



► Nr. VO/2023/11971
öffentlich

Lübeck, 27.02.2023

Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

2. Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafentwicklungsplans 2030

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
30.03.2023	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Statusbericht 2022 zur Umsetzung des Hafentwicklungsplans 2030.

Bericht:

Allgemeines

Am 28. Mai 2020 hat die Lübecker Bürgerschaft den Hafentwicklungsplan 2030 (HEP2030) beschlossen und damit den strategischen Entwicklungskorridor des Hafens sowie die Handlungsfelder zur Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit des Port of Lübeck aus städtischer Sicht fortgeschrieben. Der HEP2030 bietet damit die Leitplanken für die Entwicklung der Logistikkreisläufe Hafen. In dieser Funktion ist der HEP2030 verlässliche Basis für die unternehmerischen Entscheidungen der Seeverkehrs- und Logistikwirtschaft. So schaffen wir Kontinuität und Verlässlichkeit bei der Entwicklung derart komplexer Infrastrukturen, wie dem PORT OF LÜBECK.

Der von der LPA erstellte HEP2030 ist grundsätzlich eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des PORT OF LÜBECK 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.

Er zeigt die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen der Hafenkunden an unseren Hafen. Die strategische Hafenentwicklung wird dabei im Wesentlichen von drei unabhängigen primären Entwicklungen geprägt. Einerseits ist dies die Entwicklung der Umschlagmengen und –arten resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportaggregate,

die den Hafen ansteuern, als ein weiteres Element zu nennen. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg/Siems/Schlutup und Travemündung. Alle drei Entwicklungen sind im HEP2030 berücksichtigt.

Neben diesen Infrastrukturprojekten in unseren Hafenterminals beschreibt der HEP2030 auch die weiteren Aufgaben in den Themenfeldern Öffentlichkeit und Standortmarketing, verkehrliche Vor- und Hinterlandbedarfe, Natur- und Klimaschutz sowie Möglichkeiten der betriebsbezogenen Kapazitätssteigerungen. Insgesamt sind im HEP2030 elf Arbeitsbereiche von der LPA identifiziert worden, die in den nächsten Jahren zu bearbeiten, zu entwickeln und auch fortzuschreiben sind.

Der HEP2030 zeigt die strategische Gesamtperspektive auf, die für die zukünftig prognostizierten Entwicklungen und Bedarfe erforderlich sind. Mit den definierten und beschlossenen Arbeitsbereichen und dem mit diesem Bericht vorgelegten ersten Umsetzungsplan wird der HEP bedarfsorientiert konkretisiert und entwickelt. Die unterschiedlichen Arbeitsbereiche betrachten bzw. beschäftigen sich auf dem ersten Blick mit diversen unterschiedlichen Themen, Ansatzpunkten und Perspektiven. Letztendlich werden alle elf Arbeitsbereiche als Bausteine zu einem Werk zusammengeführt. So entwickelt und entsteht der zukünftige PORT OF LÜBECK.

Alle elf Arbeitsbereiche zusammen stellen die Umsetzung des HEP dar. Während der Umsetzung werden schon die im HEP2030 ermittelten Rahmen- und Randbedingungen auf ihre Aktualität überprüft und für eine Fortschreibung gesammelt. Einen richtigen neuen HEP bzw. die Fortschreibung wird es erst mit einer neuen Prognose des Bundesverkehrsministeriums geben, die voraussichtlich in drei bis fünf Jahren vorliegen wird. Grundsätzlich ist aber die aktuelle Hafenentwicklungsplanung ein dynamischer und stetiger Prozess, der die Bedarfe an den PORT OF LÜBECK regelmäßig überprüft und konkretisiert.

Die HEP-Umsetzung ist mit einem Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan mit Setzung von Meilensteinen strukturiert. Grundsätzlich sollen im 4. Quartal eines jeden Haushaltsjahres der Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan überprüft und fortgeschrieben werden. So werden die strategischen Bearbeitungsschwerpunkte der LPA eines anstehenden Haushaltsjahrs vorbereitet und mit Meilensteinen als jeweiliger Ziellarbeitsjahresplan definiert. Die Meilensteine dienen hierbei als Kontrolle des Arbeitsfortschritts.

Die flexible und kurzfristige Reaktion und Bearbeitung von zusätzlichen oder ergänzenden Themen ist hierbei auch sicherzustellen. Eine wichtige Aufgabe wird zukünftig sein die bestehenden Potenziale des Hafenstandorts zu identifizieren und zu aktivieren und seine Akzeptanz und die Unterstützung für unseren Hafen zu steigern.

Der beigefügte Statusbericht stellt die jeweiligen Ziel-, Status- und Aktivitätsangaben zu den einzelnen Arbeitsbereichen im tabellarischen Überblick dar. Die LPA bittet um Kenntnisnahme.

Anlagen:

Anlage 1: Statusbericht 2022

Senatorin Joanna Hagen



Hafenentwicklungsplan 2030

Port of Lübeck

Statusbericht 2022 Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Lübeck Port Authority

Einsiedelstraße 6 | Gebäude 96 | 23554 Lübeck
(0451) 122-6900
lpa@luebeck.de
www.luebeck.de



Lübeck, 23. Februar 2023

Inhalt

1. Einleitung.....	3
2. Inhalt	4
3. Umsetzung	4



1. Einleitung

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 (HEP) ist eine strategische Rahmenplanung für die zukünftige Entwicklungsperspektive des Lübecker Hafens 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 Hafenkund:innen an unseren Hafen.

Die strategische Hafenentwicklung wird dabei im Wesentlichen von drei unabhängigen primären Entwicklungen geprägt. Einerseits ist dies die Entwicklung der Umschlagmengen und -arten, resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportaggregate, die den Hafen ansteuern, ein weiteres Element. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg / Siems / Schlutup und Travemündung. Alle drei 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:innen in dieser Region.

Der HEP bietet dieser Wirtschaftsbranche und den 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 unmittelbar in die Umsetzung bringt.

Mit dem Beschluss des HEPs hat sich die Hansestadt zu ihrem Hafen bekannt und nimmt ihre aktive Rolle in der Gestaltung und Schaffung verlässlicher Entwicklungsrandbedingungen wahr. Die Anerkennung der kontinuierlichen Fortschreibung der Planung gespiegelt an den sozioökonomischen 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 einzelner Projekte beschlossen.

Neben diesen Infrastrukturprojekten in unseren Hafenterminals beschreibt der HEP auch die weiteren Aufgaben in den Themenfeldern Öffentlichkeit und Standortmarketing, verkehrliche Vor- und Hinterlandbedarfe, Natur- und Klimaschutz sowie Möglichkeiten der betriebsbezogenen Kapazitätssteigerungen.

2. Inhalt

Insgesamt sind elf Arbeitsbereiche von der LPA identifiziert worden, die in den nächsten Jahren zu bearbeiten und auch fortzuschreiben sind.

Der HEP ist kein Bauprogramm, sondern vielmehr ein Strategie- und Managementplan für die Entwicklung des Standortfaktors Hafen und damit ein wesentlicher Baustein der Stadtentwicklung. Der HEP ist darüber hinaus ein Signalgeber für den Ostseeraum und hat sogar eine europäische Dimension, nämlich für das europäische Transportnetzwerk, in dem der Hafen Lübeck eine Kernfunktion innehat. Mit dem HEP setzen wir uns für eine nachhaltige Entwicklung unserer Hafeninfrastruktur im Rahmen der städtischen Entwicklungsplanung ein und schaffen damit auch die Grundlage für den Dialog mit dem Bund und dem Land als den Infrastrukturbetreibern für Straße, Schiene und Wasserstraße.

Die wesentlichen Handlungsfelder sind im HEP in Arbeitsbereiche gegliedert und decken ein breites und umfassendes Spektrum ab. Eine wichtige Aufgabe wird zukünftig sein, die bestehenden Potenziale des Hafenstandorts zu identifizieren und zu aktivieren und seine Akzeptanz und die Unterstützung für unseren Hafen zu steigern.

3. Umsetzung

Die HEP-Umsetzung ist mit einem Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan mit Setzung von Meilensteinen strukturiert.

Grundsätzlich sollen im 4. Quartal eines jeden Geschäftsjahres der Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan geprüft und fortgeschrieben werden. So werden die strategischen Bearbeitungsschwerpunkte eines anstehenden Geschäftsjahres vorbereitet und mit Meilensteinen als jeweiliger Zielerbeitsjahresplan definiert. Dieses ist u.a. auch für die Planung des jeweils anstehenden Investitionshaushalts eines Folgejahres wichtig. Der aktuelle Arbeitsplan für 2023 ist als Anlage 1 beigefügt.

Die Meilensteine dienen hierbei als Kontrolle des Arbeitsfortschritts.

Die flexible und kurzfristige Reaktion und Bearbeitung von zusätzlichen oder ergänzenden Themen ist hierbei auch sicherzustellen.

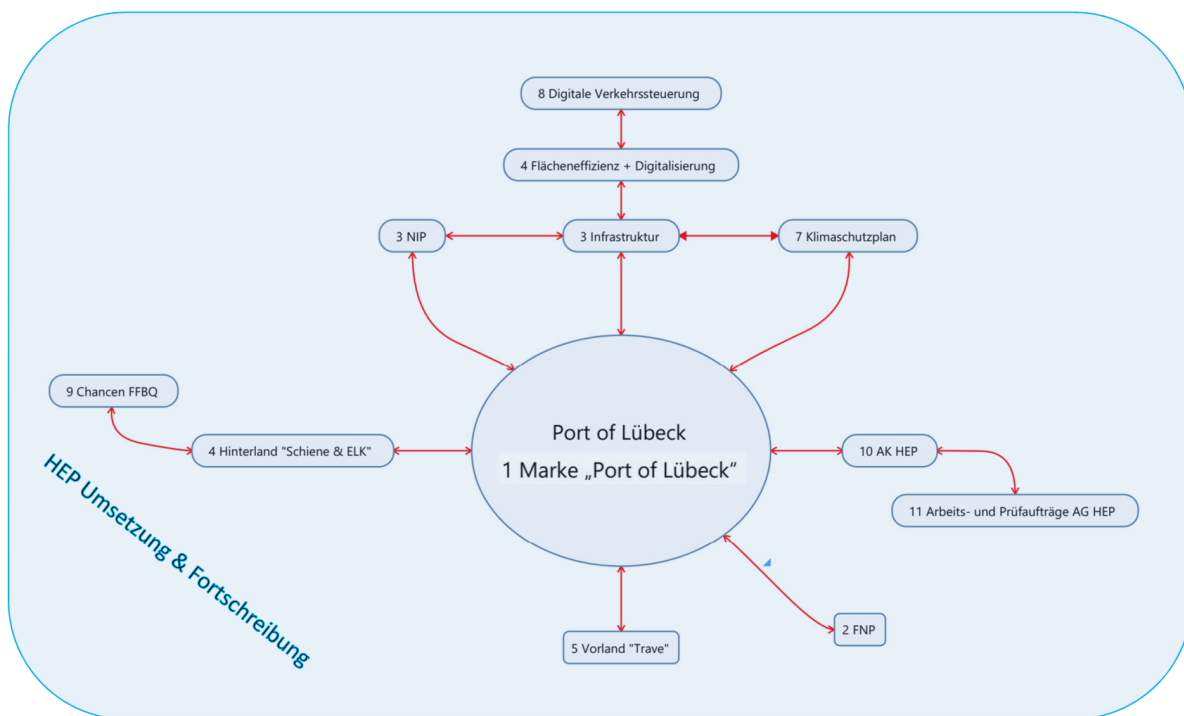


ABBILDUNG 1: ZUSAMMENFASSUNG DER ARBEITSBEREICHE

Im Rahmen der HEP-Umsetzung ist es wichtig zu verstehen, wie die einzelnen Arbeitsbereiche zusammenhängen (siehe hierzu Abbildung 1). Im Zentrum steht der PORT OF LÜBECK mit allen seinen Hafenterminals in den drei Bereichen Stadthäfen, Mittelhäfen und Mündungshäfen. Ihm zugeordnet als übergeordnete Marke „PORT OF LÜBECK“ ist somit der Arbeitsbereich 1.

Gleichberechtigt sind die Arbeitsbereiche 3 – geteilt in Infrastruktur/Betrieb und Naturschutz (NIP) – sowie der Arbeitsbereich 7 (Klimaschutz) nebeneinander. Alle drei werden vorerst entkoppelt voneinander begonnen und zu gegebenen Zeitpunkten zusammengeführt. Dem Arbeitsbereich 3 (Teilbereich Infrastruktur/Betrieb) ist der Arbeitsbereich 4 (Flächeneffizienz & Digitalisierung) untergeordnet. Der Arbeitsbereich 8 (digitale Verkehrssteuerung) ist dem Arbeitsbereich 4 als Sonderthema zugeordnet. Die Arbeitsbereiche 2, 5, 6 und 10 sind zu den Arbeitsbereichen 3 und 7 gleichberechtigte Aktivitäten an denen gearbeitet wird. Der Arbeitsbereich 9 mit dem Thema „Chancen und Risiken FFBO“ ist ein spezielles Sonderthema zum Arbeitsbereich 6 (Hinterland). Der Arbeitsbereich 11 ist ein spezieller Unterpunkt zum Arbeitsbereich 10 (Umsetzung und Fortschreibung und Arbeitskreis HEP).

Alle zusammen stellen die Umsetzung des HEP dar. Während der Umsetzung werden schon die im HEP ermittelten Rahmen- und Randbedingungen auf ihre Aktualität überprüft und für eine Fortschreibung gesammelt. Einen richtigen neuen HEP bzw. die Fortschreibung wird es erst mit einer neuen Prognose des Bundesverkehrsministeriums geben, die voraussichtlich in drei bis fünf Jahren vorliegen wird. Grundsätzlich ist aber die aktuelle Hafenentwicklungsplanung ein dynamischer und stetiger Prozess, der die Bedarfe an den PORT OF LÜBECK regelmäßig überprüft und konkretisiert.

Nachfolgend werden die jeweiligen Ziel-, Status- und Aktivitätsangaben zu den einzelnen Arbeitsbereichen größtenteils im tabellarischen Überblick erläutert, dargestellt und dokumentiert.

Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
Erläuterung	<p>Der maritime Hafenstandort hat bisher keine einheitliche Strukturierung nach außen. Im Rahmen der vielen Gespräche zum HEP mit Vertreter:innen der maritimen Wirtschaft wurde das Thema der Bündelung von gemeinsamen Interessen immer wieder angesprochen und eingefordert. Unter anderem sollte dies über eine Marke „PORT OF LÜBECK“ erfolgen.</p> <p>Es ist mit den Akteur:innen eine abschließende Zieldefinition zu erarbeiten und Aufgaben der Marke aufzustellen. Hierfür hat die LPA ein Positionspapier verfasst und den Hafenbetreiber:innen der öffentlichen und privaten Hafenanlagen des PORT OF LÜBECK zur Verfügung gestellt.</p>
Ziel	<p>Das Ziel ist eine Standortvertretung einzurichten, um eine gemeinsame Außendarstellung bezüglich Öffentlichkeitsarbeit, Hafenstatistik etc. z.B. mit Unterstützung einer entsprechenden Internetseite einzurichten. Die Arbeit der „Marke PORT OF LÜBECK“ sollte sich an den strategischen Zielen auf der Basis der Leitbilder des Hafenentwicklungsplans 2030 orientieren.</p>
Aktivität	<p>Im abgelaufenen Jahr 2022 wurden die Abstimmungen mit dem sogenannten inneren Kreis der Dachmarke – mit den Hafenbetreiber:innen - bezüglich der Logo- und Claimentwicklung und der zugehörigen Außendarstellung und des Corporate Designs durchgeführt. Hierzu wurde ein Markenkonzept von einem beauftragten Büro erstellt. Der Abschlussworkshop zur Markenentwicklung fand im April 2022 statt. In der zweiten Hälfte des Jahres 2022 war die Aufgabe die Marke weiter auszuformen. Auf der Basis des Logos und des Claims sowie des beschriebenen Corporate Designs wurde diese Aufgabe durchgeführt. Hierzu gehört der Aufbau einer informativen Internetseite und die Er-</p>



Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
	<p>stellung eines Imagefilms für den Gesamtstandort. Das Ziel des Imagefilms ist es, einen einheitlichen Hafen mit allen zugehörigen Hafenbetreibern gleichberechtigt und die vielfältigen Leistungen darzustellen. Zudem wurden Bildmaterialien/-reihen nach den erstellten Festlegungen des Markenkonzepts für die Außendarstellung und für die Website erstellt. Es wurde mit Vorbereitungen für den öffentlichen Termin zur Veröffentlichung der Marke, der Beschaffung von entsprechenden giveaways und der Ausgestaltung der Veranstaltung begonnen.</p>
Status	<p>Für die medienwirksame Einführung und Veröffentlichung der Dachmarke „Port of Lübeck“ ist ein Veranstaltungsname und der Veranstaltungsrahmen auch perspektivisch festzulegen. Der Name wurde mit „Port of Lübeck Meeting“ gefunden. Es war ein Termin für die Veranstaltung festzulegen. Letztendlich fand der Termin nunmehr am 18. Januar 2023 in der MuK statt.</p> <p>Ein zugehöriger Internetauftritt wurde unter www.portofluebeck.com eingerichtet.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Die weiteren Schritte sind dann die geplante Unterzeichnung eines Memorandum of Understanding (MoU) von den Hafenbetreiber:innen und der LPA sowie die weitere Ausformung der Marke mit Auftritten auf Messen oder ähnlichen Veranstaltungen sowie die Steigerung der Wahrnehmung des Gesamtstandortes in der Öffentlichkeit.</p> <p>Die Veranstaltung „Port of Lübeck Meeting“ soll u.a. alljährlich stattfinden und einen informativen Rahmen für Kund:innen, Politik und Stadtverwaltung bieten.</p>



Arbeitsbereich 2	Die dargestellten Entwicklungen werden in das weitere Verfahren des Flächennutzungsplans (FNP) übernommen
Erläuterung	Die im HEP in den Hafentlayouts dargestellten und abgeleiteten Flächenentwicklungen insbesondere außerhalb der bestehenden Hafenterminals sind im Flächennutzungsplan-Prozess zu vertreten und letztendlich ist dafür Sorge zu tragen, dass diese in den neuen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck übernommen und dargestellt werden. Das umfasst Flächen für die Hafentflächenenerweiterung (Umschlagflächen), für die hafentaffine Gewerbeentwicklung, für die Hafentbahnerweiterung sowie für LKW-Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum. Zusätzlich soll die Korrektur der Darstellung bestehender Hafentflächen erfolgen. Hierzu ist die Teilnahme an den behördeninternen Abstimmungsterminen mit Vertreter:innen der Verwaltung sowie der Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen erforderlich.
Ziel	Über den zukünftigen FNP sollen die bedarfsgerechten Entwicklungsmöglichkeiten des PORT OF LÜBECK gesichert werden.
Aktivität	Die LPA beteiligt sich aktiv an der Projektgruppe des FNP (AG Flächennutzungsplan) und an der Kernarbeitsgruppe FNP. Hier werden alle im HEP aufgeführten Flächenentwicklungen mit allen anderen Belangen der städtebaulichen Entwicklung der Hansestadt Lübeck abgewogen. Die LPA hat eine Entwicklungsskizze zum Fischereihafen Schlutup unter Einbeziehung der weiteren Rahmenbedingungen zur Entwicklung von Teilbereichen des historischen Kern Schlutups erarbeitet und der Stadtplanung vorgelegt.
Status	In 2022 wurden für die aus dem HEP dargestellten Flächen bezüglich ihrer Anschlussmöglichkeiten an Schmutzwasser- und Regenwasserentwässerung beurteilt und Verwaltungstreffen auch im Rahmen des Kernteams mit der Stadtplanung durchgeführt.



Arbeitsbereich 2	Die dargestellten Entwicklungen werden in das weitere Verfahren des Flächennutzungsplans (FNP) übernommen
Ausblick/Zeit	Nach Kenntnisstand der LPA wird der Entwurf des FNP 2023 in die hansestädtischen Gremien eingebracht werden.



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
Erläuterung	<p>Im Hafententwicklungsplan sind in den Layoutplänen die grundsätzlichen Entwicklungen der Hafenterminals langfristig skizziert. Nunmehr geht es darum, eine kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzen des Ansatzes zum Nature inklusive Planning (NIP) aktiv anzugehen. Anhand der Schiffsgrößen- und Zuglängenentwicklung ergeben sich Anpassungsbedarfe an der Hafen- und Hafenbahninfrastruktur im Bestand. Zudem wird es bei einigen Hafenterminals aufgrund des prognostizierten Mengenwachstums zu weiteren Anpassungsbedarfen kommen müssen.</p> <p>Dieses geschieht unter Aufrechterhaltung und Gewährleistung einer wettbewerbsfähigen Hafeninfrastruktur bei gleichzeitiger Naturraumentwicklung.</p> <p>Das Nature inclusive Planning ist parallel aufzubauen. Hierbei wurden bereits erste Projektideen identifiziert. Diese sind hinsichtlich der Entwicklungs- und Umsetzungsbedingungen zu prüfen und zu entwickeln. Ziel ist es, eine bedarfsgerechte Infrastrukturentwicklung ausgerichtet an den notwendigen Anforderungen der Kund:innen des Hafens bei gleichzeitiger Naturraumentwicklung mit dem primären Ziel für zeitnahe und spätere Infrastrukturmaßnahmen auch entsprechende Ausgleichserfordernisse bedienen zu können.</p>
Ziel Infra- struktur	Die im HEP skizzierte Entwicklung soll über Masterpläne für Hafen- und Hafenbahninfrastruktur der einzelnen Terminals beziehungsweise Hafenbereiche bearbeitet, erstellt und vorgeschrieben werden. Diese Masterpläne decken einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren ab. Aus



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	den Masterplänen werden dann die einzelnen Infrastrukturprojekte bedarfsgerecht weiterbearbeitet und entwickelt.
Ziel NIP	<p>Die in der westlichen Welt vorherrschenden Wirtschaftssysteme sind von der sozialen Marktwirtschaft bis hin zur freien Marktwirtschaft sind auf Konsum und wirtschaftliches Wachstum ausgerichtet. Hieraus resultieren einerseits Wettbewerb, Handel und wertvolle Geschäftsbeziehungen entsprechend der spezifischen Fähigkeiten und Rohstoffvorräte der einzelnen Länder der Welt.</p> <p>Vor dem Hintergrund von übermäßigem Flächenverbrauch und den klimatischen Veränderungen erscheint es daher dringend erforderlich, einen Paradigmenwechsel zu vollziehen. Das betrifft den Ansatz einer gleichberechtigten Entwicklung zwischen Wirtschafts- und Naturräumen umzusetzen.</p> <p>Die LPA verfolgt daher die Strategie, in Kommunikation mit Umweltverbänden und Hafenwirtschaft zu treten, um auf einer übergeordneten Ebene grundsätzliche Entscheidungen und Lösungswege aufzuzeigen. Dies könnte zum Beispiel die Einführung eines „Natur- und Klimaschutzfonds“ sein, welcher der grundsätzlichen Kompensationsidee des Ökokontos folgt. Ziel ist es, die Entwicklung des gesamt betrachteten Naturraumes Untertrave in Anlehnung an Managementpläne und Naturraumqualität mit freiwilligen Maßnahmen aufzuwerten, gleichwohl die LPA nur eine Akteur:in bei der Naturraumentwicklung ist. Daher ist auch die Zusammenarbeit mit dem Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz, Verbänden und Interessenvertreter:innen (s. Kooperationspartner:innen) und dem Land Schleswig-Holstein ein wesentliches Ziel.</p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p>Das NIP bietet für oben genannte Aspekte einen geeigneten Rahmen. Aufgrund der räumlichen Nähe des Hafens zum Naturraum Untertrave als Ökosystem.</p> <p>Das Ziel des NIP verfolgt zwei Ansätze:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sicherstellung der Ausgleicherfordernisse für die Erweiterungsprojekte aus dem HEP 2. Grundsätzliche Entwicklung des Naturraums Untertrave.
Aktivität Infrastruktur	<p>Im Wesentlichen wurde in diesem Arbeitsbereich im abgelaufenen Jahr der Masterplan Skandinavienkai als entsprechender Bericht erstellt (siehe VO/2022/11698). Er zeigt die schrittweise Entwicklung des Skandinavienkais zum im HEP dargestellten Layout 2030. Die infrastrukturelle Entwicklung des Skandinavienkais im Masterplan Skandinavienkai ist auf der Basis der Betriebsdaten der Betreiberin und der prognostizierten Mengenentwicklung und den aktuellen Beobachtungen und Gesprächen mit Betreiberin und Nutzer:innen/Kund:innn erstellt worden. Der Masterplan gewährleistet die Sicherstellung eines zuverlässigen Hafenbetriebs und unterstellt eine positive Mengenentwicklung am Skandinavienkai, weil die strategische Hafentwicklung im Wesentlichen von drei unabhängigen primären Entwicklungen geprägt wird. Einerseits ist dies die oben bereits angesprochene Entwicklung der Umschlagmengen und -arten resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften. Andererseits sind die Größenentwicklungen der Transportbehälter, die den Hafen ansteuern, ein weiteres Element. Zudem erfolgt innerhalb des Hafengebiets eine Konzentration der Umschlagpakete in Richtung Dänischburg / Siems / Schlutup und der Travemündung. Alle drei Entwicklungen sind im HEP berücksichtigt und bedeuten für den Skandinavienkai einen Mengenzuwachs.</p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
Aktivität NIP	<p>In Gesprächen mit der unteren Naturschutzbehörde (UNB) ergab sich der Ansatz, dass auch kleinere Naturschutzprojekte, wie sie im Managementplan Traveförde und angrenzende Flächen vorgeschlagen werden, umgesetzt als Ausgleich angerechnet werden können. Es ergab sich der Gedanke, dass die Kosten, die bei der Umsetzung eines Naturschutzprojektes entstehen, als spätere Ersatzgeldzahlung angerechnet werden. So würde im Rahmen eines gemeinsamen Registers die Möglichkeit bestehen, Kosten zu sammeln, zu verzinsen und immerhin ansatzweise für die Kompensation im Sinne einer Ersatzgeldzahlung zu nutzen.</p> <p>Für große flächenhafte Maßnahmen, wird es einer Ankaufstrategie bedürfen. Hierfür werden grundsätzlich als geeignet erscheinende Flächen identifiziert und der Nutzen zur Kompensation von Eingriffen abgeschätzt. Hier besteht die Herausforderung, eine rechtssichere Anrechenbarkeit für noch nicht definierte Eingriffe der Hafententwicklung, also keine anstehenden konkreten Teilbauprojekte, zu erzielen. Beim NIP soll es ja um eine eigenständige Naturraumentwicklung über die Umsetzung von sinnvollen Projekten gehen, die dann später für Hafenbaumaßnahmen angerechnet werden können. Das widerspricht derzeit der Regelung von der Eingriffs- und Ausgleichsregelung bei konkreten genehmigten Bauprojekten.</p> <p>Um langfristig den Nutzen von Naturschutzmaßnahmen für die Untertrave und den Zustand der Untertrave selbst zu überwachen, wird der Einsatz autonomer Messtechnik unter Einbezug von Digitalen Datenplattformen konzeptioniert. Auf diese Weise können Zustandsdaten des Gewässers für die Argumentation von Naturschutzmaßnahmen herangezogen und weiteren Behörden der Hansestadt zugänglich gemacht werden.</p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
Status Infrastruktur	<p>Neben dem Masterplan Skandinavienkai wurden auch die ersten Vorbereitungen und Untersuchungen zur Entwicklung der sog. Borndieksflächen begonnen. Es handelt sich hierbei um Erhebungen von Flora und Fauna- bzw. Umwelt-Daten.</p> <p>Im Rahmen diverser Abstimmungsgespräche mit der Betreiberin und Reedereien wurden auch die aktuellen Gateprozesse am Skandinavienkai weiter diskutiert und die Umgestaltung der Hafenzufahrt mit den Gateprozessen vorangetrieben. Es wurde im Jahr 2022 ein EU-Förderantrag mit dem Namen „Baltic Eco“ eingereicht. Der Förderantrag wurde grundsätzlich sehr gut von der Kommission bewertet. Leider ist er aufgrund der Überzeichnung des Förderbudgets und hinsichtlich seiner schlechteren Priorität im Vergleich zu anderen eingereichten Förderprojekten nicht gefördert worden. Der Förderantrag umfasste eine Vielzahl von Infrastrukturentwicklungen am Skandinavienkai, die auch bereits im Lübecker Haushalt geordnet sind.</p>
Status NIP	<p>Die Hansestadt Lübeck hat sich in der Vergangenheit bereits in verschiedenen Vorlagen zum Thema Naturschutz, Klimaschutz und der Verantwortung für die Umsetzung dieser wesentlichen Querschnittsaufgabe bekannt. Am 23.05.2019 hat die Lübecker Bürgerschaft im Rahmen ihrer 8. Sitzung den Klimanotstand festgestellt und damit betont, dass weitere kommunale Maßnahmen zum Klimaschutz erforderlich sind.</p> <p>Aus Sicht der LPA werden Naturschutzmaßnahmen, die zu einer diverseren Artenvielfalt der Fauna, aber vor allem auch der Flora führen, grundsätzlich auch einen positiven Effekt auf den Klimaschutz haben.</p> <p>Aktuell wird an geeigneten Ideen für Naturschutzmaßnahmen im Untertraveraum gearbeitet. Hier sind derzeit die rechtlichen Fragestellungen zur Sicherung der Anrechenbarkeit von solchen Maßnahmen im</p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	Vordergrund. Ein zugehöriges Gesamtkonzept zum NIP ist in Bearbeitung.
Ausblick/Zeit	<p>Im Jahr 2023 sind die Masterpläne Schlutupkai 2 und Dänischburg-Siems zu bearbeiten. Zudem ist an der Umsetzung des vorliegenden Masterplan Skandinavienkai zu arbeiten.</p> <p>Für das NIP steht die grundsätzliche Abstimmung einer rechtssicheren Vereinbarung zwischen LPA und UNB zur Anrechnung von kleineren Naturschutzprojekten und Zusammenarbeit an. Zudem ist die Erarbeitung eines Finanzierungsansatzes von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Haushaltsplanung anzugehen.</p>



Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann; b) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen; c) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;
Erläuterung	<p>In den nächsten Jahren wird insbesondere der Druck auf den Skandinavienkai als mündungsnahes und umschlagstärkstes Hafenterminal weiter zunehmen. Die Verlagerung von Ladungspaketen und die Umschlagssteigerung von bestimmten Ladungspaketen wird hier zu leistungsfähigeren Umschlagsflächen- und Anlegerbedarfen führen müssen. Grundsätzlich trifft das auch auf die Mittelhäfen zu, jedoch nicht in der hohen Intensität wie an der Mündung.</p> <p>Hierbei gehen die Anpassung der hafenbetrieblichen Organisation mit digital-gestützten Betriebs- und Verkehrsanpassung sowie infrastrukturellen Erweiterungen auf der Bestandsfläche einher. Der Betrieb und die Infrastruktur bilden eine gemeinsame Einheit und lassen sich nicht losgelöst voneinander betrachten.</p> <p>Zudem sind aber auch schon Flächenentwicklungen außerhalb des jetzigen Terminals vorzubereiten.</p>
Ziel	<p>Die Steigerung der Flächenproduktivität beziehungsweise -effizienz ist durch geeignete Digitalisierungsmaßnahmen kombiniert mit infrastrukturellen Anpassungen im Bestand zu entwickeln. Dies begründet sich durch das Leitziel: „Flächenoptimierung vor Flächenausbau“.</p> <p>Für die LPA stellt die Digitale Infrastruktur eine Komponente der Infrastrukturanlage Hafen dar, die die Basis für die Optimierung des Hafens betriebs bildet. Sie steht gleichrangig zur physischen Infrastruktur und ist mit dieser eng verzahnt. Die digitale Infrastruktur zahlt indirekt auch</p>



Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann; b) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen; c) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;
	<p>auf das Konto von Klima- und Naturschutz durch Flächen- und Ressourcenschonung ein.</p> <p>Digitale Infrastruktur ist aus Sicht der LPA eine wesentliche Daseinsvorsorge, damit die Prozesse des Hafensbetriebs nachhaltig ausgerichtet werden können.</p>
Aktivität	<p>Es wurde der EU-Förderantrag „Digital Green MoS“ eingereicht und erfolgreich abgeschlossen. Das Projekt wird von der LPA in Zusammenarbeit mit der LHG, TT-Line sowie dem Hafen Trelleborg umgesetzt. Es geht größtenteils um Digitalisierungsumsetzung von Digitalisierungsmaßnahmen im Straßen- und Bahnzulauf sowie um die Optimierung der landseitigen Gefahrgutanmeldung bzw. um den Ausbau der Digitalisierung im Bereich des Hafenamts.</p>
Status	<p>Im Rahmen des EU-Förderantrag „Digital Green MoS“ sind zahlreiche Prozesse im Hinblick auf den bestehenden Bahnbetrieb und des Hafenamtes aufzunehmen und z.B. die Verbesserung der Möglichkeiten zur Anlegerbelegung dann umzusetzen.</p> <p>Zum Thema „Digitalisierung“ sind auch die Arbeiten im Rahmen des Forschungsprojektes 5x 5G „Baltic Future Port“ zu nennen. Auf der log-Regio-Veranstaltung (10. logRegio logistikforum) wurde das Projekt und der zugehörige Projektstand vorgestellt. Im Rahmen dieses Projekts wurde ein Railgate erstellt, die Vorbereitung für den Bau des</p>



Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann; b) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen; c) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;
	<p>Roadgate getroffen und die Projektarbeit zum Traileryard geleistet. Es wurden die Trailerdurchlaufzeiten in 2022 erhoben sowie andere Betriebsprozesse erarbeitet und bewertet. Diese sind größtenteils auch in die Bearbeitung des Masterplanes Skandinavienkai eingeflossen.</p> <p>Es wird zudem an einem Konzept zum Smart Harbour HUB im Zusammenhang mit dem Thema Smart City gearbeitet.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Im Jahr 2023 ist das digitale Förderprojekt „5x5G Baltic Future Port“ im Hafen umzusetzen, die Forschungsergebnisse zusammenzutragen und die Anwendbarkeit der 5G-Technik zu bewerten. Zudem sind weitere Anwendungen von 5G im Hafen zu identifizieren und weitere Möglichkeiten der Optimierung der Flächeneffizienz zu erarbeiten und zu überprüfen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Aufbau des Smart Harbour HUB (SHH) wird eine zugehörige Projektskizze mit dem sogenannten Big Picture zu erstellen sein. Als ersten Schritt wird im ersten Quartal 2023 an einem ersten Baustein des SHH mit dem Titel „TravelTClean“ gearbeitet und die Möglichkeiten von Förderung geprüft. Bei dem Baustein „TravelTClean“ handelt es sich im Wesentlichen um:</p>



Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann; b) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen; c) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;
	<p>Der Port of Lübeck steht vor der Herausforderung bei dem prognostizierten Schiffsgrößenwachstum die Hafenverfügbarkeit und -sicherheit zu erhalten. Gleichzeitig ist die Trave ein wichtiger Naturraum. Somit ist es das Ziel mit dem Förderprojekt "Trave IT(s) clean" mittels Sensorik (Messung der Fließ- und Windgeschwindigkeiten im Bereich der Hafenterminals sowie Messung der Wasserqualität) an definierten Standorten an der Trave die Effizienz der Hafenbecken zu erhöhen. Das zweite Ziel des Förderprojektes ist es, mit den erhobenen Daten das oben benannte Konzept des Smart Harbour Hubs an Hand dieser Use-Cases zu erproben, um es anschließend kontinuierlich zu entwickeln und aufzubauen.</p>



Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <p>a) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen;</p> <p>b) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten -Analysen</p>
Erläuterung	<p>Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurden die Ostseezufahrten aus der Kategorie A (Ausbau / Anpassung an den Bedarf) in die Kategorie B (nur Unterhaltung) heruntergestuft.</p> <p>Anhand der Schiffsgrößenentwicklung gibt es aus dem HEP einen klaren Prüfauftrag, ob es zukünftig Anpassungsbedarfe an die Bundeswasserstraße gibt. Insbesondere geht es hierbei um die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenzufahrt und des Schiffsreviers Trave, die Erreichbarkeit unserer Hafenanlagen muss in Zukunft weiterhin gewährleistet bleiben.</p>
Ziel	<p>Ziel ist es, dass bei der Fortschreibung des neuen Bundesverkehrswegeplanes die Kategorisierungszuordnung wieder in Kategorie A erfolgt und so der Bedeutung des PORT OF LÜBECKS im transeuropäischen Transportnetzwerk Rechnung getragen wird.</p> <p>Ziel ist zudem mit einem argumentierbaren Projekt „Traveanpassung“ in den neuen Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf zu kommen, um die Erreichbarkeit der Hafenterminals des PORT OF LÜBECK auch für die neuen Schiffsgenerationen sicherzustellen.</p>
Aktivität	<p>Nach mehreren Anläufen konnte nun für den 21.03.2023 ein Termin mit der WSA Ostsee zum Thema Kategorisierungszuordnung der Trave terminiert werden. Die Häfen Lübeck und Rostock werden hier nochmals unterstreichen, dass eine Wasserstraßenzuordnung der Trave und der Warnow in die Kategorie A unabdingbar ist.</p>



Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; b) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten -Analysen
	<p>Es wurden aus dem HEP abgeleitete mögliche Anpassungsvarianten der Trave für die Schifffahrt sowie zugehörige Massenmodelle für Baggerungen in der Trave für die beiden möglichen Varianten einer Traveanpassungen bearbeitet. Variante 1 ist eine Traveanpassung auf eine Wassertiefe bis 10,5m bis zum Vorwerker Hafen. Die Variante 2 verfolgt dieses Ziel bis Dänischburg-Siems.</p> <p>Ein qualifizierter Gutachter wurde mit der Bearbeitung einer Nutzen-Kosten-Analyse (N-K-A) beauftragt.</p>
Status	<p>Die Verkehrsprognose des Bundes befindet sich derzeit in der Überarbeitung. Diese Fortschreibung erfolgt im Rahmen der Bedarfsüberprüfung der einzelnen Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030. Unser Gutachter, der mit N-K-A der Trave beauftragt ist, arbeitet auch für diese Bundprognosen und aufgrund der Ukraine-Krise ist diese Überarbeitung der Prognosen auf Bundesebene für den Gutachter prioritär zu bearbeiten. Deshalb hat das Büro derzeit keine anderen Kapazitäten, weil viele Änderungen und Anpassungen aus dem Wirtschafts- und Verkehrsministerium zu bearbeiten sind.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Es ist im Rahmen der Bedarfsüberprüfung des BVWP dafür zu sorgen, dass die Wasserstraßenzuordnung der Trave und der Warnow in die Kategorie A zurückkorrigiert wird.</p>



Arbeitsbereich 5	Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ... a) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; b) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten -Analysen
	Die Nutzen-Kosten-Analyse für die Traveanpassung wird nunmehr Ende März 2023 zu erwarten sein.



Arbeitsbereich 6	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
Erläuterung	<p>Im Rahmen der HEP-Bearbeitung ergaben sich diverse Fragen zur Kapazitätsauslastung im deutschen Schienennetz u.a. im Bereich Bahnknoten Hamburg sowie im Bereich Bahnknoten Lübeck - insbesondere nach Inbetriebnahme der festen Fehmarnbeltquerung. Aus wettbewerbsmäßiger Sicht ist die Durchgängigkeit der bahntechnischen Anbindung insbesondere für die Intermodalanbindung zu gewährleisten. Es gibt im aktuellen Bundesverkehrswegeplan zahlreiche Bahnprojekte, unter anderem die Kurve Bad Kleinen sowie zum Teil die S4 Hamburg. Zudem fordert der Hafen Lübeck eine zweite leistungsfähige Gleisquerung über die Elbe. Gleiches gilt bezüglich der Straßenquerung und der Forderung, dass der Weiterbau der A20 als Bypass zur A1 fortgeführt wird. Zudem ist ein bedarfsgerechter und zukunftsweisender Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) für den Standort Lübeck von großer Bedeutung. Der ELK befindet sich auf dem East OrientMed Korridor und ist somit Bestandteil des TEN-T Kernnetzes.</p>
Ziel	<p>Dauerhafte Verfügbarkeit von leistungsfähigen Hinterlandanbindungen Straße, Schiene und Wasserstraße</p> <p>Außerdem sind zukünftige verkehrliche Problembereiche zu identifizieren, um sie in der Bearbeitungsphase des nächsten Bundesverkehrswegeplans benennen, diskutieren und einfordern zu können.</p>
Aktivität	<p>Die LPA hat in 2022 intensiv an der Thematik der Hinterlandanbindung des Hafens gearbeitet. Hierzu wurde ein Verkehrswendepapier „Port of Lübeck im Zusammenhang mit einer festen Fehmarnbeltquerung“ erstellt (siehe hierzu VO/2023/11950) und dieses auch mit IHK und Betreibern diskutiert und fortgeschrieben.</p> <p>Es wurden mehrere interne Abstimmungsrunden mit der IHK, der DB Netz sowie auch mit der Landesregierung geführt.</p>



Arbeitsbereich 6	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
Status	Das Verkehrswendepapier wird als Bericht in die politischen Gremien gehen, um den entsprechenden im Text skizzierten Zusammenhänge, Ableitungen und Entwicklungen zur Kenntnis zu nehmen und um die benannte Kommunikationsstrategie zur Verteilung des Papiers zu beschließen.
Ausblick/Zeit	Der Bürgermeister und die LPA würden dann in 2023 diese Beteiligung und die Werbung für dieses Papier auszuführen. Zudem sind die Abstimmungen und der stetige Austausch mit den DB Netz und der Landesregierung Schleswig-Holsteins fortzuführen.



Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteur:innen mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
Erläuterung	<p>Der Klimawandel ist ein Fakt, dem sich auch die Logistik- und Transportwirtschaft stellen muss. Die international und national definierten Klimaziele sind auf Lübeck heruntergebrochen und finden ihren Ausdruck in dem erklärten Ziel der Klimaneutralität in 2040.</p> <p>Hierzu hat auch der Transportsektor einen umfassenden Beitrag zu leisten.</p> <p>Im Hinblick auf den Hafen bedeutet das, dass die Entwicklung des Hafens als trimodale Infrastruktureinrichtung die Grundlagen für den klimaverträglichen und nachhaltigen Hafenbetrieb legen muss. Daraus wird deutlich, dass der Klimaschutzplan „Hafen“ keine singuläre Aufgabe der LPA ist, sondern das Zusammenwirken der Infrastrukturentwicklung und des Umschlagbetriebs bedarf.</p> <p>Es bedarf hier eines gemeinschaftlichen Handelns, um eine Durchschlagskraft zu erreichen. Alle maritimen Akteure sind für die Durchführung von Klimaschutzmaßnahmen grundsätzlich in der Verantwortung.</p> <p>Da ein Teil der klimarelevanten Emissionen des Hafens aus dem Energieverbrauch sowie der Flächennutzung resultieren, bedarf es aus Sicht der LPA eines hafenweiten Energiemanagements sowie einer Flächenentwicklungsstrategie zur Erreichung des Zero-Emission-Port.</p>



Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteur:innen mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Für die einzelnen Themenbereiche werden Projektentwicklungsskizzen und -pläne erstellt.</p> <p>Die Entwicklung neuer effizienter Technologien ist sehr dynamisch und schreitet schnell voran. Deshalb muss Klimaschutz in diesem Punkt immer technologieneutral sein. Eine von der Politik einseitige Zwangsfestlegung (z.B. in Form einer Landstromverpflichtung) ist hier nicht zielführend.</p>
Ziel	<p>Ein „Zero Emission Port“ muss mittel- bis langfristig das Ziel sein. Das bedeutet, dass die Hafenbetreiber ihren Betrieb und ihren Umschlag hinsichtlich Emissionen klimaneutral durchführen, dass auch die Schiffe am Liegeplatz sowie während der Revierfahrt und die dem Hafen zu- und ablaufenden Verkehre bilanziell keine Luftschadstoffe mehr emittieren.</p> <p>Grundsätzlich ist in erster Linie die Senkung des Energieverbrauchs und dann erst die Herstellung von regenerativer Energie zum Eigenverbrauch im Vordergrund.</p>
Aktivität	<p>Das EU-Förderprojekt „Hansalink 2“ mit der baulichen Erstellung von zwei Landstrom-Anschlüssen an den Anlegern 5 und 6 am Skandinavienkai läuft.</p>



Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteur:innen mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Darüber hinaus hat sich die Lübeck Port Authority an dem bisher einzigartigen Konsortialprojekt ZeroEmission@berth beteiligt. Alle deutschen Hafenstandorte haben sich erstmalig hier organisiert. Ziel dessen war grundsätzlich die gemeinsame Positionierung gegen eine allgemeine europäische Landstrompflicht. Hierzu wurde auch ein Innovationswettbewerb durchgeführt, in dessen Verlauf interessierte Firmen und Institutionen die Chance erhielten, alternative grüne Bordstromversorgungssysteme für die Liegezeit im Hafen vorzustellen. Das Projekt endete erfolgreich mit der feierlichen Verleihung einer Urkunde und eines Preises für den Siegvorschlag in Bremen am 29.09.2022 (siehe Anlage 3).</p> <p>Parallel wurde der Masterplan Klimaschutz durch die Klimaleitstelle der Hansestadt bearbeitet. Die LPA hat sich hier beratend für den Hafen und Mobilitätsbereich eingesetzt und an den fachlichen Diskussionen beteiligt.</p>
Status	<p>Das CO₂-Modell der hafenbezogenen Emissionen für 2020 ist fertiggestellt.</p> <p>Der Klimaschutzplan für den Hafen wurde in insgesamt drei Papiere eingeteilt. Hierzu gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Klimaschutzstrategie



Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteur:innen mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); c) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<ul style="list-style-type: none"> 2. Hintergrundpapier 3. Maßnahmenkatalog <p>Der Plan liegt als Arbeitsfassung zur internen Abstimmung bereit.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Die Realisierung und die Inbetriebnahme der Landstrom-Anschlüsse ist für 2023 geplant. Die weiteren Ausbaustufen der Landstromanschlüsse am Skandinavienkai sind vorzubereiten. Die Möglichkeiten, in den anderen Hafengebieten Landstrom zur Verfügung zu stellen, sind zu prüfen. Insbesondere gilt diese für die bestehenden Netzreserven.</p> <p>Den Klimaschutzplan Hafen gilt es nun LPA-intern abzustimmen und mit den Hafengebieten zu kommunizieren. Die LPA geht davon aus, dass der Klimaschutzplan die kommunale Politik in diesem Jahr erreichen wird.</p>

Arbeitsbereich 8	<p>Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;</p>
Erläuterung	<p>Ein großes Handlungsfeld zur Steigerung der Nachhaltigkeit der logistischen Kette besteht in der Reduzierung von Leerverkehren, Wartezeiten</p>



Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
	<p>und weiteren nichtproduktiven Nebenprozessen, wie Ladungsübernahmeprozessen oder Ladungsbereitstellung.</p> <p>Hier die Möglichkeiten der Digitalisierung zu identifizieren und nutzbar zu machen ist Inhalt des Arbeitsbereichs 8.</p> <p>Die hafenplanerische und infrastrukturelle Motivationslage an der Bearbeitung dieses Themas sind dabei insbesondere die Ermittlung von positiven Effekten auf</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Flächenproduktivität und damit den Flächenbedarf • den Energieverbrauch. <p>Da Daten ein nicht unerhebliches Firmenkapital darstellen, sind neben dem Aufbau der Infrastruktur zur Datengewinnung und -haltung auch die Systeme zum sicheren Datenaustausch zu implementieren.</p> <p>Mithilfe dieser Systeme sollte dann beispielsweise eine flüssigere Verkehrsabwicklung, beispielsweise im Bereich der Zufahrt zum Skandinavienkai, möglich oder die Verweildauer von Trailern auf Vorstauflächen reduziert werden können. Hierzu besteht die Grundidee eine digitale Steuerung des zu- und ablaufenden Straßenverkehrs einzurichten.</p> <p>Durch die digitale Erfassung der Bahnverkehre ergibt sich so ein Gesamtbild der in den Hafenbereich einlaufenden bzw. aus dem Hafen abfließenden Warenströme. Damit besteht die Möglichkeit die Transporteinheiten im Slotsystem zu steuern und so die Hafenumschlagsflächen effektiver zu nutzen.</p>
Ziel	Diese Idee soll für das umschlagstärkste Hafenterminal in Form eines Pregates mit mehreren Entwicklungsstufen realisiert werden. Grundsätzlich bedeutet das auch eine perspektivische Automatisierung der Abfertigung beziehungsweise eine Regulierung der Zufahrt auf entspre-



Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
	<p>chende vorhandene Hafenflächen. So erfolgt eine Steuerung der Einheiten über ihren Status. Einheiten die sich nicht in einem richtigen Zeitfenster befinden, sollen erst gar nicht zur Hafenzufahrt kommen. Hierfür ist ein dem Skandinavienkai vorgelagerter öffentlicher LKW-Stellplatz/Rastplatz erforderlich.</p> <p>Auf der Bahnseite ist ebenfalls eine digitale Erfassung der Waggon und der darauf befindlichen Transporteinheiten angedacht und in der Umsetzung. Durch die frühzeitigere Kenntnis von gebuchten beziehungsweise nicht gebuchten Einheiten kann mehr Transparenz und eine Optimierung der Abfertigungs- und Umschlagprozesse erfolgen.</p> <p>Das mittelfristige Ziel ist eine direkte Kommunikation mit den auf den Hafen zulaufenden Einheiten (Straße, Schiene und Wasserstraße bzw. Ostsee) mit dem Transportstatus und einer Steuerungsmöglichkeit für Ankünfte und weitere hieraus resultierende Optimierungsmöglichkeiten.</p>
Aktivität	<p>Da am Skandinavienkai derzeit alle verfügbaren Flächenkapazitäten zu aktivieren sind, da Umschlag im Ladungssegment „unbegleiteter Verkehr“ in den ersten drei Quartalen 2022 deutlich zugenommen hat, wird zur geplanten Automatisierung der Gateabfertigung inkl. dem Bau eines externen LKW-Stellplatzes, welcher erst in 2026 aufgrund der erforderlichen Genehmigungen und der Planungs- und Bauzeiten fertiggestellt werden kann, eine schnellere Alternative auf bestehenden und im Zugriff befindlichen Flächen als „Übergangslösung“ gesucht. Dieses Provisorium muss soweit vorbereitet und abgestimmt sein, dass es bei einer deutlichen Verschärfung der Verkehrsmengenentwicklung schnell und effektiv umgesetzt werden kann. Die Prüfung bezüglich alternativer Flächenentwicklungen für die notwendigen öffentlichen Parkplätze für LKWs wurden bearbeitet. Das Pregate-Konzept wurde fortgeschrieben</p>



Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
	und weiterentwickelt. Die Bearbeitung einer Übergangslösung zur Anpassung der Gateabfertigung im Rahmen von Workshops mit der Hafenbetreiberin wurde begonnen.
Status	Das Roadgate als erste Entwicklungsstufe wurde in 2022 vorbereitet. Der Bau soll in 2023 erfolgen.
Ausblick/Zeit	Die Abstimmungen zum Pregate mit der Hafenbetreiberin und den Reedereien sind weiterzuführen. Das Pregate soll Ende 2025 inkl. eines externen LKW-Stellplatzes, der im Folgejahr fertiggestellt wird, sowie Anpassungen im öffentlichen Verkehrsraum in Betrieb gehen. Hierfür sind noch fachbereichsintern mit den Bereichen 5.610 Stadtplanung und Bauordnung sowie 5.660 Stadtgrün und Verkehr diverse Abstimmungen bzgl. der erforderlichen Planungen und Baugenehmigungen durchzuführen.



Arbeitsbereich 9	Die Risiken und Chancen 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
Erläuterung	<p>Das Bundesverkehrsministerium hat im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit der Seeverkehrsprognose eine Umschlagsprognose für die Häfen der Nord- und Ostsee erhoben und veröffentlicht. Dieses Prognosegutachten kommt unter Berücksichtigung einer festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) inkl. einer vollfunktionsfähigen Hinterlandanbindung (Schiene und Straße) zu dem Ergebnis, dass Umschlagpotenziale bzw. Umschlagmengen der Häfen Kiel, Lübeck, Wismar und Rostock auf die FFBQ verlagert werden.</p> <p>Der Arbeitsbereich 9 ist ein besonderer Unterpunkt zu dem Arbeitsbereich 6 (Hinterland „Schiene & ELK“). Der Hafen- und Logistikstandort Lübeck muss die noch verbleibenden circa neun Jahre nutzen, um die Chancen der FFBQ zu aktivieren und die Risiken zu minimieren.</p>
Ziel	Es sind die Chancen einer FFBQ für den Hafen- und Logistikstandort Lübeck zu heben.
Aktivität	Bzgl. der neuen Rollendefinition Lübecks und des Port of Lübeck im deutschen Bahnnetz im Zusammenhang mit dem zukünftigen Scan-Med-Korridor mit einer neuen modifizierten Fehmarnbeltachse hat es Diskussionsrunden und Abstimmungen und einen kontinuierlichen Austausch mit Professor Stuwe von der Northern School Business University of Applied Sciences (Hamburg) sowie parallel mit der DB Netz AG gegeben. Insgesamt wurde diese neue Rolle Lübecks in dem unter dem Arbeitsbereich 4 benannten Verkehrswendepapier beschrieben (siehe hierzu die weiteren Erläuterungen unter dem Arbeitsbereich 4).



Arbeitsbereich 9	Die Risiken und Chancen 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
	Die LPA hat am 10.05.2022 am jährlich stattfindenden ScanMed RFC-RAG Korridor-Meeting der EU-Kommission teilgenommen. Hier wird grundsätzlich über den erforderlichen Ausbau des Eisenbahnnetzes im ScanMed Korridor gesprochen und diskutiert.
Status	Die mögliche Rolle der Hansestadt Lübeck mit Ihrem Port of Lübeck im modifizierten Bahnkorridor des EU TEN-T ScanMed ist im Verkehrswendepapier der LPA skizziert. Ziel muss es sein, neben dem starken Hafenknotenpunkt einen Bahnknotenpunkt für Güterverkehre auszubauen. Dazu sind den Reederkund:innen des Port of Lübeck die infrastrukturellen Rahmenbedingungen zur Verfügung zu stellen, um Transportprodukte und -angebote am Markt rechtzeitig vor Inbetriebnahme der FFBQ zu platzieren, um im Wettbewerb mit der festen Landquerung sich positionieren und etablieren zu können. Siehe hierzu auch den Masterplan Skandinavienkai (VO/2022/11698).
Ausblick/Zeit	<p>Zur neuen Rolle Lübecks im europäischen und deutschen Bahnnetz nach Inbetriebnahme der FFBQ sind Verifizierungen und Fortschreibungen vorzunehmen. Hierzu ist mit den Marktbeteiligten im Intermodal Verkehr ein Symposium für die erste Hälfte 2023 geplant, um den modifizierten neuen FFBQ-Verkehrskorridor besser bewerten zu können.</p> <p>Am 16.02.2023 fand eine internationale Veranstaltung in Trelleborg (Schweden) statt, um u.a. den Einfluss der FFBQ auf die jetzigen bestehenden Transport- und Logistikrouten mit Marktteilnehmern zu diskutieren. Die LPA hat daran teilgenommen.</p>



Arbeitsbereich 10	Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln.
Erläuterung	Mit Beschluss des HEP am 28.5.2020 hat die Bürgerschaft die Prüfung und die bedarfsgerechte Umsetzung verschiedener Inhalte des HEP in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Umsetzung und parallelen Plausibilitätsprüfung des HEP führt die LPA den begonnenen Dialog mit der Öffentlichkeit fort. Die Hafenentwicklungsplanung ist so zu einem kontinuierlichen Prozess in der Verwaltung überführt worden. Zu diesem Zweck ist nunmehr der Arbeitskreis Hafenentwicklung (auch als sog. Hafenbeirat) fest eingerichtet worden, um aktiv und regelmäßig in die Diskussionen über die zukünftige Hafenentwicklung in Lübeck eingebunden werden zu können. Ferner sind der Klimaschutzplan und das Nature inclusive Planning in die Gruppe zu spiegeln.
Ziel	<p>Im Rahmen dieses Dialogs sollen neue Tendenzen frühzeitig erkannt und diskutiert, wesentliche Handlungsfelder der Zukunft weiterbearbeitet sowie Entscheidungen überprüft und ggf. neu justiert werden.</p> <p>Mit dem Arbeitskreis wird ein ehrlicher, ergebnisoffener, sach- und lösungsorientierter sowie ausgewogener Diskurs angestrebt, um eine Plattform für die Zusammenarbeit mit dem Austausch von Gedanken, Positionen und einem Wissenstransfer sowie der Aufnahme von Ideen und Anregungen zu haben. Der PORT OF LÜBECK wird so deutlich sichtbarer. Auch hier gewinnt die Marke PORT OF LÜBECK weiter Kontur.</p>
Aktivität	Die letzten AK HEP Sitzungen waren am 02.12.2021 und am 07.06.2022. Die am 08.12.2022 geplante 5. Sitzung des AK HEP musste krankheitsbedingt leider in das Frühjahr 2023 verschoben werden.



Arbeitsbereich 10	Die kontinuierliche Fortschreibung des Hafenentwicklungsplans mit Beratung/Konsultation der AG HEP. Die Bürgerschaft erkennt die Notwendigkeit der kontinuierlichen strategischen Hafenplanung als infrastrukturelle, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Aufgabe und bittet den Bürgermeister die organisatorischen Anpassungsbedarfe zu ermitteln.
	<p>Am 17.05.2022 wurden auf einer Travefahrt dem Wirtschaftsausschuss der IHK die Inhalte des HEP, der Standort Port of Lübeck und der Umsetzungsstand zum HEP präsentiert.</p> <p>Vom 06.09. bis zum 08.09.2022 fand die BPO Jahreshauptversammlung in Gdynia (Polen) statt. Themen waren die generelle Erwartung der wirtschaftlichen Entwicklung im Ostseeraum sowie die Auswirkungen des Ukrainekriegs auf die Hafen-Transportwirtschaft im Ostseeraum.</p>
Status	<p>Die Protokolle der AK-Sitzungen sind weiterhin unter der nachstehenden Internetadresse zu finden:</p> <p>https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/hep/arbeitskreis-hafenentwicklung.html</p>
Ausblick/Zeit	Die nächste AK-HEP Sitzung wird am 29.03.2023 stattfinden.



Arbeitsbereich 11 - weitere Arbeits- und Prüfaufträge aus der AG HEP

Im Rahmen der erfolgten Arbeitstreffen der Arbeitsgruppe Hafenentwicklung für den HEP im Winter 2019 ergingen verschiedene Arbeits- und Prüfaufträge an die LPA (Arbeitsbereich 11). Die folgende tabellarische Aufstellung zeigt einerseits den Prüfauftrag und andererseits die von der LPA vorgenommene Zuordnung zu den anderen Arbeitsbereichen.

Arbeitsauftrag	Zuordnung
Nutzungskonzept für stadtnahe Kaianlagen	Arbeitsbereich 3
Weitere Möglichkeiten fürs Angeln	gesondert
Staffelung der Liegeplatzgebühren	Arbeitsbereiche 3 und 7
Entwicklung von Alternativlayouts zum HEP	Arbeitsbereich 3
Proaktive Bearbeitung von Emissionskonflikten	Arbeitsbereich 3 und 7
Unterhaltungsbuggerei Gothmund	gesondert
Optimierung der Bahnanschlüsse, z. B. Schlutup	Arbeitsbereich 3
Ortsentwicklung Schlutup	Arbeitsbereich 2 und gesondert
bedarfsgerechter Ausbau des ELK	Arbeitsbereich 6
Optimierung der Anlegerstruktur, z. B. Skandi	Arbeitsbereich 3
FFBQ mit Prognose	Arbeitsbereich 6 und 9

Wie ersichtlich werden viele Themen im Rahmen der Bearbeitung der einzelnen Arbeitsbereiche behandelt. Einige Sonderthemen, die nicht direkt etwas mit dem HEP zu tun haben, werden unter der Dachmarke „LübeckÜberMorgen“ an die zuständigen Bereiche der Stadt adressiert bzw. von der LPA getragen.



Der HEP zeigt die strategische Perspektive auf die für die zukünftig prognostizierten Entwicklungen und Bedarfe. Mit den definierten Arbeitsbereichen und zugehörigem Umsetzungsplan wird der HEP bedarfsorientiert konkretisiert und entwickelt. Die unterschiedlichen Arbeitsbereiche betrachten bzw. beschäftigen sich auf dem ersten Blick mit diversen unterschiedlichen Themen, Ansatzpunkten und Perspektiven. Letztendlich werden alle elf Arbeitsbereiche als Bausteine zu einem Werk zusammengeführt. So entsteht der zukünftige PORT OF LÜBECK.

Michael Siemensen
Strategische Hafenentwicklung

Anlagen

Anlage 1 - Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan 2023

Anlage 2 - Unterlagen zur Entwicklung der Dachmarke „Port of Lübeck“

Anlage 3 - Abschlussbericht Zero Emission@berth



Anlage 1

2. Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan HEP2030

Nr.	Vorgangname	Dauer	Anfang	Ende	Ressourcenname	2023											
						Jan	Feb	März	Apr	Mai	Jun	Juli	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
1	Arbeitsplan HEP für 2023	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23		[Timeline bar from Jan to Dec]											
2	HEP-Aufgabenbereich 1: Dachmarke "Port of Lübeck" entwickeln	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23		[Timeline bar from Jan to Dec]											
3	Organisation, Vorbereitung und Einladungen Port Celebration day 2023	18 Tage	Mon 02.01.23	Mit 25.01.23	MB	[Timeline bar from Jan to Jan 25, 2023]											
4	offizieller Arbeitsbeginn für die Marke Port of Lübeck	1 Tag	Mit 18.01.23	Mit 18.01.23	MB	[Timeline bar at Jan 18, 2023]											
5	Vorbereitung und Organisation Teilnahme + Markenauftritt transport logistic 2023	108 Tage	Mon 02.01.23	Mit 31.05.23	MB	[Timeline bar from Jan to May 31, 2023]											
6	Entwicklung, Fortschreibung und Bearbeitung eines Aktionskalenders Marke PoL	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23	MB	[Timeline bar from Jan to Dec]											
7	Organisation, Vorbereitung und Einladungen Port Celebration day 2024	50 Tage	Mon 16.10.23	Fre 22.12.23	MB	[Timeline bar from Oct 16 to Dec 22, 2023]											
8	HEP-Aufgabenbereich 2: HEP im FNP	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23		[Timeline bar from Jan to Dec]											
9	Teilnahme an Arbeitsgruppen und Kernarbeitsgruppen	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Dec]											
10	HEP-Aufgabenbereich 3: Strategische Projektentwicklung Hafeninfrastruktur & NIP	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23		[Timeline bar from Jan to Dec]											
11	Hafenterminals					[Timeline bar from Jan to Dec]											
12	Masterplan Dänischburg-Siems: Konzept / Terminalschiene	31 Tage	Mon 02.01.23	Mon 13.02.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Feb 13, 2023]											
13	Masterplan Dänischburg-Siems bearbeiten	144 Tage	Die 14.02.23	Fre 01.09.23	Sie	[Timeline bar from Feb 14 to Sep 1, 2023]											
14	Masterplan Schlutupkai 2: Konzept / Terminalschiene	14 Tage	Mon 07.08.23	Don 24.08.23	Sie	[Timeline bar from Aug 7 to Aug 24, 2023]											
15	Masterplan Schlutupkai 2 bearbeiten	70 Tage	Mit 09.08.23	Die 14.11.23	Sie	[Timeline bar from Aug 9 to Nov 14, 2023]											
16	NIP					[Timeline bar from Jan to Dec]											
17	Masterplan NIP mit Projekten bearbeiten Flächenbilanzierung liegt vor	131 Tage	Mon 02.01.23	Mon 03.07.23	FW	[Timeline bar from Jan to Jul 3, 2023]											
18	Bericht Bürgerschaft zum NIP bearbeiten und mit UNB und UWB abstimmen	32 Tage	Die 04.07.23	Mit 16.08.23	FW	[Timeline bar from Jul 4 to Aug 16, 2023]											
19	Rechtssichere Grundlage für Anrechenbarkeit von Naturschutzprojekten schaffen	57 Tage	Mon 17.04.23	Die 04.07.23	FW	[Timeline bar from Apr 17 to Jul 4, 2023]											
20	Bearbeitung Projektideen/mögliche Projektentwicklungen + Umsetzung	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23	FW	[Timeline bar from Jan to Dec]											
21	HEP-Aufgabenbereich 4: Flächenbewirtschaftung/-management	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23		[Timeline bar from Jan to Dec]											
22	Betreuung Förderprojekt Baltic Future Port	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23	Sie/FS	[Timeline bar from Jan to Dec]											
23	Betreuung Förderprojekt Hansalink 2	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23	Sie / FW	[Timeline bar from Jan to Dec]											
24	Workshop weitere mögliche 5G Anwendungen Skandinavienkai	22 Tage	Mon 02.01.23	Die 31.01.23	Sie/FS/FW	[Timeline bar from Jan to Jan 31, 2023]											
25	Entwicklung Smart Port Database	116 Tage	Mon 02.01.23	Mon 12.06.23	Sie/FS	[Timeline bar from Jan to Jun 12, 2023]											
26	Betreuung Förderprojekt Digital Green MoS	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23	Sie / FS	[Timeline bar from Jan to Dec]											
27	HEP-Aufgabenbereich 5: Sicherung der seeseitigen Erreichbarkeit	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23		[Timeline bar from Jan to Dec]											
28	Aktivität Netzkategorisierung Trave	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Dec]											
29	Bearbeitung NKA Traveanpassung	66 Tage	Mon 02.01.23	Mon 03.04.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Apr 3, 2023]											
30	Erstellung BÜ-Bericht NKA Traveanpassung	50 Tage	Die 04.04.23	Mon 12.06.23	Sie	[Timeline bar from Apr 4 to Jun 12, 2023]											
31	HEP-Aufgabenbereich 6: Sicherstellung der Hinterlandanbindung	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23		[Timeline bar from Jan to Dec]											
32	Kommunikationsstrategie/Lobbying bzgl. Verkehrswendepapier	255 Tage	Mon 02.01.23	Fre 22.12.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Dec]											
33	Abschluss Kapazitätsmodell Verkehrsträger Hinterland	42 Tage	Mon 02.01.23	Die 28.02.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Feb 28, 2023]											
34	Hafenbahnentwicklung FFbQ (Dänischburg-Siems, Skandi)	73 Tage	Mon 06.03.23	Mit 14.06.23	Sie	[Timeline bar from Mar 6 to Jun 14, 2023]											
35	HEP-Aufgabenbereich 7: Klimaschutzplan Hafen	228 Tage	Mon 02.01.23	Mit 15.11.23		[Timeline bar from Jan to Nov 15, 2023]											
36	Klimaschutzplan vorlegen	198 Tage	Mon 13.02.23	Mit 15.11.23		[Timeline bar from Feb 13 to Nov 15, 2023]											
37	Fortführung Landstromausbau Skandinavienkai	119 Tage	Mon 02.01.23	Don 15.06.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Jun 15, 2023]											
38	Landstrom an Seelandkai/Lehmannterminals und Schlutupkai prüfen	44 Tage	Mon 02.01.23	Don 02.03.23	FW / Sie	[Timeline bar from Jan to Mar 2, 2023]											
39	HEP-Aufgabenbereich 8: Digitalisierung hafengeborener Verkehre	183 Tage	Mon 02.01.23	Mit 13.09.23		[Timeline bar from Jan to Sep 13, 2023]											
40	Projektierung digital. Zuga-/abmeldung (Digital Green MoS)	183 Tage	Mon 02.01.23	Mit 13.09.23	Sie/FS	[Timeline bar from Jan to Sep 13, 2023]											
41	Stellplätzeentwicklung Bültwisch vorantreiben	183 Tage	Mon 02.01.23	Mit 13.09.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Sep 13, 2023]											
42	HEP-Aufgabenbereich 9: Herausforderungen FFbQ	116 Tage	Mon 02.01.23	Mon 12.06.23		[Timeline bar from Jan to Jun 12, 2023]											
43	Bearbeitung Prognose, Betriebskonzept Nordkurve durch HTC abschließen	51 Tage	Mon 02.01.23	Mon 13.03.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Mar 13, 2023]											
44	Rollendefinition des PoL im FFbQ-Korridor weiter ausformen	116 Tage	Mon 02.01.23	Mon 12.06.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Jun 12, 2023]											
45	Symposium für Intermodalverkehre FFbQ mit Prof. Stuwe durchführen	96 Tage	Mon 02.01.23	Mon 15.05.23	Sie/MB	[Timeline bar from Jan to May 15, 2023]											
46	HEP-Aufgabenbereich 10: Fortschreibung HEP als kontinuierlicher Prozess (Fortsetzung des Dialogs)	239 Tage	Mon 02.01.23	Don 30.11.23		[Timeline bar from Jan to Nov 30, 2023]											
47	Terminkalender und Organisation für AK durchführen	42 Tage	Mon 02.01.23	Die 28.02.23	MB	[Timeline bar from Jan to Feb 28, 2023]											
48	AK-Sitzungen terminieren und durchführen	217 Tage	Mon 02.01.23	Die 31.10.23	MB	[Timeline bar from Jan to Oct 31, 2023]											
49	Workshops organisieren, vorbereiten und durchführen	239 Tage	Mon 02.01.23	Don 30.11.23	Sie/FW	[Timeline bar from Jan to Nov 30, 2023]											
50	Sonstiges	80 Tage	Mon 02.01.23	Fre 21.04.23		[Timeline bar from Jan to Apr 21, 2023]											
51	Rahmenvertrag 1 ausschreiben (Hafenwicklungsplaner)	65 Tage	Mon 02.01.23	Fre 31.03.23	Sie	[Timeline bar from Jan to Mar 31, 2023]											
52	Rahmenvertrag 2 ausschreiben (Naturschutz)	61 Tage	Mon 16.01.23	Mon 10.04.23	FW	[Timeline bar from Jan 16 to Apr 10, 2023]											
53	Angeln an der Trave: Maßnahmenkatalog aufstellen	80 Tage	Mon 02.01.23	Fre 21.04.23	FW	[Timeline bar from Jan to Apr 21, 2023]											
54	Leitziele der LPA definieren und digitale Strategie der LPA aufstellen	20 Tage	Mon 06.03.23	Fre 31.03.23	Sie	[Timeline bar from Mar 6 to Mar 31, 2023]											

Anlage 2

Hansestadt LÜBECK 



Statusbericht HEP 2030

Arbeitsbereich 1

Unterlagen zur Entwicklung der Dachmarke „Port of Lübeck“





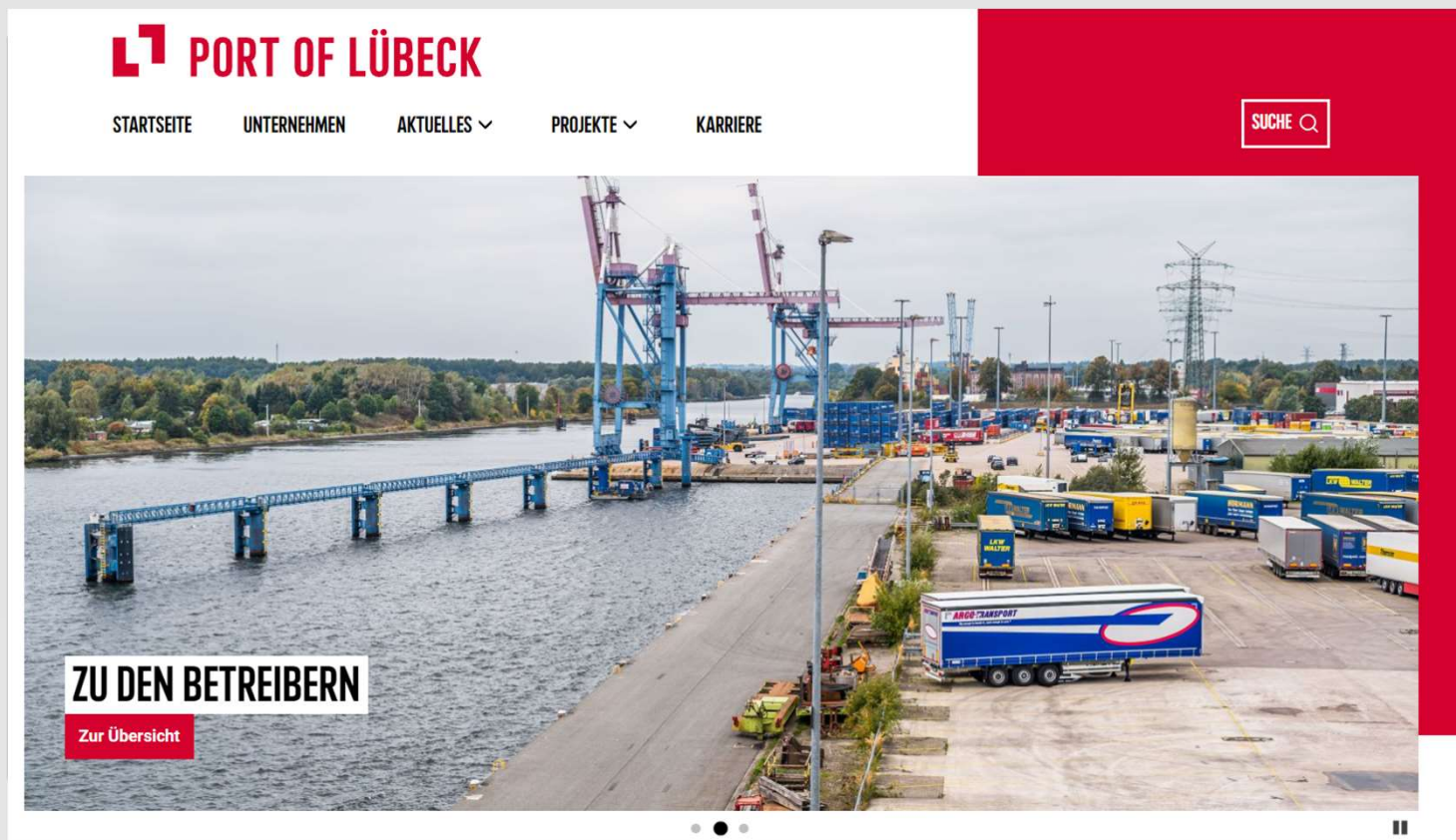
Logo und Claim



Das Logo und der Claim der Dachmarke „Port of Lübeck“ wurden in Abstimmung mit den Hafentreibern von einer Kommunikationsagentur erstellt.



Website „Port of Lübeck“



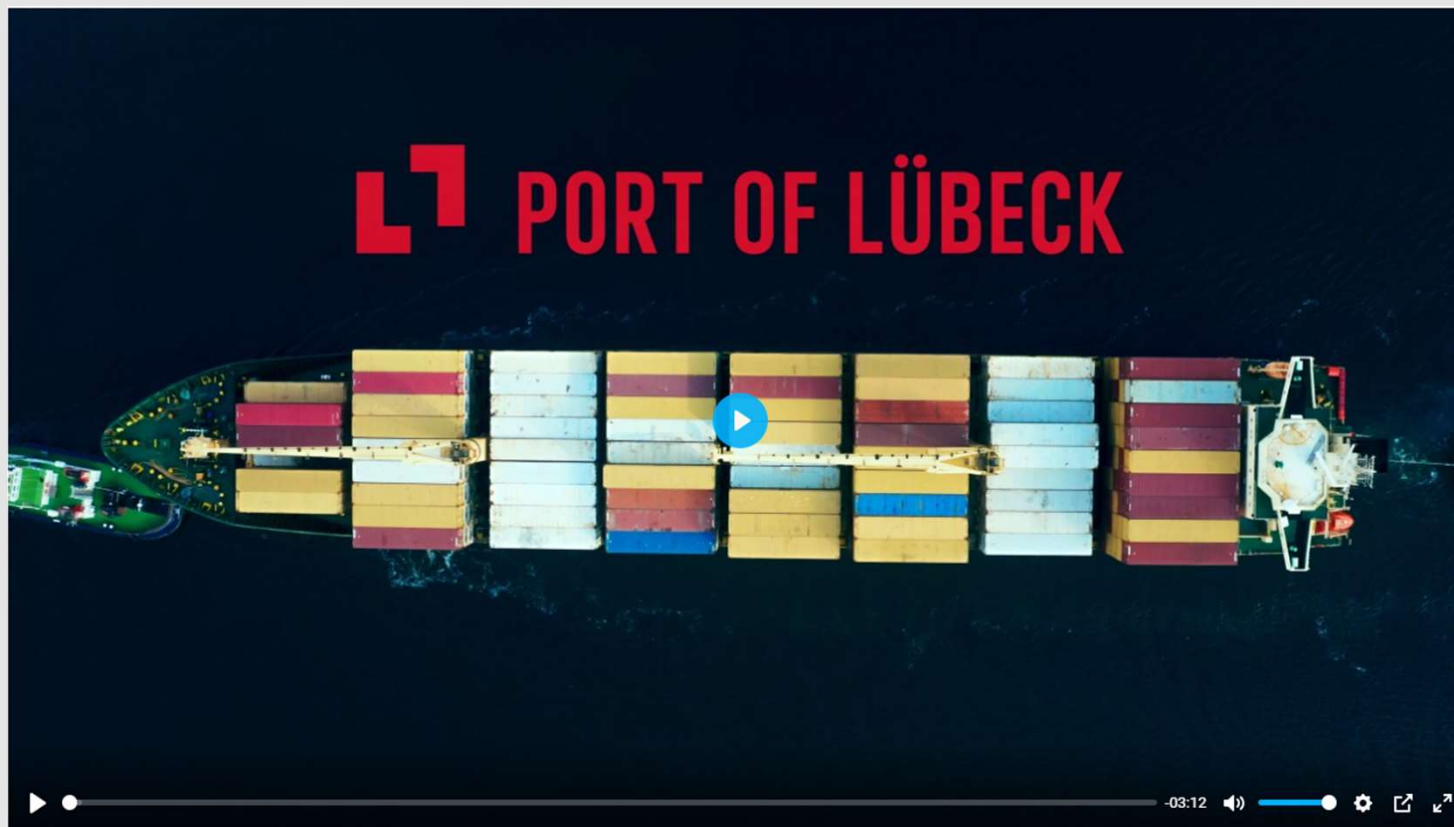
In Zusammenarbeit mit der Firma Convotis wurde die neue Website der Dachmarke „Port of Lübeck“ entwickelt.

Über www.portofluebeck.com können Sie diese aufrufen und einen Überblick über den Port of Lübeck gewinnen.

Die Website wird sich zukünftig stetig weiter entwickeln und wachsen.



Imagefilm „Port of Lübeck“



Im Rahmen der Entwicklung der Dachmarke „Port of Lübeck“ wurde ein Imagefilm produziert.

Dieser Film soll unter anderem auf Messen gezeigt werden und ist für jeden auf der Website des „Port of Lübeck“ sichtbar.

Fotosammlung „Port of Lübeck“



Im Rahmen der Entwicklung der Dachmarke „Port of Lübeck“ wurde mit Unterstützung eines Fotografen eine Fotosammlung angelegt. Diese Fotos können für die Website und anderweitig im Rahmen „Port of Lübeck“ verwendet werden.

Launch-Veranstaltung Port of Lübeck Meeting



Am 18. Januar 2023 wurde die Dachmarke „Port of Lübeck“ feierlich vorgestellt und veröffentlicht.

Beim 1. Port of Lübeck Meeting wurde rund 150 geladenen Gäste zunächst das Logo und der Claim präsentiert. Darauf folgt der Imagefilm für „Port of Lübeck“ und die Website.

Bericht zum Projekt ZeroEmission@Berth

Tätigkeiten im Hafen als auch in der **Schifffahrt** haben eine Auswirkung auf die **Luftqualität** und das **Klima**. Durch die Nutzung von schwefelhaltigem, fossilem Schiffsdiesel sowohl im regulären Schiffsbetrieb als auch zur Stromerzeugung während der Liegezeit tragen Schiffe derzeit noch maßgeblich zu Luftschadstoff- und Kohlendioxidemissionen im Hafen und Hafenumfeld bei. Im Frühjahr 2021 haben sich Vertreter der neun deutschen **Seehäfen** zusammengefunden, um initiativ einen Beitrag zum „**Green Deal**“ der EU also zur **Dekarbonisierung** sowie zur **Luftreinhaltung** zu leisten. So wurde das Projekt „**ZeroEmission@Berth**“ ins Leben gerufen. Das gemeinsame Projekt der Häfen Wismar, Rostock, Kiel, Lübeck, Brunsbüttel, Hamburg, der bremischen und niedersächsischen Seehäfen wurde in **Kooperation** mit dem **Maritimen Cluster Norddeutschland** umgesetzt.

Memorandum of Understanding

In einem ersten Schritt unterzeichneten alle neun Seehäfen im Mai 2021 ein **Memorandum of Understanding**. Neben den Zielen des gemeinsamen Projektes wurden hier auch verschiedene Arbeitspakete beschrieben und festgelegt.

Ein wichtiges Ziel des Projektes war **technologieoffene Alternativen** aufzuzeigen, um eine externe Bordstromversorgung am Liegeplatz und bestenfalls auch den Betrieb von Schiffen ohne den Einsatz von fossilen Brennstoffen zu gewährleisten, denn mit Blick auf den anzustrebenden nachhaltigen und damit emissionsfreien Schiffsbetrieb stellen technologische Sonderlösungen für die kurzen Hafentiegezeiten allenfalls Brückenlösungen dar. Dazu wurden Unternehmen, Entwickler, Forschende und alle Interessierten aufgerufen an einem **Innovationswettbewerb** teilzunehmen und Konzepte und technische Lösungen für den nachhaltigen Schiffsbetrieb bei dem MCN einzureichen. Mit Blick auf diesen Innovationswettbewerb erklärten sich die Häfen bereit, fachliche Expertise bestmöglich einzubringen, die eingebrachten Vorschläge auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen und nach Möglichkeit Piloten in den jeweiligen Hafenstandorten umzusetzen, um eine möglichst breite Wirkung und einen Lerneffekt zu erreichen.

Positionspapier

Um die inhaltliche Position der Seehäfen zu verdeutlichen, erarbeiteten die Kooperationspartner ein gemeinschaftliches **Positionspapier**. Das Papier wurde im Dezember 2021 im Rahmen einer Presseerklärung veröffentlicht. Neben der bereits erwähnten Technologieoffenheit bei der Erzeugung von Bordstrom wird gefordert, dass **alle** Schiffe unabhängig von Schiffstyp und Größe Emissionen reduzieren müssen und die Kosten der Emissionsreduzierung von den Verursachern, also den Schiffsbetreibern, selbst getragen werden müssen. Zudem positionieren sich die deutschen Seehäfen für die **Einführung eines europäischen CO2-Emissionslimits** für alle See- und Binnenschiffe am Liegeplatz.

Innovationswettbewerb

Der **Innovationswettbewerb** (<https://www.maritimes-cluster.de/themen-und-projekte/zero-emission-at-berth/>) wurde vom Maritimen Cluster Norddeutschlands organisiert und durchgeführt. Es wurden Lösungen gesucht, die schnell und signifikant zur Emissionsreduzierung am Liegeplatz beitragen können. Es sollten innovative Ideen, Konzepte und technologieoffene Lösungsansätze zur Energieversorgung von Schiffen am Liegeplatz aufgezeigt werden sowie Lösungen, welche idealerweise auch im Fahrtbetrieb zur Emissionsreduzierung beitragen. Die Projektteilnehmer hatten

Anlage 3

sich dazu verständigt, Innovationen in drei Kategorien zu suchen, um gezielt Innovationen anzusprechen, die unterschiedliche Reifegrade aufweisen: **Konzepte, Prototypen und existente Lösungen**. In der Kategorie Konzepte wurden konzeptionelle Beschreibungen für alternative Energieversorgungsansätze für Schiffe an Liegeplätze gesucht, die sich noch in einem F&E-Stadium befinden, welche aber das Innovationspotential aufzeigen können. Ideen, die eine technische Machbarkeit nachweisen, bei denen aber noch Entwicklungsschritte fehlen (z. B. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen oder weitere Systementwicklungen) waren der Kategorie Prototypen zuzuordnen und marktreife Lösungen, die bereits erfolgreich in anderen Häfen oder an Bord zum Einsatz kommen und verfügbar sind, die aber noch adaptiert und/oder skaliert werden müssen, zählten zur Kategorie existente Lösungen. Der international ausgerichtete Wettbewerb startete am 1. Februar 2022 und lief bis zum 18. Juni 2022. Es wurde insgesamt **30 Bewerbungen aus aller Welt** eingereicht, dabei entfielen 11 auf die Konzepte, 12 auf die Prototypen und 7 auf existente Lösungen. Die Einreichungen wurden anhand einer Bewertungsmatrix und anhand der in der Ausschreibung genannten Kriterien von einer Fachjury bewertet. Die von den Häfen benannte siebenköpfige Fachjury bestand aus Vertreterinnen und Vertretern von Verbänden, Reedereien und der Wissenschaft.

Es wurden aus jeder Kategorie drei Gewinner benannt: erster, zweiter und dritter, wobei in der Kategorie der marktreifen Lösungen der dritte Platz an drei Bewerbungen vergeben wurde. Die Gewinner wurden am 29. September 2022 im Rahmen der Fachveranstaltung „Nachhaltige Häfen: gemeinsam, klar, sauber“ beim Deutschen Schifffahrtstag in Bremen ausgezeichnet. Eine Übersicht über die Gewinner ist [hier](https://www.maritimes-cluster.de/presse/preisverleihung-zeroemissionatberth-2022-presse) (<https://www.maritimes-cluster.de/presse/preisverleihung-zeroemissionatberth-2022-presse>) zu finden.

Gemeinschaftliche Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Kooperationsziele

Verschiedene **Meilensteine** im Projekt wurden durch entsprechende Pressearbeit begleitet: die Veröffentlichung des Memorandum of Understanding, des Positionspapiers, zum Innovationswettbewerb und zum Verleihungsereignis.

Ausblick

Die Häfen prüfen die eingereichten Innovationen auf eine mögliche Umsetzung in ihrem Hafen und ob es ggf. Synergien zwischen den Akteuren gibt, die genutzt werden können.

Themenbasierte Veranstaltungen, der Austausch von Best-Practice-Beispielen, das Zusammenbringen von Stakeholdern im Hafen findet bereits in vielen Netzwerken statt. Genannt seien hier das **Netzwerk** des [Maritimen Clusters Norddeutschland](#) und das [e4Ports-Netzwerk](#) der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie. Diese Foren zeigen auch Instrumente zur Förderung von alternativen Energieversorgungsansätzen auf. Einige der Projektpartner des durchgeführten Projektes sind Partner bzw. Mitglieder der genannten Netzwerke. Daher wird auf zusätzliche Veranstaltungen, die vom Format ähnlich sind, verzichtet.