



Lübeck, 12.07.2021

## Protokoll zur 2. Sitzung des AK Hafenentwicklung am 25.05.2021

Teilnehmer Arbeitskreis	IG Pöppendorf, Ortsrat Travemünde, Gemeinnütziger Verein Schlutup, Gemeinnütziger Verein Kücknitz, Bürgervertreter, BUND, NABU, Vereinigung Lübecker Schiffsmakler, Vereinigung Lübecker Spediteure, Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, Nautischer Verein Lübeck, Lotsenbrüderschaft, Kreisverband Lübecker Sportfischer, Gothmunder Fischer, logRegio, Lagerhaus Lübeck, Hans Lehmann KG, Lübecker Hafen-Gesellschaft, IG Ivendorf, Burmann Hafenlogistik, Kreisseglerverband
Hansestadt Lübeck	Bausenatorin Joanna Hagen, Guido Kaschel, Michael Siemens, Finn Witt,
Moderation	Dr. Stefan Goes

### Inhalt

TOP 1: Begrüßung.....	2
TOP 2: Rückblick auf die letzte Sitzung .....	2
TOP 3: Organisatorisches zur Arbeit in den Unterarbeitsgruppen.....	2
TOP 4: Arbeit in den Unterarbeitsgruppen .....	3
TOP 5: Vorstellung der Arbeitsergebnisse im Plenum .....	3
TOP 6: Abschluss.....	5

## TOP 1: Begrüßung

Bausenatorin Hagen begrüßt die Teilnehmer:innen des Arbeitskreises Hafententwicklung zur zweiten Sitzung. Pandemiebedingt findet dieser Termin ein weiteres Mal als WebEx-Meeting statt. Nachdem in der ersten Sitzung die grundlegende Bereitschaft zur Teilnahme am Arbeitskreis und die Arbeitsweise behandelt wurden, soll in diesem Termin aktiv an Themen gearbeitet werden. Hierzu werden Unterarbeitsgruppen gebildet, die sich mit den Themen „Klimaschutz und Naturschutz“, „Infrastruktur und Digitalisierung“ sowie „Feste Fehmarnbeltquerung und Dachmarke ‚Port of Lübeck‘ “ beschäftigen. Bausenatorin Joanna Hagen wünscht allen Teilnehmer:innen einen konstruktiven und sachlichen Austausch.

## TOP 2: Rückblick auf die letzte Sitzung

Dr. Stefan Goes ruft noch einmal die Arbeitsweise des Arbeitskreises Hafententwicklung in Erinnerung, welche in der ersten konstituierenden Sitzung Anfang Februar verabredet wurde. Pro Jahr sollen zwei Arbeitstreffen stattfinden. Während der Arbeitstreffen sollen im Rahmen von Unterarbeitsgruppen die Teilnehmer die Möglichkeit zur aktiven Mitarbeit und Diskussion erhalten. Bedingt durch die personellen Ressourcen können drei verschiedene Themenbereiche pro Sitzung diskutiert werden. Pro Unterarbeitsgruppe steht daher je ein Themenbereich zur Verfügung.

Michael Siemens fasst die fachlichen Ergebnisse der Arbeitsaufträge an die LPA aus der letzten Sitzung zusammen. Hierzu zählt vor allem, dass bereits erste Workshops zur Digitalisierung stattfinden, so wie es im Rahmen der letzten Sitzung empfohlen und vorgeschlagen wurde. Außerdem wurden bilaterale Gespräche hierzu aufgenommen.

Es wurde darüber hinaus seitens der LPA überprüft, in welchen Wasserstoffinitiativen noch eine Beteiligung sinnvoll erscheint oder bereits stattgefunden hat.

In der letzten Sitzung wurde über die Beantragung von Fördermitteln im European-Green-Deal-Call informiert. Leider wurden die Projekte mit Lübecker Beteiligung nicht berücksichtigt.

## TOP 3: Organisatorisches zur Arbeit in den Unterarbeitsgruppen

Dr. Stefan Goes stellt die organisatorischen Randbedingungen zur Arbeit in den Unterarbeitsgruppen vor.

Zu Beginn wird durch einen Mitarbeiter der LPA ein Kurzvortrag in der jeweiligen Gruppe gehalten. Im direkten Anschluss übernimmt die LPA die Rolle der Moderation und Protokollierung. Hierzu gehört vor allem zunächst die Klärung von fachlichen Verständnisfragen zum Kurzvortrag und zum Thema. Dann ist der Input der Teilnehmer gefragt. Es werden neue Impulse und Hinweise durch die Teilnehmer:innen abgegeben. In einer Zusammenfassung am Ende der Unterarbeitsgruppen wird in vier unterschiedliche Bereiche unterschieden:

- Kernaussagen des Kurzvortrages

- Meinung der Teilnehmer
- Vorschläge der Gruppe
- Aufträge an die LPA

Im Anschluss werden die zusammengetragenen Ergebnisse anhand der Notizen im Plenum durch eine:n Gruppenteilnehmer:in vorgestellt. Während der Unterarbeitsgruppen wird die LPA lediglich fachliche Fragen klären. Diskussionen zur Sinnhaftigkeit der Arbeitsweise und der Hafententwicklung selbst werden nicht geführt.

## TOP 4: Arbeit in den Unterarbeitsgruppen

Im Anhang sind die Präsentationsfolien der Impulsvorträge aus den Unterarbeitsgruppen zu finden.

## TOP 5: Vorstellung der Arbeitsergebnisse im Plenum

Tabellarische Kurzzusammenfassung der Arbeitsergebnisse aller Unterarbeitsgruppen

<b><i>Feste Fehmarnbeltquerung und Dachmarke Port of Lübeck</i></b>	
<b>Kernaussagen des Vortrags</b>	<b>Meinungen</b>
Der Port of Lübeck arbeitet an seinem „Wir“-Gefühl	Mehr Kooperation unter den Betreibern umsetzen.
Für die Marke „Port of Lübeck“ gibt es zahlreiche Wirkrichtungen und zugehörige Werkzeuge	Warum wird keine weitere leistungsfähige Bahnstrecke ausgebaut (z.B. über Büchen)
Die Verkehrsrichtung des Port of Lübeck läuft hauptsächlich von und nach Süden.	Im Bahnverkehr sind auch viele private aktiv, die z.B. keinen freien Zugang bzgl. Maschen und Lehrte haben (DB). Deshalb HUB HL.
Die Hansestadt Lübeck mit dem Port of Lübeck hat grundsätzlich für bestimmt Logistikprozesse gute Ansiedlungsvoraussetzungen.	Ganzzugverkehre vs. Einzelwagenverkehre vs. Freie Trassenkapazitäten nach FFBQ-Inbetriebnahme
	Dachmarke braucht Budget
	Dachmarke steht für eine Gesamtstruktur und nicht für Kleinteiligkeit
	Unsere Autobahnen werden das in Zukunft nicht schaffen
<b>Vorschläge der Gruppe</b>	<b>Aufträge an die LPA</b>
Lübeck als multimodalen Knoten auch bahntechnisch ausbauen um Ladungsbündelung zu ermöglichen	Weiterhin auf der politischen Ebene die Voraussetzungen für die Nutzung der Chancen aus der FFBQ für HL einfordern
Dafür wird die sog. Nordanbindung gebraucht	Das zugehörige big picture weiter ausformen - Ladungsbündelungspunkt
Weiterhin den Stresstest fordern.	
Simulation für die Bahnverkehre für Knoten HH und Knoten HL fordern.	

Dachmarke erstmal mit kleinen effektiven Schritten starten.	
---	--

<b><i>Infrastruktur und Digitalisierung</i></b>	
<b>Kernaussagen des Vortrags</b>	<b>Meinungen</b>
Infrastruktur: Masterplanaufstellung/-entwicklung läuft – bedarfsgerechte Projektrealisierungen Hafen laufen bereits	Prozesse identifizieren, die durch Digitalisierung effizienter werden können
Maßnahmenentwicklungen/-ansätze bzgl. Digitalisierung werden kontinuierlich identifiziert und entwickelt.	LKW-Stellplätze erzeugen starke Betroffenheiten in Kücknitz
Das Thema Digitalisierung betrifft einen größeren Kreis – viel Erhebung und Abstimmung	Stadthäfen und Mittelhäfen in ihren Potenzialen mitdenken
<b>Vorschläge der Gruppe</b>	<b>Aufträge an die LPA</b>
Digitalisierung der seewärtigen Anläufe zur Erhöhung der Transparenz für alle Teilnehmer der Logistikkette	Thematische Überlappung der Arbeitsgruppen beachten (Klima- und Naturschutz)
Digitale Einzelstellplatzsteuerung	Entwicklungschancen für die Mittelhäfen und die Stadthäfen wahren und notwendige Vor- und Hinterlandentwicklungen absichern (Straße / Schiene / Schiff)
Der Hafen muss der Taktgeber für die logistischen Prozesse sein, indem er die Daten zur Verfügung stellt, für die Teilnehmer der logistischen Kette	Plattform Hafen Lübeck / Anwendung für Hafennutzer
Adäquate Berücksichtigung der Bürger und Anwohnerinteressen	
Digitaler Masterplan zur Sicherstellung der Datenbereitstellung für die Betreiber, Reeder und Speditionen	

<b><i>Klimaschutz und Naturschutz</i></b>	
<b>Kernaussagen des Vortrags</b>	<b>Meinungen</b>
Hafen leistet Beitrag zu Klimazielen und erarbeitet einen Klimaschutzplan anhand eines vorliegenden Konzeptes	Zunächst Prüfung, ob Flächen versiegelt werden müssen, Versiegelung soweit wie möglich reduzieren
Maßnahmenentwicklungen zur Reduktion von CO2-Emissionen des Hafens zusammen mit Hafenbetreibern	Energieeinsparung vor Innovativer Energienutzung
Naturschutzmaßnahmen und Infrastrukturentwicklung sind gleichberechtigt	Wasserstofftechnologie hat hohe Wirkungsverluste

Naturschutz als gesamtheitliche Entwicklung des Untertraveraums	Manche Naturschutzmaßnahmen erscheinen als Eingriff, eine echte Verbesserung ist zu prüfen
	Eine Travevertiefung, wie sie im HEP genannt ist, ist ein schwerwiegender Eingriff in den ökologischen Zustand der Trave
<b>Vorschläge der Gruppe</b>	<b>Aufträge an die LPA</b>
Abfallmanagement im Hafen → mancherorts kostenlos!	Abfallmanagement durch LPA prüfen
Energieverbrauch reduzieren, dann erst innovative Technologien prüfen (PV und Windenergieanlagen schlussendlich Sondermüll)	Welche Dächer und sonstigen versiegelte Flächen sind PV-tauglich?
Reduzierung der Schadstoffeinträge vorziehen	Energieeinsparung vorziehen!
FFH-Gebiet im schlechten Zustand, daher Verbesserungsgebot nach WRRL	Flussströmung erscheint ökologischer? Prüfung durch LPA (Siehe FFH-Gebiet)
wo möglich, Versickerungsfähige Oberflächenversiegelung nutzen	Wie umweltverträglich kann der Wasserstoff produziert werden?
Fassadenbegrünung als mögliche Maßnahme?	Prüfung wie Straßenoberflächenwasser eingeleitet wird → EBL

## TOP 6: Abschluss

Der IG-Pöppendorf äußert den Wunsch, die Kontaktdaten der Teilnehmer untereinander austauschen zu können. So würden Fragen direkt auf bilateralem Wege geklärt können. Hierfür wird die LPA eine Abfrage unter den Teilnehmer:innen durchführen, da für den Zweck alle Teilnehmer:innen das Einverständnis erklären müssen.

Die LPA bittet zum Abschluss der Veranstaltung außerdem darum, an einer Themenabfrage für die nächsten Unterarbeitsgruppen teilzunehmen. Im Rahmen der Ausgabe des Protokolls wird diese Abfrage stattfinden.

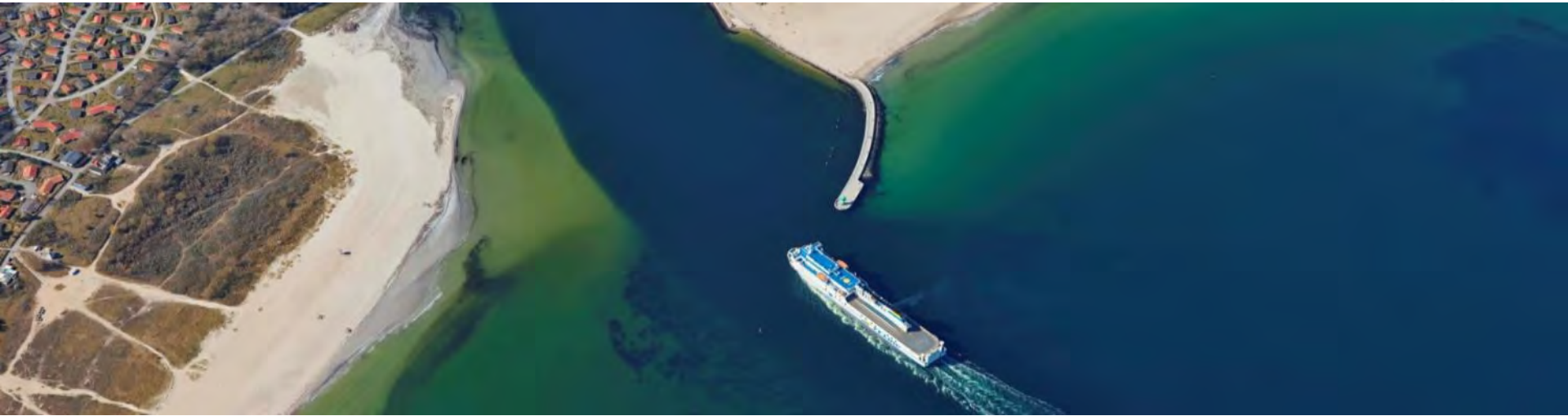
Sollte der Elbe-Lübeck-Kanal zum Thema in einer der nächsten Unterarbeitsgruppen werden, bittet der BUND darum, auch das Aktionsbündnis Elbe-Lübeck-Kanal mit einzuladen.

Der nächste Termin wird wiederholt mit Hilfe einer Online-Abfrage ermittelt.

Für das Protokoll

Finn Hendrik Witt  
Strategische Hafententwicklung

Michael Siemens  
Strategische Hafententwicklung



# Arbeitskreis Hafenentwicklung

Unterarbeitsgruppe „Klimaschutz und Naturschutz“  
Impulsvortrag LPA



# Impulsvortrag als Diskussionseinstieg in die Themen

*Finn Witt*



# Was wollen wir?

Meinungsbild

Weitere Ideen und  
Ergänzungen

Prüfung auf Plausibilität

Identifizierung von  
offenen Fragestellungen

Ansatzpunkte erarbeiten

evtl. Arbeitsaufträge  
ableiten







# Klimaschutz





# Bürgerschaftsbeschluss zum Hafenenwicklungsplan 2030 am 28.5.2020 (Auszug)

[..]

*Der Bürgermeister wird beauftragt den HEP 2030 kontinuierlich und zeitnah fortzuschreiben. Organisatorische Anpassungsbedarfe sind zu ermitteln und notwendige Ressourcen ab dem Haushalt 2021 vorzuhalten.*

*Als wesentliche Eckpunkte der weiteren Entwicklung werden betrachtet:“*

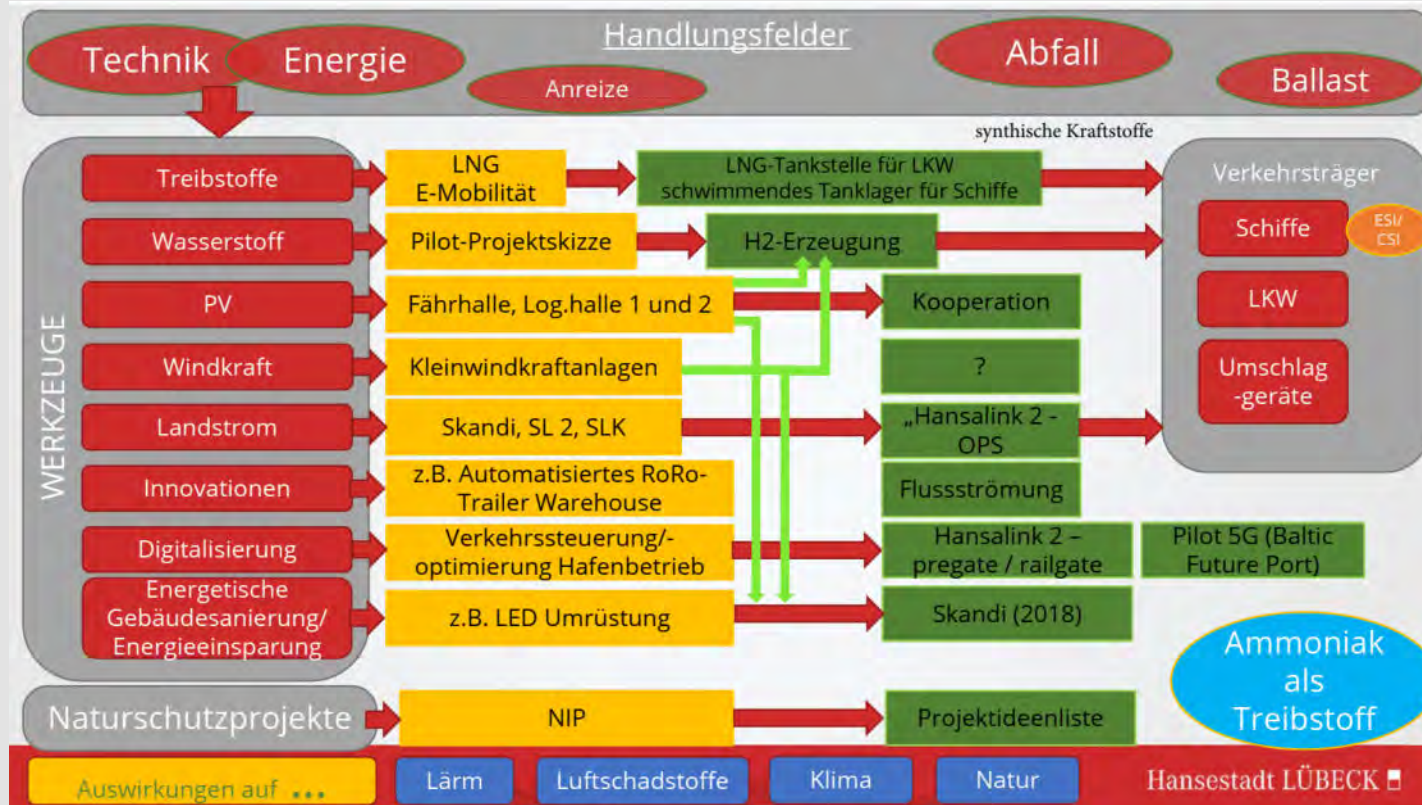
7. Die Aufstellung eines expliziten „Klimaschutzplans“ für den Hafen unter Berücksichtigung bzw. Beteiligung der maritimen Akteure mit

- a) der Prüfung der Umsetzbarkeit von Landstromanlagen;
- b) der Fortführung des LNG-Konzepts (Wasser & Straße);
- c) der Erarbeitung eines CO<sub>2</sub>-Footprintsystems als Dokumentationstool zzgl. der generellen Intensivierung von Innovation im Zusammenhang mit neuen Technologien;
- d) Aufzeigen von Möglichkeiten alternativer Energieversorgungen;

[...]



# Klimaschutzkonzept





# Naturschutz



# Bürgerschaftsbeschluss zum Hafenenwicklungsplan 2030 am 28.5.2020 (Auszug)

*[–]*

*Der Bürgermeister wird beauftragt den HEP 2030 kontinuierlich und zeitnah fortzuschreiben. Organisatorische Anpassungsbedarfe sind zu ermitteln und notwendige Ressourcen ab dem Haushalt 2021 vorzuhalten.*

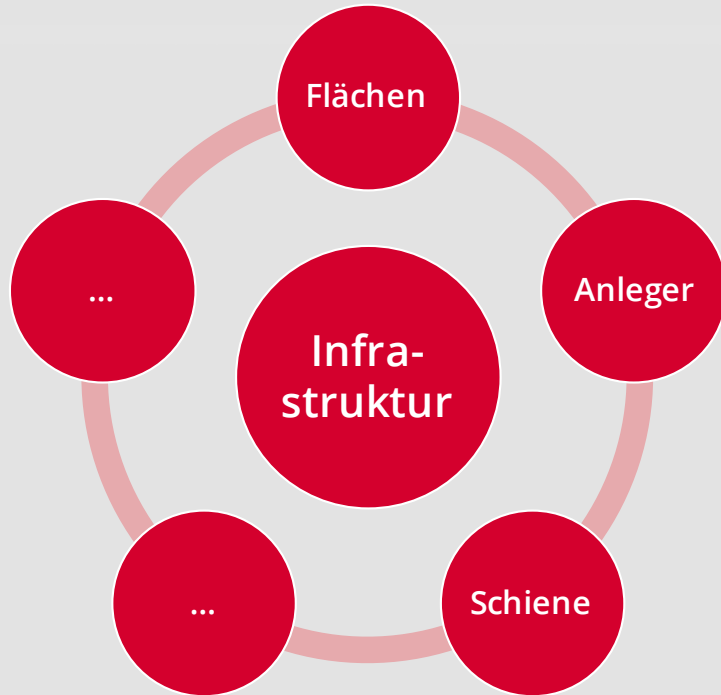
*Als wesentliche Eckpunkte der weiteren Entwicklung werden betrachtet:“*

3. . Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreibern und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP;

*[...]*

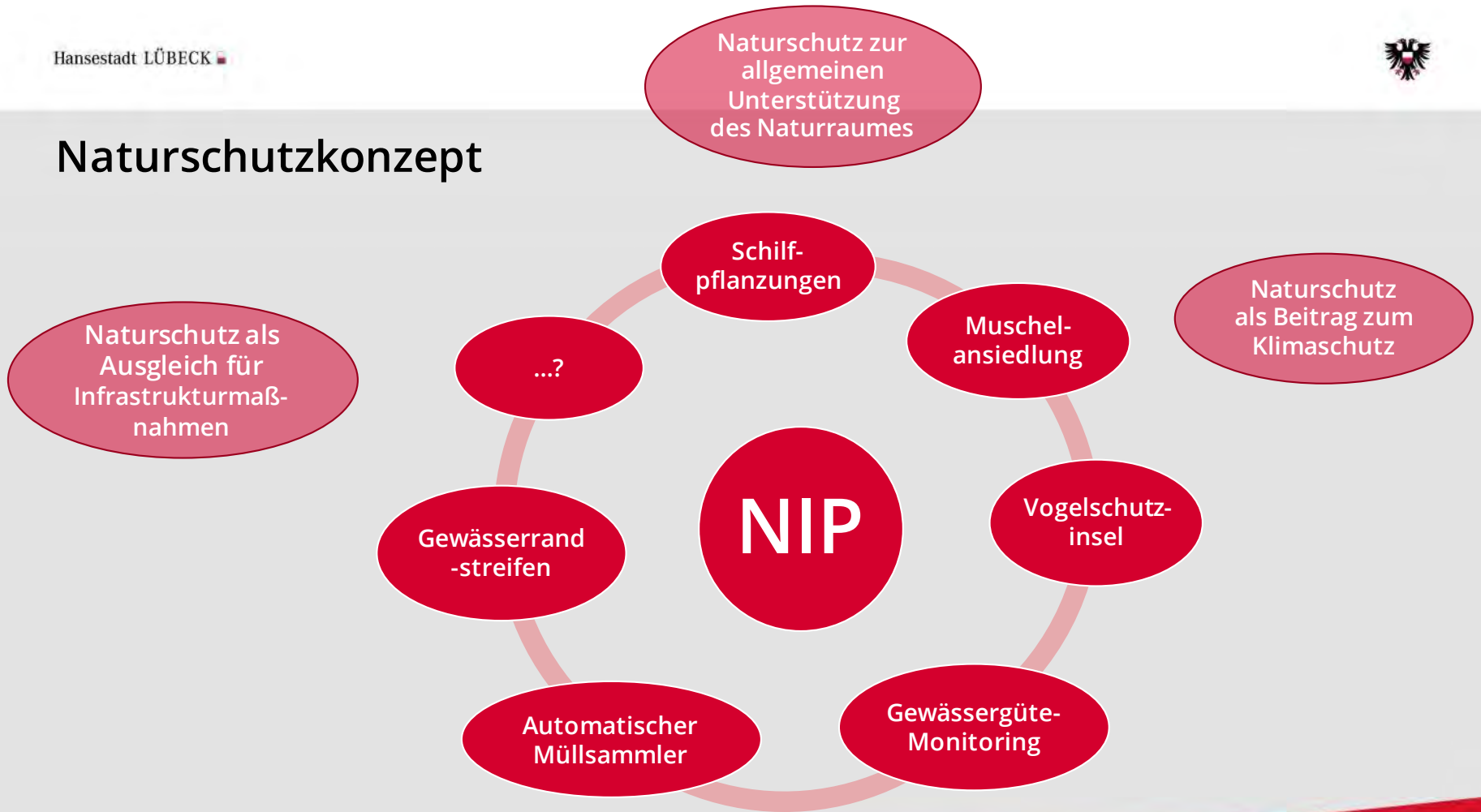


# Naturschutzkonzept





# Naturschutzkonzept





## Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe Klimaschutz und Naturschutz

### Kernaussagen des Vortrags

- Hafen leistet Beitrag zu Klimazielen und erarbeitet einen Klimaschutzplan anhand eines vorliegenden Konzeptes
- Maßnahmenentwicklungen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen des Hafens zusammen mit Hafenbetreibern
- Naturschutzmaßnahmen und Infrastrukturentwicklung sind gleichberechtigt
- Naturschutz als gesamtheitliche Entwicklung des Untertaveraums

### Meinungen

- Zunächst Prüfung, ob Flächen versiegelt werden müssen, soweit wie möglich reduzieren
- Innovationen nicht immer priorisieren!
- Wasserstofftechnologie hat hohe Wirkungsverluste
- Manche Naturschutzmaßnahmen erscheinen als Eingriff, Verbesserung ist zu prüfen
- Travevertiefung ist ein schwerwiegender Eingriff in den ökologischen Zustand der Trave





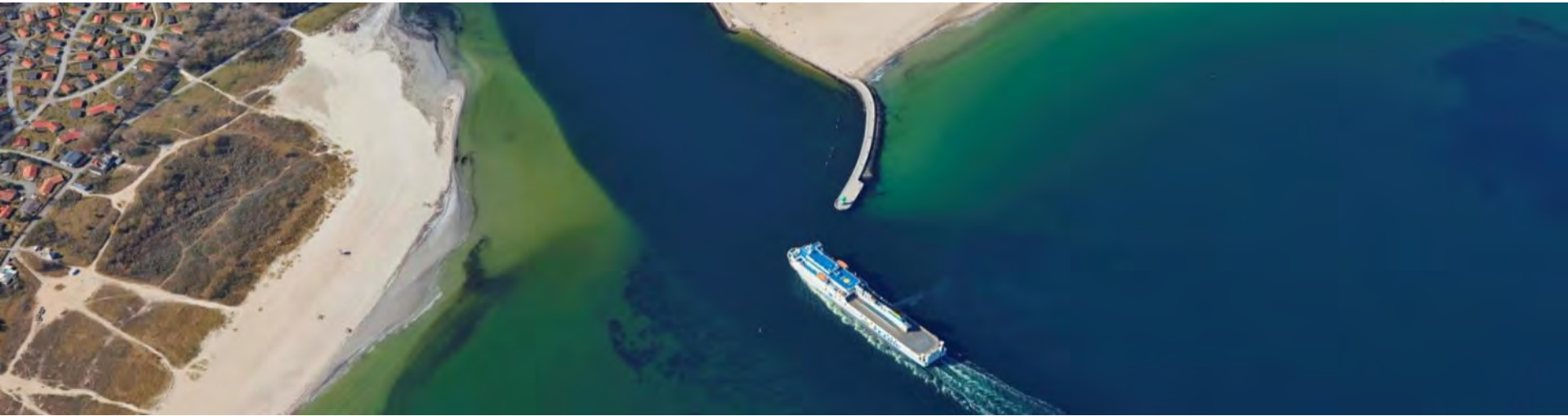
## Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe Klimaschutz und Naturschutz

### Vorschläge der Gruppe

- Abfallmanagement im Hafen → in manchen Orten kostenlos
- Energieverbrauch zuerst reduzieren, dann erst innovative Technologien prüfen (PV und Windenergieanlagen schlussendlich Sondermüll!)
- Reduzierung der Schadstoffeinträge vorziehen
- FFH-Gebiet im schlechten Zustand, daher Verbesserungsgebot nach WRRL
- Fassadenbegrünung mögliche Maßnahme?
- Versickerungsfähige Oberflächenversiegelung prüfen

### Aufträge an die LPA

- Prüfung durch LPA
- Welche Dächer und sonstigen versiegelte Flächen sind PV-tauglich?
- Energieeinsparung vorziehen!
- Flussströmung erscheint ökologischer? Siehe FFH-Gebiet  
(Prüfung durch LPA!)
- Wie umweltverträglich ist der Wasserstoff produziert worden?
- Prüfung wie Straßenoberflächenwasser eingeleitet → EBL



# Arbeitskreis Hafenentwicklung

Unterarbeitsgruppe „Infrastruktur, Digitalisierung & Innovation“  
Impulsvortrag LPA





# Bürgerschaftsbeschluss zum Hafenenwicklungsplan 2030 am 28.5.2020 (Auszug)

[–]

*Der Bürgermeister wird beauftragt den HEP 2030 kontinuierlich und zeitnah fortzuschreiben. Organisatorische Anpassungsbedarfe sind zu ermitteln und notwendige Ressourcen ab dem Haushalt 2021 vorzuhalten.*

*Als wesentliche Eckpunkte der weiteren Entwicklung werden betrachtet:“*

3. Die kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte im Zusammenspiel mit den zugehörigen Betreibern und unter Umsetzung des Ansatzes zum NIP...;
4. Die Sicherstellung der Flächenentwicklung durch ...Aufzeigen von Möglichkeiten a) wie bei stärkerem Güteraufkommen Flächenbedarfen begegnet werden kann ...b) zur Erhöhung der Flächenproduktivitäten durch infrastrukturelle Maßnahmen ;
8. Eine digitalgestützte Neuorganisation der Zu. Und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehren auszuarbeiten und umzusetzen.

[...]

# Impulsvortrag als Diskussionseinstieg in die Themen

*Guido Kaschel*





# Was wollen wir?

Meinungsbild

Weitere Ideen und  
Ergänzungen

Prüfung auf Plausibilität

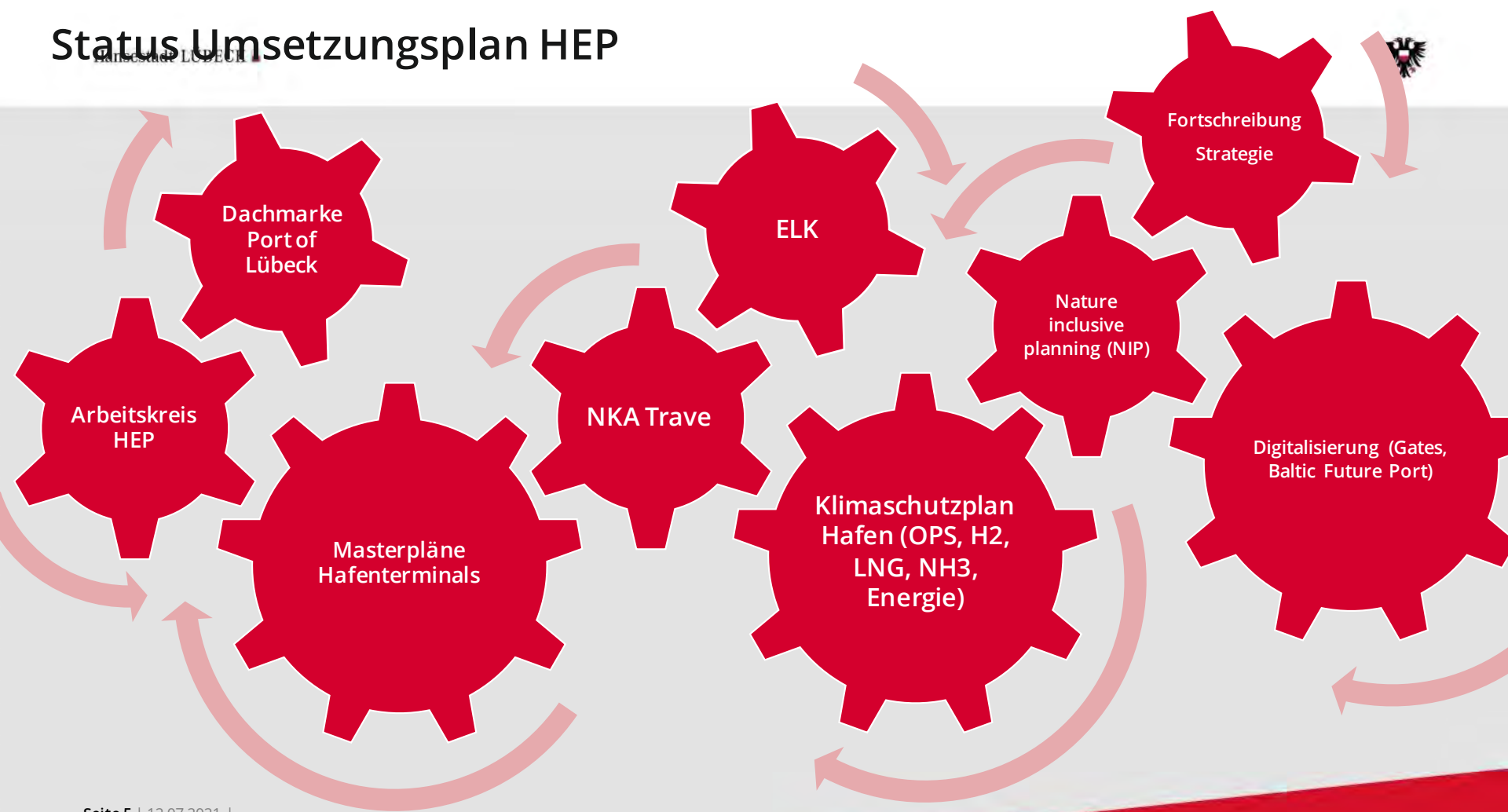
Identifizierung von  
offenen Fragestellungen

Ansatzpunkte erarbeiten

evtl. Arbeitsaufträge  
ableiten

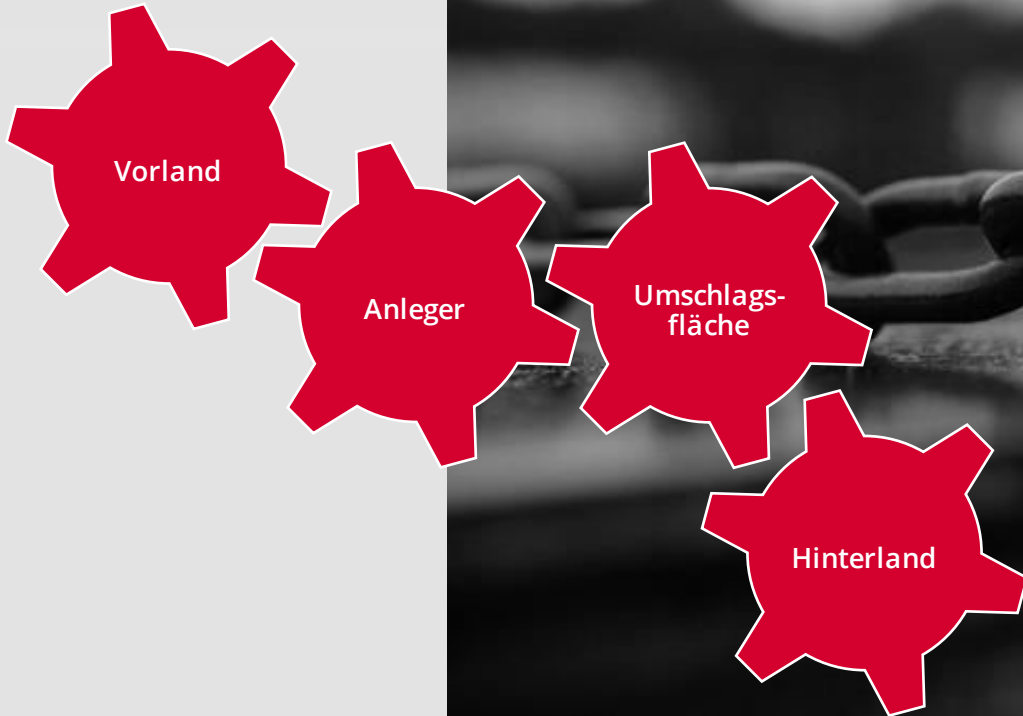


# Status Umsetzungsplan HEP





# Infrastruktur







Teilausschnitt Masterplan Skandinavienkai

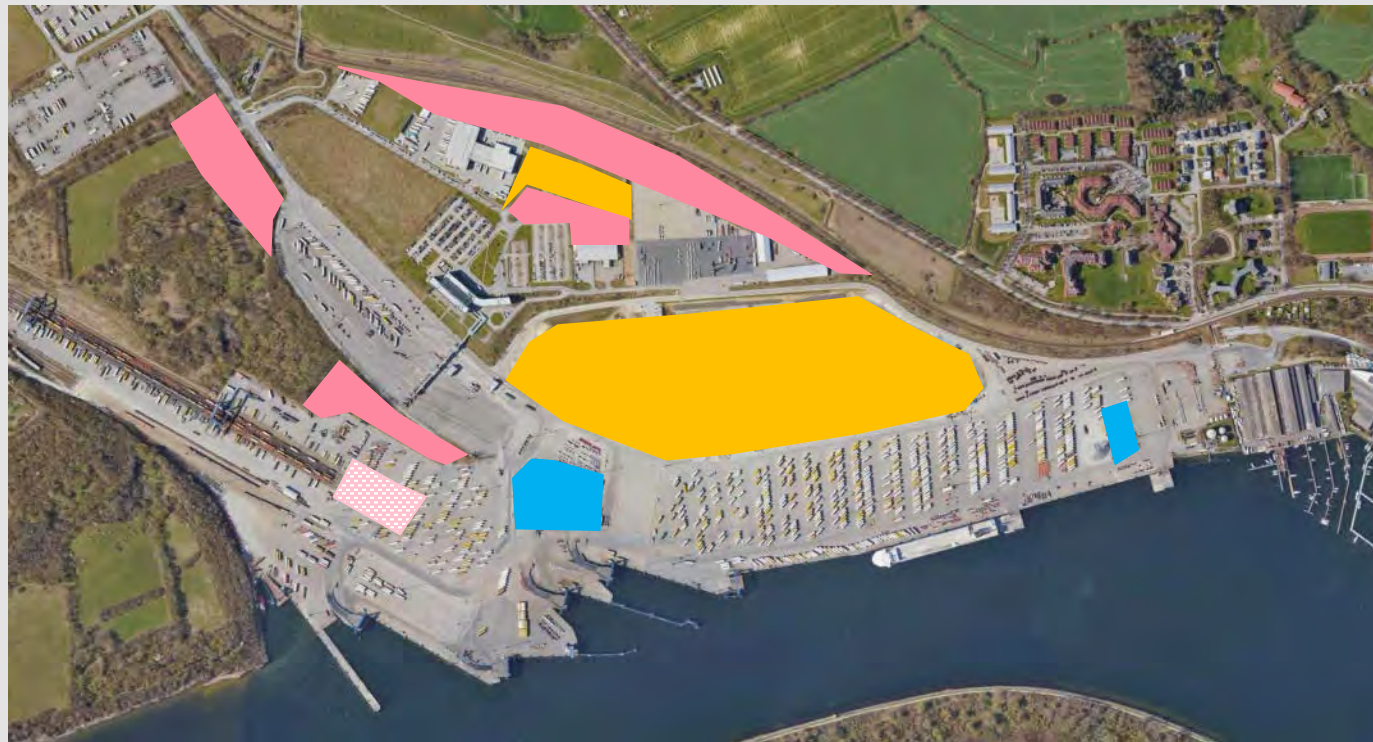


Anlegerentwicklung Stufe 1

Stufe 2 mit Anleger 3 und  
Stufe 3 mit Anleger 6a soll folgen

+ Anleger Schlutupkai 2

# Teilausschnitt Masterplan Skandinavienkai



Flächenentwicklung  
Stufe 1 

Stufe 2 

Stufe 3 

# Teilausschnitt Masterplan Dänischburg / Siems



Lehmannkai 1+





# Digitalisierung



# Digitalisierung: Baltic Future Port

11 Teilprojekte (TP)

TP 1 –  
Smart Port /  
Projektmanag-  
ment (HL)

Projektpartner: Hansestadt Lübeck, LPA, LHG, Travekom, TT-Line,  
Titus Research, Uni Lübeck, TH Lübeck, Baltic Rail Gate

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



# Digitalisierung: Baltic Future Port

TP 2 –  
Aufbau eines  
5G Campus-  
Netzes  
(Travekom)



# Digitalisierung: Baltic Future Port

TP 5 –  
Fernsteuerung  
Portalkrane  
Intermodal  
(BRG)

TP 6 –  
Data Hub  
(TT-Line)



# Digitalisierung: Baltic Future Port

TP 7 –  
mobile Daten-  
erfassung Schiff

TP 8 –  
Digitaler Zwilling

TP 9 –  
Unterstützung  
Einsatzkräfte

*(alle LHG)*







# Digitalisierung: Baltic Future Port

TP 10 –  
Leitstand mobile  
Systeme  
(Titus)

TP 11 –  
Monitoring 5G  
Netz  
(THL und UzL)





# Baltic Future Port als Sprungbrett

Digitalisierte Zu- und Ablaufsteuerung

Optimierung der Flächenproduktivitäten

Optimierung der supply chain

Gemeinsame Entwicklung mit den Kunden



# Digitale Zulaufsteuerung

## Pregate

Stufe 1 – Erfassung  
und Sortierung/  
Filterung

Stufe 2 –  
Echtzeit-Steuerung





# Fragen und Diskussion





## Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe Infrastruktur und Digitalisierung

### Kernaussagen des Vortrags

- Infrastruktur: Masterplanaufstellung/-entwicklung läuft – bedarfsgerechte Projektrealisierungen Hafen laufen bereits
- Maßnahmenentwicklungen/-ansätze bzgl. Digitalisierung werden kontinuierlich identifiziert und entwickelt
- Das Thema Digitalisierung betrifft einen größeren Kreis – viel Erhebung und Abstimmung

### Meinungen

- Prozesse identifizieren, die durch Digitalisierung effizienter werden können
- Lkw-Stellplätze erzeugen starke Betroffenheiten in Kücknitz
- Stadthäfen und Mittelhäfen in ihren Potentialen mitdenken



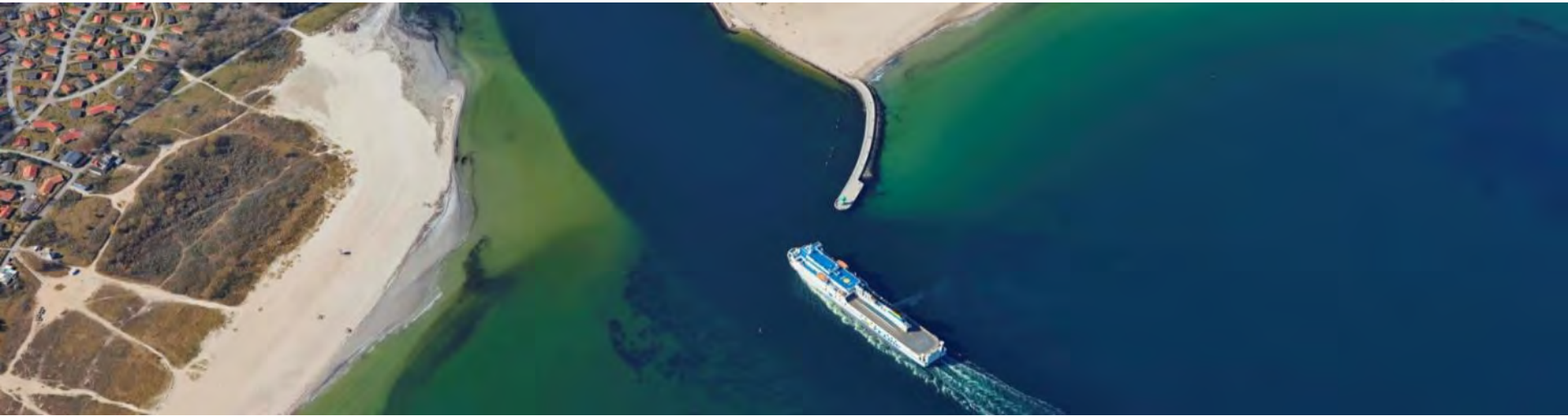
## Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe Infrastruktur und Digitalisierung

### Vorschläge der Gruppe

- Digitalisierung der seewärtigen Anläufe zur Erhöhung der Transparenz für alle Teilnehmer der Logistikkette
- digitale Einzelstellplatzsteuerung
- der Hafen muss der Taktgeber für die logistischen Prozesse sein in dem er die Daten zur Verfügung stellt für die Teilnehmer der Logistischen Kette
- adäquate Berücksichtigung der Bürger und Anwohnerinteressen
- digitaler Masterplan zur Sicherstellung der Datenbereitstellung für die Betreiber, Reeder und Speditionen

### Aufträge an die LPA

- thematische Überlappung der Arbeitsgruppen beachten (Klima und Naturschutz)
- Entwicklungschancen für die Mittelhäfen und die Stadthäfen wahren und notwendige Vor- und Hinterlandentwicklungen absichern (Straße / Schiene / Schiff)
- Plattform Hafen Lübeck / Anwendung für Hafennutzer



# Arbeitskreis Hafenenwicklung

Unterarbeitsgruppe „Dachmarke Port of Lübeck & FFBQ“  
Impulsvortrag LPA





# Bürgerschaftsbeschluss zum Hafenenwicklungsplan 2030 am 28.5.2020 (Auszug)

[–]

*Der Bürgermeister wird beauftragt den HEP 2030 kontinuierlich und zeitnah fortzuschreiben. Organisatorische Anpassungsbedarfe sind zu ermitteln und notwendige Ressourcen ab dem Haushalt 2021 vorzuhalten.*

*Als wesentliche Eckpunkte der weiteren Entwicklung werden betrachtet:“*

1. Die Marke „PORT OF LÜBECK“ entwickeln;

...

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.

[...]



# Impulsvortrag als Diskussionseinstieg in die Themen

*Mihael Siemens*



# Was wollen wir?

Meinungsbild

Weitere Ideen und  
Ergänzungen

Prüfung auf Plausibilität

Identifizierung von  
offenen Fragestellungen

Ansatzpunkte erarbeiten

evtl. Arbeitsaufträge  
ableiten



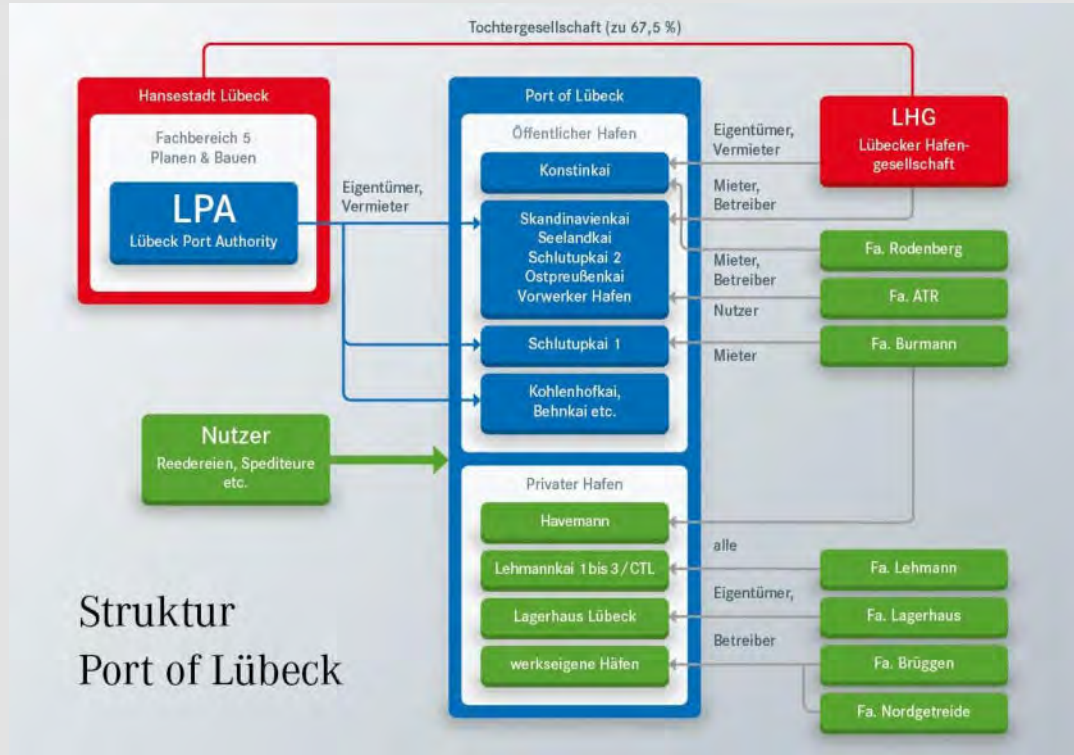


# „Dach-“ Marke Port of Lübeck



# Dachmarke – Warum ?

... um die Vielzahl an Kompetenzen und Kapazitäten des PORT OF LÜBECK unter einem Dach sichtbar zu machen





# Dachmarke – Wie würde sie wirken?





# Dachmarke – Welche Werkzeuge würden helfen?



„Wiedererkennung“



Zentrale  
Organisation und  
Kommunikation

Newsletter /  
Brochuren /  
Informationen



Internetseite

Port of  
Lübeck

Gemeinsame  
Veranstaltungen





# Risiken und Chancen der festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)





# Risiken und Chancen der festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ)

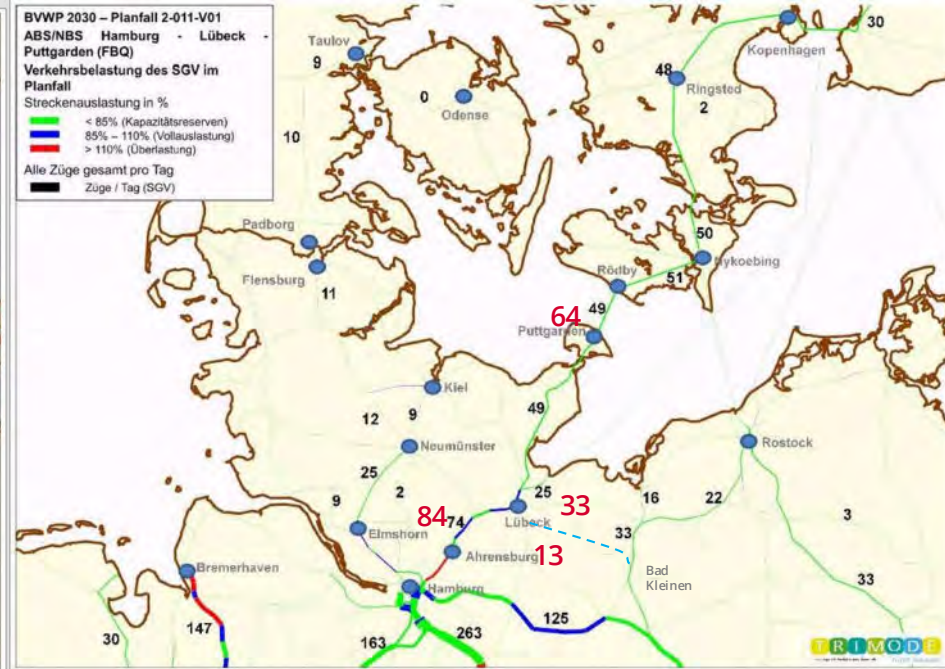
These:

Durch die Inbetriebnahme der FFBQ mit einer vollfunktionstüchtigen Hinterlandanbindung werden sich mengenmäßige Veränderungen/ Verschiebungen auf den Transportrouten ergeben (Jütlandroute, Beltroute, Fährverbindungen von/nach Südschweden aus Lübeck und Rostock)





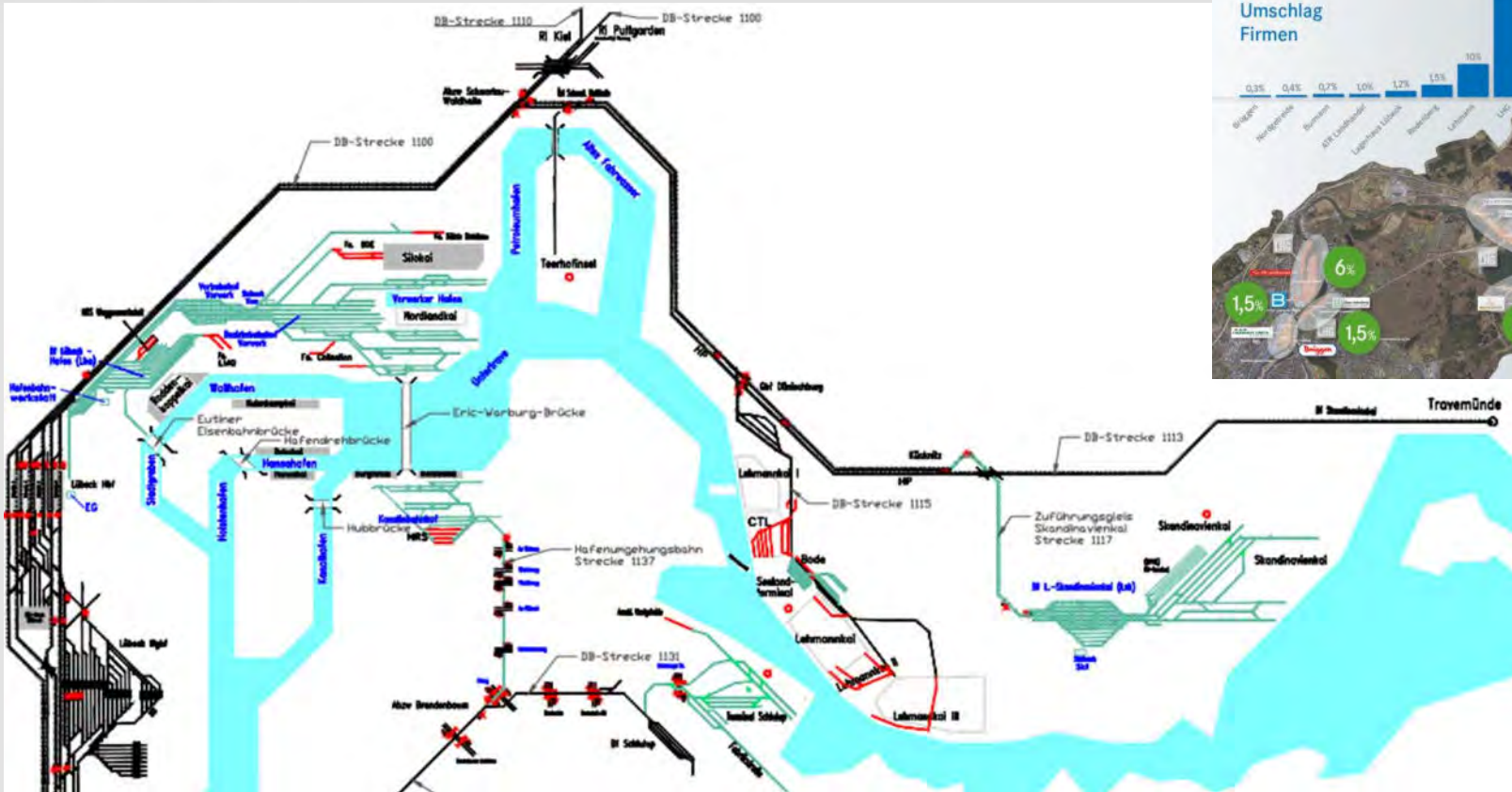
# Prognose BVWP2030 (Bundesverkehrswegeplan 2030)





# Prognose LKW – Verkehr BVWP 2030





# Zentrale Lage und flexible Infrastruktur gehören zu den wichtigsten Argumenten einer Logistikregion

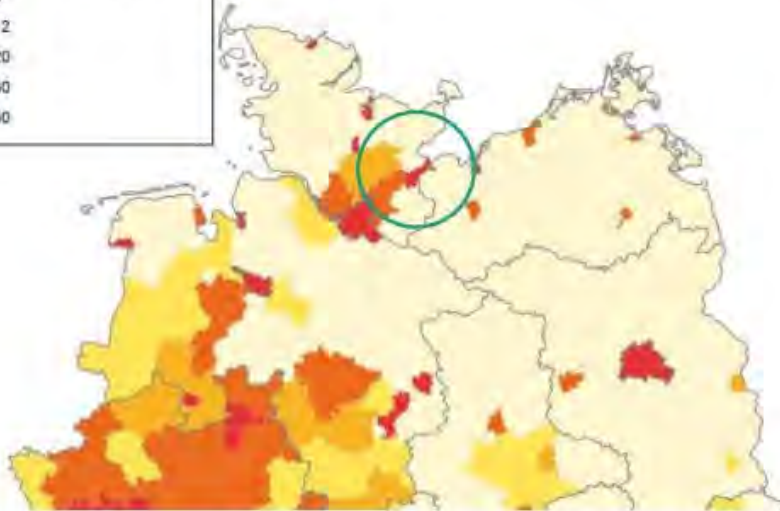
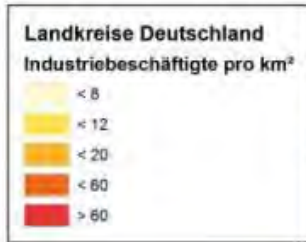
## Lage und Infrastruktur der Hansestadt Lübeck



Quelle: Fraunhofer SCS

# Lübeck weist im Gegensatz zu seinem Umland eine logistikaffine Wirtschaftsstruktur auf

## Industriedichte und Wirtschaftsstruktur in Lübeck



- Logistikaffine Kernbranchen in Lübeck
  - Holz- und Papierverarbeitung
  - Nahrungsmittelindustrie
  - Maschinenbau
  - Großhandel
- Mix aus Großunternehmen und angestammten Mittelständlern

Quelle: Fraunhofer SCS, Datengrundlage Bundesagentur für Arbeit und Statistisches Bundesamt



# Logistische Konzepte

Die Hafeninfrastruktur prädestiniert Lübeck als Drehscheibe für weiträumige Güterströme

Standortattraktivität für Import-/Exportlogistik

Typisches Anforderungsprofil Import-/Exportlogistik



Quelle: Fraunhofer SCS: Logistikmobilen – Markt und Standorte

Kontraktlogistiker finden nahe der ansässigen Industrie gute Bedingungen zur Produktionsver- und -entsorgung

Standortattraktivität für Produktionslogistik

Typisches Anforderungsprofil Produktionslogistik



Quelle: Fraunhofer SCS: Logistikmobilen – Markt und Standorte

Für Systemlogistiker bietet die Stadt Hamburg die günstigere Faktorenkombination

Standortattraktivität für Netzwerklogistik

Typisches Anforderungsprofil Netzwerklogistik



Quelle: Fraunhofer SCS: Logistikmobilen – Markt und Standorte

Zentrale Distributionszentren siedeln sich nur in Ausnahmefällen in Lübeck an

Standortattraktivität für zentrale Distributionslogistik

Typisches Anforderungsprofil zentrale Distributionslogistik



Quelle: Fraunhofer SCS: Logistikmobilen – Markt und Standorte

Für die Versorgung der umliegenden Ballungsräume wird der Hamburger Speckgürtel bevorzugt

Standortattraktivität für regionale Distributionslogistik

Typisches Anforderungsprofil regionale Distributionslogistik



Quelle: Fraunhofer SCS: Logistikmobilen – Markt und Standorte

# Die Bündelungsfunktion transeuropäischer Güterströme bleibt eine große Chance für den Logistikstandort Lübeck

## Perspektiven für den Logistikstandort Lübeck



Quelle: Fraunhofer CML

- Zurückgehende Güterumschläge im Hafen aufgrund der FFBQ und aufgrund struktureller Änderungen in der Logistik wichtiger Gütergruppen können mit einem Logistikzentrum kompensiert werden.
- Konzentration auf die logistischen Funktionen eines Import- und Export-Gateways sowie produktionslogistischer Ansiedlungen passt am besten zum lokalen Angebotsprofil
- Die Flächenpotenziale in den flexibelsten Mikrostandorten Lübecks um den
  - Skandinavienkai,
  - Bereich Dänischburg-Siems und
  - im Bereich Vorwerker Hafensollten ermittelt bzw. geprüft werden.

# Fragen und Diskussion







## Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe FFBQ und Dachmarke „Port of Lübeck“

### Kernaussagen des Vortrags

- Der Port of Lübeck arbeitet an seinem „Wir“-Gefühl
- Für die Marke „Port of Lübeck“ gibt es zahlreiche Wirkrichtungen und zugehörige Werkzeuge
- Die Verkehrsrichtung des Port of Lübeck läuft hauptsächlich von und nach Süden
- Die Hansestadt Lübeck mit dem Port of Lübeck hat grundsätzlich für bestimmte Logistikkonzepte gute Ansiedlungsvoraussetzungen

### Meinungen

Mehr Kooperation unter den Betreibern umsetzen

Warum wird keine weitere leistungsfähige Bahnstrecke ausgebaut (z.B. über Büchen)

Im Bahnverkehr sind auch viele private aktiv, die z.B. keinen freien Zugang bzgl. Maschen und Lehrte haben (DB), deshalb HUB HL

Ganzzugverkehre vs. Einzelwagenverkehre vs. Freie Trassenkapazitäten nach FFBQ-Inbetriebnahme

Dachmarke braucht Budget

Dachmarke steht für eine Gesamtstruktur und nicht für Kleinteiligkeit

Unsere Autobahnen werden das in Zukunft nicht schaffen



## Ergebnisse der Unterarbeitsgruppe FFBQ und Dachmarke „Port of Lübeck“

### Vorschläge der Gruppe

Lübeck als multimodalen Knoten auch bahntechnisch ausbauen um Ladungsbündelung zu ermöglichen

Dafür wird die sog. Nordanbindung gebraucht

Weiterhin den Stresstest fordern

Simulation für die Bahnverkehre für Knoten HH und Knoten HL fordern

Dachmarke erstmal mit kleinen effektiven Schritten starten

### Aufträge an die LPA

Weiterhin auf der politischen Ebene die Voraussetzungen für die Nutzung der Chancen aus der FFBQ für HL einfordern

Das zugehörige big picture weiter ausformen - Ladungsbündelungspunkt