
ARBEITSGRUPPE HAFENENTWICKLUNG

SITZUNG II

Protokoll

Donnerstag, 26. September, 17 bis 20 Uhr

media docks, Lübeck

Teilnehmer Arbeitsgruppe	Sascha Conrad, Michael Gröning, Dr. Heinz Klöser, Martin Re- depenning, Horst Pahl, Marcus Clasen, Ines Hartmann, Philipp Geißler, Lena Coban, Michael Schaefer, Sabine Haltern, Thomas Kaitschick, Sabine Steglich, Michael Senger, Achim März, Sophie Jent, Stefan Höfel, Marcus Meyer, Prof. Dr. Se- bastian Jürgens, Jochen Brüggem, Lars Wewstädt, Andreas Weber, Ludwig Striwe, Wolfgang Pistol, Rüdiger Schacht, Georg Sewe, Sven Lohse
Lübeck Port Authority	Guido Kaschel, Michael Siemensen, Finn Witt
Gutachter	Prof. Dr. Jürgen Lüscher, Jobst Schlennstedt
Moderation	Dr. Maik Bohne

Inhalt

TOP 1.	Begrüßung.....	2
TOP 2.	Rückblick auf die Sitzung I / Abnahme des Protokolls.....	2
TOP 3.	Logistische und Technische Entwicklungen im Ostseeverkehr bis 2030.....	3
TOP 4.	Regionalökonomische Bedeutung des Lübecker Hafens	7
TOP 5.	Leitsätze für eine zukunftsfähige Entwicklung des Lübecker Hafens.....	8
TOP 6.	Zusammenfassung und Ausblick auf die nächste Sitzung.....	13

TOP 1. BEGRÜßUNG

Herr Dr. Maik Bohne begrüßt die Anwesenden und erläutert den geplanten Ablauf der 2. Sitzung. Zunächst sollen im ersten Teil der Veranstaltung weitere wichtige Grundlagen, die bei der Erstellung eines Hafentwicklungsplans eine Rolle spielen, erörtert werden. Dabei liegt der Fokus auf den logistischen und technischen Entwicklungen im Ostseeverkehr und auf der regionalökonomischen Bedeutung des Lübecker Hafens.

Guido Kaschel heißt alle Anwesenden willkommen und bedankt sich für die aus seiner Sicht konstruktive 1. Sitzung.

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

Der Moderator hebt noch einmal zusammenfassend die wichtigsten Ergebnisse und Informationen der letzten Sitzung hervor. Es wird noch einmal deutlich, dass die LPA das von der Seeverkehrsprognose bestimmte Umschlagpotenzial für den Lübecker Hafen für 2030 nach unten korrigiert hat. Dies liegt u.a. an der tatsächlichen Mengenentwicklung der letzten Jahre im Ostseeraum und in Lübeck begründet.

Die Anteile der verschiedenen Umschlagarten werden sich zukünftig im Lübecker Hafen nicht signifikant verändern. Bei allen für den Lübecker Hafen durchgeführten Prognosen sei zu beachten, dass es sich um Potenzialmengen handele, wobei es davon abhängt, ob die maritimen Akteure durch zugehörige wirtschaftliche Entscheidungen und Weichenstellungen diese Potenziale ausschöpfen können.

Die LPA stellt im Rahmen eines Kurzvortrags die Umschlagmengenentwicklung der letzten drei Jahre dar. Es wird erläutert, dass der Abwärtstrend von 2015 / 16 auf das Abwandern von drei Großkunden aus dem Forstproduktebereich zurückzuführen sei. Jedoch konnte durch Steigerungen der Umschlagmenge in anderen Geschäftsfeldern diese Entwicklung egalisiert und ein Umkehrtrend erzeugt werden. An dieser Stelle sei auf den anhaltenden Aufwärtstrend im Intermodalbereich mit jährlichen Zuwachsraten über 10% hinzuweisen. Zudem ist deutliches Wachstum bei den unbegleiteten Verkehren (Trailer) zu verzeichnen.

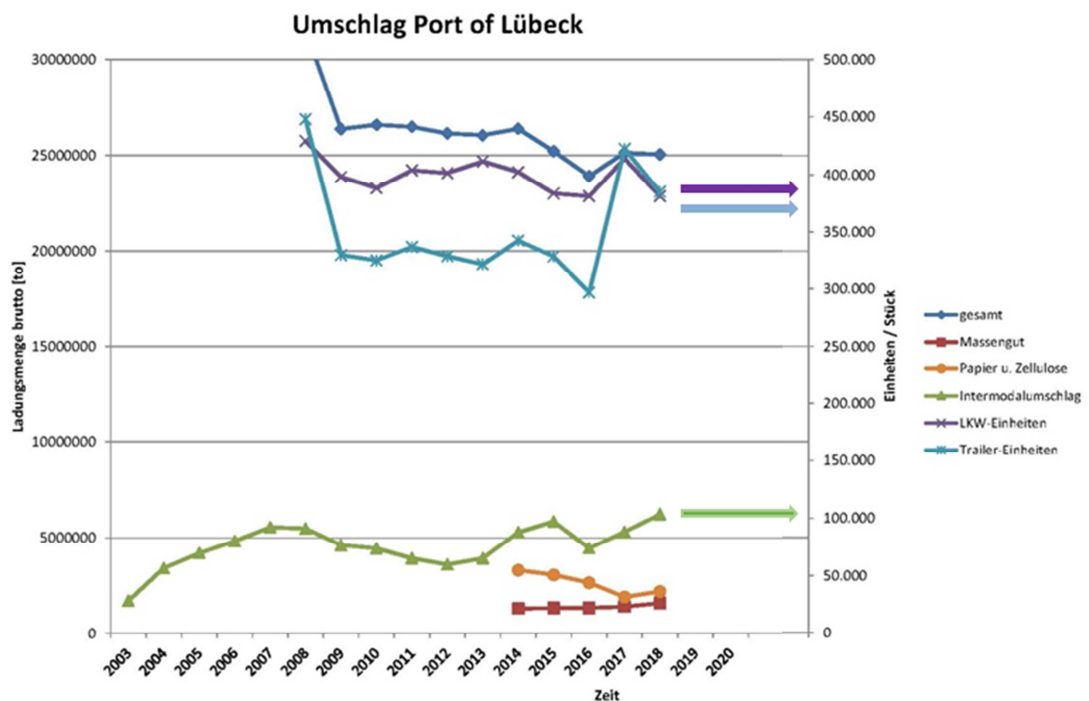


Abbildung 1: Umschlagsentwicklung in Lübeck

Jahr	2015	2016	2017	2018
Gütermenge [t, brutto]	25.217.597	23.921.249	25.132.371	25.045.540

Grundsätzlich sollte eine Trendentwicklung aber eher auf langen Zeitreihen basieren. Aus diesem Grunde wurde eine mathematische Trendfunktion der Lübecker Umschlagentwicklung seit 1975 erstellt. Die Abbildung 2 macht deutlich, dass auch bei kurzzeitigen negativen Umschlagentwicklungen - wie sie üblicherweise mehr oder weniger periodisch auftreten können - langfristig mit einem Wachstum für den Lübecker Hafen zu rechnen sei.

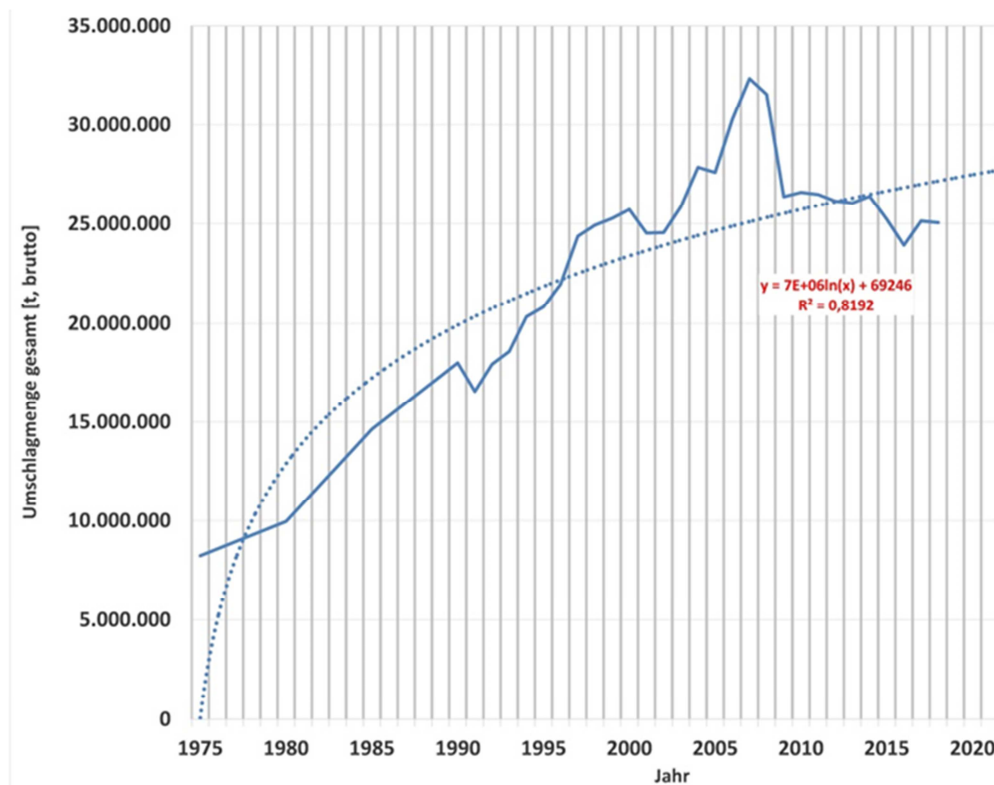


Abbildung 2: Trendfunktion der langjährigen Umschlagsentwicklung (gestrichelte Linie)

Im Anschluss zum Kurzvortrag zur ersten Sitzung wurde das Protokoll der ersten Sitzung mit einer Enthaltung angenommen.

TOP 3. LOGISTISCHE UND TECHNISCHE ENTWICKLUNGEN IM OSTSEEVERKEHR BIS 2030

Kurzvortrag mit Diskussion

Im Auftrag der Lübeck Port Authority hat das Büro Baltic Marine Consult eine Prognose zu den logistischen und technischen Entwicklungstendenzen im Ostseeverkehr erstellt.

Der Schwerpunkt dieser Untersuchungen lag in der Entwicklung der Transportbehälter. Wobei ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung der Schiffsgrö-

ßen im Bereich des Ro/-Ro-Segmentes gelegt wurde. Darüber hinaus soll kurz auf die Entwicklungen im Schienen- und Straßenverkehr gelegt werden.

Es wird herausgestellt, dass Lübeck eine Sonderstellung im Bereich der Ostseehäfen einnimmt, da kein anderer Hafen solche Einschränkungen in der Erreichbarkeit seiner Terminals aufweist, wie Lübeck. Daher ist der Hafen der Hansestadt eine begrenzende Größe, wenn es um die Schiffsgrößenentwicklung im Fährverkehr der Ostsee geht.

Die Kernfahrtgebiete des Lübecker Hafens liegen in der südlichen und mittleren Ostsee, sowie im Finnischen Meerbusen. Dabei stellt der durchgehende kurzfrequentierte Schwedenverkehr mit rund 7,0 Mio. Tonnen Netto-Umschlag pro Jahr den größten Anteil dar.

Hinsichtlich der Bedienungsfrequenzen im Schiffsverkehr können keine signifikanten Änderungen verzeichnet werden, sodass mit gleichbleibend hohen (Fahrtgebiete: südliche Ostsee, Südfinnland) und mit gleichbleibend geringen (Bottnischer Meerbusen) Bedienungsfrequenzen zu rechnen sei. Dies sei auf die festen Fahrpläne der Reeder zurückzuführen.

Der Schiffsverkehr ist im Vergleich mit küstenparallelen Landverkehren - insbesondere auf den Relationen in der südlichen und mittleren Ostsee - einem starken Wettbewerb ausgesetzt. Insbesondere im Fall der Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung ist hier mit einem weiteren Anstieg des Wettbewerbs zu rechnen.

In Hinblick auf Emissionsrichtwerte und einhergehenden Restriktionen (SECA, CO₂, NO_x) muss mit weiter steigenden Transportkosten auf dem Seeweg gerechnet werden. Das ist auf die Verwendung von hochwertigeren und damit umweltfreundlicheren Kraftstoffen zurückzuführen.

Zusammenfassend wird im bei wachsenden Transportmengen aber gleichbleibenden Bedienungsfrequenzen und einem Anstieg der Transportkosten voraussichtlich ein ökonomisch sinnvoller Seeschiffsverkehr nur mit größerem Schiffsraum begegnet werden können. Die Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse der Untersuchungen für den Bereich RoRo.

Tabelle 1: Tabellarische Zusammenfassung der Schiffsgrößenentwicklung im RoRo-Bereich

Parameter	Dim.	geschätzte Werte für die Fahrtgebiete:			
		Kattegat	südliche Ostsee	mittlere Ostsee	Südfinnland/Estland, Russland
Aufstelllänge	[m]	1.500	4.000	3.000	4.500 (7.300)
Passagierzahl	[-]	3.000	600	600	1.000
Schiffslänge (L _{OA})	[m]	180	220	200	250 (250)
Schiffsbreite (B)	[m]	27	30	30	32,5 (38,5)
Konstruktionstiefgang (T)	[m]	7	7,5	7,2	7,5 (9)
Geschwindigkeit (v)	[kn]	20	20	22	22
spezif. Antriebsleistung	[kW/lm]	20	10	15	8

Es kann festgehalten werden, dass insbesondere die Schiffslänge wächst und der Konstruktionstiefgang im RoRo-Segment weniger Probleme als in den anderen Bereichen bereitet. Es wird deutlich, dass die Parameter bei der Anlegergestaltung deutlich angepasst werden müssten. Ein weiterer Punkt bei den technischen Entwicklungen im Schiffsverkehr sei die Einführung von Doppelstockrampen an den Anlegern, welche ein gleichzeitiges Be- bzw. Entladen des Haupt- und Oberdecks ermöglichen.

Die Entwicklung der Schiffsgrößen hat direkte Auswirkungen auf das Fahrwasser der Trave. Dies gilt für die Bereiche RoRo, ConRo, Short Sea Container und Bulk. So sei bei einer steigenden Ladungsmenge mit einer leicht rückläufigen bzw. konstanten Zahl der Schiffspassagen zu rechnen.

Grundsätzlich sind diese Informationen zur Schiffsgrößenentwicklung wichtig, um eine verlässliche Flächen- und Anlegerplanung betreiben zu können und um eine nachvollziehbare Beurteilung der Vorlandinfrastruktur (hier Trave) erstellen zu können.

Des Weiteren wurde kurz auf die Entwicklungen im Schienenverkehr eingegangen. Hier sei flächendeckend mit Ganzzügen von bis zu 740 m Länge zu rechnen (über den Fehmarnbelt mit bis zu 850 m Ganzzügen). Insbesondere im kombinierten Verkehr (=Intermodalverkehr), welcher einen starken Wachstumsfaktor für den Lübecker Hafen darstellt, muss von ansteigenden Zuglängen ausgegangen werden. Insbesondere wenn eine Lockerung des Russlandembargos eintritt, könnte dies ein großes Potenzial wecken, da Russland prädestiniert für Intermodalverkehre sei.

Außerdem sind technische Entwicklungen der Straßentransportmittel hinterfragt worden. Es könne durchaus mit Lastzugkombinationen mit Längen bis 25,25 m und mit 60 t Gesamtgewicht gerechnet werden.

Zukünftig wird viel von der Durchflussfähigkeit der Hauptverkehrsknotenpunkte für Straße und Schiene abhängen. Hier müssen verkehrssteuernde Konzepte und gezielte Ausbaumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur Hinterland vorangetrieben werden.

Fragen und Anmerkungen:

- Der NABU interessiert sich für weitere Schiffsparameter und fragt, ob auch die Schiffshöhe bei der Prognose berücksichtigt wurde.

In der Ostsee seien keine natürlichen Grenzen vorhanden. Jedoch muss das Augenmerk stets auf die Erreichbarkeit der Häfen gelegt werden. Tatsächlich kann auch die Schiffshöhe einmal von Interesse sein. Eine Beurteilung für den jetzigen Planungshorizont fand hinsichtlich der Schiffshöhe jedoch nicht statt. Als Grundsatz lässt sich ableiten, bevor eine Reederei ein zusätzliches Schiff oder mehr Abfahrten auf einer Destination einplant, wird erst einmal ein größeres Schiff eingesetzt.

- Der Verein Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten erklärt, dass die Bedienungsfrequenzen der Lübecker Hafenterminals nicht rückläufig sein. Zwar könne zum Teil beobachtet werden, dass die Schiffsgrößen im Vergleich zur transportierten Ladung überproportional anwachsen würden, jedoch sei dies in Lübeck bisher nicht der Fall.
- Der gemeinnützige Verein Kücknitz stellt fest, dass erst nach sieben Jahren die Ladungsmenge erreicht würde, die bereits im Lübecker Hafen in der Vergangenheit einmal umgeschlagen wurde. Wie seien die Wachstumsentwicklungen zu begründen?

Es müsse im Hafenumschlag stets von langfristigen Trends ausgegangen werden. Kurzfristig sind immer Schwankungen in der Umschlagmenge zu verzeichnen, jedoch ist langfristig ein deutliches Wachstum erkennbar.

- Die LHG erkennt die Ergebnisse der Gutachter an. Gerade im Schiffsverkehr seien jedoch auch andere Faktoren zu berücksichtigen. Vor allem im Bereich der alternativen Kraftstoffe (LNG, Wasserstoff) müsse die Konzentration für Lübeck liegen. Auch Landstrom müsse für Lübeck wieder eine wichtigere Rolle spielen.
- Die Lotsenbrüderschaft weist darauf hin, dass sich Schiffe in der Planung befänden, die mit Batterien eine 8-stündige Liegezeit im Hafen überbrücken sollen (ohne dass hierbei die Verbrennungsmotoren erforderlich seien). Darüber hinaus hätten bereits bestellte Schiffe, die im Jahr 2021/22 verbindlich ausgeliefert werden, die prognostizierten Größen von 2030 schon fast erreicht.
- Der Verein der Lübecker Spediteure stellt fest, dass das Kaufverhalten und der Anstieg der Weltbevölkerung eine exorbitante Bedeutung für die transportierte Ladungsmenge haben. Es müsse auch die aktuelle Klimabewegung „Fridays for Future“ in die Betrachtung mit einbezogen werden. Darüber hinaus könne ein offener Russland-Markt eine Ladungsmenge für Lübeck generieren, die im Rahmen der vorgestellten Prognosen noch gar nicht abgebildet wurde.
- ATR möchte darauf hingewiesen wissen, dass große Lastkraftwagen immer mehr an Bedeutung verlieren. Dies sei auf die Fahrzeiten und die Entwicklung von Zügen und Schiffen zurückzuführen. Diese seien deutlich effizienter und kraftstoffsparender je Ladungseinheit. Darüber hinaus seien größere LKW (→ 60 t) kaum umsetzbar, da deren Einsatz einen viel zu großen Widerstand in der Bevölkerung hervorrufen würde.
- Zum Thema der alternativen Kraftstoffe stellt die LPA dar, dass beispielsweise LNG (Liquefied Natural Gas) schon längere Zeit als infrastrukturelles Thema bei der LPA verankert sei. Das läge vor allem auch daran, dass Lübeck als TEN-T Kernhafen verpflichtet sei, LNG-Fazilitäten bis 2025 vorzuhalten. Als aktuelles Problem sei das Sicherheitskonzept bei den Bunkervorgängen zu bewerten und würde derzeit in der Bearbeitung sein.

Darüber hinaus sei Lübeck der erste Hafen im Ostseeraum gewesen, der eine Landstromanlage (Vorwerker Hafen) zur Verfügung gestellt habe. In erster Linie sei dies mit den Reedern zu kommunizieren, da sie als Kunden der Hafengebiete die Anforderungen an die Stromversorgung stellen. Bisher sei zum Beispiel in Hamburg die Nutzung von Landstromanlagen nur für den Cruise- und Containerverkehr aufgrund der langen Liegezeiten interessant. Unterm Strich müssen für die Realisierung solcher Anlagen Hafengebiete, Reeder und Netzbetreiber (Stadtwerke Lübeck) aktiv an dem Prozess mitarbeiten.

- Die LHG erklärt den Wunsch, dass die Themen der alternativen Kraftstoffe und Landstromanlagen wieder eine deutlich größere Bedeutung für die Hansestadt und für den Hafen haben müssten. Dabei wird darauf hingewiesen, dass gerade bei der Wasserstoffdebatte Lübeck keine Beachtung bei Förderern finde. Andere Häfen seien bevorzugt behandelt worden. Um dies zu ändern, müsse der Gesamthafen Lübeck stärker hervorgehen.
- Der NABU Lübeck weist auch auf die Nutzung der lokalen Energieversorgung hin. So stünden direkt gegenüber des Skandinavienkais mehrere

Windkraftanlagen. Eine Nutzung des erzeugten Stroms könne aufgrund der kurzen Entfernung zum Skandinavienkai interessant sein.

- Es wird hervorgehoben, dass die Lübecker Aktivitäten zu den alternativen Kraftstoffen und zur sauberen Schifffahrt doch stärker in der Öffentlichkeit sichtbar gemacht werden sollten.
- Hierzu weist der Verein der Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten darauf hin, dass die Kunden, in diesem Fall die Reeder, eine entsprechende Infrastruktur in Lübeck nicht nachfragen, weil sie kein Interesse an der Nutzung dieser Anlagen aus wirtschaftlichen Gründen hätten.
- Der Ortsrat Travemünde macht ergänzend darauf aufmerksam, dass die Nutzung von Landstrom für die meisten nicht attraktiv genug sei, da die Kosten zu hoch seien. In diesem Fall könne doch der Strom alternativ für die Erzeugung von Wasserstoff genutzt werden. Eventuell müssten Mittel und Wege gefunden werden, um Druck auf die Reeder auszuüben.
- Als abschließendes Statement dieser Diskussion fordert die LHG eine stärkere Fokussierung alternativer Kraftstoffe im Gesamthafen Lübeck. Ziel müsse es sein, wieder Treiber von Innovationen und Nachhaltigkeit zu sein. Landstrom sei wegen der EEG-Umlage wirtschaftlich nicht darstellbar. Daher müssten LNG und Wasserstoff eine stärkere Beachtung beim HEP finden.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Ladung und damit die Schiffsgrößen steigen, um einen ökonomischen Betrieb der Schiffsflotte seitens der Reeder zu gewährleisten. Außerdem sind alternative Kraftstoffe notwendig, um die derzeit stattfindende Trendumkehr beim Klimaschutz im Hafenentwicklungsplan darzustellen.

TOP 4. REGIONALÖKONOMISCHE BEDEUTUNG DES LÜBECKER HAFENS

Kurzvortrag mit Diskussion

Im Rahmen Vorbereitung dieses Vortrages wurde ein Gutachten, welches die IHK beim Büro CPL vor einiger Zeit in Auftrag gegeben hat, fortgeschrieben. Die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens könne ein wichtiges Argumentationsmittel für die Rechtfertigung von Ausbaumaßnahmen sein. Außerdem sei dieses Gutachten auch für die Bevölkerung interessant, da sich diese in vielen Fällen nicht über die Bedeutung des Hafens für die Stadt bewusst sei.

In diesem Gutachten wurde betrachtet, wie viele Arbeitsplätze, welches Einkommen und welche Kaufkraft im Lübecker Hafen generiert würden. Dabei wird zwischen direkten, indirekten und induzierten Effekten unterschieden.

Als wichtigstes Merkmal des Lübecker Hafens, hinsichtlich seiner regionalökonomischen Bedeutung, wird die Trimodalität, also das Zusammenspiel aller drei Verkehrsträger (Schiff, Schiene, Straße) angesehen. Ohne diesen Standortvorteil könnte der Hafen in dieser Form eventuell gar nicht existieren.

Seit 2016/17 würden neue Entwicklungen in Lübeck stattfinden, die die Verluste aus den Jahren 2014 – 2015 langsam ausgleichen würden. So seien im gesamten IHK-Bezirk 10.300 beschäftigte vom Hafen abhängig, während 6.500 direkt im Hafen beschäftigt sein. Hierzu zählten auch Industrieunternehmen, die nur wegen des Hafens ihren Standort in Lübeck entwickelt haben. Insgesamt würden 1,9 Mrd. Euro Umsatz pro Jahr im Lübecker Hafen erzielt. Dabei betrage die Brutto-Wertschöpfung 700 Mio. Euro.

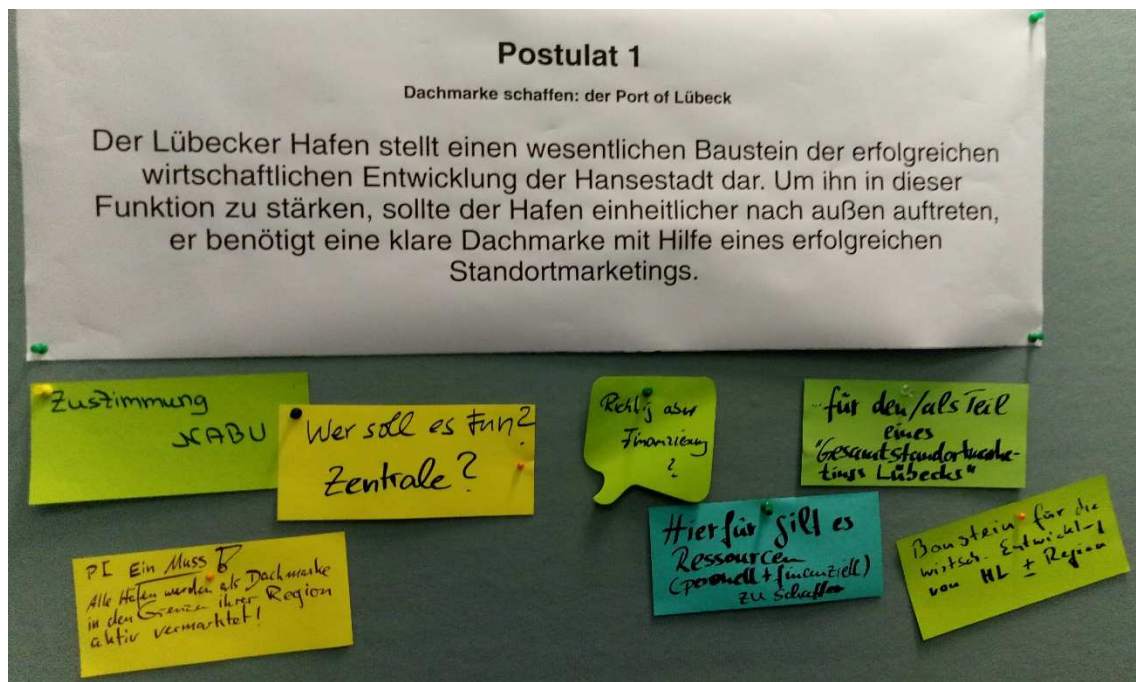
Zusammenfassend ist die ökonomische Bedeutung des Lübecker Hafens in der Region ein wichtiger Standortfaktor, den es zu erhalten und zu fördern gilt.

TOP 5. LEITSÄTZE FÜR EINE ZUKUNTSFÄHIGE ENTWICKLUNG DES LÜBECKER HAFENS

Im Anschluss an die nun ausführlich dargestellten und diskutierten Grundlagen, welche eine wichtige Rolle bei der Erstellung eines Hafenentwicklungsplans spielen, wurden nun Ziele für die Hafenentwicklung in Lübeck in Form von Leitsätzen definiert. Hierzu hat die LPA bereits Entwürfe erarbeitet und im Vorfeld verteilt.

Die verteilten Leitsätze basieren auf verschiedene Quellen und Arbeitsschritten. Im Rahmen der Bearbeitung der 7 Grundlagengutachten, der Bearbeitung des FFH-Managementplan Untertrave und auf den Stadtteilveranstaltungen wurden diverse Fach- und Expertengespräche sowie Meinungen eingeholt. Zudem hat die Moderation dieser Arbeitsgruppe im Rahmen der Vorgespräche Themen gesammelt. Alle Informationen wurden für die Erarbeitung der Entwürfe der Leitsätze verwandt.

Im Rahmen eines Wandelganges konnten diese Entwürfe bewertet werden. Darauf aufbauend wurden die Entwürfe und die aufgenommenen Kritikpunkte diskutiert. Als Ergebnis des Wandelganges seien nachfolgend Bilder dargestellt.



Postulat 2

Die Drehscheibenfunktion des Hafens im Ostseeraum

Der Hafen Lübeck ist ein wichtiger Bestandteil des europäischen Verkehrsnetzes (TEN-T). Der Hafen sollte seine zentrale Position als trimodaler Hub, der die drei Verkehrsträger Schiff, Schiene und Straße effizient miteinander verbindet für Güter- und Warentransporte in den Ostseeraum ausbauen.

Trimodalität heißt, daß Ressourcen für Ausbau von Verkehrsträgern in Kombination aufgestellt werden müssen. Ziel führend ist es, sich mit einem sich langfristig Transportsystem zu lösen z.B. Seeschiff - Bahn

Binnenschiff muß Erwähnung finden.
Postulat 2: ... der die 3 Verkehrsträger Schiff (See- und Binnenschiff)...

Best. H.
"Hanse"
mit einbezogen

"wichtiger" →
streichen
und Licht wurde gestrichelt
auf dem Original

PII Standortvorteil ausbauen!
Ganz Europa kreuzt TEN-T.
Lübeck hat Standortvorteil
gegen Kiel u. Rostock

...für Warentransporte
in den und aus dem
Ostseeraum...

Postulat 3

Lübeck als wertschöpfenden Universalhafen weiterentwickeln

Eine nachhaltige Entwicklung des Lübecker Hafens fußt auf seiner Vielfalt an Hafenstandorten mit öffentlichen und privaten Betreiberstrukturen. Als Leitbild muss das Prinzip des Universalhafens mit einer breit aufgestellten Wirtschaftsstruktur aus Logistik, Handel, Tourismus und produzierendem Gewerbe konsequent weiterentwickelt werden. Dabei sollte ein Augenmerk auf die Stärkung lokaler Wertschöpfung gelegt werden.

KEIN
VIEL
UNBEWERTETES
POTENTIAL

Bei der Förderung lokaler Wertschöpfung dürfen bereits bestehende Wirtschaftszweige nicht beeinträchtigt werden.
Allgemeinwohl geht vor

"Universalhafen"
Zusatz eine Spezialisierung vermeiden

Beste Aufstellung der Universalhafen ist die, die die Wirtschaft in der Region zu verankern.

kleiner Teil aber auch wichtig
Fachhafen

Alle sind z.B. Standort die man sich vorstellen sollte

Wirtschaften im Wasserhafen ist ein Top-Wahl

Universalhafen
- vor allem wenn die, sind schon vorhanden oder gut können...
→ Spezialanfertigung / Logistik
→ Handel
→ Wertschöpfungskette

PII Ein Universalhafen funktioniert besser
Alle Dienstleistungen können besser abgebildet werden. Chance besteht bei der Gesamtvermarktung

Postulat 4

Die Erreichbarkeit des Lübecker Hafens verbessern

Eine verlässliche seewärtige und landseitige Erreichbarkeit des Lübecker Hafens ist die wesentliche Voraussetzung für dessen Zukunftsfähigkeit. Lübeck wird sich auf Landes- und Bundesebene dafür einsetzen, diese Erreichbarkeit nachhaltig zu verbessern.

Die seewärtige Erreichbarkeit ist Voraussetzung für die Entwicklung von Wettbewerbsvorteilen für den Hafen und ggf. die Erreichbarkeit anderer Regionen

Studie erforderlich, welche Projekte das sind!

Binnenschiff Postulat 5... eine verlässliche wasserseitige und landseitige...

Schwerpunkt Bahn

PI A20 und A21 ELK E Zugverbindungen S

für Schiene Punkte planen/verbinden!

KNOTEN PUNKT WASSERSEITIG SEHWÄRTIG SCHWINGST ORIENTIERT MUSS VERBESSERT WERDEN

Die Bahn ist zentrale Stelle zum Abtransport der Fracht zu Wasserwegen im Binnenland, was durch die Weiterentwicklung von gemeinsamen und mehrparteilich getriebenen und betriebenen...

Postulat 5

Attraktiv für die Verkehrsträger der Zukunft sein

Der Lübecker Hafen ist bestrebt, sich konsequent zu einer trimodalen Logistikkreuzung (Hub) für zukunftsfähige, ökologisch verträgliche Verkehrsträger und Transportwege im Ostseeraum weiterzuentwickeln. Ein wichtiges Ziel ist es, die Kombination aus emissionsarmer Schifffahrt und aus dem Weitertransport per Schiene ins Hinterland zu stärken.

Zustimmung WABU

... und aus dem Weitertransport per Schiene und Binnenschiff ins Hinterland...

Fokussieren Bakt. Auswertung oben (obwohl sinnvoll?)

GERINGE BEISPIELE ANHÄNGER FÜR NEUE LAHTRASSE EN - OHNE DIESE IST DIESER BUNDT ÜBER NICHT UMSETZBAR

nur Schiene geht nicht - Straße: Antriebe der Zukunft

Schiene und Binnenschiff

PI Schiffsgrößen, Landkapazitäten, Züge, etc. Entwicklung kleinerer II-Lösungen

Kanalbau ist ein langfristiges Ziel in der Region

Postulat 6

Mensch und Natur schützen, Emissionen reduzieren

Natur- und Anwohnerschutz sind ein integraler Bestandteil der Hafenplanung. Die Emission von Luftschadstoffen, Geruch, Licht und Lärm soll konsequent reduziert werden, um Mensch und Natur zu schützen. Dazu gehört eine ausgewogene Entwicklung des Natur- und Wirtschaftsraums Untertrave.

Wird sehr wichtig für das Akzeptanzniveau der Bevölkerung

Image
sauberer Hafen

Betrifft auch die Emission der Remplicueverbote

Lärm - wenn die Frachtingen Vorankommen - stark hinterfragen!

Frachtingen an Wasser für Bürger zu vermeiden um Zustimmungen für Ökonomie der Hafening zu erhalten.

andere Möglichkeiten zur Reduzierung

"ausgewogene" Streichen

für integraler Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen

Nachhaltige Entwicklung des Hafens ohne weitere Ausparung der Bürger

ES alternative Treibstoffe: Landstrom - aber welche Stoffe die Luftfrage sehr schnell!

Postulat 7

Hafenflächen sparsam nutzen und optimieren

Flächeneffizienz soll Vorrang vor Flächenwachstum haben. Lübeck sollte daher Potenziale wie die Digitalisierung und Automatisierung identifizieren, um seine Hafeninfrastruktur und seine Hafenflächen effizient zu nutzen. Weil sie nicht beliebig vermehrbar sind, ist Lübeck gleichzeitig bestrebt, Flächen am seeschiffstiefen Wasser dauerhaft zu sichern.

Zerstückung und unzusammenhängende Wege sollte verhindert werden

Bestehende Wassersicherheitszone dem Wasser zu lassen Bestand halten!

dauerhaft für wirtschaftliche Nutzung sichern

Schutzgebiete müssen bei allen Flächenbeurteilungen unangetastet bleiben. Sie stehen nicht ohne Grund unter Schutz.

"Schiffstiefe" ist ein Schwachpunkt der Ausbagger und neue Schiffe mit größerem Tiefgang möglich

Welche Flächen sind gemeint?

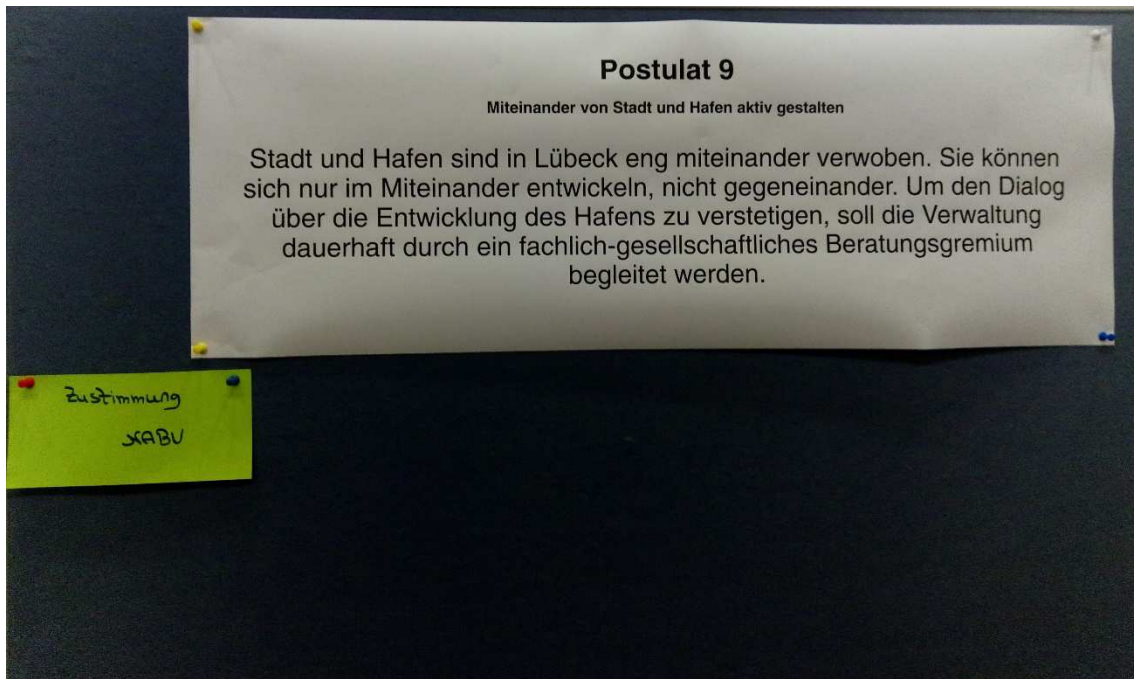
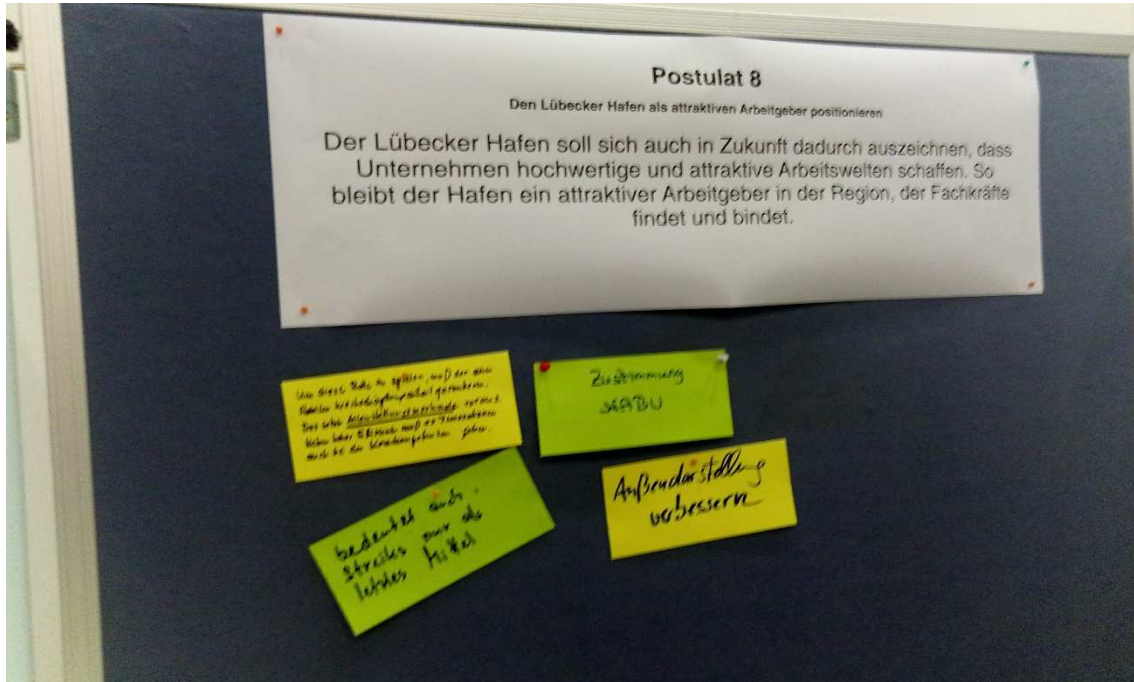
Ausbau Infrastruktur Mittelmeer

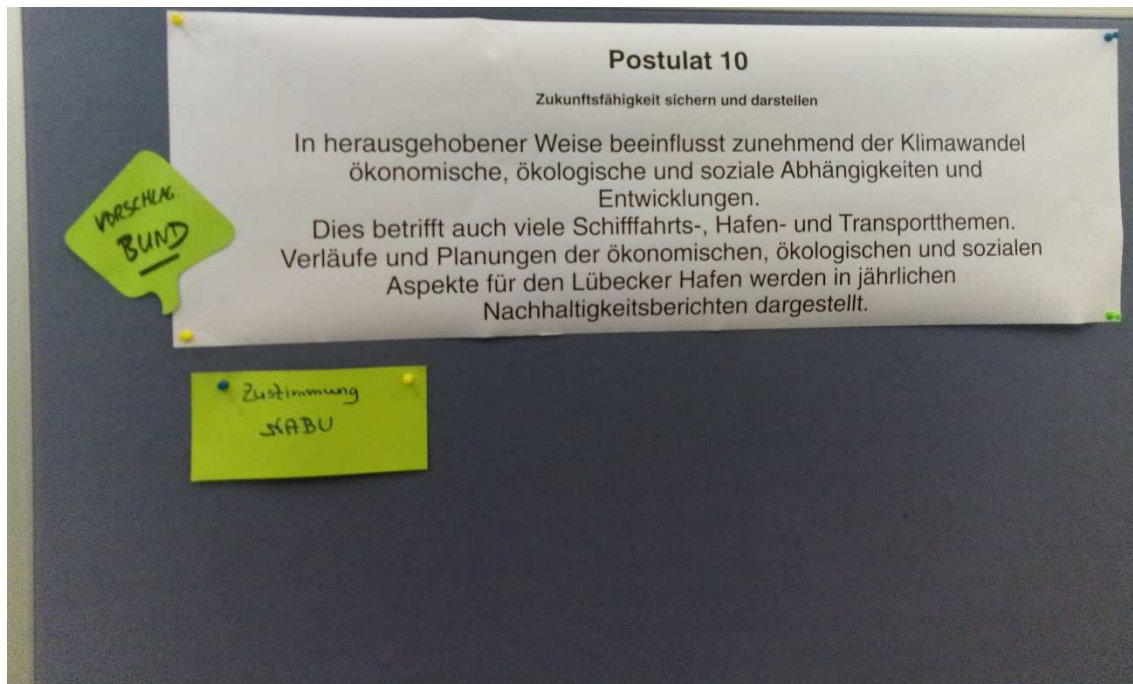
Wassersicherheitszone - Hafen - Flächen müssen mit Wasser verbunden sein

Bei der Sicherung von Uferbereichen für die Häfen mit Respektiert werden, damit dort wichtige Lebensräume gibt, die auch nicht vermehrbar sind

Wie soll die Hafenerweiterung aussehen?

Schutzgebiete müssen gesichert bleiben.





TOP 6. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK AUF DIE NÄCHSTE SITZUNG

Mit Blick auf die nächste Sitzung, in der die Anordnungsvarianten für die Stadtnahen Häfen vorgestellt werden, kann zusammenfassend ein Fokus auf umweltverträgliche Transportwege und deren Kombination (Schiff – Schiene – Binnenschiff) definiert werden. Darüber hinaus muss Wert auf ein einheitliches Standortmarketing gesetzt werden, mit dessen Hilfe das Image des Gesamthafens Lübecks als innovativer und nachhaltiger Hafenstandort verbessert werden soll.

Die Sitzung wird um 20:05 geschlossen.

Für das Protokoll

F.Witt