



► Nr. VO/2020/09573
öffentlich

Lübeck, 25.11.2020

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

Antwort auf Anfrage des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen) betreffend dem Hafententwicklungsplan 2030

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
30.11.2020	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
08.12.2020	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des AM Detlev Stolzenberg (Die Unabhängigen) im Hauptausschuss am 09.06.2020 - VO/2020/08989 -: Zusätzliche Kosten für den Ausbau von Kaianlagen durch den Beschluss VO/2020/08588

„Die Bürgerschaft hat am 28.05.2020 beschlossen, dass die Ausgestaltung von Kaianlagen am Skandinavienkai und in allen Mittelhäfen (inkl. Erweiterung Lehmannkai I) entsprechend der Dimensionen der künftigen Referenzschiffe zu planen sind.

In diesem Zusammenhang wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist die entsprechende Ausgestaltung für alle genannten Hafenstandorte hafengewirtschaftlich erforderlich?
2. Welche zusätzlichen Kosten sind bei einer Umsetzung dieser Maßgabe zu berücksichtigen?
3. Wie stellt sich die Wirtschaftlichkeit an den einzelnen Hafenstandorten dar?“

Antwort:

Der von der LPA erstellte Hafententwicklungsplan 2030 (HEP) ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des Lübecker Hafens insgesamt (also nicht nur der im städtischen Eigentum stehenden Hafenanlagen) unter Berücksichtigung einer Umschlagprognose. In dieser Form stellt der HEP einen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des laufenden Verfahrens zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Lübeck als Grundlage der Entwicklung der Infrastruktureinrichtung „Hafen“ und des Wirtschaftsfaktors „Hafen“ mit den weiteren raumbedeutsamen, strategischen Planungen abzuwägen ist.

Des weiteren zeigt er auch die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkunden an den Lübecker Hafen.

Die strategische Hafenenwicklung wird dabei im Wesentlichen von zwei unabhängig voneinander bestehenden primären Entwicklungen geprägt: Zum einen ist dies die Entwicklung der Umschlagmengen und –arten resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Zum anderen sind die Größenentwicklungen der Transportaggregate, die den Hafen ansteuern, ein weiteres Element. Beide Entwicklungen sind im HEP berücksichtigt.

Im Zuge der Erstellung des HEPs hat die LPA gemeinsam mit der IHK und weiteren Projektbeteiligten gutachterlich die wirtschaftliche Bedeutung der maritimen Wirtschaft für den Standort Lübeck untersuchen lassen. Es kann danach festgehalten werden, dass die ca. 7.000 direkt abhängigen Arbeitsplätze ca. 10 % der Gesamtwirtschaftsleistung der Hansestadt erbringen. Damit ist die maritime Wirtschaft nach der Stadt und dem Land einer der größten Arbeitgeber der Region.

Der HEP bietet dieser Wirtschaftsbranche und der direkt und indirekt mit ihr verknüpften Unternehmen den strategischen Entwicklungsrahmen, in dem unternehmerische Entscheidungen für die erfolgreiche Entwicklung getroffen werden können. Dieser Logik folgend setzt der Beschluss des HEPs keinen Automatismus in Gang, der sämtliche aufgezeigten Infrastrukturmaßnahmen sofort in die Umsetzung bringt.

Mit dem Beschluss des HEPs, wie er der Politik vorgelegt wurde, bekennt sich die Hansestadt zu ihrem Hafen und nimmt ihre aktive Rolle in der Gestaltung und Schaffung verlässlicher Entwicklungsrandbedingungen wahr. Die Anerkennung der kontinuierlichen Fortschreibung der Planung, gespiegelt an den sozio-ökonomischen Entwicklungen, sichern dabei die notwendige Flexibilität sowie die Zukunftsfähigkeit von öffentlichen und privaten Investitionen.

Insofern ist die überschlägige Investitionsrechnung zwar bezogen auf den geschätzten Mittelbedarf unter Ansatz von Förderungen nachvollziehbar, jedoch wird die tatsächliche Umsetzung einer Infrastrukturinvestition und damit auch über deren Wirtschaftlichkeit erst im Rahmen der konkreten Projektfreigabe beschlossen.

Zur Finanzierung des Eigenanteils von Hafeninfrastrukturprojekten der städtischen öffentlichen Terminals gilt beispielsweise, dass es sich hierbei um sog. „rentierliche Maßnahmen“ handelt. Das bedeutet, dass im Gegensatz z. B. zu Straßen, Brücken und Schulen vertragsgemäß grundsätzlich der Hafentreiber die der Stadt entstehenden Kosten zu refinanzieren hat. Der Hafentreiber entscheidet letztendlich durch seine „Bestellung“ eines Infrastrukturprojekts über den Bau und die Kosten. Demzufolge obliegt zunächst dem Betreiber, die betriebswirtschaftliche Bewertung (z. B. über eine Kosten-/Nutzen-Analyse) durchzuführen und ggf. hierüber in den zuständigen gesellschaftsrechtlichen Gremien Beschlüsse herbeizuführen. Liegt eine positive Bewertung vor, muss die LPA ihrerseits projektbezogene Beschlüsse der Ausschüsse bzw. Bürgerschaft erwirken, die damit die letztendliche Entscheidung über die tatsächliche Investition im Einzelfall treffen.

Zu Frage 1:

Die Ausgestaltung aller genannten Hafenstandorte ist hafengewirtschaftlich aufgrund der Schiffsgrößen- und zugehöriger Ladungspaketentwicklung erforderlich. Zudem gilt auch für den Bereich Dänischburg-Siems, dass für den kombinierten Eisenbahnverkehr die erforderlichen Kapazitäten geschaffen werden.

Zu Frage 2:

Die zusätzlichen Kosten bei Umsetzung von städtischen Maßnahmen sind Gegenstand der dann erforderlichen Haushaltsanmeldung und anschließenden Projektfreigaben.

Auf der Basis des aktuellen Planungsstandes, der strategischen Fachplanung, lassen sich die Investitionskosten für städtische und nicht städtische Hafeninfrastruktur (ohne öffentliche Hafenbahn) überschlägig wie folgt abschätzen:

Hafenterminal	Investitionskosten [Mio. EUR, netto]	Bemerkung
Skandinavienkai	199,5	Die 3. Teilfläche befindet sich in der Umsetzung.
Schlutupkai 1	1,2	Der 1. BA wird schon umgesetzt.
Schlutupkai 2	51,3	
Seelandkai	22,0	
Landstrom, LED-Beleuchtung etc.	20,3	
Private Hafenanlagen Dänischburg-Siems	112,5	u. a. Lehmannkai 1+

Zu Frage 3:

Auf der Ebene der strategischen Hafenentwicklungsplanung im HEP-Prozess ist die betriebswirtschaftliche Bewertung potentieller Ausbauszenarien nicht Gegenstand.

Darüber hinaus wird auf die Beantwortung der Anfrage VO/2020/08990 verwiesen (siehe VO/2020/09571).

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen