



► Nr. VO/2023/11950
öffentlich

Lübeck, 20.02.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

Verkehrswende Hinterland aus Sicht des PORT OF LÜBECK

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.03.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
20.03.2023	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.03.2023	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Der Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen. Die im Zuge des HEP2030 getätigten strategischen Aussagen und Prognosen zur Entwicklung der erforderlichen Hinterlandanbindungen sowie die Anpassung des Bahnknotens Lübeck an die neue Bahnverkehrsachse FFBQ im EU-TEN-T Korridor ScanMed sind abzuarbeiten und zu konkretisieren. Mit dem in der Anlage beigefügtem Bericht wird die zukünftige Rolle der Hansestadt Lübeck mit seinem PORT OF LÜBECK umfassend skizziert. Die erforderlichen regionalen und überregionalen Verkehrs- bzw. Hinterlandanbindungen für den Hafen sind benannt. Die beschriebene strategische Entwicklung des Standorts ist gemäß des in der Begründung aufgeführten Vorschlags zur stufenweisen Beteiligung durchzuführen.

Die Verwaltung bittet um Kenntnisnahme zur beschriebenen Vorgehensweise auch im Hinblick auf die Kommunikationsstrategie.

Bericht:

Einleitung und Hintergrund

Der Hafenentwicklungsplan 2030 für den PORT OF LÜBECK wurde in der Sitzung der Lübecker Bürgerschaft am 28.05.2020 beschlossen. Der von der LPA erstellte Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des PORT OF LÜBECK und basiert zum größten Teil auf einer von der LPA fortgeschriebenen Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030. In dieser Form stellt der HEP2030 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. Er zeigt die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkund:innen an unseren Hafen und

bietet der maritimen Wirtschaftsbranche mit den direkt und indirekt verknüpften Unternehmen den strategischen Entwicklungsrahmen, in dem unternehmerische Entscheidungen für die erfolgreiche Entwicklung getroffen werden können. Grundsätzlich ist der PORT OF LÜBECK als ein wesentlicher wirtschaftlicher Bestandteil wichtig für die Hansestadt Lübeck. Häfen sind hierbei als hocheffiziente trimodale Logistikzentren anzusehen, die alle drei Verkehrsträger optimal verknüpfen. Diese Verknüpfung muss im Sinne der Nutzenden leistungsfähig und flexibel funktionieren.

Hierzu gehört auch eine leistungsfähige und verlässliche Hinterlandanbindung des Hafens über alle wesentlichen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße). Zudem sind die Chancen und Risiken durch den Bau der FFBQ für die maritime Wirtschaft und die Logistikbranche der Hansestadt Lübeck auch vor dem Hintergrund der Wettbewerbsgleichheit weiterhin zu analysieren und Entwicklungspotenziale zu erarbeiten. Aus der Blickrichtung des Klimaschutzes ist es wichtig, die Verkehrswende und die dazu erforderlichen Verkehrsinfrastrukturprojekte zu identifizieren und zu benennen. Die Ziele sollten grundsätzlich sinnvolle Verkehrsverlagerungen von überlasteten Verkehrsknotenpunkten/-abschnitten bzw. die Verbesserung der Nutzung von vorhandenen Verkehrskapazitäten und die Schaffung von zwingend erforderlichen Verkehrskapazitäten sein. Hierfür ist eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung erforderlich.

Ziel des Verkehrswendepapiers

In der Zukunft stehen wir alle vor großen Herausforderungen und Veränderungen. Im Zeichen des Klimaschutzes ist neben der Energiewende auch ein wesentliches Aktionsfeld, klimaverträgliche Mobilität im Wirtschafts- wie auch im Individualverkehr zu gewährleisten. Für die erforderliche Transformation bedarf es aus Lübecker Sicht einer verkehrsträgerübergreifenden Betrachtung, die den europäischen Transportnetzwerkansatz aufgreift und konsequent auf nationaler Ebene umsetzt. Schleswig-Holstein kommt dabei eine bedeutende Rolle insbesondere im transbaltischen Verkehr zu. Dabei finden wir es wichtig herauszustellen, dass im norddeutschen Raum u. a. mit Blick auf den neuralgischen Bahnknotenpunkt Hamburg alle norddeutschen Bundesländer betroffen sind und hier die gemeinsamen Interessen gebündelt und die gemeinsamen Kräfte im Sinne einer zukunfts- und lösungsorientierten Kooperation vereint werden müssen.

Mit dem Hafen hat Lübeck innerhalb der Region einen Bündelungs- und Verknüpfungspunkt aller Verkehrsträger und setzt sich daher intensiv mit den Fragen der Durchgängigkeit von Verkehren auseinander. Basierend darauf ist der in der Anlage beigefügte Diskussionsbeitrag entstanden. Eines der Hauptziele sollte ein Bahnanteil von über 25 % am modal split sein.

Dieses Papier soll als Grundlage und als Impuls dienen, um die Kommunikation und den Meinungsaustausch für die angestrebte und erforderliche kooperative Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Politik zu starten.

Das Papier wurde bisher mit der IHK Lübeck, den Hafenbetreibern LHG und Lehmann sowie mit der Bürgermeisterkanzlei und dem Bereich Stadtplanung sowie der Klimaleitstelle abgestimmt.

Das Papier sollte entsprechend an das Bundesverkehrsministerium, Wirtschaftsministerium des Landes Schleswig-Holstein (insbesondere an die Abteilung VII 4 Verkehr und Straßenbau), an die Mitglieder des Bundestages (MdB Lübeck), an die Maritimen Koordinatoren von Bund und Land, an die Mitglieder des Landtages (MdL Lübeck), an das Verkehrsreferat der Hansestadt Hamburg und an die DB Netz AG versandt werden. In weiteren Schritten dann auch an die Landräte der benachbarten Kreise und auch in die Gruppe der Metropolregion

Hamburg (MHH). Ziel ist es, die Vorteile und Notwendigkeiten aus dem Entwicklungsszenario des beiliegenden Papiers bekannt zu machen und so viele Befürwortende, Mitstreitende und Unterstützende zu gewinnen. Als erster Schritt diesbezüglich soll ein Leitprojekt der MHH angestoßen werden.

Wichtig hierbei ist, dass ein steuerbarer Kommunikationsprozess begonnen wird, um das strategische Ziel schrittweise aufbauen zu können. Somit sind erst die Schlüsselpositionen zu informieren, damit diese bei der zu leistenden Überzeugungsarbeit und Mehrheitsfindung aktiv mitwirken können.

Anlagen:

1 – Kommentar zur Verkehrswende

Senatorin Joanna Hagen