



► Nr. VO/2025/14371-01
öffentlich

Lübeck, 25.09.2025

Antwort -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

Antwort auf die Anfrage des AM Arne-Matz Ramcke (Bündnis 90/Die Grünen) zur Erweiterung des Lehmannkais

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
03.11.2025	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.11.2025	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des AM Arne-Matz Ramcke (Bündnis 90/Die Grünen) im Bauausschuss am 07.07.2025 (VO/2025/14371)

Die LPA hat in ihrer Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren (PFV) für die Erweiterung des Lehmannkais (Lehmannkai 1+) angegeben:

“Aus hafenenwicklungstechnischer Sicht ist das Planvorhaben Lehmannkai 1+ für den Port of Lübeck **zwingend erforderlich**.” (Hervorhebung des Anfragenden)

1. Wie schätzt die Verwaltung aktuell den Auslastungsgrad der Mittelhäfen in Dänischburg-Siems und Schlutup ein?
2. In welchem Umfang lässt sich die Kapazität der Mittelhäfen in Dänischburg-Siems und Schlutup durch zusätzliches Personal und Investitionen in Automatisierung und Digitalisierung bis 2040 steigern?
3. Die neue Seeverkehrsprognose des Bundes von Mai 2025 erwartet für den Lübecker Hafen eine Steigerung des Umschlages bis 2040 von insgesamt nur noch 12% ggü. 2019 und von insgesamt nur noch 4% ggü. 2010.
4. Sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, ihre o.a. Stellungnahme im PFV vor dem Hintergrund dieser neuen Prognose und den Antworten zu 1) und 2) zu korrigieren? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, in welcher Form und wann beabsichtigt die Verwaltung eine Korrektur ihrer Stellungnahme im PFV?

Antwort:

1. *Wie schätzt die Verwaltung aktuell den Auslastungsgrad der Mittelhäfen in Dänischburg-Siems und Schlutup ein?*

Antwort

Der aktuelle Auslastungsgrad in den Mittelhäfen lässt sich so einfach nicht bestimmen und aussagen. Er ist abhängig von dem jeweiligen Umschlagpaket und deren zugehörigen betrieblichen Kennwerten. Im Rahmen der Bearbeitung des HEP2030 haben wir auf der Basis der im HEP 2030 zugeordneten Umschlagpakete Auslastungsgrade und Kapazitätsreserven bei gleichbleibenden Umschlaggeschäft bestimmt und auf dem volkswirtschaftlichen Level ermittelt.

Ein erster Indikator kann selbstverständlich die Umschlagmenge pro Jahr darstellen, wobei diese insbesondere bei dem Umschlagpaket Forstprodukte maßgeblich die Lagerverweildauern für die Kapazität beeinflusst. Das wird im Rahmen der Masterpläne mit aktuellen Betriebsdaten genauer untersucht. Als Beispiel ist die Umschlagmenge am Schlutupkai 2 gegenüber der Bearbeitung des HEP2030 deutlich zurückgegangen, jedoch sind die Lagerungszeiten der Papierprodukte deutlich gestiegen. Für die privatbewirtschafteten Terminals der Firma Lehmann liegen hierzu keine aktuellen und spezifischen Betriebsdaten vor. Das wird im Rahmen der Masterplanbearbeitung dieses Jahr bearbeitet. Grundsätzlich lässt sich aussagen, dass der städtische Seelandkai, der von der LHG betrieben wird, ein solides und stabiles Ergebnis hinsichtlich Auslastung aufweist.

2. *In welchem Umfang lässt sich die Kapazität der Mittelhäfen in Dänischburg-Siems und Schlutup durch zusätzliches Personal und Investitionen in Automatisierung und Digitalisierung bis 2040 steigern?*

Antwort

Der Umfang beziehungsweise die Möglichkeiten von Kapazitätssteigerungen durch zusätzliches Personal bzw. durch Investitionen in Automatisierung und Digitalisierung lässt sich aus der strategischen Betrachtungsrichtung nicht einwandfrei qualifizieren. Im Rahmen der Bearbeitung des HEP2030 haben wir eine Steigerung der Flächenkapazitäten durch Digitalisierung pauschal zwischen 0 bis 15 Prozent in Abhängigkeit der verschiedenen Hafenterminalnutzungen vorausgesetzt, um die zukünftige Neuflächeninanspruchnahme für den Hafen zu optimieren.

Eine Automatisierung von Umschlagsprozessen in dem Geschäftsfeld RoRo/RoPax lässt sich aufgrund der Komplexität der Be- und Entladevorgänge u. a. zwischen den einzelnen Verkehrsgruppen (begleiteter Verkehr und unbegleiteter Verkehr) eher schwer realisieren. Hier gibt es zumeist nur Möglichkeiten der Automatisierung im Rahmen der Check-in Abfertigung. Es handelt sich bei dieser Fragestellung grundsätzlich um eine Frage, des Hafenbetriebs, die mit Hafenbetreibenden zu diskutieren wäre. Als weitere Anmerkung sei gegeben, dass Personaleinsatz und weitere betriebliche Optimierungen nicht von der strategischen Hafenentwicklung beantwortet bzw. bestimmt werden können.

3. *Die neue Seeverkehrsprognose des Bundes von Mai 2025 erwartet für den Lübecker Hafen eine Steigerung des Umschlages bis 2040 von insgesamt nur noch 12% ggü. 2019 und von insgesamt nur noch 4% ggü. 2010.*

Antwort

Die benannten nur noch leichten Steigerungen der Umschlagmenge in der aktuellen Fortschreibung der Seeverkehrsprognose sind Gegenstand der weiteren fachlichen Befassung. Wie wir bereits in unserem Statusbericht zum Hafenentwicklungsplan 2023/2024 (VO/2025/13947) benannt haben, werden wir diese Fortschreibung der Seeverkehrsprognose in einem ersten Schritt auf Plausibilität prüfen – vergleichbar mit der Plausibilitätsprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose 2013, die als Grundlage für den HEP2030 gedient hat. Die Seeverkehrsprognose des Bundes weist für den Standort ein stetiges Wachstum aus. Auch wir gehen davon aus, dass das volkswirtschaftlich angezeigte zukünftige Wachstum des Port of Lübeck zunächst positiv zu bewerten ist. Nach Vorliegen unserer Plausibilitätsergebnisse werden wir entsprechend berichten. Die Überprüfung und Anpassung der Bundesprognose für Lübeck wird voraussichtlich im Frühjahr 2026 vorliegen.

4. *Sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, ihre o.a. Stellungnahme im PFV vor dem Hintergrund dieser neuen Prognose und den Antworten zu 1) und 2) zu korrigieren? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, in welcher Form und wann beabsichtigt die Verwaltung eine Korrektur ihrer Stellungnahme im PFV?*

Antwort

Im HEP wurde beschrieben, dass neben einem grundsätzlichen Marktwachstum im Ostseeraum zwei weitere Trends bestehen, die für die Entwicklung des Hafenstandorts Lübeck wesentlich sind. Zum einen verursacht das Schiffsgrößenwachstum einen Anstieg der bestehenden Verkehrsspitzen und zum anderen ist eine Verlagerung von Ladungspaketen innerhalb des Standorts in Richtung Travemündung abzulesen, der sich zudem zukünftig fortsetzen wird.

Im HEP sind nur 2 größere externe Flächenerweiterungen dargestellt (in den Mittelhäfen mit dem ehemaligen Kohlekraftwerkstandort und am Skandinavienkai mit der Borndieksentwicklung), sie dienen grundsätzlich der langfristigen und nachhaltigen Stärkung der Hafenstandorte sowie der Sicherung und des Ausbaus seiner Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb sehen wir es weiterhin als zwingend an, den Hafen- und Logistikstandort Lübeck u. a. mit dem Vorhaben Lehmannkai 1+ weiterzuentwickeln.

Die betriebswirtschaftliche Bewertung des Vorhabens obliegt dem Vorhabenträger. Denn es handelt es sich bei der Baumaßnahme „Erweiterungsmaßnahme Lehmannkai 1+“ um eine Hafenerweiterung eines privaten Unternehmens. Im Rahmen der Erreichung eines Planfeststellungsbeschlusses nach Landeswassergesetz zur baulichen Umsetzung ist von dem Vorhabenträger eine schlüssige Bedarfsbegründung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde vorzulegen. Der Genehmigungsbehörde obliegt hierbei die Aufgabe der Prüfung, Abwägung und Feststellung, ob die vorgelegte Bedarfsbegründung hinreichend für eine entsprechende Umsetzung des Vorhabens mit allen betroffenen Belangen ist. Aus verwaltungsrechtlicher Sicht hat die Genehmigungsbehörde die Aufgabe diese Bedarfsbegründung – falls noch nicht hinreichend genug – vom Vorhabenträger nachbessern oder ergänzen zu lassen.

Für die LPA spielen betriebswirtschaftliche und unternehmensstrategische Entscheidungen des Unternehmens die wesentliche Rolle. Nach Einschätzung der LPA ist auch die ehemalige E.ON-Fläche (Lehmannkai 1+) im direkten angrenzenden Travebereich weiterhin und auch zukünftig eine Hafenentwicklungsfläche, die über den Flächennutzungsplan entsprechend städtebaulich und stadtentwicklungstechnisch für die Zukunft zu reservieren ist.

Zum Vorhaben liegen derzeit keine geänderten wesentlichen und grundsätzlichen Erkenntnisse vor. Demzufolge sieht sich die Lübeck Port Authority derzeit nicht veranlasst eine ergänzende oder geänderte Einschätzung zur Umsetzung der Hafenerweiterungsmaßnahme „Lehmannkai 1+“ aus hafentwicklungstechnischer Sicht aufzustellen.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen