



► Nr. VO/2022/11679-01
öffentlich

Lübeck, 01.03.2023

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

Antwort auf die Anfrage von AM Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Veränderte Wachstumsperspektiven und HEP

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.03.2023	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.03.2023	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des AM Mandy Siegenbrink (BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN): Veränderte Wachstumsperspektiven und HEP (VO/2022/11679):

- 1) Wie hat sich der tatsächliche Warenumsschlag im Lübecker Hafen im Vergleich zu den im Hafenenwicklungsplan (HEP, VO/2020/08588) angenommenen Mengen in den Jahren 2019 - 2021 verhalten?
- 2) Welche Abweichung wird sich voraussichtlich in 2022 ergeben?
- 3) Welche Abweichungen werden in den kommenden Jahren auf Basis von 1) und 2) erwartet durch neue Entwicklung wie etwa den Ukraine-Krieg und Veränderungen in der Papier- und Forstindustrie?
- 4) Welche Auswirkungen haben die Abweichungen von 1) - 3) im unterstellten Mengengerüst für die Planungen des HEP?

Antwort:

1) Wie hat sich der tatsächliche Warenumsschlag im Lübecker Hafen im Vergleich zu den im Hafenenwicklungsplan angenommenen Mengen in den Jahren 2019 bis 2021 verhalten?

Die LPA versteht unter dem Lübecker Hafen den gesamten Port of Lübeck, den öffentlichen Hafen und den privaten Hafen. Die dem Hafenenwicklungsplan zu Grunde liegende Lübeckprognose (Szenario 6) prognostiziert für das Jahr 2030 eine Umschlagsmenge von 22,4 Mio. t netto. Hierbei ist eine funktionstüchtige FFBQ berücksichtigt. Die im HEP andiskutierten zusätzlichen Dienste (egal ob nach Russland, Schweden oder ins Baltikum) sind hierbei nicht berücksichtigt - siehe hierzu auch die Vorlage VO/2020/08588 zum Hafenenwicklungsplan, Anlage 2, Gutachterlicher Schlussbericht HEP, Seite 50. Demzufolge sind vom

Basisjahr 2010 für die Jahre 2019, 2020 und 2021 - wie in der beiliegenden nachfolgenden Tabelle 1 dargestellt - 19,9 Mio. t netto, für das Jahr 2020 20,1 Mio. t netto und für das Jahr 2021 20,3 Mio. t Nettoumschlag anzugeben. Im Abgleich dazu stellt sich der tatsächliche Umschlag wie folgt dar: 2019 16,4 Mio. t netto, 2020 16,5 Mio. t netto und 2021 17,5 Mio. t netto. Es ist im Hinblick auf den Gesamtumschlag des PORT OF LÜBECK festzustellen, dass durchschnittlich die tatsächliche Entwicklung um rund 14-18 % der Prognose zurückliegt. Für das Jahr 2022 wurde eine Prognose (P) mit aufgeführt.

Tabelle 1 – Übersicht / Abgleich HEP-Prognose mit tatsächlicher Umschlagentwicklung

Jahr	PORT OF LÜBECK (PoL)			Skandinavienkai		
	HEP Prognose	Ist gesamt	PoL Abgleich	Skandi Prognose	Ist Skandi gesamt	Abgleich
2019	19,9	16,4	-18%	10,3	10,6	+2,2%
2020	20,1	16,5	-18%	10,7	10,7	+0,0%
2021	20,3	17,5	-14%	11,0	12,0	+8,7%
2022 (P)	20,6	16,7	-19%	11,4	11,9	+4,3%

[in Mio. t netto]

Bei dieser Betrachtung ist jedoch zu berücksichtigen, wie sich die Verteilung und die Zuordnung des Umschlags zu den einzelnen Gütergruppen und deren Prognosen zueinander verhält und was die wesentlichen Abweichungen hierbei sind.

Als Wesentlich sind für das Jahr 2020 bis 2025 folgende prognostizierte Entwicklungen aufzulisten:

- a) Im HEP2030 wurde auf der Basis des Grundlagengutachtens 4 für die Entwicklung der Gütergruppe Forstprodukte eine Menge von zwischen 3,3 bis 3,5 Mio. t prognostiziert. Im Jahr 2021 wurden real rd. 1,6 Mio. t an Forstprodukten im PORT OF LÜBECK umgeschlagen.
- b) Bei der Gütergruppe Massengut wurde eine Menge von rd. 2,7 Mio. t für den Zeitraum 2020 bis 2025 avisiert. Tatsächlich wurden in 2021 rd. 1,6 Mio. t umgeschlagen (vornehmlich Stadthäfen und Mittelhäfen).

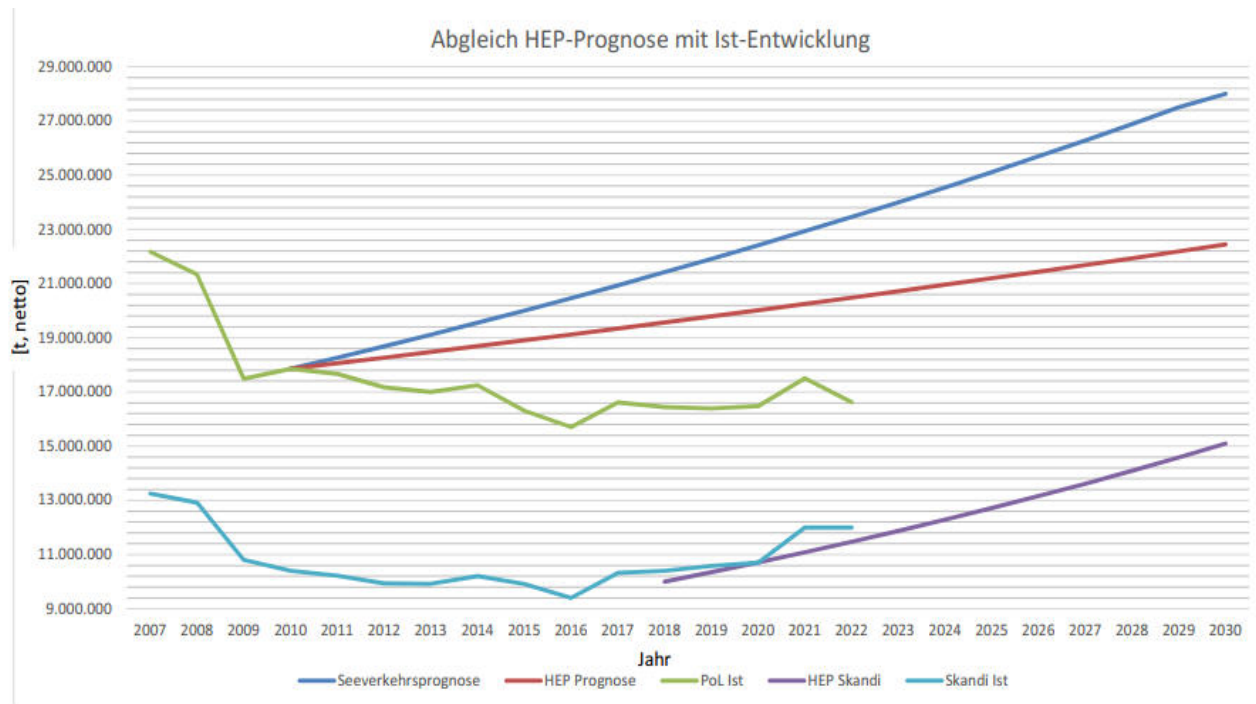
Siehe hierzu auch zu den Gütergruppen in der HEP-Unterlage, Anlage 2, Gutachterlicher Schlussbericht HEP, Tab. 7 auf Seite 55.

Demzufolge sind die oben beschriebenen 14-18% hinter der HEP-Prognose mit einer absoluten Zahl von rd. 3 Mio. t auszuweisen, was im Wesentlichen auf die Entwicklung der Gütergruppen „Forstprodukte“ und „Massengut“ zurückzuführen ist.

Für das RoRo-Geschäft (im Wesentlichen die Gütergruppe „nicht identifizierbare Güter“) ist in 2021 mit einer Menge von rd. 16 Mio. t netto die HEP-Prognose für 2025 mit 16,7 Mio. t quasi fast erreicht. Das bedeutet, dass gerade in dem stärksten Geschäftsfeld des PORT OF LÜBECK ein überproportionales Wachstum festzustellen ist und das abweichend zum HEP, das Teilladungssegment „unbegleitete Verkehre (Trailer) aus dem RoRo-Geschäft deutlich mehr gewachsen ist, als im HEP prognostiziert. Das spiegelt sich auch in den Umschlagszahlen des wichtigsten Terminals im öffentlichen Hafen, dem Skandinavienkai, nieder. Demnach lag der Skandinavienkai 2021 rund 1 Mio. t über der Prognose und weist demzufolge ein überproportionales Wachstum auf. In der Prognose für 2022 liegt er weiterhin über der HEP-Prognose.

Letztendlich ist im Zusammenhang mit der HEP-Prognose festzuhalten, dass sich die prognostizierte Umschlagszahl für 2030 an den Umschlagzahlen der Jahre 2007 und 2008 orientiert, also an Umschlagmengen, die es im PORT OF LÜBECK schon gegeben hat.

Abbildung 1 – Grafische Darstellung zur Umschlagentwicklung



Bei der Betrachtung der Umschlagentwicklung des PORT OF LÜBECK und der des Skandinavienkais in Abbildung 1 wird deutlich, dass grundsätzlich die Linienverläufe der Umschlagentwicklung „PoL Ist“ und „Skandi Ist“ korrespondieren. Jedoch ist festzustellen, dass in den Jahren 2021 und 2022 deutlich eine Umkehr im Trend zu erkennen ist. Der Gesamtstandort fällt im Hinblick auf die Umschlagprognose ab, aber der Skandinavienkai wächst.

2) Welche Abweichung wird sich voraussichtlich in 2022 ergeben?

Die Abweichung in 2022 wird sich für den Gesamtstandort bezüglich des Abgleichs mit der HEP-Prognose unwesentlich ändern. Für den Skandinavienkai ist festzuhalten, dass er weiter überproportional über der Prognose liegt.

3) Welche Abweichung werden in den kommenden Jahren auf Basis von 1) und 2) erwartet?

Grundsätzlich können wir festhalten, dass der Ukraine-Krieg in Bezug auf die Mengenentwicklung gerade in den Hauptverkehrsbeziehungen nach Schweden/Südschweden und Finnland sowie ins Baltikum nur unwesentlichen Einfluss hatte. Der Verlust des Russland-Geschäftes wurde kompensiert. Die Entwicklung in der Papier- und Frostprodukteindustrie weicht von der Prognose aus dem HEP deutlich ab und wird sich voraussichtlich nicht umkehren.

4) Welche Auswirkungen haben die Abweichung von 1) bis 3) im unterstellten Mengengerüst für die Planungen des HEP?

Für die Umsetzung und Fortschreibung des HEP für den Skandinavienkai wird auf die Vorlage VO/2022/11698 „Masterplan Skandinavienkai“ verwiesen. Hier besteht im Hinblick auf die Infrastrukturentwicklung dieses Hafenterminals zwingender Handlungsbedarf. Die LPA wird weitere Masterpläne für die Hafengebiete Schlutup und Dänischburg-Siems in 2023 aufstellen und bearbeiten und die zugehörigen Rand- und Rahmenbedingungen mitberücksichtigen. Es ist an dieser Stelle schon festzuhalten, dass die Mittelhäfen Schlutup und

im Bereich Dänischburg-Siems sich stabil auf einem eher moderaten Wachstum entwickeln. Für die Stadthäfen der privaten Betreiber gilt das gleiche. Der Vorwerker Hafen befindet sich in der Umstrukturierungsphase. Gleichwohl wird er derzeit erfolgreich hafenauffin genutzt.

Zudem wird derzeit der Auftrag aus der VO/2022/11476 „Strategische Entwicklung des PORT OF LÜBECK“ abgearbeitet.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen