. 221) außer Nebenfahrbahn zwischen Hintern Höfen und Schlutuper Kirchstraße	3	1
Mecklenburger Straße Nebenfahrbahn zwischen Hintern Höfen und Schlutuper Kirchstraße	3	ohne
Medebekstraße	4	1
Meesenring	2	ohne
Meierstraße	3	1
Melanchtonstraße	4	ohne
Memelstraße	4	1
Mengstraße (von An der Untertrave bis Fünfhausen)	1	ohne
Mengstraße (von Breite Straße bis Fünfhausen)	5	1
Mierendorffstraße	4	ohne
Mittelstraße	4	ohne
Mittschiffs	3	1
Moislinger Allee	2	1
Moislinger Berg	6	1
Moislinger Mühlenweg	3	1

Möllering	ohne	1
Moltkeplatz (Außer gerade Hausnummern 6 - 18)	6	ohne
Moltkestraße	2	1
Mönkhofer Weg (von Ratzeburger Allee bis einschl. Buswendeschleife)	3	1
Moorredder	3	1
Morier Straße (von Steinrader Hauptstraße bis Stadtgrenze)	4	1
Moristeig (von Elsterweide bis Auf der Reihe)	4	ohne
Morkerkestraße	4	ohne
Mozartstraße	4	ohne
Mühlenberg	3	ohne
Mühlenbrücke	1	1
Mühlendamm	2	1
Mühlenstraße	1	1
Mühlentorplatz	2	1
Müritzweg	4	ohne
Musterbahn	1	1
Nebenhofstraße	3	ohne
Nettelbeckstraße	4	ohne
Neue Hafestraße	6	1
Neue Querstraße	2	ohne
Neuengammer Straße	4	ohne
Neustraße	4	ohne
Nibelungenstraße	4	ohne
Niederbüssauer Weg (von Geniner Dorfstraße bis einschließlich Hs.-Nr. 3/12)	4	ohne
Niels-Bohr-Ring	3	1
Niendorfer Hauptstraße	4	1
Niendorfer Straße	3	1
Nordlandring	4	1
Nordmeerstraße	4	1
Oberbüssauer Weg (von Niendorfer Straße bis Ende Ausbau)	3	1
Oderstraße	3	1
Ohmstraße	4	ohne
Oldenburger Straße	3	ohne
Oldendorpstraße	4	ohne
Osterweide	3	ohne
Ostpreußenring (von Solmitzstraße bis Westpreußenring)	3	1
Ostpreußenring (gerade Hausnummern 20 - 234 und ungerade Hausnummern 35a - 255)	3	ohne
Ostseestraße ausgen. Geh- u. Radwegteilstück und komplettes Sackgassenteilstück Richtung Hausnummer 11	4	1
Otto-Passarge-Straße	4	ohne
Overbeckstraße	4	ohne
Padelügger Weg	6	1
Pagönnienstraße	2	ohne
Palinger Weg	4	1
Parade	1	1
Parchamstraße	4	ohne
Parkstraße	6	ohne
Paul-Behnke-Straße	4	ohne
Paul-Ehrlich-Straße	ohne	1
Paulstraße	4	ohne
Peenestieg	4	ohne
Pegelaustraße	4	ohne
Pellwormstraße	4	ohne
Pelzerstraße	4	ohne
Pennmoor	4	ohne
Percevalstraße	4	ohne
Pergamentmachergang	1	ohne
Petrikirchhof	5	ohne

Pfaffenstraße	0	0
Pferdemarkt	1	1
Pfitzerstraße	4	ohne
Philosophenweg	4	ohne
Pinassenweg	4	ohne
Pleskowstraße	4	ohne
Plöner Straße - Bosauer Straße - Eutiner Straße (Verbindungsweg)	4	ohne
Plönnisstraße	4	ohne
Pommernring (ausgen. Stichstraßen)	4	ohne
Pommersche Straße	4	ohne
Popitzstraße	4	ohne
Posener Straße	3	1
Possehlstraße	2	1
Possehlstraße - Wallstraße (Verbindungsstraße)	2	1
Pötenitzer Weg bis Wiekstraße	3	1
Prassekstraße	4	ohne
Prießstraße	4	ohne
Rademacherstraße	3	ohne
Rapsacker	3	1
Rapsacker - Kreienkoppel (Verbindungsweg)	4	ohne
Ratekauer Weg	3	1
Rathenaustraße	6	ohne
Ratzeburger Allee	2	1
Ratzeburger Landstraße (von Ratzeburger Allee bis Grönauer Baum)	6	1
Rebhuhnweg	4	ohne
Redderkoppel	4	ohne
Reepschlägerstraße	3	1
Rehderbrücke	2	1
Rehsprung	4	1
Reiferstraße	4	ohne
Reiherstieg	4	ohne
Reling	3	ohne
Reußkamp (ausgen. Sackgassenteilstück)	4	ohne
Revalstraße	3	1
Richard-Strauß-Ring	4	ohne
Richard-Wagner-Straße	3	ohne
Rigastraße	3	ohne
Ritterstraße	4	ohne
Robert-Koch-Straße	4	ohne
Roeckstraße	2	1
Roggenfeld	4	ohne
Roggenhorster Straße (von Steimetzstraße bis Stellmacherstraße)	3	1
Röntgenstraße	4	ohne
Roonstraße	6	1
Rose (von Bahnübergang bis Moorredder)	4	ohne
Rose (von Vorderreihe bis Bahnübergang)	1	ohne
Rosengarten	2	ohne
Rosenpforte	2	ohne
Rosenstraße	2	ohne
Rotkäppchenweg	4	ohne
Rotlöcherstraße	4	ohne
Rübezahlweg	4	ohne
Rudolf-Groth-Straße	4	ohne
Ruhleben	4	ohne
Rumpelstilzchenweg	4	ohne
Sächsische Straße	4	ohne
Sadowastraße	4	ohne
Sandberg	6	1

Sandstraße	0	0
Sattlerstraße	3	ohne
Scharhörnstraße	4	1
Scharnhorststraße	4	ohne
Schenkendorfstraße	4	ohne
Schildstraße	1	ohne
Schillerstraße	4	ohne
Schillstraße	4	ohne
Schlesienring	4	ohne
Schlumacherstraße	1	ohne
Schlutuper Straße	6	1
Schmiedestraße	5	1
Schneewittchenweg	4	ohne
Schneidemühlstraße	3	ohne
Schönböckener Hauptstraße	4	ohne
Schönböckener Straße	6	1
Schönböckener Straße - Brahmstraße (Verbindungsweg)	3	ohne
Schönkampstraße	4	ohne
Schopenhauerstraße	4	ohne
Schragen	0	0
Schubertstraße	4	ohne
Schulstraße	4	ohne
Schüsselbuden	5	1
Schusterbreite	4	ohne
Schützenstraße	4	ohne
Schwartauer Allee	2	1
Schwartauer Landstraße	6	1
Schwedenstraße	4	ohne
Schwertfegerstraße	3	1
Schwönekenquerstraße	2	ohne
Sedanstraße	4	ohne
Seelandstraße	3	1
Seerosenstraße	4	ohne
Segebergstraße	4	ohne
Seydlitzstraße	4	ohne
Sibeliusstraße	4	ohne
Sibethstraße	3	1
Siebente Querstraße	2	ohne
Siegfriedstraße	4	ohne
Siemensstraße	3	ohne
Siemser Landstraße	3	1
Soldatenweg	4	ohne
Söllbrock	ohne	1
Solmitzstraße (ohne Sackgassenteilstück)	3	1
Sonderburgstraße	4	ohne
Sophienstraße	4	ohne
Spenglerstraße	3	1
Spieringhorster Straße	4	ohne
Spillerstraße	4	ohne
Spitzbergenstraße	4	1
St.-Annen-Straße	1	ohne
St.-Jürgen-Ring	6	1
St.-Lorenz-Brücke	6	1
St.-Lorenz-Straße	1	1
Stadtweide	3	ohne
Stargardstraße	4	ohne
Stavenstraße	2	ohne
Stecknitzstraße	3	1

Steenkamp	3	1
Stegenort	ohne	1
Steinbrückerstraße	3	1
Steinmetzstraße	3	1
Steinrader Damm (von Schönböckener Straße bis Dornbreite)	3	1
Steinrader Hauptstraße (von Morier Straße bis Suterland)	4	1
Steinrader Weg	6	ohne
Steinrader Weg - Wisbystraße (Verbindungsweg)	4	ohne
Stellbrinkstraße	4	ohne
Stellmacherstraße	3	1
Stephensonstraße	4	ohne
Serntalerweg	3	1
Stettiner Straße	3	ohne
Steuerbord	3	1
Stichstraße ohne Namen zwischen Hohelandstraße Nr. 18 und Nr. 20 (ohne Verbindungsweg zur Klosterstraße)	3	ohne
Stitenstraße	4	ohne
Stockelsdorfer Straße	6	1
Stockelsdorfer Straße - Bornhövedstraße (Verbindungsweg)	4	1
Stormweg	4	ohne
Stralsunder Straße	4	ohne
Strandredder	3	1
Strandweg	3	1
Stresemannstraße	6	ohne
Strohkatenstraße	4	ohne
Sudetenstraße	4	ohne
Syltstraße	6	ohne
Tannenbergstraße	4	ohne
Tannenbergstraße - Schneidemühlstraße (Verbindungsweg)	3	ohne
Tannenkoppel - Kaninchenbergweg (Verbindungsweg)	3	ohne
Taschenmacherstraße	3	1
Täuferstraße	2	1
Teichstraße (von Lindenstraße bis Karpfenstraße)	4	ohne
Teutendorfer Weg	ohne	1
Teutonenweg	3	ohne
Teutonenweg - Fregattenstraße (Verbindungsweg mit Fußgängerbrücke)	3	ohne
Thomas-Mann-Straße	4	ohne
Thomasstraße	4	ohne
Tilsitstraße	4	ohne
Tondernstraße	4	ohne
Töpferweg außer von Hansestraße bis Ende Sackgasse	6	1
Torneiweg (von Forstmeisterweg bis Glashüttenweg)	4	ohne
Torneiweg (von Forstmeisterweg bis An der Hülshorst)	4	1
Torstraße	2	1
Trappenstraße	4	ohne
Travelmannstraße	4	ohne
Travemünder Allee - Jerusalemsberg (Verbindungsweg)	4	ohne
Travemünder Allee (von Gustav-Radbruch-Platz bis Sandberg)	2	1
Travemünder Allee (von Sandberg bis Hausnummer 50)	ohne	1
Travemünder Allee Parallelfahrbahn stadteinwärts (von Am Schellbruch bis Sandberg)	3	1
Travemünder Landstraße (von Auf dem Baggersand bis Torstraße)	6	1
Travestieg	2	ohne
Trelleborgallee	2	1
Tremser Weg	4	ohne
Trendelenburgstraße	3	1
Triftstraße	3	1
Tünkenhagen	2	ohne
Twiete	1	ohne

Uhlandstraße	6	ohne
Undineweg	4	ohne
Utechter Weg	ohne	1
Vierlandenstraße	4	ohne
Viktoriastraße	4	ohne
Virchowstraße	4	ohne
Vogteistraße	2	1
Volkerstraße	4	ohne
Von-Morgen-Straße	6	ohne
Vorbeckstraße	4	ohne
Vorderreihe	1	1
Vorderste Fichteln	4	ohne
Vorrader Hauptstraße außer Stichstraßen gleichen Namens	ohne	1
Vorrader Straße (von Kronsfordter Allee bis Julius-Brecht-Straße)	6	1
Vorwerker Straße	3	1
Wachtstraße	4	ohne
Wahmstraße - Aegidienstraße (Durchgang)	2	ohne
Wahmstraße (von Königstraße bis Kohlmarkt)	0	0
Wahmstraße (von Königstraße bis Krähenstraße)	1	1
Waisenallee	4	ohne
Waisenhofstraße	4	ohne
Wakenitzmauer	2	ohne
Wakenitzstraße	3	ohne
Wakenitzufer	6	ohne
Walderseestraße	6	1
Waldhusener Weg (von Solmitzstraße bis einschl. Hs.-Nr. 22)	3	1
Waldstraße (von Hs.-Nr. 30 bis Hs.-Nr. 52)	4	1
Walkmühlenweg	3	ohne
Wallbrechtstraße	6	1
Wallstraße	2	1
Warendorpplatz	4	ohne
Warendorpstraße	4	ohne
Warnowweg	4	ohne
Warthestraße	3	1
Wattstraße	4	ohne
Weberstraße	2	ohne
Weichselstraße	3	ohne
Weidekamp	3	ohne
Weidentrift	4	ohne
Weiter Krambuden	0	0
Weiter Lohberg	2	ohne
Welsbachstraße	3	1
Wendische Straße	6	1
Werderstraße	4	ohne
Werkstraße	4	1
Werner-Kock-Straße (von Am Bahnhof bis Fackenburger Allee)	1	1
Werner-Kock-Straße (von Fackenburger Allee bis Konrad-Adenauer-Straße)	2	ohne
Wesloer Landstraße	3	1
Wesloer Straße	3	1
Westhoffstraße	4	ohne
Westphalstraße	4	ohne
Westpreußenring (ausgen. Stichstraße)	3	1
Wickedestraße	4	ohne
Wiekstraße	3	1
Wilhelmstraße	4	ohne
Wilhelm-Wisser-Weg (von Eichenweg bis Gothmunder Weg)	4	ohne
Willy-Brandt-Allee	1	1
Wisbystraße	6	1

Yorkstraße	4	ohne
Zeißstraße	3	1
Ziegelstraße	6	1
Zietenstraße	3	ohne
Zinngießerstraße	3	1
Zob	1	1
Zum Gogenberg	4	ohne
Zur Sägemühle	3	ohne
Zwinglistraße	4	ohne

## Synopsis

Lt. Satzung vom 26.06.2015			Änderung			Begründung
Straßenbezeichnung	Reinigungs- klasse (S)	Winterdienst- klasse (W)	Straßenbezeichnung	Reinigungs- klasse (S)	Winterdienst- klasse (W)	
Am Teufelsmoor	ohne	1	Am Teufelsmoor (von Huntenhorster Weg bis Utechter Weg)	ohne	1	Busstrecke
Bornkamp	ohne	1	Bornkamp (ohne Sackgassenteilstück)	ohne	1	Verkehrsunbedeutend
Burgtortreppe	2	1	Burgtreppe	2	1	Korrektur der Bezeichnung des Objektes
Brolingplatz	6	ohne	--			Keine Grundstücke zur Veranlagung vorhanden
Dornbreite, außer Hs.Nr. 164,166,164a,160a,15 8a,156,154a,150,148	4	1	Dornbreite, außer abzweigende Stichstraßen gleichen Namens	4	1	Anliegerstraße, verkehrsunbedeutend
Fehlingstraße(von Steenkamp bis Godewind	3	1	Fehlingstraße	3	ohne	Keine Busstrecke mehr
Fehlingstraße(von Rose bis Steenkamp)	3	Ohne				
Finkenstraße	6	1	Finkenstraße	3	ohne	Weniger Verkehr, ist eine Sackgasse geworden
Gneversdorfer Weg (von Travemünder Landstraße bis einschl. Hs.-Nr. 40/47)	3	1	Gneversdorfer Weg (von Torstraße bis einschl. Hs.-Nr. 46/47)	3	1	Schreibfehler
Großer Bauhof	2	1	Großer Bauhof außer Teilbereich zwischen Hartengrube und Effengrube	2	1	Verkehrsunbedeutend

## Synopsis

Großer Bauhof	2	1	Großer Bauhof Teilbereich zwischen Hartengrube und Effengrube	2	ohne	
Haler Ort	3	ohne	Haler Ort	4	ohne	Herabstufung im Rahmen der Gleichbehandlung mit anderen Straßen
Heiligen-Geist-Kamp	6	1	Heiligen-Geist-Kamp (ohne Nebenfahrbahn zwischen Lutherstraße und Zwinglistraße)	6	1	Siehe nächste Zeile
Heiligen-Geist-Kamp	6	1	Heiligen-Geist-Kamp Nebenfahrbahn zwischen Lutherstraße und Zwinglistraße	6	ohne	Verkehrsunbedeutend
Helmholtzstraße	6	1	Helmholtzstraße (außer zwischen Friedrichstraße und Trendelenburgstraße)	6	1	Keine Busstrecke
Hintern Höfen	3	ohne	Hintern Höfen	4	ohne	Herabstufung im Rahmen der Gleichbehandlung mit anderen Straßen
Kadetrinne	Ohne	1	Kadetrinne bis einschließlich Kreisverkehr	Ohne	1	Busstrecke, verkehrsbedeutend
Konrad-Adenauer- Straße (von Fackenburger Allee bis Werner-Kock-Straße)	2	1	Konrad-Adenauer- Straße (von Fackenburger Allee bis Werner-Kock-Straße)	2	ohne	Kein Winterdienst notwendig, verkehrsunbedeutend

## Synopsis

Leegerwall (von Strandweg bis Sibethstraße)	3	1	Leegerwall (von <b>Backbord</b> bis Sibethstraße)	3	1	Korrektur aus der 1. Änderungssatzung
Lembkestraße (von Strandweg bis Sibethstraße)	3	1	Lembkestraße (von <b>Alfred-Hagelstein-Straße</b> bis Sibethstraße)	3	<b>ohne</b>	Keine Busstrecke
Mecklenburger Straße (von Landesgrenze bis einschl. Hs.-Nr. 221)	3	1	Mecklenburger Straße (von Landesgrenze bis einschl. Hs.-Nr. 221) <b>außer Nebenfahrbahn zwischen Hintern Höfen und Schlutuper Kirchstraße</b>	3	1	Notwendige Ergänzung , bedingt durch die nächste Zeile
--	--	--	Mecklenburger Straße <b>Nebenfahrbahn zwischen Hintern Höfen und Schlutuper Kirchstraße</b>	3	<b>ohne</b>	Kein Winterdienst notwendig, Verkehrsunbedeutend
Ostseestraße (ausgen. Geh- u. Radwegteilstück)	4	1	Ostseestraße außer Geh- u. Radwegteilstück <b>und komplettes Sackgassenteilstück Richtung Nr. 11</b>	4	1	Busstrecke
Pötenitzer Weg	3	1	Pötenitzer Weg <b>bis Wiekstraße</b>	3	1	Nur zum Teil Busstrecke
Töpferweg	6	1	Töpferweg <b>außer von Hansestraße bis Ende Sackgasse</b>	6	1	Verkehrsunbedeutend

## Synopsis

Vorrader Hauptstraße	ohne	1	Vorrader Hauptstraße außer Stichstraßen gleichen Namens	ohne	1	Genauere Bezeichnung der tatsächlichen Streustrecke. Es war zunächst nicht erkennbar, dass die unbefestigten Zufahrten zu den Grundstücken öffentliche Verkehrsflächen sind.
Werner-Kock-Straße (von Fackenburger Allee bis Konrad- Adenauer-Straße)	2	1	Werner-Kock-Straße (von Fackenburger Allee bis Konrad- Adenauer-Straße)	2	ohne	Kein Winterdienst notwendig, verkehrsunbedeutend



► **Nr. VO/2016/03715**  
**öffentlich**

Lübeck, 03.05.2016

Bearbeitung: Kristina Wittig (E-Mail: [kristina.wittig@luebeck.de](mailto:kristina.wittig@luebeck.de) Telefon: 122-1023)

**Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft vom 28.04.2016 an den  
Hauptausschuss; hier: Prüfung anderer, niedrigschwelliger Formen  
der Beteiligung von BürgerInnen zu Beginn der  
Bürgerschaftssitzung**

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.29 mit VO Nr. 3644 den nachstehend  
aufgeführten Antrag der GAL-Fraktion einstimmig **abschließend** an den  
Hauptausschuss überwiesen:

*Es ist zu prüfen, ob eine BürgerInnen-Beteiligung auch niedrigschwelliger als über  
die Einwohnerfragestunde hergestellt werden kann.*

*(Hinweis: Geregelt ist dies in der Richtlinie über die Einwohnerfragestunde, Anlage  
zur Geschäftsordnung der Bürgerschaft, zuletzt geändert am 26.5.2005, siehe  
[http://www.luebeck.de/stadt\\_politik/buergerinfo/faq/files/geschaeftsordnung\\_buergerschaft.pdf](http://www.luebeck.de/stadt_politik/buergerinfo/faq/files/geschaeftsordnung_buergerschaft.pdf), S. 32f ).*



► **Nr. VO/2016/03716**  
**öffentlich**

**Lübeck, 03.05.2016**

**Bearbeitung: Kristina Wittig (E-Mail: kristina.wittig@luebeck.de Telefon: 122-1023)**

## **Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft vom 28.04.2106 an den Hauptausschuss; hier: Einrichtung von Ortsbeiräten**

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.28 mit VO Nr. 3645 den nachstehend aufgeführten Antrag der GAL-Fraktion einstimmig **abschließend** an den Hauptausschuss überwiesen:

*Wir plädieren für die Einrichtung von Ortsbeiräten, die in den Lübecker Stadtteilen die Sorgen der Bevölkerung aufgreifen.*

*Wir fordern die Lübecker Bürgerschaft auf, die Einrichtung von Ortsbeiräten, mit paritätischer Besetzung, für die Lübecker Stadtteile zu prüfen und vergleichbar wie in anderen Städten einzurichten.*



► **Nr. VO/2016/03717**  
**öffentlich**

Lübeck, 03.05.2016

Bearbeitung: Kristina Wittig (E-Mail: kristina.wittig@luebeck.de Telefon: 122-1023)

## **Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft vom 28.04.2016 an den Hauptausschuss; hier: Repräsentanz von Frauen bei Parteiveranstaltungen**

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.27 mit VO Nr. 3646 den nachstehend aufgeführten Antrag der GAL-Fraktion einstimmig **abschließend** an den Hauptausschuss überwiesen:

*Von allen im Lübecker Rathaus vertretenen politischen Parteien ist zu erwarten, dass sie bei öffentlichen Veranstaltungen aller Art – inhaltlichen oder repräsentativen Charakters – Frauen angemessen beteiligen und zu Wort kommen lassen. Ob Diskussionsrunde oder Neujahrsempfang: Kein Podium und keine Redeliste ohne Frauen!*

*Mindestvoraussetzung ist eine Beteiligung gemäß dem weiblichen Anteil an der Mitgliedschaft der jeweiligen Partei. Darauf soll mit einer quotierten Redeliste geachtet werden. Aber erst eine echte Parität wird dem grundgesetzlichen Auftrag an die politischen Parteien gerecht und ist daher bereits auf nahe Sicht anzustreben.*



► **Nr. VO/2016/03718**  
**öffentlich**

**Lübeck, 03.05.2016**

**Bearbeitung: Kristina Wittig (E-Mail: kristina.wittig@luebeck.de Telefon: 122-1023)**

## **Überweisungsantrag aus der Bürgerschaft vom 28.04.2016 an den Hauptausschuss; hier: Bericht zu den Ergebnissen der 1. Frauen- Bürgerschaft**

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 5.32 mit VO Nr. 3648 den nachstehend aufgeführten Antrag der GAL-Fraktion einstimmig **abschließend** an den Hauptausschuss überwiesen:

*Die Hansestadt Lübeck wird aufgefordert, einen Bericht zu folgender Fragestellung zu erstellen:*

*Wie wurde über die letzten Anträge der Frauenbürgerschaftssitzung in der regulären Bürgerschaftssitzung entschieden? Welche Themen / Anträge wurden besprochen?*