
ARBEITSGRUPPE HAFENENTWICKLUNG

SITZUNG III

Protokoll

Mittwoch, 23. Oktober, 17 bis 20 Uhr

media docks, Lübeck

Teilnehmer Arbeitsgruppe	Jochen Brügggen, Marcus Clasen, Sascha Conrad, Reinhard Degener, Martin Redepenning, Dorothee Gaedeke, Philipp Geißler, Ralf Giercke, Sabine Haltern, Ines Hartmann, Stefan Höfel, Sophie Jent, Thorsten Kaitschick, Tobard J. Klemke, Sven Lohse, Achim März, Marcus Meyer, Martin Finnberg, Horst Pahl, Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Rüdiger Schacht, Michael Schaefer, Ludwig Striewe, Jörg Ullrich, Andreas Weber, Michael Lüdemann
Lübeck Port Authority	Guido Kaschel, Michael Siemensen, Finn Witt
Gutachter	Birger Latki, Dr. Bernd Burandt, Jobst Schlenstedt, Stefan Greuner-Pönicke
Moderation	Dr. Maik Bohne

Inhalt

TOP 1.	Begrüßung.....	2
TOP 2.	Rückblick auf die Sitzung II/ Abnahme des Protokolls.....	2
TOP 3.	Entwicklungsplanung der einzelnen Hafengebiete in Lübeck - Randbedingungen und Systematik (u.a. Ladungspakete)	3
TOP 4.	Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich: Innenstadtnahe Häfen	4
TOP 5.	Zusammenfassung und Ausblick auf die nächste Sitzung.....	12

TOP 1. BEGRÜßUNG

Herr Dr. Maik Bohne begrüßt die Anwesenden und erläutert den Ablauf der 3. Sitzung. Zunächst sollen in der ersten Hälfte die Methodik und Systematik zur Herleitung der infrastrukturellen Bedarfe (Hafenflächen und Anleger) auf Basis der Mengenprognose für den Hafen Lübeck sowie der zugehörigen Umweltbewertung erläutert werden.

Anschließend erfolgt die Vorstellung des Entwicklungslayout für die stadtnahen Hafenterminals mit Diskussion an einer großformatigen Karte.

Es wird noch einmal auf die Terminalschiene hingewiesen. Diese wurde in der ersten Sitzung angesprochen und im Protokoll festgehalten. Dennoch kam es zu Unstimmigkeiten, weshalb hier noch einmal die geplanten Termine benannt sind:

Terminalschiene Arbeitsgruppe Hafenentwicklung:

1. Sitzung: 22.08.2019
 Auftrittsitzung / Prognose für den Lübecker Hafen bis zum Jahr 2030
2. Sitzung: 26.09.2019
 Ziele und Leitsätze für den Lübecker Hafen
3. Sitzung: 23.10.2019
 Bewertung von Anordnungsvarianten I: Stadtnahe Häfen
4. Sitzung: 07.11.2019
 Bewertung von Anordnungsvarianten II: Dänischburg / Siems / Schlutup
5. Sitzung: 18.11.2019
 Bewertung von Anordnungsvarianten III: Skandinavienkai
6. Sitzung: 05.12.2019
 Zusammenführen der Ergebnisse und Abstimmung des Arbeitsberichtes

Ziel soll es sein, einen Entwurf für den Abschlussbericht am 02.12. der Arbeitsgruppe auf digitalem Wege vorzulegen, welcher am 05.12. diskutiert und gemeinsam bearbeitet werden soll.

Aufgrund der engen Taktung der Veranstaltung, wird darüber abgestimmt, dass für die folgenden Layout-Termine nur eine einfache Fotodokumentation als Protokoll dient. Diese gehen zusammenfassend in den Abschlussbericht ein.

TOP 2. RÜCKBLICK AUF DIE SITZUNG II/ ABNAHME DES PROTOKOLLS

Es wird auf die Diskussion um die Leitsätze in der vergangenen Sitzung zurückgeblickt. Es gingen zahlreiche Hinweise und Denkanstöße bei der Bildung von Leitsätzen für den Lübecker Hafen seitens der Arbeitsgruppe ein. Diese wurden bereits als redaktionelle Überarbeitung durch den Moderator Dr. Maik Bohne in die Entwürfe eingearbeitet. Die aktuelle Version wurde an die Gruppenteilnehmer verteilt. Im Rahmen der letzten Arbeitsgruppensitzung werden noch einmal die entwickelten Leitsätze aufgegriffen und final abgestimmt.

Es gingen keine Anmerkungen zum Protokoll ein. Das Protokoll wurde angenommen.

TOP 3. ENTWICKLUNGSPLANUNG DER EINZELNEN HAFENBEREICHE IN LÜBECK - RAND-BEDINGUNGEN UND SYSTEMATIK (U.A. LADUNGSPAKETE)

Kurzvortrag mit Diskussion

In den Prognosen sind stets Umschlagmengen in Tonnen für den Hafen Lübeck ausgewiesen. Um die zukünftigen Flächenbedarfe für den Lübecker Hafen zu ermitteln, wurde als Erstes die aktuelle Mengenverteilung auf die Terminals und die bestehenden Kapazitätsreserven pro Hafenterminal bestimmt. Die aktuelle Mengenverteilung wurde in Ladungspakete gegliedert. Ein Ladungspaket stellt ein Konglomerat aus dem Fahrtgebiet, der Gutart, dem Transportmittel und der Umschlagtechnik dar. Grundlage dieser Gliederung ist die Hafenstatistik der Hansestadt Lübeck. Es wurde so für den Bestand errechnet, wie viel Umschlagfläche und Anlegerkapazität für die jeweiligen Ladungspakete derzeit benötigt werden. Die folgende Abbildung verdeutlicht die Systematik der Ladungspakete.



Ausblick
HL-Statistik und Ladungspakete als Basisdaten des HEP

Gütergruppen-, Ladungsträgerstruktur und Fahrtgebiete der HL-Umschlagstatistik = Ladungspakete

Papier / Zellulose Lübeck
sonstiges Stückgut Lübeck
Stückgut im Lkw/Trailer Lübeck
Güter im Container / WB Lübeck
Güter im Waggon über See Lübeck
Neu- und Gebrauchtfahrzeuge Lübeck
Lübeck Stückgut (netto)
Lübeck Eigengewichte
Lübeck Stückgut (brutto)
Getreide, Ölsaaten, Futtermittel
Baustoffe
chemische Produkte und Düngemittel
Schrott und Abfallprodukte
Summe Massengüter
Umschlag Lübeck gesamt (netto)
Umschlag Lübeck gesamt (brutto)

Bezeichnung (Dienste, Verkehre, Ladungspakete o.ä.)	Kennzeichnung der Ladung	Fahrtgebiet
Container-Dienste (LoLo-Shortsea-Dienste)	Güter in Containern	Russland
		Schweden
		Finnland
		sonstige
ConRo-Dienste	Güter in Containern und auf Trailern	Finnland
		Russland/Baltikum
RoRo-Dienste	Stückgut auf Trailern, RoRo-Container Forstprodukte auf Rolltrailern, Kassetten, SECU, Storo	Finnland
		Schweden
		Russland/Baltikum
		sonstige
RoRo-Dienste	Stückgut auf Trailern, Lkw, Container beagl. unbeagl. Verkehre kaum Ladungsbildung	Finnland
		Schweden
		Russland/Baltikum
		sonstige
RoRo-Dienste	Neufahrzeuge	Finnland
		Schweden
		Russland/Baltikum
		sonstige
RoPax-Dienste	Güter auf Lkw bzw. Trailern Pkw, Busse [Anzahl] Passagiere [Pers.]	Schweden
		Finnland
		Russland/Baltikum
LoLo-Dienste	Stückgut in Ladeeinheiten	nur. gesamt
LoLo-Dienste	Rundholz (lose, gebündelt)	nur. gesamt
LoLo-Dienste	Schwergut	nur. gesamt
Schüttgut-Dienste	witterungsunabhängige lose Schüttgüter	nur. gesamt
		ungebunden
Schüttgut-Dienste	Getreide, Futtermittel, Düngemittel	an Produktion gebunden
		nur. gesamt
Flüssiggut-Dienste	Flüssiggut	nur. gesamt

14.10.2019
3

Arbeitsgruppe Hafentwicklung der Hansestadt Lübeck

www.bmc-info.de

Anschließend wurde mit Hilfe der Prognose und den dort enthaltenen verschiedenen Wachstumsraten verschiedener Volkswirtschaften und Gutarten die Mengenentwicklung der verschiedenen Ladungspakete für 2030 näherungsweise berechnet. Auf Basis des Status quo konnten die zukünftigen Flächenbedarfe pro Ladungspaket nunmehr abgeleitet werden. Hierbei wurde auch eine Steigerung der Flächenproduktivitäten für die Ladungspakete bzw. der Hafenterminals berücksichtigt. Die gewählte Methodik ist schon sehr detailliert, erlaubt aber eine transparente und nachvollziehbare Ableitung der infrastrukturellen Hafenbedarfe für den Lübecker Hafen. Die Flächenproduktivität hängt dabei von der Umschlagtechnik, dem Flächenzuschnitt, den betrieblichen Abläufen und dem Ladungspaket ab. Bei der Ableitung dieser Flächenproduktivitäten wurde ausdrücklich keine Wertschöpfung der Umschlagsunternehmen berücksichtigt. Die Wertschöpfung eines Unternehmens kann und soll in diesem Zusammenhang hier nicht bewertet werden.

Die LPA hat gemeinsam mit ihren Gutachtern, die infrastrukturelle Prüfung der einzelnen Hafenterminals anhand der prognostizierten Änderungen im Transport

(z.B. Schiffsgrößenentwicklung) und der jeweiligen Standortfaktoren der Infrastruktur bewertet. Diese Prüfung erfolgte anhand von Steckbriefen.

Mit der Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans erfolgt eine rein infrastrukturelle Bewertung des Hafens und den daraus folgenden Fragestellungen. Die LPA trifft mit dieser Bearbeitung keine betriebswirtschaftlichen Entscheidungen der Terminalbetreiber. Grundsätzliche Fragen nach Grundeigentum oder vertragliche Regelungen sind beim Hafenentwicklungsplan nicht von Belang.

Vielmehr gibt der HEP mit seinen infrastrukturellen Anpassungsvorschlägen den Raum für zukünftige betriebswirtschaftliche Entscheidungen der Wirtschaftsakteure auf der Basis der prognostizierten Mengenentwicklung.

Bezüglich der Layoutplanung und der Einschätzung für Lärm und Luftschadstoffe wurde das Büro Lairm Consult mit der Erstellung eines Gutachten beauftragt. Dafür wurden im Rahmen dieses Vortrages kurz die Vorgehensweisen und Randbedingungen vorgestellt. Darüber hinaus wurden zur Nachvollziehbarkeit die Richtlinien und Bezugsquellen für die Bewertung der Lärmbelastung und Luftschadstoffen genannt.

Es handelt sich jeweils um eine Abschätzung und keine Genehmigungsunterlage. Die Methodik der Erstellung entspricht der gängigen Praxis und den zugehörigen rechtlichen Vorgaben für diese Belange. Grundlage sind die von der Hansestadt Lübeck erstellten Lärmaktionskarten.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Einfluss von Landstromanlagen oder alternativen Kraftstoffen nicht in die Prognosen eingeflossen sind, da deren zukünftige Entwicklung bisher nicht hinreichend definiert werden konnte.

Auch die Wirkung auf Natur- und Schutzräume wurde bewertet. Dies geschah im Rahmen eines Auftrages durch das Büro BBS Greuner-Pönicke.

TOP 4. ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR DEN BEREICH: INNENSTADTNAHE HÄFEN

Die Teilnehmer versammelten sich um eine große Karte bestehend aus einem Luftbild der stadtnahen Hafenterminals. Dargestellt ist das von der LPA erarbeitete Entwicklungslayout für diese Terminals auf Grundlage der Ergebnisse der Seeverkehrsprognose, der Schiffsgrößenentwicklung und der Zuordnung von Ladungspaketen und damit der Bewertung von Hafeninfrastruktur.

Die LPA hat die betroffenen Teilmengen der Seeverkehrsprognose und die daraus resultierenden Flächenbedarfe verteilt. Anhand der Steckbriefe wird die Darstellung der Terminals erläutert. Hieraus lassen sich erforderliche Anpassungen an die vorhandene Infrastruktur der Hafenterminals ableiten.

Eine wesentliche Aufgabe des HEP ist es, die erforderlichen Infrastrukturanpassungen unter Markt- und Wettbewerbsaspekten zu optimieren. Hierzu werden einzelne Ladungspakete (Flächenbedarfe und Transportträger) ganz oder teilweise planerisch zwischen den Lübecker Terminals verschoben.

Anhand von Steckbriefen für jedes Terminal sind die Ergebnisse zu erkennen und transparent dokumentiert.

In den tabellarischen Steckbriefen werden separat die Bereiche Hinterlandanbindung (Straße, Schiene/Hafenbahn, Binnenschiff) – linke Seite, die Hafenfläche selbst – in der Mitte, das Vorland mit der Bundeswasserstraße Trave und der Ha-

fenterminalkaikante – rechte Seite - infrastrukturell geprüft. Zudem werden die Veränderungen bei den Emissionen und die Betroffenheit von Schutzgebieten und von geschützten Tier- und Pflanzenarten durch die Planung abgeschätzt - unten. Zudem erfolgt eine Einschätzung der möglichen Entwicklungen des Terminals bzgl. Alternativer Kraftstoffe und Digitalisierung – oben. Am Ende der Steckbrief Tabellen erfolgt die Benennung der wesentlichen Standortfaktoren im Status und des Zielprofils für 2030. Links oben in der Tabelle die Angabe, ob es sich um ein privates oder öffentliches Hafenterminal handelt. Die Bewertung mit einem grünen Häkchen bedeutet, dass es keinen infrastrukturellen Anpassungsbedarf für 2030 gibt. Ein orange-rotes Häkchen bedeutet, dass ein Anpassungsbedarf geprüft bzw. dass ein Anpassungsbedarf erforderlich ist. Im Detail ist die Bewertung eines jeden einzelnen Terminals nachfolgend beschrieben.

Während der HEP-Bearbeitung wurden die Verlagerung von Ladungspaketen im Forstproduktebereich vom Vorwerker Hafen zum Skandinavienkai sowie die angestrebte Flächenentwicklung der Fa. Lehmann im Bereich Eon-Gelände berücksichtigt. Die LPA hat aufgrund des Zeitraums bis 2030 einen realistischen und umsetzbaren Hafenentwicklungsplan aufgestellt. Hierbei wurden die aus Sicht der LPA relativ restriktionsfreien noch verbliebenen Flächen an der Wasserkante überplant und einige Terminals durch Flächenarrondierung gestärkt.

Im Einzelnen stellt sich die Bewertung der LPA für die Stadthäfen wie folgt dar:

Roddenkoppelkai

Die Hafenumschlaganlage Roddenkoppelkai wird bis 2030 planerisch kein Hafenstandort mehr sein und ist deshalb auch nicht mit einem Ladungspaket aus der Umschlagprognose belegt. Deshalb wird dieses Hafenterminal im HEP nicht weiter als Teil des Handelshafens Lübeck bewertet. In diesem Bereich befinden sich im direkten Anschluss an die Hafensfläche des Roddenkoppelkais die Anlagen der Lübecker Hafenbahn inkl. der Waggonwerkstatt der NRS. Sämtliche vorhandene Hafensbahngleise sind für den Lübecker Hafen an dieser Stelle zwingend erforderlich und müssen erhalten bleiben.

Industriehafen LMG

Der Produktionsstandort LMG benötigt laut LPA Einschätzung nicht das gesamte Gelände für den Hafenumschlag. Der LPA ist bekannt, dass in diesem Raum viel Stadtentwicklungspotenzial steckt. Der Standort wird aber weiterhin als Produktionsstandort für besondere Güter (Projektladung) eingeplant. Entsprechend ist ein Ladungspaket zugeordnet.

Lagerhaus Lübeck

Der Hafenterminal Lagerhaus Lübeck ist das einzige Terminal auf dem auch Flüssiggüter (z.B. Düngemittel) umgeschlagen werden können. Die Terminalfläche reicht für das zugeordnete Ladungspaket aus.

Im Steckbrief ist die landseitige Erreichbarkeit in 2030 als prüfwürdig markiert. Dies begründet sich damit, dass der GIGALINER als eine Bemessungsgröße hier wohl nicht fahren darf und dass es evtl. durch zukünftige Fahrverbote von Diesel-LKW zu Einschränkungen kommen könnte. Grundsätzlich wird das von der LPA derzeit aber nicht als wesentlich eingestuft.

Weitere auffällige Bewertungen sind bei der wasserseitigen Erreichbarkeit zu erkennen. Unter Berücksichtigung des HEP-Referenzschiffes KÜMO werden die Anleger bzgl. Schiffslänge, -breite und -tieftiefe den infrastrukturellen Anforderungen hierfür nicht gerecht, auch der Wendebereich vor der Nördlichen Wallhalbinsel inkl. des Travefahrwassers wären anzupassen. Nach Einschätzung der

LPA existieren bis 2030 auf dem Ostseemarkt aber noch genügend Schiffe, die diesen Hafenterminal anlaufen können. Dieser Punkt muss aber trotzdem einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden. Die Eric-Warburg-Brücke erfüllt die Anforderungen des HEP-Referenzschiffes Kümo, so dass es deshalb hier nicht zu einer Einschränkung kommt. Grundsätzlich wäre eine gerade Anlegerkaikante für beide Anleger optimal und wünschenswert. Der Betreiber hat diese infrastrukturelle Anpassung aber bisher nicht vorgesehen. Zudem ist auf dem Layout mit dem Referenzschiff Kümo deutlich zu erkennen, dass es Widersprüche zwischen den erforderlichen Sicherheitsabständen und dem bestehenden Travefahrwasser geben würde.

Burgtorkai (Werkhafen Brüggen)

Grundsätzlich bleibt der Werkhafen selbstverständlich bestehen. Die vorhandene Umschlagfläche reicht für das zukünftige Ladungspaket aus. Die Fa. Brüggen hat in den letzten Jahren intensiv in ihren Standort investiert. Im Steckbrief ist die landseitige Erreichbarkeit in 2030 als prüfwürdig markiert. Dies begründet sich damit, dass der Gigaliner als eine Bemessungsgröße hier wohl nicht fahren darf und das es evtl. durch zukünftige Fahrverbote von Diesel-LKW zu Einschränkungen kommen könnte. Grundsätzlich wird das von der LPA derzeit aber nicht als wesentlich eingestuft.

Weitere auffällige Bewertungen sind bei der wasserseitigen Erreichbarkeit zu erkennen. Unter Berücksichtigung des HEP-Referenzschiffes Kümo wird der Anleger am Burgtorkai bzgl. Schiffslänge, -breite und -tiefgang den infrastrukturellen Anforderungen hierfür nicht umfassend gerecht, auch der Wendebereich vor der Nördlichen Wallhalbinsel inkl. des Travefahrwassers wäre anzupassen. Zudem ist auf dem Layout mit dem HEP-Referenzschiff Kümo deutlich zu erkennen, dass der Sicherheitsabstand des liegenden Schiffs in das Travefahrwasser hineinreicht. Nach Einschätzung der LPA existieren auf dem Ostseemarkt aber noch genügend Schiffe bis 2030, die die Versorgung der Fa. Brüggen von der Wasserseite gewährleisten. Dieser Punkt muss aber trotzdem einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden.

Konstinkai

Der Konstinkai war vor 2006 das Osteuropazentrum des Lübecker Hafens. Nach Inbetriebnahme des Seelandkais im Jahre 2006 ist dieses Ladungspaket vom Konstinkai zum Seelandkai umgezogen. Zudem wurde der Konstinkai durch Abtrennung von Hafenflächen an die Fa. Brüggen und durch den Bau der Eric-Warburg-Brücke verkleinert (2010). Für den HEP ist der Konstinkai bis zum Jahr 2030 planerisch nur zu einem kleinen Teil mit einem kleinen Schüttgut-Ladungspaket belegt. Für den stadtnahen Hafen gibt es hinsichtlich der straßenseitigen Erreichbarkeit die gleichen Anmerkungen wie bei den vorherigen Terminals. Die Erreichbarkeit des nordöstlichen Teils (Richtung Glashüttenweg) des Konstinkais ist für das HEP-Referenzschiff Kümo gewährleistet. Der Hafenbahnhof am Konstinkai ist nicht in der Lage 740 m Ganzzuglängen abzubilden. Das ist bei diesem Terminal nicht vordergründig, da hier kein Intermodalverkehr stattfinden wird, muss aber ebenfalls einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden. Laut Ansicht der LPA wird auf den jetzigen Flächen des Konstinkais neben dem dargestellten Schüttgutumschlag eine hafennahe Nutzung stattfinden.

Burmannterminal

Für den stadtnahen Hafen gibt es hinsichtlich der straßenseitigen Erreichbarkeit die gleichen Anmerkungen wie bei der vorherigen Terminals. Es bedarf keiner Flächenerweiterung, da die Flächengröße für das Ladungspaket ausreichend ist. Das HEP-Referenzschiff Kümo hat formal Breitenprobleme mit der Bundeswasserstraße und eigentlich keine ausreichende Wassertiefe. Nach Einschätzung der LPA existieren auf dem Ostseemarkt aber noch genügend Schiffe bis 2030,

um innereuropäische Getreide- Futter- und Düngemitteltransporte auf dem Seeweg abzuwickeln. Dieser Punkt muss aber trotzdem einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden.

ATR / Silokai

ATR hat sein Betriebsgelände direkt am Vorwerker Hafen und benutzt gemäß Gestattungsvertrag den Anleger 6. ATR hat im Jahresverlauf ca. 2-3 Anläufe eines Panmax-Bulkers, der mit Getreide teilbeladen wird. Aufgrund des Travefahrwassers mit einer Tiefe von 9,5 m und dem vorhandenen Drehkreises am Vorwerker Hafen mit einem Durchmesser von 250 m, gibt es für diese Schiffsklasse Längen- und Tiefenbeschränkungen bei der Fahrt von der Ostsee über die Trave bis zum Vorwerker Hafen. Durch das Travefahrwasser können die Schiffe den Lübecker Hafen nur mit einem max. Tiefgang von 8,7 m anlaufen bzw. verlassen. Durch den Drehkreis ist die Länge derzeit auf 225 m beschränkt. Grundsätzlich hat die Schiffgröße (Panmax) Abmessungen von bis zu 294 m Länge, immer 32,3 m Breite und einen Tiefgang von max. 12,0 m. Da die Panmax-Schiffe mit Längen von max. 225 m immer weniger werden, wäre die nächstmögliche Länge 229 m. Hierfür wird gerade geprüft, ob diese Schiffe mit dreifacher Schlepperunterstützung den Drehkreis erfolgreich nutzen können. Hierfür sind bereits infrastrukturelle Anpassungen erforderlich. Zusätzlich wäre eine Vertiefung der Trave auf 10,5 m hilfreich, da dann mehr Ladung abgefahren werden könnte. Die Entwicklung dieses Marktsegmentes wird weiterhin ein Thema der Hafenplanung Lübecks sein.

Vorwerker Hafen

Für den stadtnahen Hafen gibt es hinsichtlich der straßenseitigen Erreichbarkeit die gleichen Anmerkungen wie bei der vorherigen Terminals. Eine Abbildung von Ganzzuglängen bis 740 m des Intermodalverkehrs wäre zurzeit nicht möglich. Aufgrund des nicht Vorhandenseins des durchgehenden RoRo-Verkehrs in den Stadthäfen ist der Intermodalverkehr hier auch kein Thema für die Zukunft.

Der Vorwerker Hafen ist zu einem Großteil mit Ladungspaketen belegt und wird voraussichtlich bis 2030 als Hafenstandort benötigt. Für die nicht mit Ladungspaketen belegten Flächen ist eine hafennahe Nutzung vorgesehen. Mit der derzeit in Betrieb befindlichen Schiffsflotte kann der Vorwerker Hafen weiterhin anlaufen werden. Es wird sich dabei um gebrochenen RoRo-Verkehr bzw. Stückgut/Projektladung und/oder Massengut handeln. Die Regelschiffe für die RoRo-Klasse mit Schiffslängen >230 bis 250 m können den Vorwerker Hafen nicht mehr anlaufen, ohne das die Trave grundlegend ausgebaut wird. Hier zeigt der HEP einen Widerspruch auf, der einer regelmäßigen Prüfung unterzogen werden muss.

Es werden Hinweise für die Layoutbildung gesammelt und festgehalten. In den folgenden Abbildungen werden die örtlichen Hinweise auf der Karte durch Fotos dargestellt.



Die nummerierten Hinweise wurden auf einer Moderationswand gesammelt und dokumentiert:

1. Vorwerker Hafen – Variabilität – Umschlag bleibt

Der Betreiber (LHG) der Anlage fragt nach dem Verbleib der nicht mit einem Ladungspaket belegten Flächen am Vorwerker Hafen. Dies sei eine untervermietete Fläche, die sich in Nutzung befindet. Er bittet darum, die Flächen weiterhin für den Vorwerker Hafen vorzuhalten und stellt fest, dass der Umschlag bleibt, und die Entscheidung über die Benutzung der Hafenumfläche bei dem Betreiber liege. Für die beschriebene hafennahe Nutzung fordert der Betreiber die derzeit aktuellen Immissionsrichtwerte weitgehend zu übernehmen und keine Richtwertanpassung vorzunehmen.

2. Vorwerker Hafen – Puffer – „Güllemanagement“

Der Kreisseglerverband setzt die Arbeitsgruppe darüber in Kenntnis, dass es derzeitige Pläne geben soll, überschüssige Gülle am Zentralklärwerk zu entsorgen. Hierfür böten sich doch Flächen am Vorwerker Hafen an, um mittels Schiff diese Gülle der Verarbeitung am Zentralklärwerk zuzuführen. Daher sollten Puffer für weitere Anlegerkapazitäten am Vorwerker Hafen vorgehalten werden.

3. Reserveplätze

Dieser Hinweis bezieht sich vorwiegend auf den Gesamtbereich der stadtnahen Hafenterminals. In der Vergangenheit soll es zu Engpässen bei Anlegern für wartende Schiffe gekommen sein, bevor diese am Hafenterminal abgefertigt werden konnten. Es wird angeregt, ob Reserveplätze im stadtnahen Bereich vorgehalten und im Hafenentwicklungsplan reserviert werden könnten.

4. Vorwerker Hafen – Landstrom – BHKW

Derzeit befindet sich die einzige Landstromanlage des Lübecker Hafens am Vorwerker Hafen (seit 2008). Außerdem befindet sich in direkter Nähe ein Blockheizkraftwerk. Der Kreisseglerverband regt an, ob dieses Blockheizkraftwerk nicht für die Versorgung der Landstromanlagen mit geringem Aufwand herangezogen werden könne.

5. Konstinkai

Das vorliegende Layout zeigt, dass der Konstinkai in Zukunft nicht mit Ladungspaketen der Prognose belegt ist. Nach Einschätzung der LPA und deren Gutachter erfolgt in den nächsten 10 Jahren hier eine Anpassung in Form einer hafennahen Nutzung. Der Betreiber (LHG) lehnt die aufgezeigte Entwicklung ab und hält an der aktuellen Nutzung fest. Für die beschriebene hafennahe Nutzung fordert der Betreiber die derzeit aktuellen Immissionsrichtwerte weitgehend zu übernehmen und keine Richtwertanpassung vorzunehmen.

Die LHG bittet um Berücksichtigung und Darstellung der tatsächlichen Belastungen. Lärm sei keine konstante Größe, die der Hafen hervorruft. Durch die alleinige Beurteilung der lautesten Stunde und des lautesten Tages würde ein fehlerhaftes Bild in der Betrachtung der ansässigen Bürger erzeugt. Wichtig wäre doch auch darzustellen, wann der Hafen leise ist.

6. Roddenkoppel – Ansiedlung Hausboote – Bahnbetrieb / Warteplätze / Binnenschiff

Der Kreisseglerverband informiert über die mehrfache Anfrage von Hausbootbesitzern, ob eine Möglichkeit besteht, Hausboote an der Roddenkoppel anzuordnen. Die LPA weist darauf hin, dass sich in direkter Nachbarschaft des Roddenkoppelkais wichtige Hafenanlagen befinden, die in Zukunft weiterhin benötigt werden. Aus diesem Grund würde der hier beschriebene Umnutzungsvorschlag seitens der LPA als schwierig eingestuft.

Darüber hinaus wird angeregt, für Binnenschiffe, die den Lübecker Hafen über den Elbe-Lübeck-Kanal anlaufen, bei Bedarf am Roddenkoppelkai warten zu lassen, bis die Zielterminals für das Abfertigen des Binnenschiffes bereit sind.

7. Liegeplätze – Schiffsgößen

Auf der Karte sind größtenteils die Regelschiffe 2030 dargestellt, welche als Planungsgröße im HEP verwandt wurden. Die heutige Umschlagsituation wurde in der Karte nicht dargestellt.

Darüber hinaus ist zu erkennen, dass die dargestellten Schiffe mit ihrem Sicherheitsbereich weit in das jetzige Fahrwasser kragen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das an dem HEP-Regelschiff „Kümo“ liegt. Bei der Gutart „Massengut“ handelt sich nicht um die Linienverkehre, wie RoRo oder RoPax, sondern um die sog. Trampschiffahrt. In diesem Segment schätzt die LPA bis zum Planungshorizont ein, wird es noch ausreichend Schiffstonnage im Markt geben, die die betreffenden Terminals anlaufen können. Jedoch muss nach Einschätzung der LPA dieses Thema in Zukunft regelmäßig überprüft werden. Für die anderen Regelschiffe des HEP wird deutlich, dass die Erreichbarkeit der innerstadtnahen Terminals nur eingeschränkt gegeben ist.

8. *Liegegebühren**

Ein allgemeiner Hinweis des NABU bezieht sich auf die Idee, die Liegegebühren der stadtnahen Hafenterminals zu reduzieren. Es könne eventuell ein Ausgleich für die lange Revierfahrt sein. Ziel soll es sein, die stadtnahen Terminals für die Reeder interessant zu halten und notwendige Flächenerweiterungen im Mündungsbereich zu minimieren.

9. *Alternative Kraftstoffe / Landstrom**

Im Zuge der Vorstellung der Emissionskarten, welche das Büro Lairm Consult erstellt hat, wurde angeregt, die Auswirkungen von Landstromanlagen und al-

alternativen Kraftstoffen im Hafen durch pauschale Annahmen darzustellen. Dies könne zeigen, wie wichtig die Förderung von zukünftigen Technologien bei der Reduktion von Luftschadstoffen sein kann.

10. Touristische Schifffahrt*

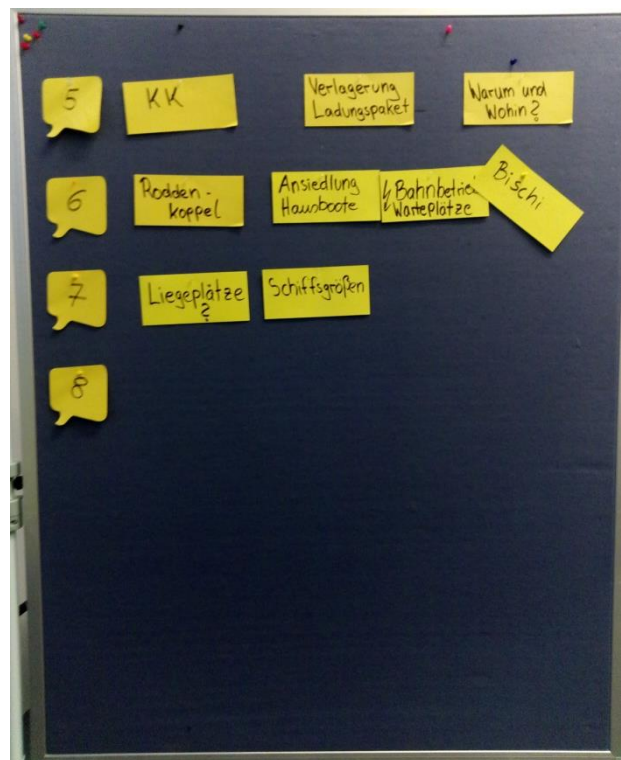
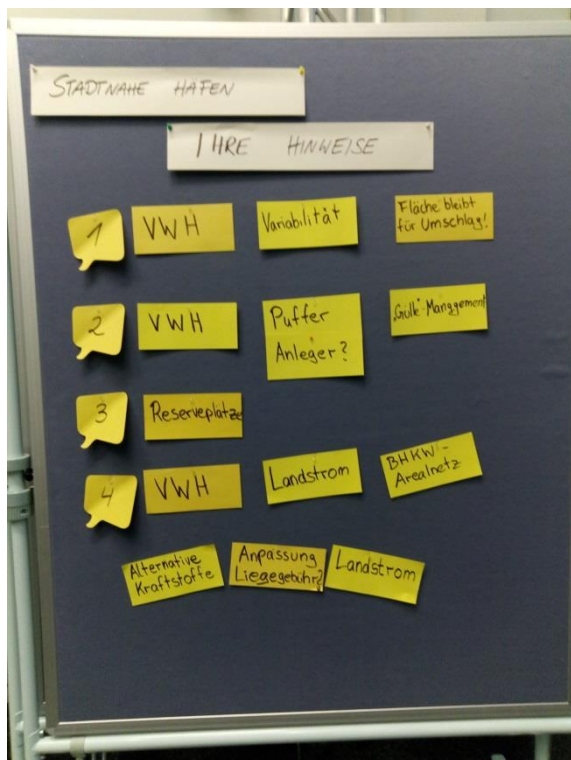
Seitens des BUND wird erfragt, ob im neuen HEP touristische Ausflugsfahrten von Charterschiffen von Travemünde zur Innenstadt (und umgekehrt) berücksichtigt wurden. Dies könne ein für Lübeck interessanter Anreiz zur touristischen Entwicklung sein. Eine Bürgervertreterin erläutert hierzu, dass das reine Vorhalten solcher zusätzlichen Schiffe unwirtschaftlich sei, da Touristen aus Travemünde derzeit mit Bussen in die Lübecker Innenstadt gebracht werden. Eine Fahrt mit Schiffen sei darüber hinaus wegen zeitlicher Gründe schwer realisierbar, da Touristen zum Teil nur eine begrenzte Aufenthaltszeit mitbringen. Derzeit würden zwei Schiffe fahrplanmäßig Fahrten von Travemünde bis zur Lübecker Altstadt bzw. zurück anbieten.

11. Angelplätze*

Der Lübecker Kreisverband der Angler möchte berücksichtigt wissen, dass auch die Angler als Travenutzer Interesse an der Kaikante der Roddenkoppel bekunden, um Ihren Freizeitaktivitäten nachkommen zu können.

*) Allgemeine, nicht Terminalbezogene Hinweise, welche sich in der Diskussion um diese Entwicklungsvariante ergaben.

Die vorgenannten Hinweise wurden auf Stellwänden stichpunktartig festgehalten. Die nachfolgenden Fotos zeigen die Ergebnisse der Diskussion.



TOP 5. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK AUF DIE NÄCHSTE SITZUNG

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass für die stadtnahen Terminals eine Einschätzung der Veränderungen für Lärm und Luftschadstoffen vorliegt. In keinen Bereichen werden Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte festgestellt. Eine Nutzung von Landstromanlagen oder alternativen Kraftstoffen in der Schifffahrt könne folglich eine weitere Verbesserung der aktuellen Situation hervorrufen. Hinsichtlich des Naturschutzes entstehen keine erkennbaren Beeinträchtigungen, da es zu keiner infrastrukturellen Erweiterung im stadtnahen Bereich nach Ansicht der LPA kommen werde.

Eine Bewertung der CO₂- Ausstöße durch die Schifffahrt wird seitens der Arbeitsgruppe erwünscht, da die Hansestadt Lübeck Ziele bei der Einsparung von CO₂ im Hafensektor definiert haben soll.

Die Sitzung wird um 20:30 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll F. Witt