



► Nr. VO/2025/13947
öffentlich

Lübeck, 03.02.2025

**Vorlage
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

3. Statusbericht zum Umsetzungsstand des Hafentwicklungsplans 2030

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.03.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.03.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
25.03.2025	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
27.03.2025	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Statusbericht 2023 bis 2024 zur HEP-Umsetzung wird zur Kenntnis genommen. Die Bearbeitung kann gem. der Vorlage fortgeführt werden.

Verfahren:

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis

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

Ja

Nein- Begründung:

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

Die Maßnahme ist:

neu

freiwillig
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja

Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input type="checkbox"/>	Nein
<input checked="" type="checkbox"/>	Ja – Begründung: Reduktion Emissionen (CO ₂ , SO _x , NO _x und Feinstaub)

Begründung der Nichtöffentlichkeit
gem. § 35 GO:

--

Begründung:

Am 28. Mai 2020 hat die Lübecker Bürgerschaft den Hafenentwicklungsplan 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 Lübeck Port Authority (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 11 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 den ersten Blick mit diversen unterschiedlichen Themen, Ansatzpunkten und Perspektiven, werden letztendlich zu einem Werk zusammengeführt, dass alle 11 Arbeitsbereiche berücksichtigt. So entwickelt und entsteht der zukünftige PORT OF LÜBECK.

Alle 11 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.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Oktober 2024 die Fortschreibung der Verkehrsprognosen als Basis für die Bedarfsüberprüfung des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans veröffentlicht. Dabei ist auch die Seeverkehrsprognose bis 2040 fortgeschrieben und aktualisiert worden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Gutachter weiterhin für den PORT OF LÜBECK von einem Wachstum ausgehen. Als Basisjahr dient das Jahr 2019 mit einem Gesamtumschlag von 16,1 Mio. t netto. Für das Jahr 2040 wird eine Umschlagsmenge von 18,7 Mio. t netto prognostiziert.

Grundsätzlich werden die Ergebnisse und Aussagen aus dem HEP2030 im Rahmen der jeweiligen Masterplanbearbeitung überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben. So ist das bspw. beim Masterplan Skandinavienkai erfolgt und so wird es auch bei dem Masterplan Schlutupkai 2 praktiziert. Im Jahr 2025 folgt die Masterplanbearbeitung des Bereichs Dänischburg-Siems und in 2026 die Bearbeitung des Bereichs Stadthäfen. Durch die nunmehr vorliegende Bedarfsüberprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose bis 2040 wird die LPA eine Überprüfung und gegebenenfalls Fortschreibung des bestehenden HEP in 2025 vornehmen. Die Arbeitsinhalte werden sich mit der Plausibilitätsprüfung der Seeverkehrsprognose 2040 des Bundes befassen und mit der daraus resultierenden Flächenbedarfsüberprüfung für Hafenumschlag im PORT OF LÜBECK. Es wird zudem ein Kapitel mit den derzeit und zukünftig bestehenden Rahmenbedingungen und die Beurteilung der aktuellen und zukünftigen Wettbewerbssituation des PORT OF LÜBECK im Ostseeraum geben. Hier wird dann auch kurz auf die geopolitische Lage des Ostseeraums eingegangen. Mehr wird der HEP und seine Fortschreibung an dieser Stelle nicht leisten können, weil er keine betriebswirtschaftlichen Belange bearbeitet.

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

Die LPA bittet um Kenntnisnahme.

Anlagen:

1 – Statusbericht 2023 und 2024 nebst Anlagen

Senatorin Joanna Hagen



Hafenentwicklungsplan 2030

Port of Lübeck

Statusbericht 2023 und 2024 Umsetzungs- und Steuerungsplan

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, 08. Januar 2025

Inhalt

1. Einleitung.....	3
2. Inhalt	4
3. Umsetzung	6



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 3 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 HEP2030 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 11 Arbeitsbereiche von der LPA identifiziert worden, die in den nächsten Jahren zu bearbeiten und auch fortzuschreiben sind (siehe Tab. 1).

Arbeitsbereich	Titel	HEP-Beschlusstext
1	Markenentwicklung „PORT OF LÜBECK“	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
2	FNP Übernahme des HEP	Die dargestellten Entwicklungen werden in das weitere Verfahren des Flächennutzungsplans (FNP) übernommen
3	Infrastrukturentwicklung und Naturraumentwicklung	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
4	Digitalisierung von Prozessen sowie Flächensicherung	Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ... <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;



5	Vorland	<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
6	Hinterland	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
7	Klimaschutzplan Port of Lübeck	<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 Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
8	Zu- und Ablaufsteuerung für Schiene und Straße zum Hafen	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
9	FFBQ	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
10	HEP-Fortschreibung und Öffentlichkeitsbeteiligung	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.
11	Arbeitsaufträge AG HEP	weitere Arbeits- und Prüfaufträge aus der AG HEP

TABELLE 1: ÜBERSICHT ÜBER DIE ARBEITSBEREICHE AUS DEM HEP2003

Der HEP2030 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 Infrastruktureigentümern und -betreibern für Straße, Schiene und Wasserstraße.

Die wesentlichen Handlungsfelder sind im HEP2030 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 sowie die Akzeptanz und Unterstützung für unseren Hafen zu steigern.

3. Umsetzung

Die HEP-Umsetzung ist mit einem Umsetzungs- und Steuerungsablaufplan mit Setzung von Meilensteine 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 Zielarbeitsjahresplan definiert. Dieses ist u.a. auch für die Planung des jeweils anstehenden Investitionshaushalts eines Folgejahres wichtig. Der aktuelle Arbeitsplan für 2025 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.

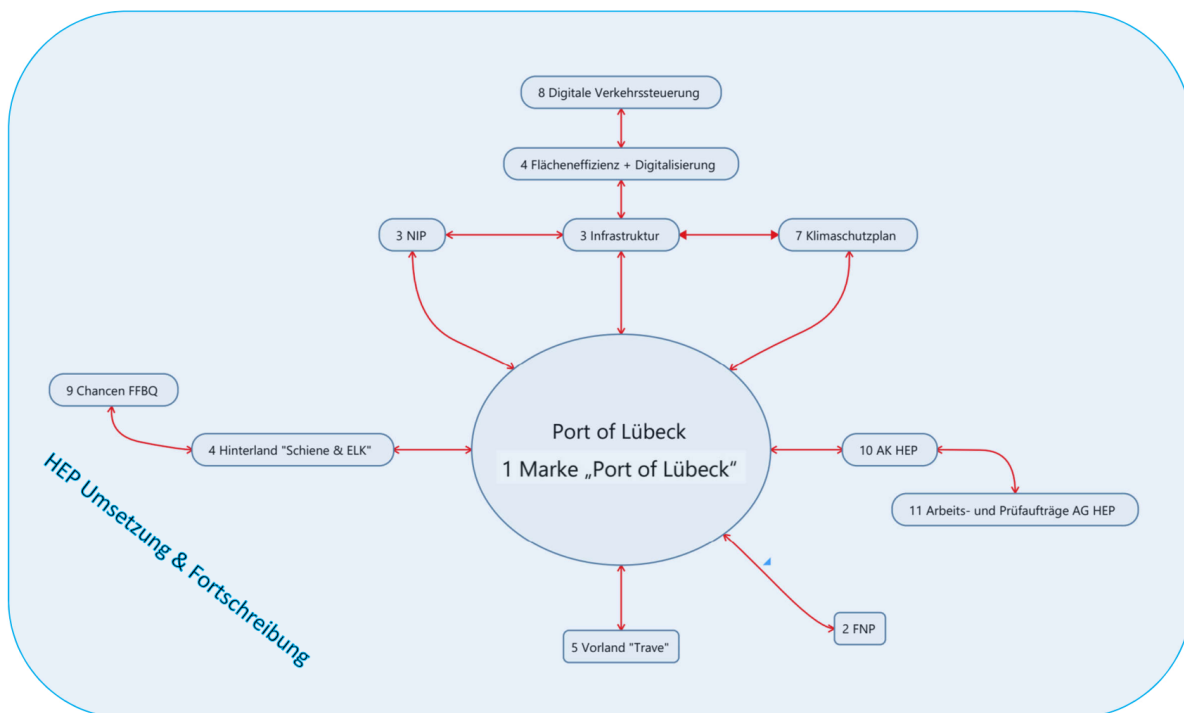


ABBILDUNG 1: ZUSAMMENFASSUNG DER ARBEITSBEREICHE

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 FFBQ“ 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 HEP2030 ermittelten Rahmen- und Randbedingungen auf ihre Aktualität überprüft. 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. **Die neuen Textpassagen im Abgleich mit dem Statusbericht 2022 sind in fett dargestellt. Die Erläuterung für 2023 sind in blauer Farbe und die für 2024 in schwarz hervorgehoben.**

Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
Erläuterung	<i>Der maritime Hafenstandort hat bisher keine einheitliche Strukturierung nach außen. Im Rahmen der vielen Gespräche zum HEP2030 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.</i>
Ziel	<p><i>Das Ziel ist eine Standortvertretung einzurichten, um eine gemeinsame Außendarstellung bezüglich Öffentlichkeitsarbeit, Hafenstatistik etc. z.B. mit Unterstützung einer entsprechenden Internetseite einzurichten.</i></p> <p>Mit der Erstellung des Markenkonzeppts der neuen Dachmarke wurden die folgende Zielbilder definiert, die durch die Arbeit der Dachmarke umgesetzt und erreicht werden sollen.</p> <p>Zielbild 1: Kommunikation im politischen Raum (lokal, regional, überregional): die konsistente Positionierung von Interessen und Entscheidungen als kommunal verwalteter Hafen auf Landes-, Bundes- und auch EU-Ebene gewinnt immer mehr an Bedeutung und kann durch die Dachmarke wesentlich unterstützt werden.</p> <p>Zielbild 2: Bekanntheitsgrad und Akzeptanz in der Öffentlichkeit steigern: Der Port of Lübeck ist ein stadtnaher Hafen und einige Hafenstandorte befinden sich in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten. Zusätzlich ist vielen Bürger: innen Lübecks die Bedeutung des Port of Lübeck sowie seine Wertschöpfungseffekte unbekannt. Die Dachmarke kann versuchen eine höhere Akzeptanz zu</p>



Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
	<p>erzielen und zusätzlich den Bekanntheitsgrad des Hafens in Lübeck steigern.</p> <p>Zielbild 3: Standortmarketing, zentraler Kundenkontakt, zentrale Kundeninformation: im Wettbewerb ist der ganzheitliche Auftritt und die Gesamtattraktivität eines Standortes relevant und sorgt für eine stärkere Kundenbindung und auch für eine Kundenneugewinnung gegenüber der Konkurrenz.</p> <p>Zielbild 4: Entwicklung und Erweiterung der Marke.</p>
Aktivität	<p>Es fanden Mitgliedertreffen mit allen Beteiligten der Dachmarke und externer Unterstützung statt, um gemeinsam die Dachmarke weiterzuentwickeln.</p> <p>Vom 07.09. bis zum 09.09.2023 fand die Baltic Port Organization (BPO) Jahreshauptversammlung in Ystad (SWE) statt. Themen waren generelle Erwartung der wirtschaftlichen Entwicklung im Ostseeraum sowie die Auswirkungen des Ukrainekriegs auf die Hafen-Transportwirtschaft im Ostseeraum.</p> <p>2024:</p> <p>Im März 2024 fand das zweite PORT-OF-LÜBECK-Meeting mit etwa 130 geladenen Gästen in der MuK statt. Themen des Abends waren Handel in Europa und die Zukunft der maritimen Wirtschaft Ostsee, die Erreichung der Klimaziele, Bahnkapazitäten im norddeutschen Raum, die mögliche Entwicklung eines Ostkorridors für den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt im Kontext mit Klimawandel und Verkehrswende.</p> <p>Auch im Jahr 2024 fanden monatliche Mitgliedertreffen mit den Beteiligten der Dachmarke statt. Bei diesen Treffen wurden unter anderem der „Tag der Logistik“ und auch die Teilnahme an der LN-Azubimeile geplant und umgesetzt.</p>



Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
	<p>Im Rahmen der LN-Azubimeile wurde die Karriereseite der PoL-Website weiterentwickelt und bietet seitdem einen Überblick über die unterschiedlichen Job- und Ausbildungsmöglichkeiten im PORT OF LÜBECK.</p> <p>Im Juli 2024 fanden die Latvian-German Port Days, organisiert von HPA, Hafen Hamburg Marketing und der LHG, in Riga statt, bei denen die Dachmarke auch vertreten war.</p> <p>Anfang September fand die BPO-Jahreshauptversammlung in Klaipeda (Litauen) statt. Thema war die „Gestaltung einer geopolitischen und umweltbewussten maritimen Industrie im Ostseeraum“</p>
Status	<p>Nach der erfolgreichen Veröffentlichung der Dachmarke im Januar 2023 wird nun die in Zukunft jährlich stattfindende Veranstaltung PORT OF LÜBECK Meeting für das Frühjahr 2024 geplant. Als Termin wurde der 13. März 2024 festgelegt und die Veranstaltung wird erneut in der MuK Lübeck stattfinden. Für die Veranstaltung ist das Programm zu erstellen, Einladungen vorzubereiten und die benötigte Technik und das Catering zu bestimmen.</p> <p>Um die Dachmarke zukünftig weiter entwickeln zu können und auch die zukünftige Organisationsstruktur der Dachmarke festzulegen wurde das Unternehmen ifok GmbH zur Unterstützung herangezogen.</p> <p>Es finden Mitgliedertreffen mit allen Beteiligten der Dachmarke und der Unterstützung von ifok GmbH statt, um gemeinsam die Dachmarke weiterzuentwickeln.</p> <p>2024:</p> <p>Es wurde entschieden, dass das PORT OF LÜBECK Meeting nur noch alle 2 Jahre stattfinden soll, weshalb für das Jahr 2025 keine Veranstaltung geplant ist.</p>



Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
	<p>Derzeit steht die Planung und Umsetzung der transport logistic Messe Anfang Juni 2025 im Vordergrund, bei der die Dachmarke auf einem Gemeinschaftsstand vertreten sein wird. Der Gemeinschaftsstand ist im Design der Dachmarke gestaltet.</p> <p>Es ist grundsätzlich so, dass viele Berichte und Informationen auf der zugehörigen Internetseite des Port of Lübeck einzusehen und verfügbar sind.</p> <p><i>Ein zugehöriger Internetauftritt ist unter www.portofluebeck.com eingerichtet.</i></p>
Ausblick/Zeit	<p>Zu den weiteren Schritten der Dachmarke gehört die Teilnahme an Veranstaltungen wie zum Beispiel dem „Tag der Logistik“, aber auch die Planung und Organisation eines eigenen kleinen Messestands und die und Beteiligung an verschiedenen Jobmessen in Lübeck. Zusätzlich soll die Karriereseite auf der Website www.portofluebeck.com gestaltet werden und möglichen Bewerbern die Möglichkeit geben, sich über die Arbeit und die Jobmöglichkeiten im PORT OF LÜBECK zu informieren.</p> <p>Neben den stattfindenden Jobmessen stehen auch Messen für Transport, Logistik und Hafenwirtschaft (z.B. transport logistic Messe 2025 in München) und die Teilnahme an diesen im Vordergrund.</p> <p>Neben der Weiterentwicklung der Dachmarke gilt es, die zukünftige Organisationsstruktur zunächst auszuarbeiten und anschließend mit der Beteiligung aller umzusetzen. Im Jahr 2025 soll weiterhin an der Erreichung und Umsetzung der Zielbilder der Dachmarke gearbeitet werden. Dazu gehört die Planung, Umsetzung und Teilnahme an der transport logistic Messe in München, aber</p>



Arbeitsbereich 1	Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln
	<p>auch die Teilnahme der beteiligten Unternehmen am „Tag der Logistik“. Zusätzlich wird es in 2025 eine Teilnahme an Jobmessen geben, für die der Messestand optimiert und Messeequipment angeschafft werden muss.</p> <p>Im Verlauf des Jahres muss dann mit der Planung des in 2026 dritten PORT OF LÜBECK Meetings begonnen werden, um die Veranstaltung erfolgreich umsetzen zu können.</p>



Arbeitsbereich 2	Die dargestellten Entwicklungen werden in das weitere Verfahren des Flächennutzungsplans (FNP) übernommen
Erläuterung	<i>Die im HEP2030 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.</i>
Ziel	<i>Über den zukünftigen FNP sollen die bedarfsgerechten Entwicklungsmöglichkeiten des PORT OF LÜBECK gesichert werden.</i>
Aktivität	<i>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.</i> Termine der Kernarbeitsgruppe waren im Mai und Juni 2024.
Status	Die zukünftigen externen Flächenbedarfe für die Hafententwicklung des Port of Lübeck sind im FNP-Verfahren verankert.
Ausblick/Zeit	Der Bereich 5.610 Stadtplanung bearbeitet den FNP final.



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
Erläuterung	<p><i>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 Umsetzung 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.</i></p> <p><i>Das Nature inclusive Planning (NIP) 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.</i></p>
Ziel Infrastruktur	<p><i>Die im HEP2030 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 10 Jahren ab. Aus den Masterplänen werden dann die einzelnen Infrastrukturprojekte bedarfsgerecht weiterbearbeitet und entwickelt.</i></p>
Ziel NIP	<p><i>Das Ziel des NIP ist eine nachhaltige und ganzheitliche Naturraumentwicklung des Traveästuars und seines Einzugsgebietes, vorrangig auf den Gemeindeflächen der Hansestadt Lübeck.</i></p> <p><i>Die LPA verfolgt die Strategie, in Kommunikation mit Umweltverbänden und Hafengewirtschaft zu treten, um auf einer übergeordneten Ebene grundsätzliche Entscheidungen und Lösungswege aufzuzeigen. Dies könnte zum Beispiel die Einführung eines „Natur- und Klimaschutzfonds“ sein, der der</i></p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p><i>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 Akteurin 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.</i></p> <p><i>Das NIP bietet für oben genannte Aspekte einen geeigneten Rahmen. Aufgrund der räumlichen Nähe des Hafens zum Naturraum Untertrave als Ökosystem.</i></p> <p><i>Das Ziel des NIP verfolgt drei Ansätze:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Sicherstellung der Ausgleichsforderungen für die Erweiterungsprojekte aus dem HEP</i> <i>2. Grundsätzliche Entwicklung des Naturraums Untertrave. Hierzu zählt die LPA auch das gesamte auf Lübecker Stadtgebiet befindliche Einzugsgebiet der Trave, wozu kleine Fließgewässer als auch die Wakenitz zählen, die in die Trave münden.</i> <i>3. Langfristig Installation eines kontinuierlichen Monitorings an strategisch sinnvollen Punkten entlang der Trave.</i>
Aktivität Infrastruktur	<p>Der Masterplan Skandinavienkai (siehe VO/2022/11698) als Umsetzung und Aktualisierung des HEP 2030 wurde im Frühjahr 2023 von den politischen Gremien verabschiedet. Anschließend erfolgt eine priorisierte Teilprojektentwicklung in Abstimmung mit der LHG. Vornehmlich geht es derzeit um die betriebliche Abbildung des Linienverkehrs Travemünde-Helsinki mit der neuen für 2028 avisierten Schiffsklasse SuperStar+ (RoPax, 240 m lang, 33,3 m breit, 5.000 Lademeter).</p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p>Zudem wird der Masterplan Schlutupkai 2 Umsetzung und Aktualisierung des HEP 2030 in Zusammenarbeit mit der LHG bearbeitet. An diesem Terminal geht es vornehmlich um die Entwicklung der Anlegerkante für die Abfertigung von zukünftig größeren Schiffen in Abhängigkeit der Geschäftsentwicklungsstrategie der LHG.</p> <p>Für beide Terminals werden entweder entsprechende Schiffssimulationen zur Prüfung der nautischen Erreichbarkeit und Nutzungstauglichkeit von bestimmten Anlegern dieser benannten Terminals durchgeführt oder vorbereitet bzw. fortgeführt.</p> <p>2024:</p> <p>Im Jahre 2024 hat eine Workshop-Serie zur Einordnung der avisierten neuen RoPax-Fähren der SuperStar+-Klasse stattgefunden. Hierzu haben auch zwei Simulationstage im Schiffssimulator an der Hochschule Flensburg stattgefunden, um die nautischen Erfordernisse für die Bedienung dieser neuen Schiffklasse (Länge 240,00 m, Breite 33,30 m) ableiten zu können. In diesem Zusammenhang wurde auch ein entsprechender EU-Förderantrag zusammen mit dem Hafen Helsinki unter dem Namen „Hansalink 3“ erarbeitet. Dieser EU-Förderantrag wurde Ende Januar 2025 bei der EU eingereicht. Hierin sind diverse Flächenentwicklungen im internen Bereich des Skandinavienkais sowie die Anpassung des entsprechenden Anlegers für die SuperStar+-Klasse enthalten.</p>
Aktivität NIP	<p>Für den Gedanken der gemeinsamen Abstimmung zwischen der UNB und der LPA wurde eine Absichtserklärung beider Parteien ausformuliert und beiderseits unterzeichnet. Derzeit befindet sich die Vereinbarung in einer weiteren vertieften Bearbeitung. Aktuell werden die rechtlichen Grundlagen zusammengetragen sowie das System weiter spezifiziert, damit Konsens hergestellt werden kann.</p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p>Auf dieser Basis wird es zu Gesprächen mit der oberen Naturschutzbehörde kommen (LLUR, MELUND), um auch von dieser Seite Zustimmung zu erhalten.</p> <p>Daneben hat es bereits erste kleine Ansätze von Naturschutzprojekten gegeben, die durch die Unterhaltungsabteilung der LPA umgesetzt wurden. Hierzu ist der Bau eines Zauns zur extensiven Beweidung der ehemaligen Possehl-Kiesgrube zu nennen. Diese Maßnahme wird nun im Frühjahr 2024 abgeschlossen sein. Darüber hinaus wurden weitere Maßnahmen wie eine Teilrenaturierung des Blankenseebachs geprüft. Hier bedarf es noch weiterer Abstimmungen. Zudem ist auf Initiative der UWB die Projektgruppe Gewässerökologie neu ins Leben gerufen worden. Hier wird neben der konkreten Abstimmung der Unterhaltungsarbeiten nun auch das Thema Gewässerentwicklung bearbeitet.</p> <p>Zusätzlich hat die LPA nun eine Rahmenvereinbarung über vier Jahre mit einem Ingenieurbiologischen Beratungsbüro geschlossen, das wertvolle Unterstützung im NIP leistet.</p> <p>Der Bericht zum Nature Inclusive Planning wurde weiter ausformuliert und fortgeschrieben und befindet sich derzeit in der Überarbeitung.</p> <p>2024:</p> <p>Im Jahr 2024 wurde das oben genannte Grundlagenpapier zur Erstellung eines Ausgleichssystems zwischen der LPA und UNB sowie UWB finalisiert.</p> <p>Die Zusammenarbeit in der Projektgruppe Gewässerökologie hat sich inzwischen etabliert. Es wurden mehrere Gewässer 2. Ordnung identifiziert, deren Zustand im Rahmen einer qualifizierten</p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p>Zustandserfassung ermittelt werden soll. Zusätzlich sind Gewässersteckbriefe geplant, die den Gewässerzustand und potenzielle Entwicklungsmaßnahmen aufzeigen sollen.</p> <p>Im Zuge des Arbeitskreises Hafententwicklung wurden im Jahr 2024 zwei Workshops zum Nature Inclusive Planning durchgeführt. Hierbei ging es darum, weitere Impulse und Sichtweisen bei der Betrachtung des Naturraums Untertrave mit einzubeziehen. Es wurde über potenzielle Maßnahmen zur Zustandsverbesserung diskutiert und anhand einer Karte diese örtlich konkretisiert.</p>
Status Infrastruktur	<p>Es wurde die öffentliche Ausschreibung für die externe Beratungsunterstützung der Umsetzung und Fortschreibung des Hafententwicklungsplans sowie der Masterpläne vorbereitet und durchgeführt.</p> <p>Thematisch wurden auch die Themen Nationale Hafenstrategie des Bundes und die betriebliche Einordnung der neuen RoPax-Schiffe der SuperStar+-Klasse (Arbeitsgruppe SuperStar+) bearbeitet.</p> <p>Die Vorbereitungen und Abstimmungen zu einem geplanten EU-Förderantrag für die infrastrukturelle Entwicklung des Skandinavienkais im Zusammenhang mit der SuperStar+-Schiffsklasse (Anlegerkante und Fläche) wurde begonnen und vorbereitet.</p>
Status NIP	<p>Die öffentliche Ausschreibung für die externe Beratungsunterstützung des Nature Inclusive Plannings wurde vorbereitet und durchgeführt.</p> <p><i>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.</i></p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p><i>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.</i></p> <p><i>Aus Sicht der LPA werden Naturschutzmaßnahmen die zu seiner höheren Artenvielfalt der Fauna, aber vor allem auch der Flora führen, grundsätzlich auch einen positiven Effekt auf den Klimaschutz haben.</i></p> <p><i>Aktuell wird an geeigneten Ideen für Naturschutzmaßnahmen im Untertra- veraum gearbeitet. Hier sind derzeit die rechtlichen Fragestellungen zur Si- cherung der Anrechenbarkeit von solchen Maßnahmen im Vordergrund. Ein zugehöriges Gesamtkonzept zum NIP ist in Bearbeitung.</i></p> <p>2024:</p> <p>Das rechtliche Grundlagenpapier liegt in einer final abgestimm- ten Version vor.</p> <p>Die durchgeführten Workshops im Rahmen des Arbeitskreises Ha- fenentwicklung haben zu neuen Impulsen geführt.</p> <p>Ein Bericht für die politischen Gremien über das NIP ist im Herbst dieses Jahres geplant.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Im Jahr 2024 sind die Masterpläne Schlutupkai 2 abschließend und Dänischburg-Siems beginnend zu bearbeiten. Zudem ist an der Umsetzung des vorliegenden Masterplan Skandinavienkai zu ar- beiten.</p> <p>2024:</p> <p>In 2024 wurde der Masterplan Schlutupkai 2 erarbeitet. Er befin- det sich derzeit in der finalen internen Qualitätssicherung. Dieser Masterplan wird per Bericht auch in die entsprechenden Gremien in 2025 zur Kenntnisnahme gegeben.</p>



Arbeitsbereich 3	Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreiber:innen und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP
	<p>Für das NIP steht die grundsätzliche Abstimmung einer rechtssicheren Vereinbarung zwischen LPA und UNB zur Anrechnung von Naturschutzprojekten weiterhin im Fokus. Das derzeit in Bearbeitung befindliche Grundlagenpapier zwischen UNB und LPA wird weiter fortgeschrieben und abgestimmt.</p> <p>Die erste kleine Naturschutzmaßnahme wird im Frühjahr 2024 fertiggestellt und abgenommen. Das NIP wird ergänzend im Arbeitskreis Hafententwicklung thematisiert. Hier gibt es eine kontinuierliche Workshop-Reihe, an der sich die Arbeitskreismitglieder beteiligen können. Dabei sind neben dem BUND auch der NABU. Beide sind eingeladen an der Weiterentwicklung des NIP teilzuhaben und die LPA zu beraten. Zudem ist die Erarbeitung eines Finanzierungsansatzes von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Haushaltsplanung anzugehen.</p> <p>2024:</p> <p>Im nun laufenden Jahr ist schlussendlich die finale Bearbeitung des Konzeptes geplant. Hierzu gehören verschiedene Anlagen, die es noch zu erstellen gilt. Eine Gremienbeteiligung ist für Herbst / Winter 2025 vorgesehen.</p>



Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <p>d) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;</p> <p>e) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;</p> <p>f) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;</p>
Erläuterung	<p><i>In den nächsten Jahren wird insbesondere der Druck auf den Skandinavienkai als mündungsnahes und umschlagsstärkstes 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Zudem sind aber auch schon Flächenentwicklungen außerhalb des jetzigen Terminals vorzubereiten.</i></p>
Ziel	<p><i>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“.</i></p> <p><i>Für die LPA stellt die Digitale Infrastruktur eine Komponente der Infrastrukturanlage Hafen dar, die die Basis für die Optimierung des Hafenbetriebs bildet.</i></p> <p><i>Digitale Infrastruktur ist aus Sicht der LPA eine wesentliche Daseinsvorsorge, damit die Prozesse des Hafenbetriebs nachhaltig ausgerichtet werden können.</i></p>



Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <p>d) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;</p> <p>e) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;</p> <p>f) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;</p>
Aktivität	<p>Das Förder- und Forschungsprojekt 5x5G Baltic Future Port endet Ende Juni 2024. Eine Aufgabe wird es sein, gemeinsam mit dem Bereich DOS, der LHG sowie der Stadtwerke.digital über den Fortbestand der 5G Kommunikationstechnologie als Campusnetz am Skandinavienkai zu entscheiden.</p> <p>Nach den Ergebnissen des Teilprojekts „Traileryard“ kommt die LPA u.a. zur fachlichen Meinung, dass dieses 5G-Campusnetz weiter betrieben werden sollte. Der Fortbestand würde eine Fortführung des Teilprojekts Traileryard ermöglichen, um die digitale Inventur des Traileryardbestands und den daraus folgenden Potenzialen der Prozessverbesserung der Lösch- und Ladeprozesse weiterhin offen zu haben. Hier ist aber auch der Hafенbetreiber LHG in der Pflicht. Zudem haben sich weitere, neuere sinnvolle 5G-Anwendungen (z.B. Echtzeit Einparksensorik für Anleger) ergeben, welche dann auch realisiert werden könnten.</p> <p>Parallel zur Bearbeitung des Förderprojekts Baltic Future Port wurde beim Bund das Förderprojekt TravelTClean erfolgreich beantragt. Das Projekt befindet sich in der Umsetzung.</p> <p>Neben der Installation von Wind- und Strömungsmessungen zur Unterstützung der Anlegemanöver der größeren Schiffe beinhaltet diese Projekt die Umsetzung des Smart Harbour Hubs. Hierbei handelt es sich um die Umsetzung der Smart City Strategie bei der LPA. Näheres ist in den zugehörigen Berichten Und Vorlagen VO/2023/12677 und VO/2023/12692 beschrieben bzw. zu entnehmen.</p>



Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <p>d) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;</p> <p>e) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;</p> <p>f) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufsrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;</p>
	<p>2024:</p> <p>Im vierten Quartal 2024 wurden Messungen und Tests durchgeführt, um die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des 5G Netzwerks zu evaluieren. Dabei wurde insbesondere auf die Übertragungsraten, die Netzstabilität und die praktische Anwendbarkeit der Technologie im täglichen Betrieb eingegangen.</p> <p>Im Ergebnis wird festgehalten, dass das 5G als grundsätzliche zukünftige Kommunikationstechnologie im Hafen sinnvoll ist.</p> <p>Es wird empfohlen, das 5G Campus Netz weiter einzusetzen und die Netzabdeckung u.a. auf den Schiffen zu erweitern.</p>
Status	<p>Die Bausteine „Digitale Hafenbehörde“ und „Digitales Hafenbahnmanagementsystem“ sind grundlegende Bestandteile des Smart Harbour Hubs und werden in 2023 ausschreibungstechnisch vorbereitet und in 2024 vergabe- und umsetzungstechnisch realisiert.</p> <p>2024:</p> <p>Zudem wurden die laufenden EU Förderprojekte „Digital Green MoS“ und „Hansalink 2“ entsprechend Richtung Fördermittelgeber über entsprechende Zwischenverwendungsnachweise die korrekte Mittelverwendung aufgezeigt und nachgewiesen.</p> <p>Die Vorlagen und Berichte „Smart Harbour Hub“ (VO-2023-12692) und „Umsetzung Smart Harbour Hub und die digitale Hafenbehörde“ (VO-2023-12677) wurden hauptsächlich von der Stabsstelle Strategie betreut.</p>
Ausblick/Zeit	<p>Der Smart Harbour Hub mit seinen Teilkomponenten ist weiter aufzubauen und auszugestalten.</p> <p>2024:</p>



Arbeitsbereich 4	<p>Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...</p> <p>d) Aufzeigen von Möglichkeiten, wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann;</p> <p>e) Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen;</p> <p>f) Sicherung der Flächenverfügbarkeit durch Nutzung von Vorkaufrechten bei Flächen am seeschiffstiefen Wasser;</p>
	<p>Die LPA, Stabsstelle Strategie, hat im Rahmen der erstellten bzw. aufgestellten Digitalisierungsstrategie für die LPA diverse Bausteine wie die digitale Hafenbehörde und die das digitale Hafenbahnmanagement weiterentwickelt und vorangetrieben. Die digitale Hafenbehörde ist Ende 2024 in Betrieb gegangen. Das digitale Hafenbahnmanagement befindet sich in der Projektierung.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird die LPA ihre eigene Digitalisierungsstrategie mit dem Namen „Smart Harbour Hub“ (VO-2023-12692) fortschreiben und weiterentwickeln.</p> <p>Es wurde in 2024 ein neues Förderprojekt im Rahmen der digitalen Testfelder des Bundes gewonnen. Das Projekt „DigitalSKANDI“ befasst sich mit Einparksensorik von Schiffen für den Anleger 5a im Zusammenhang mit der SuperStar+-Schiffsklasse. Dieses war unter anderem ein Ergebnis bei den durchgeführten Schiffssimulationen, dass so eine digitale Anwendung/Unterstützung sehr hilfreich für die täglichen Anlaufmanöver im Traverevier zu den Anlegern darstellen.</p>



Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> c) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; d) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen (NKA)
Erläuterung	<p><i>Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurden die Ostseefahrten aus der Kategorie A (Ausbau / Anpassung an den Bedarf) in die Kategorie B (nur Unterhaltung) heruntergestuft.</i></p> <p><i>Anhand der Schiffsgrößenentwicklung gibt es aus dem HEP2030 einen klaren Prüfauftrag, ob es zukünftig Anpassungsbedarfe an die Bundeswasserstraße geben wird. Insbesondere geht es hierbei um die Wettbewerbsfähigkeit der Seehafenzufahrt und des Schifffahrtsreviers Trave. Die Erreichbarkeit unserer Hafenanlagen muss in Zukunft weiterhin gewährleistet bleiben.</i></p>
Ziel	<p><i>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.</i></p> <p><i>Ziel ist zudem mit einem zu argumentierenden 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.</i></p>
Aktivität	<p>Am 21.03.2023 fand eine inhaltlich fachliche Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee bzgl. der Einstufung der Hafenzufahrten Trave und Warnow in die Netzkategorisierung statt. Auf Basis dieses Gesprächstermins wurde dann eine Überarbeitung und Anpassung der Argumentation der Häfen Lübeck und Rostock zur Überprüfung der Einstufung der Seehafenzufahrten durchgeführt.</p> <p>2024:</p>



Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> c) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; d) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen (NKA)
	<p>Zum Thema Kategorisierung der Wasserstraße hat es im Zusammenarbeit mit dem Hafen Rostock ein weiteres Schreiben in Richtung Bundesverkehrsministerium mit entsprechender erweiterter Argumentationskette gegeben, warum die Trave und die Warnow entsprechend wieder in die Kategorie A der Bundeswasserstraßeneinordnung verschoben werden müsste. Das Schreiben ist im September 2024 verteilt worden. Parallel wurde es auch an die entsprechenden Verkehrsminister der beiden Länder sowie an den maritimen Koordinator des Bundes verteilt. Die verschiedenen Argumente bzgl. der Anpassung der Kategorisierung sind aus Anlage 4 ersichtlich.</p> <p>Aus dem HEP wurden zwei mögliche Anpassungsvarianten der Trave für die Schifffahrt abgeleitet 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 10,5 m bis zum Vorwerker Hafen. Die Variante 2 verfolgt dieses Ziel bis Dänischburg-Siems. Hierbei geht es auch um die möglichen Bauverfahren, bei der zwischen der Baggerung und Verbringung des Bodmaterials in der Ostsee oder der Umlagerung innerhalb des Gewässers unterschieden werden soll. Beide Verfahren wurden in der Berechnung der Massen im Modell berücksichtigt.</p> <p>Ein qualifizierter Gutachter wurde mit der Bearbeitung einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) beauftragt, der seine Arbeit in 2023 vornehmlich durchgeführt hat.</p>



Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> c) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; d) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen (NKA)
Status	<p>Die NKA zur Traveanpassung liegt seit Ende 2023 vor. Gemäß vorliegendem Entwurf der NKA lässt sich festhalten, dass die Variante 1 (Vollanpassung bis Vorwerker Hafen) gegenüber der Variante 2 (Teilanpassung bis Dänischburg-Siems im Vergleich vorzuziehen wäre, da sich dabei ein günstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis ergibt.</p> <p>Aktuell sind die genehmigungsrechtlichen Grundlagen in der Erörterung.</p> <p>2024:</p> <p>Es liegt inzwischen ein Antwortschreiben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) vor, in dem erläutert wird, dass das Ausbaubeghen wie durch Lübeck und Rostock angenommen, keineswegs von der Kategorisierung der Wasserstraßen abhängig ist. Bei entsprechender Bedarfsbegründung, einer vorliegenden Nutzen-Kosten-Analyse sowie der entsprechenden Notwendigkeit könne grundsätzlich eine Anpassung der Bundeswasserstraße Trave durchgeführt werden.</p>
Ausblick/Zeit	<p><i>Es ist im Rahmen der Bedarfsüberprüfung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) dafür zu sorgen, dass die Wasserstraßenzuordnung der Trave und der Warnow in die Kategorie A zurückkorrigiert wird. Das neue Schreiben wurde im Entwurf zwischen den Häfen abgestimmt und an das Bundesverkehrsministerium gesandt werden.</i></p> <p>Die Hansestadt Lübeck wird nun auf Basis der vorliegenden Nutzen-Kosten-Analyse die weiteren Schritte zur internen Kommunikation einleiten und Prüfungen zu Alternativen anstellen.</p>



Arbeitsbereich 5	<p>Die Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit durch ...</p> <ul style="list-style-type: none"> c) Einwirken auf eine Änderung der Kategorie der Seewasserstraße durch den Bund unter Würdigung der Stellung Lübecks als europäischer TEN-T-Kernhafen; d) Ermittlung der notwendigen Anpassungen des Travefahrwassers und Aufstellen erforderlicher Nutzen-Kosten-Analysen (NKA)
	<p>Daran schließen sich Gespräche mit dem Wasser und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee sowie der BAW an.</p> <p>2024:</p> <p>Vergleichbar zum Verkehrswendepapier (VO-2023-11950) hat die LPA im Jahre 2024 eine entsprechende Entwicklungsskizze für eine Traveanpassung mit entsprechenden Maßnahmen bzw. Aktivitäten aufgestellt. Die Unterlage befindet sich noch in der internen finalen Abstimmung und soll dann entsprechend als Bericht in den Umlauf gegeben werden.</p>



Arbeitsbereich 6	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
Erläuterung	<i>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 die Forderung, dass der Weiterbau der A 20 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.</i>
Ziel	<i>Sicherstellung der dauerhaften Verfügbarkeit von leistungsfähigen Hinterlandanbindungen Straße, Schiene und Wasserstraße</i>
Aktivität	<p>Es wurde ein Verkehrswendepapier „Port of Lübeck im Zusammenhang mit einer festen Fehmarnbeltquerung“ erstellt (siehe hierzu VO/2023/11950) und ein zugehöriges zweistufiges Kommunikations- und Verteilungskonzept erarbeitet und die 1. Stufe umgesetzt.</p> <p><i>Es wurden mehrere interne Abstimmungsrunden mit der IHK, der DB Netz sowie auch mit der Landesregierung geführt. Hierbei wurde das Thema „Generalsanierung Schiene“ ebenfalls diskutiert.</i></p> <p>2024:</p> <p>Aufbauend auf dem bereits vorliegenden Verkehrswendepapier, das den Schwerpunkt Bahn bediente, wurde nun in 2024 ein Verkehrswendepapier mit Schwerpunkt Elbe-Lübeck-Kanal und somit Binnenschifffahrt erstellt. Ziel dessen soll es sein, einen Weg zur Aktivierung der vorhandenen Verkehrskapazität zu skizzieren. Danach wird der Blick darauf eröffnet, zwar grundsätzlich an der zukunftsfähigen Entwicklung der Infrastruktur festzuhalten, jedoch wegen des hierfür großen Zeit- und Mittelbedarfes Interimslösungen zu entwickeln. Hier sollte der Fokus aus Sicht der LPA an der</p>

Arbeitsbereich 6	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
	Schaffung eines ELK-gängigen Schiffsraumes, Marketing und Attraktivitätssteigerung des Standortes liegen.
Status	<p>Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat auf das verteilte Verkehrswendepapier der Hansestadt Lübeck reagiert und Vertreter der LPA zu einer Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Regionalentwicklung eingeladen. Die LPA hat hier die Möglichkeit genutzt, für die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße zu werben. Der Elbe-Lübeck-Kanal bietet als Wasserstraße und Infrastruktureinrichtung enormes Transportpotenzial, da bereits vor 20 Jahren bei gleichen Ausbauparametern bis zum Dreifachen der heutigen Ladungsmenge auf dem Kanal transportiert wurde. Es scheint also eine Alternative zur Aktivierung der vorhandenen Transportkapazität vorzuliegen.</p> <p>Thematisch wurden auch die Themen „Nationale Hafenstrategie des Bundes“, die Entwicklung des Ostkorridors (Schiene) und seine Potenziale im Hinblick auf die Schienenkapazitäten intensiver bearbeitet.</p> <p>2024:</p> <p>Im Herbst 2024 wurde der ELK nun voraussichtlich bis Frühjahr 2025 voll gesperrt. An der Donnerschleuse in Lankau wurden im Rahmen einer planmäßigen Inspektion derartige Mängel an der Sohle festgestellt, dass eine sofortige Sicherung und Sperrung veranlasst werden musste. Dies hat auch die Hafenwirtschaft und die IHK noch einmal dazu veranlasst zusammen zu kommen.</p> <p>Das oben genannte Verkehrswendepapier mit Schwerpunkt ELK wurde nun im Entwurf fertig gestellt. Die Sperrung des Kanals wurde hier noch einmal aktuell mit aufgenommen und die dringende Notwendigkeit von kurzfristigen Lösungen unterstrichen.</p>
Ausblick/Zeit	Der Bürgermeister und die LPA haben in 2024 den Dialog im Sinne des Verkehrswendepapiers fortzuführen.



Arbeitsbereich 6	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
	<p>Zudem sind die Abstimmungen und der stetige Austausch mit den DB Netz und der Landesregierung Schleswig-Holsteins zu den beiden Themen Schienenkapazitäten und Generalsanierung fortzuführen.</p> <p>Die LPA erarbeitet derzeit ein in Anlehnung an das Verkehrswendepapier eine Diskussionsgrundlage, die sich ausschließlich auf den Elbe-Lübeck-Kanal als brachliegende Infrastruktureinrichtung bezieht. Hier geht es vor allem um die Herausforderungen, denen sich die Binnenschifffahrt konfrontiert sieht, als auch mögliche Strategien, um diesen Herausforderungen zu begegnen.</p> <p>2024:</p> <p>Bezüglich des Elbe-Lübeck-Kanals wird seitens der LPA davon ausgegangen, dass das genannte Papier zur Aktivierung der Verkehrskapazität nach Finalisierung im Frühjahr 2025 eine Gremienbeteiligung in der Kommunalpolitik erfahren wird. Hier sollte der Auftrag an die LPA zur Umsetzung bestimmter Teilbereiche des Papiers ergehen. Diese beziehen sich auf das Marketing und die Standortverbesserung zur Steigerung der Nutzungsqualität der Binnenschiffsinfrastruktur.</p> <p>Zum Thema Generalsanierung der Hauptschienenwege in Norddeutschland hat die LPA das zugehörige Kapazitätsgutachten mit und von der TU Braunschweig final erarbeiten lassen. Anschließend sind zahlreiche Abstimmungstermin mit vielen Stakeholdern, dem Land SH, der DB Netz, der DB InfraGo und der Lübecker Hafenwirtschaft durchgeführt worden, um die derzeit bestehenden Einflüsse auf den Schienengüterverkehr (SGV) und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Hafen Lübeck abzumildern. Bisher gibt es hier noch kein wirklich positives Signal zu verkünden. Die DB bleibt bei Ihrer geplanten Vollsperrung der Strecke Hamburg-Lübeck ohne dabei eine leistungsfähige alternative Strecke für den SGV anbieten zu können. In einem letzten Austausch bei der IHK auf Einladung des Landes zwischen dem MWVATT, DB Infra Go, der IHK, der Hafenwirtschaft und der HL wurde die Forderung</p>



Arbeitsbereich 6	Die Sicherstellung der Hinterlandanbindungen
	<p>nach einer Verfügbarkeit der Strecke Lübeck-Bad Kleinen während der Hochleistungskorridorsanierung Hamburg - Lübeck von allen als zwingende Grundlage erachtet.</p> <p>Für das Jahr 2025 ist ein Kapazitätsgutachten für das geplante dritte Gleis zwischen Hauptbahnhof Lübeck und Abzweig Waldhalle geplant sowie die Bearbeitung des Masterplans Dänischburg-Siems.</p>



Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> e) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; f) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); g) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; h) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
Erläuterung	<p><i>Der Klimawandel ist ein Fakt, dem sich auch die Logistik- und Transportwirtschaft stellen muss. Hierzu hat auch der Transportsektor einen umfassenden Beitrag zu leisten.</i></p> <p><i>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 Umschlagbedarfs bedarf.</i></p> <p>...</p> <p><i>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.</i></p>
Ziel	<p><i>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. Der Hafen sollte vollständig zum Ziel der Klimaneutralität in der Hansestadt beitragen.</i></p> <p><i>Grundsätzlich ist in erster Linie die Senkung des Energieverbrauchs und dann erst die Herstellung von regenerativer Energie zum Eigenverbrauch im Vordergrund.</i></p>



Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> e) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; f) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); g) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; h) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
Aktivität	<p>Es 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> <p>In diesem Zusammenhang wurden auch die Themen „Nationale Hafenstrategie des Bundes“ und die Möglichkeit zur Einrichtung eines Green Shipping Corridor bearbeitet.</p>
Status	<p><i>Das CO₂-Modell der hafenbezogenen Emissionen für 2020 ist fertiggestellt.</i></p> <p><i>Der Klimaschutzplan für den Hafen wurde in insgesamt 3 Papiere eingeteilt. Hierzu gehören:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Klimaschutzstrategie</i> <i>2. Hintergrundpapier</i> <i>3. Maßnahmenkatalog</i> <p><i>Der Plan liegt als Arbeitsfassung zur internen Abstimmung bereit.</i></p>
Ausblick/Zeit	<p>Die konzeptionelle Bearbeitung der 2. Ausbaustufe der Landstromanlage am Skandinavienkai wurde begonnen. Drei weitere Anleger sollen von der neuen Hauptstation versorgt werden. Die Reeder haben schon auf der Schiffsseite die Voraussetzungen für die Landstromabnahme geschaffen bzw. werden bis Anfang 2025 ausgerüstet sein. Erste konzeptionelle Überlegungen und Abstimmungen mit Travenetz haben auch schon für die Terminals in den Mittelhäfen (Schlutupkai 2 und Seelandkai inkl. Lehmannkais) begonnen.</p>



Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> e) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; f) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); g) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationsstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; h) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>Laut Ansicht der LPA ist die zweite Landstrom-Ausbaustufe auch unter dem Aspekt der Klimazielerreichung zu realisieren. Die LPA hat sich derzeit kommissarisch bereiterklärt die Anlagen in der Pilotphase zu betreuen, so dass die Investitionen im Moment über den kWh-Preis erwirtschaftet werden muss.</p> <p>Die Fortschreibung des LNG-Bunkerhandbuchs wurde in 2023 begonnen, um absehbare LNG-Bebunkerungen von ship-to-ship (STS) reibungslos ermöglichen zu können.</p> <p>Auf der Baltic Ports Organization (BPO) Jahreskonferenz im September 2023 wurde vom Port of Lübeck die BPO Ystad Climate Declaration mitunterzeichnet (siehe Anlage 2).</p> <p>2024:</p> <p>Im Bereich Landstrom wurden im Jahr 2024 die erste Ausbaustufe am Skandinavienkai final baulich realisiert. Hierzu wurde die zweite Ausbaustufe mit der Landstromversorgung von drei weiteren Anlegern entwickelt und mit den Nutzern und dem Netzbetreiber abgestimmt sowie die dritte Ausbaustufe bereits definiert sowie ein entsprechender EU-Förderantrag „Baltic-Green-Net“ unter dem Förderprogramm „Connecting Europe Facility“ (CEF) „Alternative Fuels Infrastructure Facility“ (AFIF) aufgestellt und im Oktober 2024 bei der EU eingereicht. Mit einer abschließenden Entscheidung zur Förderung wird Ende Januar 2025 gerechnet. Zusätzlich</p>



Arbeitsbereich 7	<p>Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit ...</p> <ul style="list-style-type: none"> e) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen; f) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße); g) der Erarbeitung eines CO₂-Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation in Zusammenhang mit neuen Technologien; h) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;
	<p>wurde eine konzeptionelle Bearbeitung von möglichen Landstromanschlüssen in den Mittelhäfen für den Seelandkai und den Schlutupkai 2 erarbeitet und intern vorgelegt.</p> <p>Auf dem Port-of-Lübeck-Meeting 2024 wurde der Green Shipping Corridor (GSC) zwischen Travemünde und Trelleborg offiziell verkündet. Im weiteren Verlauf des Jahres wurden Workshops mit dem Hafen Trelleborg, der LHG gemeinsam und der Reederei TT-Line abgehalten, um entsprechende Aktivitäten zusammen unter dem GSC-Gedanken und mit der Aufstellung einer entsprechenden Road Map aufstellen. Diese Road Map befindet sich in der Bearbeitung. Zu diesem Thema hat es am 10. Dezember 2024 in Hamburg mit dem Bundesverkehrsministerium eine Abstimmung zum Thema Green Shipping Corridor und der Rolle der Bundesregierung gegeben. Die LPA war Teilnehmer.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem Green Shipping Corridor plant die LPA in 2025 ein Energiekonzept für den Skandinavienkai gemeinsam mit der LHG zu erarbeiten. Das Energiekonzept soll das folgende Anforderungsprofil erfüllen:</p> <p>Es soll eine Betriebskostenoptimierung aus mind. zwei verschiedenen Perspektiven erreicht werden und eine Schutzfunktion der eigenen Elektroinfrastruktur aufgebaut werden. Zudem sind in diesem dann autarken Netz eigenproduzierter aus alternativen Technologien gewonnener Strom oder Energie eingespeist und selbst verbraucht werden.</p>





Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
Erläuterung	<p><i>Ein großes Handlungsfeld zur Steigerung der Nachhaltigkeit der logistischen Kette besteht in der Reduzierung von Leerverkehren, Wartezeiten und weiteren nichtproduktiven Nebenprozessen, wie Ladungsübernahmeprozessen oder Ladungsbereitstellung.</i></p> <p><i>Hier die Möglichkeiten der Digitalisierung zu identifizieren und nutzbar zu machen ist Inhalt des Arbeitsbereichs 8.</i></p> <p><i>Die hafenplanerische und infrastrukturelle Motivationslage an der Bearbeitung dieses Themas sind dabei insbesondere die Ermittlung von positiven Effekten auf</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• die Flächenproduktivität und damit den Flächenbedarf</i> <i>• den Energieverbrauch.</i> <p><i>Da Daten ein nicht unerhebliches Firmenskapital darstellen sind neben dem Aufbau der Infrastruktur zur Datengewinnung und -haltung auch die Systeme zum sicheren Datenaustausch zu implementieren.</i></p> <p><i>Mithilfe dieser Systeme sollte dann beispielsweise eine flüssigere Verkehrsabwicklung beispielsweise im Bereich der Zufahrt zum Skandinavienkai möglich oder die Verweildauer von Trailern auf Vorstauplätzen reduziert werden können. Hierzu besteht die Grundidee eine digitale Steuerung des zu- und ablaufenden Straßenverkehrs einzurichten.</i></p> <p><i>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.</i></p>
Ziel	<p><i>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 entsprechende vorhandene Hafenumflächen. So erfolgt eine Steuerung der Einheiten über ihren Status. Einheiten die sich nicht in einem richtigen Zeitfenster befinden, sollen erst gar nicht</i></p>



Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
	<p><i>zur Hafenzufahrt kommen. Hierfür ist ein dem Skandinavienkai vorgelagerter öffentlicher LKW-Stellplatz/Rastplatz erforderlich.</i></p> <p><i>Auf der Bahnseite ist ebenfalls eine digitale Erfassung der Waggons 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.</i></p> <p><i>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.</i></p>
Aktivität	<p><i>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, welche erst in 2026 aufgrund der erforderlichen Genehmigungen und der Planungs- und Bauzeiten, 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 und weiterentwickelt. Die Bearbeitung einer Übergangslösung zur Anpassung der Gateabfertigung im Rahmen von Workshops mit der Hafenbetreiberin wurde begonnen.</i></p>
Status	<p>Die 1. Ausbaustufe des Roadgates am Skandinavienkai wurde baulich begonnen.</p> <p>Das Roadgate soll zur bestehenden Anlage errichtet werden (Anlage 1a und 1b). Hierzu zählen die Gründungsarbeiten, der Bau des Gates inklusive Kamera-Installation und Scanning-Plattformen, IT-Hardware und Software, um die aufgenommenen Informationen zu verarbeiten und diese an die Benutzeroberfläche der LHG zu</p>



Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
	<p>übermitteln. Zudem soll auch eine Straßenaufweitung der Südgatezufahrt zwecks besserer Verkehrsorganisation/-orientierung mit dem Roadgate umgesetzt werden. Diese Straßenaufweitung ist u.a. ein Ergebnis bzw. Forderung der Hafenbenutzer (Reedereien).</p> <p>Das geplante Roadgate hat verschiedene Funktionen, Grundideen und Vorteile. In erster Linie sollen mit dem Roadgate Informationen der ankommenden Einheiten vor Eintritt in das Südgate erhoben werden. Im Rahmen der bereits erfolgten Auswertung des Videomaterials durch einen externen Berater sind noch zahlreiche Fragen und Unklarheiten bezüglich des öffentlichen Verkehrs vorhanden. Für eine spätere Planung des Pregates mit einer automatischen Detektion, Sortierung und gegebenenfalls Abweisung einer Einheit an der neuen harten Zufahrt sind noch detailliertere Informationen zur Planung dieses Pregates erforderlich. Diese werden insbesondere dafür benötigt, um planerisch bestimmen zu können, wie viel automatische Spuren ein Pregate für den Fracht- und Güterbereich und für den Passagierbereich benötigt, um nicht einen grundsätzlichen Rückstau in der Zuführung zu erzeugen. Zudem sollen anhand der so erhobenen Daten die neue externe Parkplatzgröße/Stellplätze besser bestimmt werden. Insbesondere kann die Dunkelziffer der Fremdnutzungen zweifelsfrei festgestellt und nachgehalten werden. Diese Fremdnutzungen können über das Roadgate gezielt identifiziert und reglementiert werden. Jede Einheit soll über das Roadgate gescannt und geprüft werden, ob eine entsprechende Buchung oder eine Anmeldung vorliegt. Zudem soll eine Füllstandskontrolle für den Südgatebereich durch das Roadgate implementiert werden, um zukünftige verkehrssteuernde Maßnahmen ergreifen zu können.</p> <p>Dies bedeutet grundsätzlich, dass man bei der IT-Konzeption des Roadgates auch alle anderen Nutzergruppen erkannt werden müssen, beziehungsweise es eventuell Prozessanpassungen geben</p>



Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
	<p>muss, damit man zweifelsfrei diese Einheiten dann auch zuordnen kann. Dies betrifft insbesondere die Mitarbeiter-Einheiten, die Container-Einheiten, die Zulieferer-Einheiten, die Besucher-Einheiten und die Einheiten die direkt zum BRG-Terminal fahren wollen etc. Hier bedarf es nutzerartbezogen die verschiedenen Anmeldeprozesse durchzuprüfen und ggf. neu zu strukturieren, so dass im Hafenbetriebssystem jeweils ein Kennzeichen etc. hinterlegt wäre. Das Roadgate ist mit einer digitalen Voranmeldung für bestimmte Einheiten zu koppeln. So kann eine gezielte Steuerung dieser betreffenden Einheiten vorgenommen werden. Alle diese Informationen werden letztendlich später bei der Steuerung des Pregates gebraucht.</p> <p>Es wurden Gespräche und Überlegungen zu einem öffentlichen LKW-Parkplatz-Konzept/Autohof-Konzept im direktem Umfeld des Skandinavienkais. Es gibt Interessenten, jedoch keine einheitliche Sichtweise zur Notwendigkeit derartiger Einrichtungen zur Steuerung des ruhenden Gewerbeverkehrs aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht der Hansestadt Lübeck. Hier ist in 2024 dringender Handlungsbedarf.</p> <p>2024:</p> <p>Im Zuge der Projektentwicklung RoadGate und des avisierten Pre-Gates inkl. Autohofentwicklung im Bereich Skandinavienkai haben diverse Reeder-Workshops stattgefunden, um auch die digitalen Voraussetzungen mit Einrichtungen von diversen Schnittstellen abzustimmen und vorzubereiten. Ziel ist es einen einheitlichen Informationsfluss von allen Reedereien mit dem Betreiber für alle entsprechenden Frachtgruppen herzustellen, um diverse Automatisierungen in den jeweiligen Abfertigungen umsetzen zu können.</p>



Arbeitsbereich 8	Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre auszuarbeiten und umzusetzen;
Ausblick/Zeit	Zum Thema „Autohof“-Ansiedlung im Bereich Skandinavienkai ist in 2024 dringender Handlungsbedarf. Hierzu sind Beschlüsse erforderlich. 2024: Für die Einrichtung eines Autohofes bzw. einer öffentlichen Stellplatzanlage im Zulauf des Skandinavienkais wurde eine Projektgruppe gegründet. In 2025 soll die Projektinitiierungsphase, in der diverse Aspekte wie u.a. Flächenauswahl und Realisierungsmöglichkeiten konkretisiert werden sollen, starten.



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	... <i>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.</i>
Ziel	<i>Es sind die Chancen einer FFBQ für den Hafen- und Logistikstandort Lübeck zu heben.</i>
Aktivität	<i>Bzgl. der neuen Rollendefinition Lübecks und des Port of Lübeck im deutschen Bahnnetz im Zusammenhang mit dem zukünftigen ScanMed-Korridor mit einer neuen modifizierten Fehmarnbeltachse gibt es einen kontinuierlichen Austausch mit den Beteiligten (Land Schleswig-Holstein, DB InfraGo usw.).</i> <i>Eine Umfeldanalyse bzgl. der Chancen der FFBQ für den Logistikstandort Lübeck und seinem Hafen haben im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrswendepapiers stattgefunden. Die Ergebnisse wurden auf der logRegio Branchenveranstaltung am 29.06.2023 in den Media Docks präsentiert.</i>
Status	<i>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.</i> <i>Dieses stellt eine Kurzzusammenfassung des Verkehrswendepapiers der LPA dar, das regional und überregional weiter verteilt wird.</i>



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
Ausblick/Zeit	Der Bürgermeister und die LPA haben in 2024 den Dialog im Sinne des Verkehrswendepapiers fortzuführen.



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	<i>Mit Beschluss des HEP am 28.05.2020 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.</i>
Ziel	... <i>Mit dem Arbeitskreis (AK) 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.</i>
Aktivität	<p>Die erste AK HEP Sitzung des Jahres 2023 fand am 29. März in den Räumlichkeiten der LPA in der Einsiedelstraße statt. Dort wurde die weitere Vorgehensweise des AK HEP besprochen und erläutert, dass es ab dem Zeitpunkt halbjährlich eine AK HEP Sitzung sowie Workshops zu den verschiedenen Arbeitsbereichen geben wird.</p> <p>Die ersten drei Workshops fanden Ende Juni und Anfang Juli 2023 statt. Es gab einen Workshop zum Arbeitsbereich 1, einen zum Arbeitsbereich 3 und den dritten Workshop zum Arbeitsbereich 6.</p> <p>Am 27. November 2023 fand die zweite AK HEP Sitzung in den Räumlichkeiten der LPA statt. Hier wurde über die Workshops sowie über das gesamte Jahr 2023 berichtet. Zudem wurde das Workshop-Programm und der Terminkalender 2024 vorabgestimmt.</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.
	<p>2024:</p> <p>Im Jahr 2024 war das erste Jahr, in dem die gemeinsame Arbeit des Arbeitskreises anders umgesetzt wurde als zuvor. Zunächst wurden die Themenworkshops geplant und umgesetzt. Der Workshop mit dem Thema Energiehafen Lübeck und ein Workshop zum Thema Nature Inclusive Planning fanden im Mai 2024 statt. Der dritte Workshop für das erste Halbjahr 2024 musste krankheitsbedingt verschoben werden und fand dann im August 2024 statt. Thema des Workshops war der Masterplan Skandinavienkai. Die erste Sitzung des Arbeitskreises Hafenentwicklung fand am 18. Juni 2024 wie gewohnt in den Räumlichkeiten der LPA statt. Bei dieser Sitzung wurden dann unter anderem die Ergebnisse der Workshops präsentiert, aber auch über die bisherige Arbeit im Jahr 2024 berichtet.</p> <p>Die drei Workshops des zweiten Halbjahres fanden im November statt und die Themen waren auf Wunsch der Teilnehmer: innen Energiehafen Lübeck, Masterplan Skandinavienkai und Nature Inclusive Planning. Die zweite Sitzung des Arbeitskreises fand dann am 03. Dezember 2024 in den Räumlichkeiten der LPA statt. Themen der Sitzung waren die Workshops, der Sachstandsbericht der Strategischen Hafenentwicklung, die Hochleistungskorridorsanierung der DB InfraGO sowie eine Feedbackrunde zur Arbeitsweise des Arbeitskreises in 2024.</p> <p>Das Bundesverkehrsministerium hat im Februar 2024 die Nationale Hafenstrategie veröffentlicht. Das Konzept ist eine sehr umfangreiche Unterlage, die aus einem Strategischen Teil und einem Maßnahmenteil besteht. Hierin sind sehr viele Aktivitäten und auch zugehörige Veranlasser benannt. Die sich zu einem großen Teil mit dem Thema „Energiehäfen und der Entwicklung von Energiehäfen“</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.
	beschäftigen. Aus dieser Unterlage resultieren diverse Konsequenzen, u.a. wenn dieses Papier umgesetzt werden soll, dann bedarf es hierfür ausreichende Investitions- und Fördermittel. Die LPA hat sich in diesem Zusammenhang dafür eingesetzt und auch entsprechend kommuniziert, dass hierzu die Förderung des Bundes an den Landeshäfen deutlich erhöht werden muss. Die Nationale Hafenstrategie ist auf der Port of Lübeck Webside entsprechend verlinkt.
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	<p>Derzeit wird der Hafenentwicklungsplan 2030 in Form von Masterplänen konkretisiert und im Hinblick auf die aktuellen Bedarfe und Entwicklungen somit auch aktualisiert.</p> <p>2024:</p> <p>Für das Jahr 2025 ist die gleiche Vorgehensweise wie im Jahr 2024 geplant. So wird es wieder insgesamt zwei Sitzungen des Arbeitskreises und pro Halbjahr jeweils 3 Themenworkshops für die Teilnehmer: innen geben. Die Themen der Workshops für das erste Halbjahr 2025 stehen bereits fest (Thema 1: Emissionen im Port of Lübeck, Thema 2: Klimaschutz und Klimaanpassung im Port of Lübeck, Thema 3: ausgewählte geplante Infrastrukturprojekte bzw. hafenrelevante Projekte im Bereich Skandinavienkai).</p> <p>Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Oktober 2024 die Fortschreibung der Verkehrsprognosen als Basis für die Bedarfsüberprüfung des aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplans veröffentlicht. Dabei ist auch die Seeverkehrsprognose bis 2040 fortgeschrieben und aktualisiert worden. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Gutachter weiterhin für den Port of Lübeck von einem Wachstum ausgehen. Als Basisjahr dient das Jahr 2019 mit</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.
	<p>einem Gesamtumschlag von 16,1 Mio. t netto. Für das Jahr 2040 wird eine Umschlagsmenge von 18,7 Mio. t netto prognostiziert.</p> <p>Grundsätzlich werden ja die Ergebnisse und Aussagen aus dem aktuellen HEP2030 im Rahmen der jeweiligen Masterplanbearbeitung überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben. So ist das bspw. beim Masterplan Skandinavienkai erfolgt und so wurde es auch bei dem Masterplan Schlutupkai 2 praktiziert. Im Jahr 2025 folgt die Masterplanbearbeitung des Bereichs Dänischburg-Siems und in 2026 die Bearbeitung des Bereichs Stadthäfen.</p> <p>Durch das nunmehr Vorliegen der Bedarfsüberprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose bis 2040 wird die LPA eine Überprüfung und gegebenenfalls Fortschreibung des bestehenden HEP in 2025 vornehmen. Die Arbeitsinhalte werden sich mit der Plausibilitätsprüfung der Seeverkehrsprognose 2040 des Bundes befassen und mit der daraus resultierenden Flächenbedarfsüberprüfung für Hafenumschlag im Port of Lübeck. Es wird zudem ein Kapitel mit den derzeit und zukünftig bestehenden Rahmenbedingungen und die Beurteilung der aktuellen und zukünftigen Wettbewerbssituation des Port of Lübeck im Ostseeraum geben. Hier wird dann auch kurz auf die geopolitische Lage des Ostseeraums eingegangen. Mehr wird der HEP und seine Fortschreibung an dieser Stelle nicht leisten können, weil er keine betriebswirtschaftlichen Belange bearbeitet.</p> <p>Die Inhalte der Nationalen Hafenstrategie wurden gesichtet und geprüft und werden bei der HEP Fortschreibung Berücksichtigung finden.</p>



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

Im Rahmen der erfolgten Arbeitstreffen der Arbeitsgruppe Hafenentwicklung für den HEP2030 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
Unterhaltungsbaggerei 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 HEP2030 zu tun haben, werden unter der Dachmarke „PORT OF LÜBECK“ an die zuständigen Bereiche der Stadt adressiert bzw. werden diese Themen von der LPA getragen.



Der HEP2030 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 11 Arbeitsbereiche als Bausteine zu einem Werk zusammengeführt. So entsteht der zukünftige PORT OF LÜBECK.

Michael Siemensen
Strategische Hafenentwicklung

Anlagen

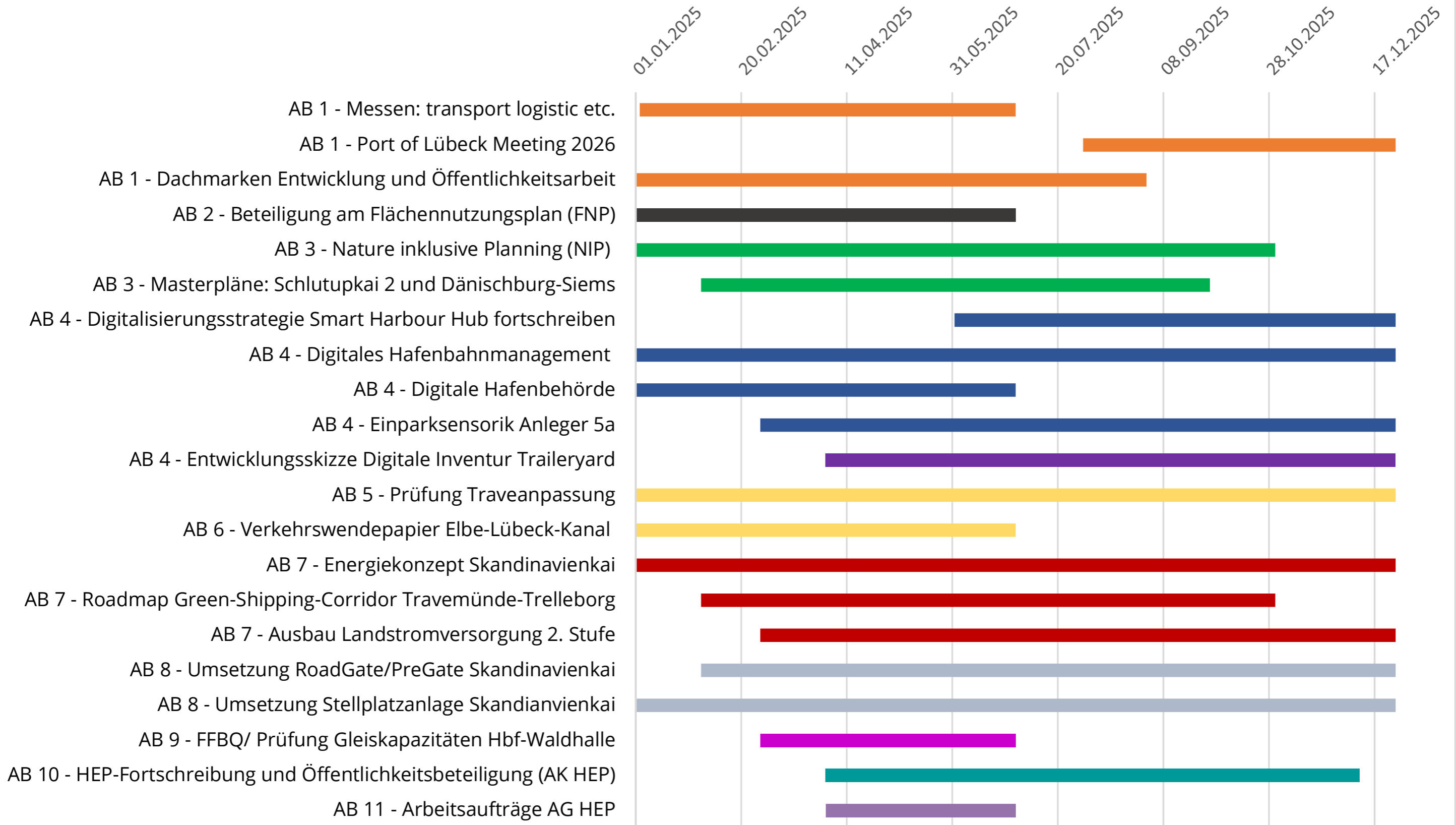
Anlage 1 - Umsetzungs- und Steuerungsplan 2024

Anlage 2 – MoU Dachmarke (signed)

Anlage 3 – BPO Declaration

Anlage 4 – Wasserstraßennetzkategorisierung / Begründung für die Anpassung

Strategische Hafententwicklung 2025





Lübeck, 17. April 2023

Memorandum of Understanding

Präambel

Häfen sind wesentliche Bausteine im Warenaustausch. Als Infrastrukturanlage verknüpfen sie die Transportträger Wasser – Schiene – Straße und sorgen so als Logistikkreuzung für einen reibungslosen Personen- und Warenverkehr. Das gesamte Leistungsvermögen eines Hafenstandortes hängt dabei von dem Portfolio der am Standort operierenden Unternehmen genauso ab wie von der bereitgestellten Infrastruktur.

Die Unterzeichner: innen sind sich daher ihrer Rolle bei der zukunftsweisenden und nachhaltigen Entwicklung des Lübecker Hafens als europäische Logistikkreuzung bewusst.

Um langfristig am Markt zu bestehen, bedarf es daher eines einheitlichen und vollumfänglich abgestimmten Konzeptes zur Entwicklung einer Standort-Marke.

Ausgangslage

Lübeck hat eine lange und stolze Tradition als Hafenstadt, die bis in die glanzvolle Zeit der Hanse zurückreicht. Sie prägt den Hafen bis in die heutige Zeit – mit Zeiten des Aufschwungs und Phasen der Umbrüche. Heute ist der PORT OF LÜBECK als einer der wichtigsten Häfen in der Ostseeregion weiterhin auf Kurs. Der Umschlag ist traditionell vom RoRo-Frachtgeschäft, vom Umschlag von Papier- und Forstprodukten als auch Massengütern, Containern und KV-Umschlag sowie dem Umschlag von Binnenschiffen geprägt.

Den vielfältigen Umschlagsmix bilden auch die Umschlagsbetriebe ab. Während jeder Umschlagsbetrieb sein eigenes professionelles Marketing gestaltet, existiert im Vergleich mit anderen deutschen Ostseehäfen keine einheitliche Marke und kein Standortmarketing. Damit fehlt es an einer gesamthaften Darstellung der Leistungsfähigkeit des Gesamtstandortes als Grundlage für die operierenden Unternehmen im Rahmen ihres Marketings sowie für den öffentlichen Diskurs zur Sicherstellung der erforderlichen leistungsfähigen infrastrukturellen Entwicklung des Hafens inklusive seiner Anbindungen an die Verkehrsträger.

Ziel

Als nationale Warendrehkreuzung im europäischen Transportnetzwerk stellt der Hafen einen regionalen Wirtschaftsfaktor dar, der sich im Wettbewerb der Ostseehäfen behaupten muss.

Die Dachmarke PORT OF LÜBECK stellt die lokale Leistungsfähigkeit und Bedeutung des Hafenstandortes als Grundlage für die Eigenpräsentation der verbundenen Unternehmen dar. Die Dachmarke wird auf der Basis ihrer von den Unternehmen aktiv bereitgestellten Daten eigenständig den Standort repräsentieren. Durch Auftritt auf Messen, Kongressen und in der Öffentlichkeit

sowie durch Mitarbeit in Netzwerken und Öffentlichkeitsveranstaltungen verdeutlicht die Dachmarke die Vielfältigkeit und Zukunftsfähigkeit des Hafenstandorts als Destination, Investitionsort, Arbeitgeber und einzigartigen erlebbaren Wertschöpfungsraum der Stadt.

Der Weg zum Ziel

Um das Ziel zu erreichen, arbeiten die unterzeichnenden Hafengebiete aktiv mit an der Gestaltung der Dachmarke. Sie tragen zu einer hinreichenden Informationslage bei und vertreten die gemeinsamen Standpunkte in der Öffentlichkeit.

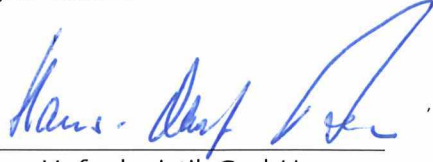
Die Dachmarke befindet sich in der Implementierungsphase. Die Organisationsform, Richtlinien und Grundsätze der Zusammenarbeit sind in der Gründungsphase zu erarbeiten. Gleichzeitig soll die Dachmarke bereits nach außen sichtbar werden.

Für eine erfolgreiche Implementierungsphase übernimmt die Lübeck Port Authority zunächst die Geschäftsstelle und Koordination und etabliert den gemeinsamen Internetauftritt. Dazu wurde auch die Erstellung eines Imagefilms für den Hafen initiiert und wie auch das Design der Marke und der Claim mit allen Betreibern abgestimmt. Die Lübeck Port Authority sieht sich als Partner auf Augenhöhe bei der Entwicklung der Marke und wird die Belange eines jeden Betreibers diskriminierungsfrei vertreten. Die Unterzeichnenden werden jeweils verantwortliche Mitarbeitende benennen, die der LPA als Ansprechpartner: innen dienen, die LPA bei der Arbeit aktiv im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützen und die Interessen der Unternehmen in der Dachmarke sowie der Dachmarke in den Unternehmen abbilden.

Die LPA berichtet halbjährlich im Zuge eines Statusmeetings über die erreichten Fortschritte und die vorgesehenen nächsten Aktivitäten.



BAT Agrar GmbH



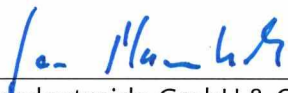
Burmann Hafenlogistik GmbH



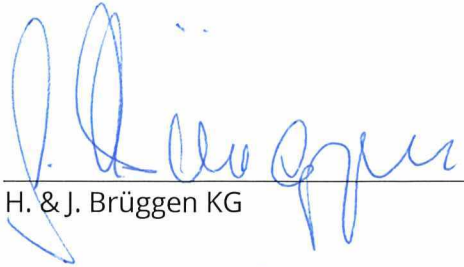
Hans Lehmann KG



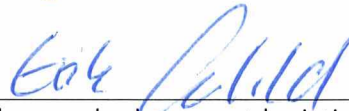
Lübeck Port Authority




Nordgetreide GmbH & Co.KG



H. & J. Brüggem KG



claus rodenberg port logistic gmbh



Lagerhaus Lübeck

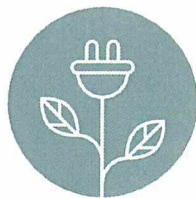


Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH



Willy Schoer KG

www.portofluebeck.com



BPO Ystad Climate Declaration

The Members of the **Baltic Ports Organization** recognize the growing, negative impact climate change has had on Earth's ecosystem and the human society in the last decades. We strongly believe that combating climate change is the responsibility of all, including the businesses forming the transport, shipping and port sectors.

As representatives of the port sector in the Baltic Sea Region (BSR), we declare our readiness to put forth the best effort to reduce greenhouse gas (GHG) emissions from port activities, inspire environmental consciousness and cooperate with business partners and a wide range of stakeholders in order to protect our climate.

With the European Green Deal, and the adoption of various associated initiatives, such as the Fit for 55 package, the European Commission set the course towards a climate neutral European Union. The maritime industry is called to contribute its share to the ambitious goals laid down by the policymakers. The push towards the greening of maritime transport, both in Europe and on a global scale, further underscored by the recent approval of IMO's GHG Strategy, is one of the defining factors shaping the future of the maritime transport sector.

At the same time, recent events made clear the crucial and strategic role seaports play for Europe's economy, and the continuous efforts aimed at decarbonization and Europe's energy independence. As the gateways between road and sea transport, ports ensure the security of supply of goods and materials and fuel Europe's uninterrupted development. With sufficient support, this unique position will allow them to take an active role as enablers of change.

While we support the plan formulated by the European Commission, we also firmly believe that only through a practical and rational approach, combined with transparent dialogue between the involved parties, a carbon neutral

Europe can be made a reality. The goals need to be achievable, the road to meeting the targets set clearly outlined, and the necessary financial and legislative support provided.

Over the years, the Baltic ports' achievements in the field of environmental protection and climate responsibility allowed them to develop a set of good practices positioning the Baltic Sea Region (BSR) as a role model for green transport. By embracing technologies such as on-shore power supply (OPS) systems and alternative fuels, including, among others, hydrogen, ammonia and methanol, early on, Baltic ports and their partners already started paving the way for a green future. Furthermore, numerous Members of the BPO have set their own GHG emission reduction and "zero-emission" goals, exceeding those proposed by international organizations.

Our most recent initiative – **Baltic Ports for Climate** – is aimed at the further development and construction of OPS installations in ports located in the BSR, expanding the already existing OPS network. At this point in time, OPS usage on a broader scale is hindered by the lack of uniformity between the grids and electricity networks on ships. Further standardization is necessary, and that requires cooperation.

It is clear that the tasks at hand can only be completed by working together. We declare our continuous willingness to share the experience we have gathered and cooperate with the maritime community and the policymakers with a single goal in mind – to help propel Europe into a green era characterized by responsibility, resilience and competitiveness.

September 8, 2023, Ystad, Sweden



**Signed by the Members of the Baltic Ports Organization
at the 2023 BPO General Assembly in Ystad**



Frau Staatssekretärin
Susanne Henckel
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bereich: Rostock Port / Port of Lübeck
Auskunft: Thomas Biebig / Michael Siemensen
E-Mail: t.biebig@rostock-port.de
michael.siemensen@luebeck.de
Datum: 23.09.2024

Gleichlautendes Schreiben in Kopie an:

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Parlamentarische Staatssekretärin
Daniela Kluckert
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus
Dieter Janecek
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Minister für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit des Landes Mecklenburg-
Vorpommern
Reinhard Meyer
Johannes-Stelling-Str. 14
19053 Schwerin

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-
Holstein
Claus Ruhe Madsen
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)
Klassifizierung der Bundeswasserstraße Trave und der Warnow
Unterstützung von ROSTOCK PORT und PORT OF LÜBECK bzgl. Korrektur der
Klassifizierung der Hafenzufahrten

Sehr geehrte Frau Staatssekretärin Henckel,

mit der Verabschiedung des derzeit gültigen Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden die wasserseitigen Zufahrten der Häfen Rostock und Lübeck, die Bundeswasserstraßen Warnow und Trave, von der Netzkategorie A auf B herabgestuft. Hiermit sind grundsätzlich keine Ausbaumaßnahmen an den Wasserstraßen möglich. Der in Rostock vor dem Abschluss stehende Ausbau des Seekanals auf 16,50 m Wassertiefe ist davon unberührt.

Aus diesem Grund richten sich die Hafeninfrastrukturgesellschaften der Hansestädte Lübeck und Rostock mit PORT OF LÜBECK und ROSTOCK PORT gemeinsam an Sie, um unter nachstehenden Aspekten eine Neubewertung und Einordnung in die Kategorie A zu erwirken.

Als fachlichen Hintergrund möchten wir folgende Argumentation anführen.

(1) Zugehörigkeit zum europäischen TEN-T Kernnetz

Die EU hat verkehrspolitisch insgesamt neun Kernnetzkorridore TEN-T Kernnetz (Transeuropäische Netze-Transport) durch Europa gebildet. Die neun multimodalen Korridore mit einer Gesamtlänge von 15.000 km sollen bis 2030 so ausgebaut werden, dass sie den definierten technischen Mindestkriterien für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz entsprechen.

Die Häfen Rostock und Lübeck nehmen speziell in den Verkehren zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen Kontinentaleuropas und dem Wirtschaftsraum der Ostsee die zentrale Drehscheibenfunktion ein. Beide Häfen haben bei diesen Verkehren quasi zu gleichen Anteilen über 70% Marktanteil für die über die deutschen Häfen zu verteilenden Waren. Insgesamt ist die in der Seeverkehrsprognose als Ausgangsbasis für 2010 dienende Umschlagmenge auf rd. 53 Mio. t (netto) zu beziffern. Diese soll laut Seeverkehrsprognose bis 2030 auf rd. 79 Mio. t ansteigen. Im Vergleich zum Nordseeverkehr ist die Umschlagmenge Ostsee nur 20% von der Gesamtumschlagmenge. Beiden Häfen kommt demzufolge eine besondere Transportrolle auf europäischem Maßstab zu: Deshalb sind beide Häfen als Kernnetzhäfen selbst auch Bestandteil des TEN-T Kernnetzes. Darüber hinaus befinden sich Rostock und Lübeck auf bzw. im Transportkorridor 5 (scandinavian-mediterranean corridor) und Rostock befindet sich zudem noch auf dem Transportkorridor 4 (orient east/mediterranean corridor). Lübeck ist an diesen Transportkorridor 4 über die Binnenwasserstraße des Elbe-Lübeck-Kanals, als Bestandteil dieses Transportkorridors und somit als Bestandteil des TEN-T Netzes, ebenfalls direkt an diesen Korridor angebunden. Wenn sich beide Häfen auf europäischer Ebene in der höchsten Kategorie befinden, ist eine nationale Einstufung „nur“ noch in der mittleren Kategorie widersprüchlich und nicht nachvollziehbar. Die vom BMVI aufgerufenen Umschlagmengen von 50 Mio. t, die zu einer Klassifizierung in der höchsten Kategorie A führen würden, sind in Kenntnis der Dimensionen der Ostseeverkehre unrealistisch. Es wird auch die transeuropäische Bedeutung beider Häfen außer Acht gelassen. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen“ der Bundesregierung.

(2) Schiffsgrößenentwicklung in der Ostsee

Zudem liegen aktuelle Gutachten zur Schiffsgrößenentwicklung auf der Ostsee vor, die ein durchschnittliches Schiffswachstum von rd. 30% prognostizieren. Insbesondere durch die zukünftig größeren Tiefgänge bei den Schiffstypen ShortSea Container-Feeder, ConRo und Bulker sowie Tanker ergeben sich Ausbaubedarfe der benannten Wasserstraßen. Auch durch das fortschreitende Schiffswachstum bei RoRo- und RoPax-Schiffen in der Ostsee wird die uneingeschränkte Anpassungsfähigkeit der Wasserstraßen für die Zukunft sehr wichtig. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen“ der Bundesregierung.

(3) Wirtschaftliche Verflechtung der beiden Häfen

Wie bereits erwähnt, haben die beiden großen deutschen Ostseehäfen Lübeck und Rostock grenzüberschreitende Bedeutung. Über beide Häfen werden wichtige Im- und Exporttransporte mit unseren wichtigen Außenhandelspartnern Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Estland, Lettland und Litauen abgewickelt. Bei der Betrachtung der Megatrends ist zukünftig auch u.a. durch Near- und Friendshoring eine Förderung des innereuropäischen Handels zu erwarten. Zudem kommt der Rolle der Häfen bei

der Verkehrs- und Energiewende eine Schlüsselfunktion im Rahmen der Energieversorgung und -transformation zu (LNG, Ammoniak, Wasserstoff). Häfen sichern mit ihren Transportketten im Hinterland wichtige Sektoren wie beispielsweise Raffinerien, Nahrungsmittel- /Baustoffindustrie und Stahlwerke für den Massen- und Flüssiggutbereich.

Das BMVI hat anhand einer selbst beauftragten Raumwirksamkeitsanalyse (BMVI-Online-Publikation Nr. 5/2015) die Standorte Rostock und Lübeck auch zukünftig zu den übergeordneten Güterverkehrsstandorten der Bundesrepublik Deutschland gezählt. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen“ der Bundesregierung.

(4) Regional-ökonomische Bedeutung der Häfen

Weiterhin belegen die regelmäßig erfassten wirtschaftlichen Effekte für beide Standorte die Bedeutung für die jeweilige Region. So steht alleine die Rostocker Hafenwirtschaft im Jahr 2019 für fast 20.000 Arbeitsplätze, 4,5 Mrd. € Umsatz, 1,6 Mrd. € Wertschöpfung und ein Steueraufkommen von rund 370 Mio. € / Jahr. Darüber hinaus sind deutschlandweite Effekte in Höhe von ca. 63.000 Beschäftigten im Bundesgebiet im Transport-/Industrie und Gewerbebereich ermittelt worden. Für Lübeck wurden im Jahr 2018 rund 10.200 hafenabhängig Beschäftigte registriert. Dabei lag der Umsatz des Lübecker Hafens in dem Jahr bei 1,9 Mrd. € und die Bruttowertschöpfung betrug 0,7 Mrd. €. Es ist ein zugehöriges Steueraufkommen von rd. 68 Mio. € zu benennen. Zudem bestehen auch deutschlandweite und europaweite Effekte, die derzeit nicht genauer spezifiziert werden können. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen“ der Bundesregierung.

(5) Geopolitische Bedeutung des Ostseeraums

Innerhalb der letzten drei Jahre hat sich u.a. durch die Coronakrise und dem Krieg zwischen Russland und der Ukraine die geopolitische Lage der Ostsee deutlich verändert. Zu Zeiten der benannten Krisen bedeutete das auch die Gewährleistung u.a. der skandinavischen, baltischen und finnischen Grundversorgung über die Häfen. Es geht im Ostseeraum um die Redundanz von Verkehrswegen und um die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit vom Transport.

Aufgrund des Ukrainekriegs rückten die West- und Mitteleuropäischen Länder dichter zusammen. Dieses drückt sich auch mit dem Beitritt Finnlands am 04.04.2023 sowie Schwedens am 07.03.2024 zur NATO aus. Die baltischen Staaten (Estland, Lettland und Litauen) gehören diesem Bündnis ja schon seit dem 29.03.2004 an. Deshalb wird es u.a. zukünftig auch, um die militärische Mobilität innerhalb des Ostseeraums gehen. Insbesondere stellen die RoRo-Häfen mit der vorhandenen Hafeninfrastruktur hierfür eine wichtige Einrichtung dar, um unseren Bündnispartnern im Zweifelsfall beistehen zu können. Siehe hierzu auch „Die Nationale Hafenstrategie für die See- und Binnenhäfen“ der Bundesregierung.

(6) Methodik

Das Kriterium der Umschlagmenge [Nettotonne] sollte für die Bewertung einer Seeschiffahrtsstraße - u.E. im Ostseeraum - nicht angewendet werden. Die umgeschlagene Gütermenge in einem Hafen charakterisiert nämlich u.a. nicht die Verkehrsdichte auf der Wasserstraße. Sollten z.B. sich auf einem Wasserstraßenabschnitt mehrere Hafenterminals hintereinander reihen, Schiffe in den Häfen nur teilentladen/-beladen werden (ShortSea Containerschiffahrt), der Streckenabschnitt von Schiffen befahren werden, die keine Güter umschlagen (Arbeitsschiffe, Kreuzfahrtschiffe, Schiffsneubauten, Marine, Sportboote etc.) oder es sich um Fährhäfen einschl. RoRo-Häfen handelt, bei denen die Umschlagleistung nicht vollständig zur Verkehrsprognose „Wasserstraße“ zugeordnet wurde, kann das Kriterium „Umschlagmenge“ nicht angewendet werden. All diese Fahrzeuge verdichten den Verkehr in der Hafenzufahrt, werden aber

bei der Netzkategorisierung nicht berücksichtigt. Alle beschriebenen Sachverhalte treffen auf die Häfen Rostock und Lübeck zu.

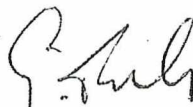
Für uns ist bzgl. der Anzahl der Anläufe im Aquatorium Rostock (u.a. auch zukünftige Verschiffung Konverterplattformen) nicht nachvollziehbar, dass bei den Binnenwasserstraßen bereits eine jährliche Umschlagmenge von 6 Mio. t ausreicht, um in der höchsten Netzkategorie eingeordnet zu werden. Gerade Binnenhäfen liegen aber an Wasserstraßen mit mehreren Häfen, so dass die genannte Umschlagmenge leichter erreicht werden kann als in den Ostseehäfen Lübeck und Rostock, die jeweils „allein“ an ihren Wasserstraßen gelegen sind und sich mit 50 Mio. t einer (unverständlich) hohen Messlatte zur Erreichung der höchsten Kategorie ausgesetzt sehen.

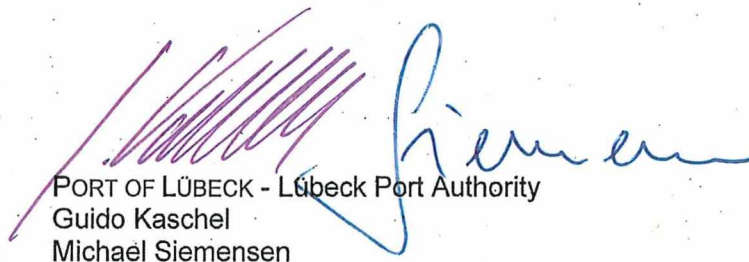
Wir verweisen zudem auf die Ankündigung des Bundes vom 18.01.2020 an die Wirtschaftsministerien der Länder Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern für eine seinerzeit laufende Überprüfung und Aktualisierung der Netzkategorisierung der Bundeswasserstraßen, zu der selbstverständlich auch die Kriterien überprüft werden sollten.

Aus oben genannten Gründen wenden wir uns an Sie, Frau Staatssekretärin Henckel. Nach unserer Ansicht muss mindestens eine Korrektur der Klassifizierung der betreffenden Hafenzufahrten im Rahmen der Bedarfsüberprüfung des Bundesverkehrswegeplanes veranlasst werden.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Bundesregierung die Aufnahme der Bundeswasserstraßen der Häfen Lübeck und Rostock in die Kategorie A noch in dieser Legislaturperiode durchführt.

Mit freundlichen Grüßen


ROSTOCK PORT
Dr. Gernot Tesch
Jens Scharner


PORT OF LÜBECK - Lübeck Port Authority
Guido Kaschel
Michael Siemensen