



Hansestadt Lübeck, 23539 Lübeck

**An die Mitglieder des
Wirtschaftsausschusses und Ausschuss
für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"**

Vorsitzende/r: Dr. Burkhard Eymer
Sachbearbeiter/in: Jan Ehrich
Telefon: (04502 - 804 - 107)
Telefax: (04502 - 804 - 109)
E-Mail: (jan.ehrich@luebeck-tourismus.de)
Lübeck, den 02. Juni 2016

E I N L A D U N G

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur 24. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)" lade ich Sie herzlich ein.

Termin: 13.06.2016, 16:30 Uhr

**Ort: Gesellschaftshaus Travemünde, Torstraße 1, 23570 Lübeck
(Travemünde) ACHTUNG - SITZUNG FINDET IN TRAVEMÜNDE STATT**

Als Vorbesprechungsräume stehen im Gesellschaftshaus der Konferenzraum (SPD) und im gegenüber liegenden Kurbetrieb (Stadtschule – Kirchenstraße 3-5) das Sitzungszimmer (CDU) zur Verfügung. Da keine zusätzlichen Räume verfügbar sind, steht den weiteren Fraktionen nur der Sitzungssaal zur Verfügung.

T a g e s o r d n u n g

Öffentlicher Teil:

- 1. Eröffnung / Begrüßung / Feststellung der Tagesordnung**
 - 1.1. Verpflichtung von nicht der Bürgerschaft angehörenden Ausschussmitgliedern
 - 1.2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
 - 1.3. Anträge und Beschlüsse zur Tagesordnung
- 2. Niederschrift Nr. 23 vom 09.05.2016 - öffentlicher Teil**
- 3. Anfragen / Antworten / Mitteilungen**
 - 3.1. Einzelhandelsentwicklung
 - 3.2. Neue Anfragen

4. Berichte

- | | | |
|------|---|----------------------|
| 4.1. | Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 –
Ergebnisse des Grundlagengutachtens 3 (5.691) | VO/2016/03722 |
| 4.2. | Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 –
Ergebnisse des Grundlagengutachtens 5 (5.691) | VO/2016/03721 |
| 4.3. | Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 –
Ergebnisse des Grundlagengutachtens 6 (5.691) | VO/2016/03720 |
| 4.4. | Quartalsbericht I/2016 der Gesellschaften und Betriebe der
Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde | VO/2016/03794 |

5. Beschlussvorlagen

- | | | |
|------|---|----------------------|
| 5.1. | Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und
Lübeck-Travemünde (5.610)
<i>vertagt in der 23. Sitzung des WiA & KBT-A am 09.05.2016
(liegt bereits vor)</i> | VO/2015/03018 |
| 5.2. | 1. Änderungssatzung zur Gestaltungssatzung für die
Lübecker Innenstadt (5.610)
<i>vertagt in der 23. Sitzung des WiA & KBT-A am 09.05.2016
(liegt bereits vor)</i> | VO/2016/03425 |
| 5.3. | Überplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln gem.
§95d, Abs. 1, Gemeindeordnung Schl.-Holst. (GO) für das
Haushaltsjahr 2016 im Produkt 612003 – Grundstücksan-
und Verkäufe / Priwall Waterfront | VO/2016/03768 |
| 5.4. | Überplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln gem.
§95d, Abs. 1, Gemeindeordnung Schl.-Holst. (GO) für das
Haushaltsjahr 2016 im Produkt 612003 – Grundstücksan-
und Verkäufe / ehem. Parkplatz Godewind | VO/2016/03797 |
| 5.5. | Verbilligungsrichtlinie zur Förderung des sozialen
Wohnungsbaus beim Verkauf städtischer Grundstücke | VO/2016/03741 |
| 5.6. | Neugestaltung der Travepromenade in Lübeck-Travemünde | VO/2016/03788 |

6. Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil:

Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch den Ausschuss voraussichtlich nicht öffentlich beraten.

- 7. Niederschrift Nr. 23 vom 09.05.2016 - nicht öffentlicher Teil**
- 8. Anfragen / Antworten / Mitteilungen**
 - 8.1. Einzelhandelsentwicklung
 - 8.2. Neue Anfragen
- 9. Beschlussvorlagen**
 - 9.1. Übertragung der Entwicklung und Vermarktung des künftigen Johannes-Kepler-Quartiers an die KWL GmbH **VO/2016/03518**
 - 9.2. Ankauf eines bebauten Grundstückes in der Fackenburger Allee **VO/2016/03770**
 - 9.3. Verkauf eines Grundstückes Bei der Lohmühle **VO/2016/03767**
 - 9.4. Falkenstr. 51 - 57: Verkauf einer Arrondierungsfläche **VO/2016/03747**
- 10. Verschiedenes**

Öffentlicher Teil:

- 11. Bekanntgabe der im nicht öffentlichen Teil gefassten Beschlüsse**

Mit freundlichen Grüßen

gez. Burkhard Eymer

Dr. Burkhard Eymer
(Vorsitzende/r)

► **Nr. VO/2016/03858**
öffentlich

Lübeck, 09.06.2016

Anfrage

Bearbeitung: Sina Peisker (E-Mail: sina.peisker@luebeck.de Telefon: 122-2371)

Anfrage von AM Ingo Voht zu Gewerbeflächenentwicklung

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

In der „Lübeck 2030“ Vorlage wurde die Entwicklung der Gewerbeflächen in Lübeck im Zusammenhang mit dem Bau der Fehmarnbeltquerung nicht berücksichtigt. Laut Hafenentwicklungsplan müssten allerdings viel mehr Gewerbegebiete in Lübeck entwickelt werden.

- 1) Ist eine Überarbeitung des Konzeptes „Lübeck 2030“ unter Berücksichtigung der zu erwartenden Ansiedlung von Gewerbe in Lübeck im Zuge des Baus der Fehmarnbeltquerung geplant?
- 2) Wenn ja, zu wann wird diese fertig gestellt sein?
- 3) Wenn nein, warum nicht?

Vorsorglich bitte ich um schriftliche Beantwortung.

Mit freundlichen Grüßen,
 Ingo Voht

Begründung:

Anlagen :



► Nr. VO/2016/03722
öffentlich

Lübeck, 04.05.2016

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 – Ergebnisse des Grundlagengutachtens 3 (5.691)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.06.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.06.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.06.2016	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.06.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Ergebnisse eines weiteren Gutachtens zur Aufstellung eines neuen Hafenentwicklungsplans (HEP) bis 2030 liegen vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Es handelt sich hierbei um das Gutachten „Plausibilitätsprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose 2030 für Lübeck,“ (Gutachten 3).

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Fa. Hans Lehmann GmbH
Ergebnis: zustimmend – Anmerkungen eingearbeitet

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

☐ Ja
☒ Nein
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:

☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Bericht: 1 Allgemeines

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28.11.2013 unter TOP 10.6 (VO/2013/00904) den Bürgermeister beauftragt, für den Prognosezeitraum bis 2030 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen. Die LPA hat hierzu eine Grundstruktur für die Bearbeitung des HEP 2030 aufgestellt. Demnach werden gem. den nachfolgenden Schaubildern im Block 2 die Grundlagendaten vor der eigentlichen Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans im Block 4 erhoben. Die Ergebnisse des Gutachtens 3 liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst.

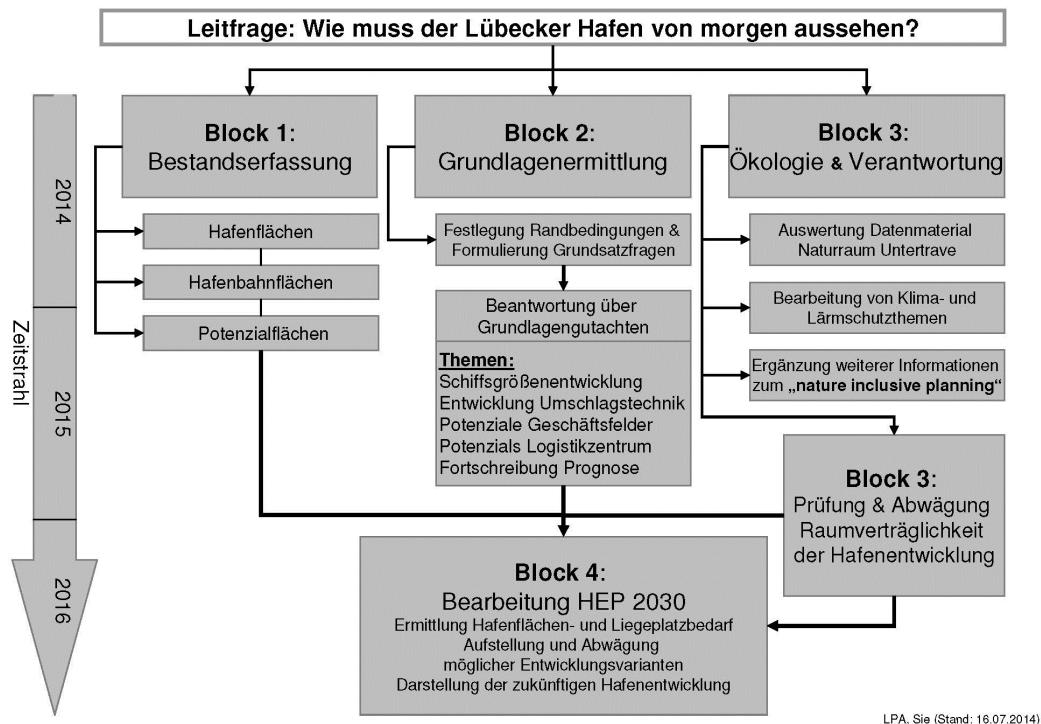


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

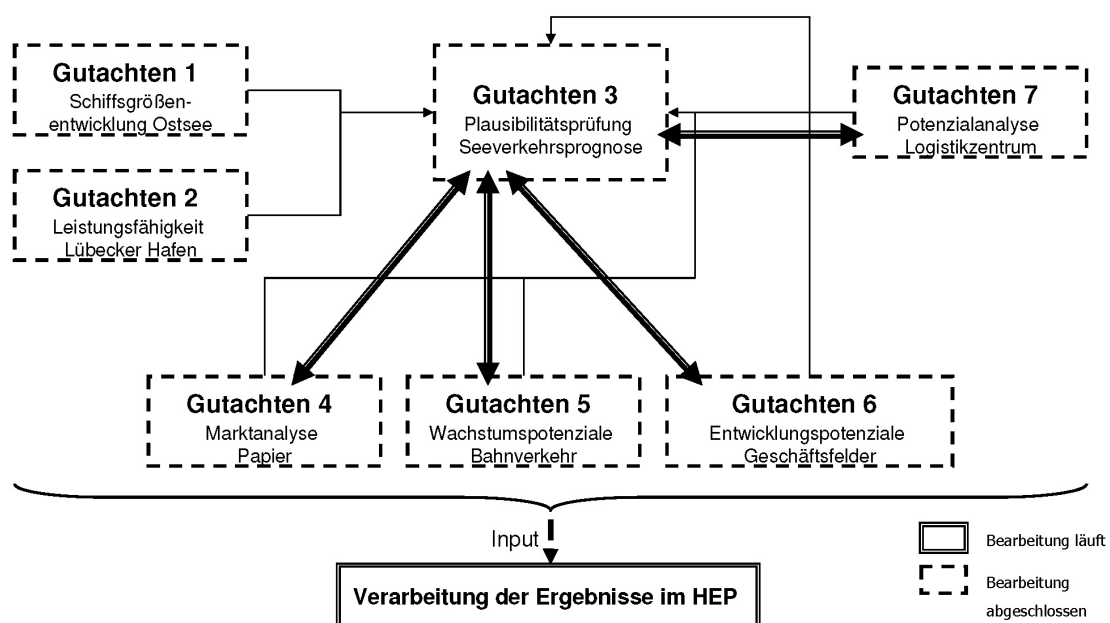


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

Die Ergebnisse der Gutachten 1 und 2 wurden bereits mit Bericht vom 01.06.2015 (VO/2015/02673) der Bürgerschaft vorgestellt. Die Ergebnisse des Gutachtens 7 (VO/2016/03552) und des Gutachtens 4 (VO/2016/03550) wurden vor kurzem vorgelegt. Die Ergebnisse der Gutachten 5 werden mit dem Bericht VO/2016/03721 und des Gutachtens 6 mit dem Bericht VO/2016/03720 vorgestellt.

2 Ergebnisse des Gutachtens 3 „Plausibilitätsprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose 2030 für Lübeck“

2.1 Anlass

Für 2030 liegt eine durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebene Seeverkehrsprognose vor, nach der für die Lübecker Häfen ein Anstieg des Umschlagvolumens auf insgesamt 28,0 Mio. t (netto) erwartet werden kann. Das entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 2,3 %. Die Seeverkehrsprognose stammt aus dem Jahr 2013 und basiert auf den Umschlagzahlen des Basisjahres 2010.

Anhand des von der LPA beauftragten Gutachtens sollte eine bessere Einschätzungsmöglichkeit der vorliegenden Zahlen der aktuellen Seeverkehrsprognose geschaffen werden und speziell für den Hafen Lübeck eine Fortschreibung erfolgen. Mit Hilfe von Szenarien war eine Bandbreite für das zu erwartende Umschlagvolumen aufzustellen. Hierbei sind die Lübeck spezifischen Randbedingungen stärker in den Fokus gerückt und die bestehenden zukünftigen Potenziale sind benannt und in der Bewertung berücksichtigt worden. Hierzu wurden im Vorfeld diverse Grundlagengutachten zur Abschätzung der Potenziale erarbeitet und dienen u.a. als Begründung für die erzielten Ergebnisse.

Das Hauptziel der Fortschreibung der Seeverkehrsprognose für Lübeck ist es, auf Basis der aktuellen Gütermengenentwicklung und -verteilung und der zugehörigen Ladungsträgerstruktur die Entwicklung für den Hafen Lübeck bis 2030 zu prognostizieren, bestehende Marktpotenziale zu erfassen und eine nachvollziehbare Grundlage als Basis für die HEP-Bearbeitung zu erarbeiten. Bei der Aktualisierung der Seeverkehrsprognose für den Seehafen Lübeck wurden die realen Umschlagzahlen der letzten 5 Jahre von 2011 bis 2015 berücksichtigt und bewertet.

2.2 Durchführung

Die Bearbeitung erfolgte in drei Arbeitsschritten, wobei nachfolgende Punkte berücksichtigt wurden:

- Bearbeitung von Szenarien mit unterschiedlichen Wachstumszahlen der relevanten Handels- und Wirtschaftszonen.
- Einfügen von Zwischensteps - 5-Jahresschritte - in den derzeit bestehenden Betrachtungszeitraum von 2010 bis 2030.
- Einbeziehung weiterer Einflussfaktoren wie größere EU-weite Verkehrsprojekte Straße/Schiene in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Auftraggeber.
- Abgleich der Potenzialprognose mit den vorhandenen realen Hinterlandkapazitäten (Berücksichtigung bereits geplanter Baumaßnahmen gem. Bundesverkehrswegeplan zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen).
- Berücksichtigung der Ergebnisse und Kernaussagen der anderen Grundlagengutachten 1, 2, 4 bis 7.
- Prüfung der in der Seeverkehrsprognose 2030 berücksichtigten sog. „Megatrends“ und singulären Verkehrserzeuger. Dies sind gemäß Seeverkehrsprognose 2030 wichtige Industrien wie die Mineralöl- und Chemische Industrie sowie die Bereiche Energie,

Fahrzeugbau-, Kohle, Offshore Windkraft, Papier; Automobile, weitere Zukunftsmärkte etc.

- Benennung der Auswirkungen der festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) auf die Lübecker Schwedenverkehre.
- Szenarien mit verschiedenen Realisierungszeitpunkten für die feste FFBQ.
- Szenarien auf Basis unterschiedlicher Verkehrsaufkommensprognosen zur FFBQ.
- Umfang und Struktur von Papiertransporten sowie anderer für Lübeck wichtiger Gütergruppen.
- Erarbeitung und Benennung der zukünftigen Ladungsträgerverteilung für das Jahr 2030

Die nachfolgenden Ergebnisse stellen somit eine Grundvoraussetzung dar, um die erforderlichen hafeninfrastrukturellen Anpassungen und Veränderungen – also die Ideal- und Groblayouts der einzelnen Hafenterminals für 2030 – im Block 4 (eigentlicher Hafenentwicklungsplan) bearbeiten und zeitlich priorisieren zu können.

2.3 Ergebnisse

Obwohl weltweit ein leicht positiver Trend für den RoRo-/Fährverkehr zu erkennen ist, ist die Situation in der Branche im Ostseeraum seit mehreren Jahren stark angespannt. In den nächsten fünf Jahren wird für Nordeuropa aufgrund der Umsetzung der SECA-Regularien (Sulphur Emission Control Area) und der schwachen gesamtwirtschaftlichen Lage in der Eurozone kein bzw. nur ein sehr langsames Wachstum erwartet. Die Situation in der Ostsee wird teilweise sogar als prekär bezeichnet, beispielsweise auch vor dem Hintergrund, dass Finnland bereits die letzten drei Jahre in Folge ein negatives Wirtschaftswachstum verzeichnen musste. Auch die Russlandkrise wirkt sich zusätzlich negativ auf die Umschlagmengen von Finnland und das Baltikum (Transitverkehr mit Russland) aus.

Die Handelsbeziehungen zu Russland werden sich mittel- bis langfristig verbessern. Somit ist im Rahmen des HEP die Vorbereitung auf den zukünftigen Russlandverkehr erforderlich, da Russland langfristig ein wichtiger Markt für den Standort Lübeck wird. Bestrebungen, die Verkehre von/nach Russland auszubauen, sollten vorangetrieben werden, damit sie bei einer Entspannung der politischen Situation umgehend umgesetzt werden können.

Der Umschlag der deutschen Seehäfen hat sich insgesamt im Zeitraum 2010-2014 um 11 % bzw. um durchschnittlich 2,6 % p.a. erhöht. Gemäß der Seeverkehrsprognose 2030 sollten es durchschnittlich 2,8 % p.a. sein. Das Umschlagvolumen der deutschen Seehäfen lag 2014 insgesamt 0,5 % unter dem prognostizierten Volumen der Seeverkehrsprognose. Dabei sind allerdings die Umschlagvolumen der Nordseehäfen deutlich stärker angestiegen als die der deutschen Ostseehäfen. Infolge dieser Entwicklung lag das Umschlagvolumen der deutschen Nordseehäfen in den Jahren 2010 bis 2014 leicht über den prognostizierten Werten, während die deutschen Ostseehäfen die prognostizierten Umschlagmengen bis 2014 nicht erreichten. Im Jahr 2014 nahmen die Zuwächse der Nordseehäfen ab und näherte sich den Prognosewerten weiter an. Die Abnahme des Umschlagwachstums in den Westhäfen ist vor allem auf die abgeschwächte Konjunktur mit entsprechend rückläufigen Wachstumsraten in Asien und innerhalb Europas zurückzuführen.

Der Umschlag der deutschen Ostseehäfen lag im Jahr 2014 insgesamt um knapp 10 % unter der Prognose. Hierfür sind unter anderem die schwache konjunkturelle Entwicklung einiger Ostseeanrainerstaaten, die zunehmenden Spannungen zwischen Europa und Russland sowie veränderte Ladungsströme im Ostseeraum verantwortlich. Hier sind zum Beispiel die rückläufigen Transitaufkommen der baltischen Staaten infolge des Russland Embargos zu nennen.

Der Umschlag des Seehafens Lübeck hat sich im Zeitraum 2010-2014 von 17,8 Mio. t auf 17,2 Mio. t reduziert. Damit lag der Umschlag des Hafens Lübeck Ende 2014 um knapp 12 % bzw. um 2,4 Mio. unter dem prognostizierten Wert. Im Jahr 2015 erfolgte noch mal eine Reduzierung des Hafenumschlags um weitere 0,6 Mio. t auf 16,6 Mio. t. Dies ist sowohl auf die schwache konjunkturelle Entwicklung bei den Partnerländern als auch auf wettbewerbsbedingte Verluste von Umschlagvolumen zurückzuführen.

Ausschlaggebend für die in der Seeverkehrsprognose prognostizierten 28 Mio. t waren die gute geographische Lage sowie die gute infrastrukturelle Anbindung an das Hinterland Lübecks. Ein weiterer wichtiger Vorteil des Lübecker Hafens ist die Ausrichtung der Hinterlandverkehre auf wesentliche Wachstumsregionen in Deutschland und Europa. Aufgrund der oben genannten Entwicklungen des Außenhandels stagnierte der Umschlag des Lübecker Hafens in den Jahren 2010 bis 2015 weitgehend auf dem Niveau von 2010. Dies wirft die Frage auf, ob der in der Seeverkehrsprognose prognostizierte Umschlag von 28 Millionen t im Jahr 2030 vom Lübecker Hafen noch erreicht werden kann.

Da die Seeverkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eine Punkt zu Punkt Prognose ist, enthält sie keine Aussagen über die Entwicklung innerhalb des Prognosezeitraums. Dies bedeutet allerdings nicht, dass mögliche Abweichungen vom durchschnittlichen prognostizierten Wachstum innerhalb des Prognosezeitraums in der Seeverkehrsprognose ignoriert wurden. Neben konjunkturellen Schwankungen wurden auch Sondereffekte wie zum Beispiel erhöhte Transportkosten bei Fährverkehren aufgrund der seit 2015 geltenden SECA-Richtlinien berücksichtigt.

Ausgehend von dem realisierten Umschlagvolumen im Jahr 2015 in Höhe von 16,6 Mio. t ist das prognostizierte Umschlagvolumen von 28 Mio. t in 2030 rechnerisch zu erreichen, wenn im Zeitraum 2016-2030 eine durchschnittliche Wachstumsrate von 3,5 % pro Jahr realisiert wird. Dies sind ca. 0,7 %-Punkte mehr, als bisher prognostiziert. Da auch innerhalb der Seeverkehrsprognose 2 Szenarien berücksichtigt wurden, bei denen die Wachstumsraten jeweils um 0,3 %-Punkte um den Mittelwert schwanken, ist eine durchschnittliche Wachstumsrate von 3,5 % p.a. gerade noch an der oberen Bandbreite der Seeverkehrsprognose. Im Abgleich hierzu war das durchschnittliche Wachstum im Lübecker Hafen zwischen 1996 bis 2007 bei 3,3% p.a.

Die folgende Abbildung veranschaulicht, wie sich der Umschlag des Lübecker Hafens bis 2030 entwickeln müsste, wenn er in jedem Jahr des Planungszeitraumes um den prognostizierten durchschnittlichen Prozentsatz wächst. Dem sind die in den Jahren 2010 bis 2015 tatsächlich realisierten Umschläge gegenübergestellt.

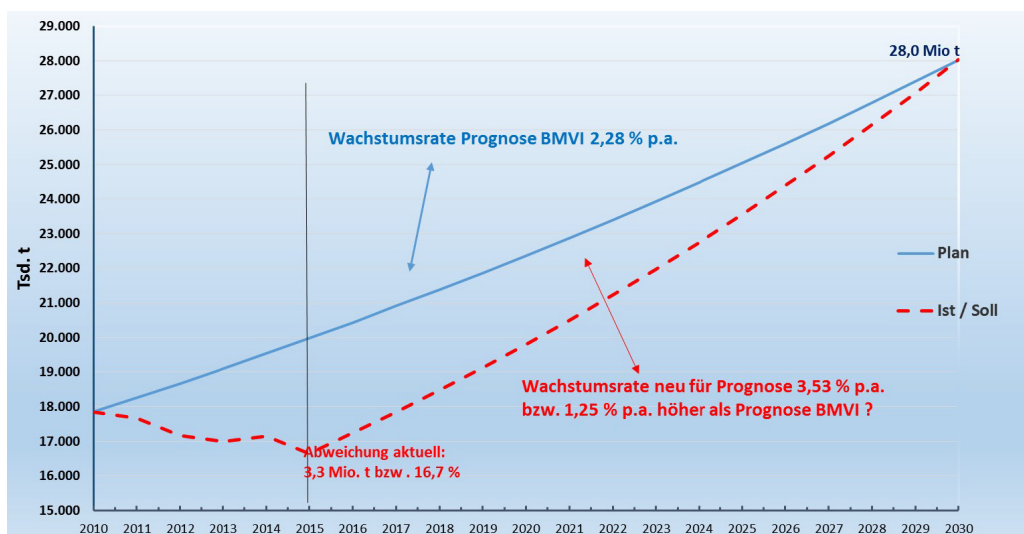


Abb. 3 – Abgleich Seeverkehrsprognose mit dem tatsächlichen Güterumschlag 2011 bis 2015 für den Lübeck Hafen

Die wichtigsten Partnerländer für den Seehafen Lübeck im Jahr 2010 sind Schweden mit einem Anteil von 52 % und Finnland mit einem Anteil 34 % am Umschlag. Mit weitem Abstand folgen Lettland und Russland mit jeweils 3 % Anteil am Hafenumschlag. Die übrigen Partnerländer haben jeweils einen Anteil von maximal einem Prozent. In dem Umschlagvolumen von Finnland und dem Baltikum sind allerdings auch die Transitmengen von und nach Russland enthalten. Aktuell nehmen die Umschlagvolumen mit Russland sowie dem Baltikum aufgrund der Sanktionen weiterhin ab.

Szenarien zur Umschlagprognose

Im Folgenden werden sechs Wachstumsszenarien für den Hafen Lübeck dargestellt. Grundlagen dieser Szenarien sind aktuelle Prognosen zum Wirtschaftswachstum und zur Entwicklung des Außenhandels der Partnerländer Lübecks von Information Handling Service (IHS) Global Inside¹ für den Zeitraum 2015 bis 2030. Darüber hinaus sind die Ergebnisse der Grundlagengutachten 1 und 2 sowie 4 bis 7 berücksichtigt.

Wesentliche neue Ergebnisse ergab das Grundlagengutachten 4 zum Papier-, Holz- und Zelluloseumschlag. Der Papierumschlag im Ostseeraum hat sich in den Jahren 2010 bis 2014 aufgrund geänderter Logistikstrukturen sowie infolge neuer Strategien der Papierindustrie insgesamt abgeschwächt. Der Papierumschlag Lübecks ist im Zeitraum 2011 bis 2014 um ca. 10 % zurückgegangen. Jüngste Entscheidungen von Papierproduzenten werden dazu führen, dass ein Teil des Aufkommens Lübecks ab den Jahren 2015 und 2016 in den Wettbewerbshäfen Kiel und Rostock umgeschlagen werden. Für den Seehafen Lübeck ist daher insgesamt von einer Abnahme des Umschlags der Gütergruppe 60 - Papier, Zellulose und Schnittholz - von 4,9 Millionen t in 2010 auf 3,2 Millionen Tonnen im Jahr 2030 auszugehen. Dieser Rückgang ist allerdings ausschließlich auf den Papierumschlag zurückzuführen. Dagegen wird der Umschlag von Zellulose und Schnittholz voraussichtlich weiter wachsen, wobei sich die Ausgangsmengen im Abgleich zum Papier auf einem niedrigen Level bewegen.

Für die Bestimmung der zukünftigen Ladungsträgerstruktur sind die Ergebnisse der Grundlagengutachten 5 und 6 bzgl. Einschätzung des kombinierten Verkehrs und bzgl. der Entwicklung des Containerumschlags von wesentlicher Bedeutung. Das Gutachten 7 liefert wichtige Informationen zu den logistischen Potenzialen in Verbindung mit dem Hafen.

Zusätzliches Potenzial für den Seehafen Lübeck wird im Rahmen des Grundlagengutachtens 6 vor allem im Handel mit Litauen und Russland erwartet. Im Rahmen von Gesprächen mit Experten über Potenziale im Ostseeraum wurden diese Potenziale größenordnungsmäßig abgeschätzt. Dieses erfolgte sinnvollerweise über entsprechende Schiffliniendienste vergleichbar mit den bestehenden Schiffsdiensten nach Südschweden und Finnland sowie Lettland. Es wird unterstellt, dass so die Potenziale besser erhoben und ermittelt werden können, da regelmäßige Liniendienste das russische und baltische Potenzial am besten beschreiben. Diese Dienste gibt es derzeit so noch nicht und der Hafen Lübeck kann im Wettbewerb mit den anderen Ostseehäfen bis 2030 diese Dienste gewinnen. Die Potenziale bezüglich der Entwicklung der Handelsbeziehungen mit Russland und den baltischen Staaten werden in Hinblick auf die zu prognostizierenden Gütermengen die im Lübecker Hafen über die Kaikante gehen könnten, mit zusätzlichen rd. 3,3 Mio. t eingeschätzt.

Die erstellten 6 Entwicklungsszenarien für den Hafenumschlag des Lübecker Hafens unterscheiden sich im Groben hinsichtlich des jeweiligen Wirtschafts- und Handelswachstums mit den jeweiligen relevanten Handelspartnern, der Berücksichtigung einer FFBQ im Prognosezeitraum oder nicht und der Berücksichtigung der russischen und baltischen Umschlagpotenziale oder nicht. In einer Übersicht sieht das wie folgt aus:

¹ Vgl. IHS Global Inside; World Trade Service

Szenario	mit russischem und baltischem Potenzial	jeweils mit und ohne FFBQ	Wachstumsraten für Wirtschaft und Handel
1	ja	ja	+15% höhere Wachstumsraten als in der Seeverkehrsprognose
2	nein	ja	+15% höhere Wachstumsraten als in der Seeverkehrsprognose
3	ja	ja	vergleichbar mit der Seeverkehrsprognose
4	nein	ja	vergleichbar mit der Seeverkehrsprognose
5	ja	ja	-15% niedrigere Wachstumsraten als in der Seeverkehrsprognose
6	nein	ja	-15% niedrigere Wachstumsraten als in der Seeverkehrsprognose

Tab. 1 – Übersicht zu den Unterschieden in den Szenarien

Grundlagen der Szenarien sind somit unterschiedliche Annahmen zur Entwicklung des Wirtschaftswachstums und des Außenhandels der relevanten Regionen sowie vorab in Expertenrunden identifizierte Potenziale, die Lübeck im Wettbewerb mit anderen Seehäfen bis zum Jahr 2030 voraussichtlich haben kann. Die Realisierungschancen der oben genannten Potenziale von Lübeck sind aufgrund der im Vergleich zu anderen Ostseehäfen guten infrastrukturellen Anbindung sowie des relativ großen Wachstumspotenzials der Hinterlandregionen Lübecks relativ hoch. Bei den Hinterlandverkehren profitiert der Hafen Lübeck außerdem von seiner räumlichen Nähe zu wirtschaftlich starken Wachstumsregionen wie zum Beispiel Nordrhein-Westfalen. Die räumliche Nähe Lübecks zu Nordrhein-Westfalen lässt es zu, dass auf der Grundlage der vorhandenen Verkehrsanbindungen z.B. Lkw-Transporte von und nach Nordrhein-Westfalen innerhalb eines Tages unter Berücksichtigung der Lenkzeitregelungen für durchgeführt werden können.

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor für die künftige Umschlagentwicklung des Lübecker Hafens ist die geplante sogenannte Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ). Wann die FFBQ realisiert und betriebsbereit sein wird, kann aus heutiger Sicht noch nicht exakt gesagt werden. Darüber hinaus sind wesentliche Verlagerungen von Verkehren auf die FFBQ erst möglich, nachdem sowohl für LKW-Transporte als auch für den Schienenverkehr die Hinterlandanbindungen in Deutschland entsprechend angepasst wurden. Beide werden voraussichtlich nicht gleichzeitig realisiert werden. Die Schieneninfrastruktur wird voraussichtlich wesentlich später angepasst werden. Die Realisierung vergleichbarer Infrastruktur-Projekte dauerte bisher in Deutschland in der Regel mindestens 10 bis 15 Jahre. Aufgrund dieser Unsicherheit in Bezug auf den Fertigstellungstermin der FFBQ und der notwendigen Hinterlandanbindungen werden alle Szenarien jeweils mit und ohne FFBQ gerechnet. Bei den Varianten mit FFBQ wird von einer regelmäßigen Betriebsaufnahme der FFBQ ab 2026 ausgegangen. Ab diesem Zeitpunkt werden ca. 20 % von Verkehren mit Schweden, die ansonsten Potenzial des Lübecker Hafens wären, auf die FFBQ verlagert.

Wesentliche Verlagerungseffekte infolge der SECA-Richtlinien werden für den Hafen Lübeck bis 2030 nicht erwartet. Die aktuellen sehr niedrigen Ölpreise haben dazu geführt, dass die vorhergesagten Kostensteigerungen für schwefelarme Treibstoffe infolge der neuen Umweltvorschriften bisher nicht eintraten. SECA führt zwar zunächst zu einer Erhöhung der Investitionen und/ oder Betriebskosten im Fährverkehr, dieser zusätzliche Aufwand wird aber am Ende des Planungszeitraumes 2030 voraussichtlich nicht mehr relevant sein, da auch die anderen Verkehrsträger Schiene und Straße ebenfalls neue Umweltauflagen erfüllen müssen und somit Verlagerungseffekte zu Lasten der Schifffahrt langfristig nicht zu erwarten sind.

Die Prognose für das Wachstum des Außenhandels mit Russland und den baltischen Staaten basieren auf der Annahme, dass sich die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Westeuropa und Russland in den Jahren 2017 bis 2019 wieder stabilisieren und das Embargo zunächst gelockert und bis Ende 2019 weitgehend aufgehoben ist. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Wachstumspotenziale des Außenhandels mit diesen Ländern realisiert werden können. Das Embargo mit Russland hat zu einem deutlichen Rückgang der Handelsbeziehungen sowohl mit Russland als auch mit den baltischen Staaten geführt. Bei den baltischen Staaten haben sich die Transitmengen nach Russland infolge des Embargos deutlich reduziert. Außerdem

ist der direkte Handel zwischen den baltischen Staaten und Russland erheblich zurückgegangen. In den Szenarien wird davon ausgegangen, dass sich mit Aufhebung des Embargos auch die wirtschaftlichen Beziehungen zu den baltischen Staaten und Russland wieder normalisieren.

Insgesamt ergeben die Szenarien ein Umschlagspektrum von 22,4 Millionen t in Szenario 6 „Worst Case“ bis zu 33,3 Millionen t im „Best Case“ in Szenario 1. Die Szenarien 3 und 4 lassen sich als Basisprognose bezeichnen, weil diese mit der Seeverkehrsprognose hinsichtlich der angesetzten Wachstumsraten vergleichbar sind. Das optimistische Szenario 1 geht davon aus, dass die FFBQ bis 2030 – also innerhalb des Prognosezeitraums - nicht realisiert wird, alle Umschlagpotenziale mit Russland und dem Baltikum über den Hafen Lübeck bis 2030 aktiviert werden können und der Außenhandel stärker als in der Basisprognose (um 25 %) vorgesehen wächst. Szenario 6 basiert auf einem abgeschwächten Wirtschaftswachstum und der Realisierung der FFBQ im Zeitraum 2025-2030. Die russischen und baltischen Potenziale sind in diesem Szenario nicht vorgesehen. In der Tabelle 2 werden die zukünftigen Umschlagmengen/-potenziale dargestellt.

Szenario	russisches und baltisches Potenzial		Umschlag 2030 in Mio. t			Wachstumsraten Ø % p.a.	
			mit FFBQ	ohne FFBQ	Δ FFBQ	mit FFBQ	ohne FFBQ
1	mit		28,7	31,3	2,6	3,7	4,3
2		ohne	25,4	28,0	2,6	2,9	3,5
3	mit		27,2	29,6	2,4	3,3	3,9
4		ohne	23,9	26,3	2,4	2,5	3,1
5	mit		25,7	28,0	2,3	3,0	3,5
6		ohne	22,4	24,7	2,3	2,0	2,7

Tab. 2 – Übersicht über die prognostizierten Umschlagmengen/-potenziale der Szenarien

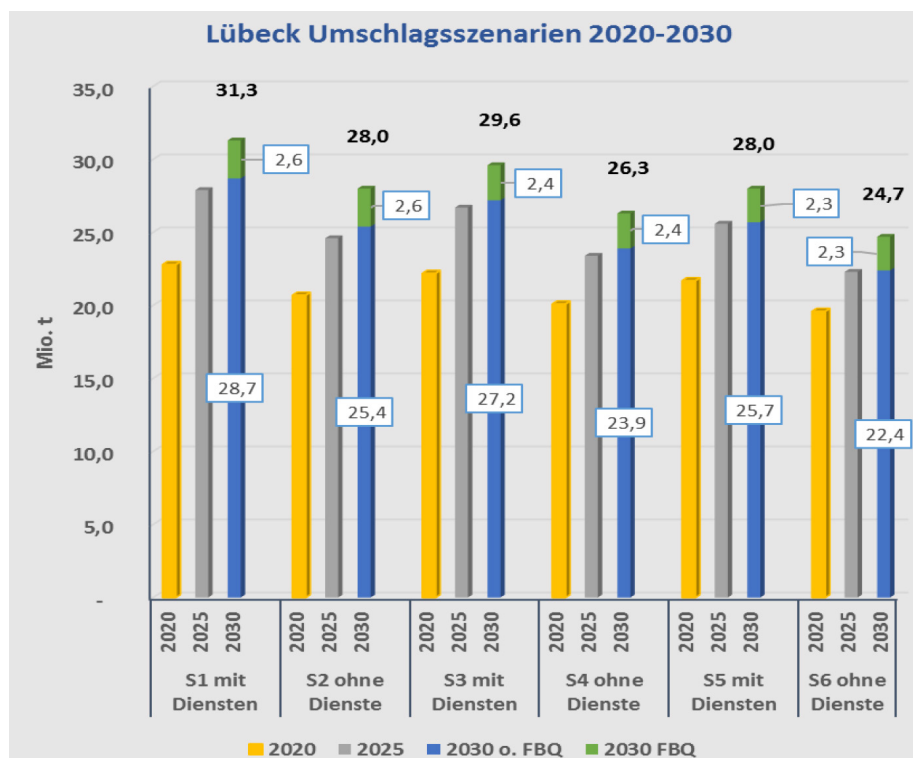


Abb. 4 – Szenarien bezüglich der neuen Umschlagsprognose für den Hafen Lübeck

Insgesamt ist festzustellen, dass ein signifikanter Anstieg der Anteile der baltischen Staaten sowie Russlands am Umschlag des Lübecker Hafens nur dann eintreten wird, wenn zusätzliche Dienste mit diesen Staaten realisiert werden bzw. im Wettbewerb mit den

anderen Häfen gewonnen werden können. Dieses Potenzial wurde in den Szenarien 1, 3 und 5 berücksichtigt.

3 Fazit und Empfehlungen

Als Empfehlung für die Bearbeitung des Blocks 4 zum Hafenentwicklungsplan schlägt der Gutachter vor, die Basisszenarien 3 und 4 zu Grunde zu legen. Das bedeutet für den Lübecker Hafen eine Umschlagentwicklung bis 2030 zwischen 23,9 Mio. t bis 29,6 Mio. t. Als Begründung sind hierfür anzuführen:

- Der Hafen Lübeck hat das Know-how und die Kapazität;
- Der Hafen Lübeck wird die derzeit bestehenden Wettbewerbsnachteile z.B. zu hohe Umschlag- und Lagerkosten und die Streikanfälligkeit reduzieren bzw. beheben;
- Der Lübecker Hafen wird sich über den HEP neu strukturieren;
- Das Wachstum innerhalb der Eurozone wird nicht stärker wachsen als in den Szenarien 3 und 4;
- Der Hafen Lübeck sich auf den Wachstumsmarkt Russland/Baltikum rechtzeitig vorbereiten wird.

4 Nächste Schritte beim HEP2030

- Kenntnisnahme und Diskussion der Ergebnisse der übrigen Grundlagengutachten.
- Übernahme aller bis dahin vorhandenen Ergebnisse in den Block 4.
- Bearbeitung Block 3 läuft seit 1. Quartal 2015.
- HEP-Bearbeitung im Block 4 läuft seit 1. Quartal 2016.

Anlagen : Kurzfassung des Gutachtens 3

Senator F. - P. Boden



**Kurzbericht
Plausibilitätsprüfung und Fortschreibung der
Seeverkehrsprognose 2030 für Lübeck**

**im Rahmen der Aufstellung des
Lübecker Hafenentwicklungsplans bis 2030**

für

**Hansestadt Lübeck
Lübeck Port Authority
Ziegelstraße 2
23554 Lübeck**

Ansprechpartner:

Dr. Martin Makait
MWP GmbH
Große Elbstraße 38
22767 Hamburg

Telefon +49 40 391090 30
Mobil +49 1787521124
makait@mwp-hamburg.de
www.mwp-hamburg.de

Inhalt

1. Ausgangssituation	3
2. Ziele	4
3. Plausibilitätsprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose 2030 für Lübeck	4
4. Hafenumschlagsentwicklung 2010-2015	5
5. Szenarienergebnisse.....	7
6. Anlage 1	11
7. Anlage 2	12

1. Ausgangssituation

Der letzte und noch gültige Hafenentwicklungsplan (HEP) der Hansestadt Lübeck stammt aus dem Jahr 1996. Die hierin enthaltenen Aussagen zur räumlichen, flächenmäßigen und verkehrlichen Entwicklung der Lübecker Häfen bis zum Jahr 2010 wurden weitestgehend umgesetzt. Aktuell sind dennoch zahlreiche Ereignisse und Gründe zu benennen, die in der Summe eine Fortschreibung des HEP aus dem Jahr 1996 erforderlich machen. Erklärtes Ziel der Hafenentwicklungsplanung ist der Erhalt beziehungsweise die Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Lübecker Hafens. Dabei geht es um die langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen und die Schaffung neuer Arbeitsplätzen, sowie um die Sicherung von Steuereinnahmen und den Erhalt und den Ausbau der regionalökonomischen Verflechtungen und der bestehenden Wertschöpfungsketten in der Region (Wirtschaftsmotor Hafen).

Die seit 2013 vorliegenden Ergebnisse aus der Seeverkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) weisen für den Hafen Lübeck einen jährlichen Umschlagszuwachs von 2,3% und ein Umschlagsvolumen von rd. 28 Mio. t (ohne Eigengewichte) für 2030 aus.

Neben der oben genannten Seeverkehrsprognose 2030, die auf der Basis von Warenströmen und zugehörigen Handelsvolumina sowie Wachstumsprognosen erstellt wurde, haben auch technische und logistische Entwicklungen im Ostseeverkehr entscheidenden Einfluss auf den Ausbaubedarf der Häfen.

Anhand dieses Gutachtens soll eine bessere Einschätzungsmöglichkeit der vorliegenden Zahlen der aktuellen Seeverkehrsprognose geschaffen werden und speziell für den Hafen Lübeck eine Fortschreibung erfolgen. Mit Hilfe von Szenarien wird eine Range des zu erwartenden Umschlagsvolumens erarbeitet. Dabei werden die Lübeck-spezifischen Randbedingungen in die bestehenden zukünftigen Potenziale benannt und in der Bewertung berücksichtigt. Außerdem werden die Ergebnisse externer Gutachten in die Potenzialbewertungen einbezogen.

2. Ziele

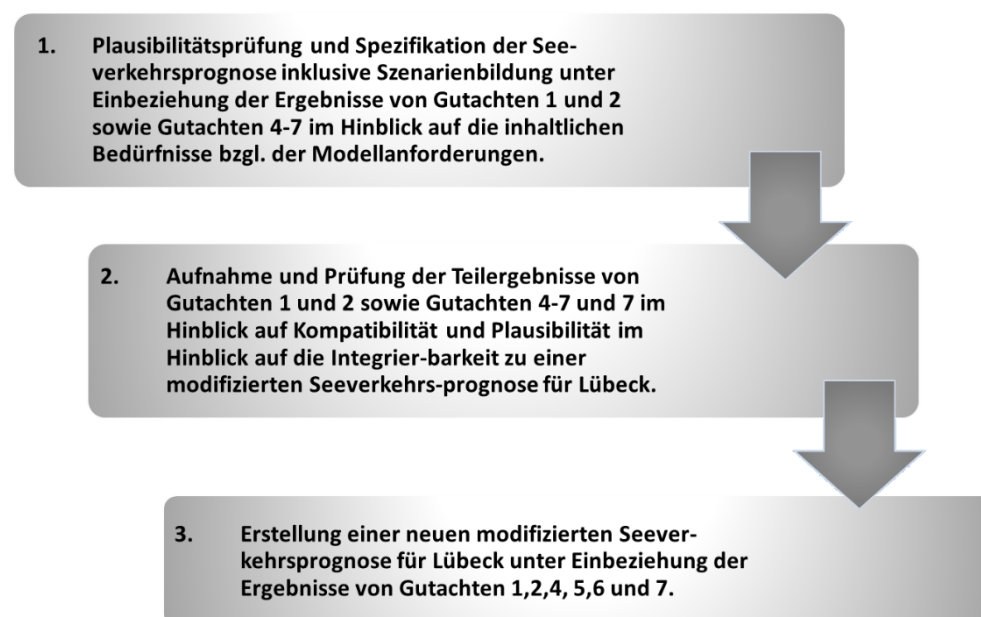
Das Hauptziel der Fortschreibung der Seeverkehrsprognose für Lübeck ist es, auf Basis der aktuellen Gütermengenverteilung des Jahres 2015 und der zugehörigen Ladungsträgerstruktur die Entwicklung für den Hafen Lübeck bis 2030 zu skizzieren und zu prognostizieren. Dies unter Berücksichtigung technischer Entwicklungen bspw. hinsichtlich der Schiffsgrößen, der Anforderung zukünftiger maximaler Emissionswerte, der zu erwartenden technologischen Veränderungen bei der Umschlagstechnologie/Transporttechnik, oder aber hinsichtlich neuer Logistikstrategien/-konzepte.

In der Seeverkehrsprognose werden auf der Grundlage von 25 NST-Abteilungen gemäß NST 2007 die Umsatzvolumen sowie die Hinterlandverkehre des Seehafens Lübeck für die Jahre 2010 und 2030 ohne Eigengewichte der Transportmittel/Ladungsträger benannt. Im Rahmen der Aktualisierung der Umschlagsprognose für den Seehafen Lübeck werden auch die Transportmittel/Ladungsträger berücksichtigt und ausgewiesen.

3. Plausibilitätsprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose 2030 für Lübeck

Das Gutachten zur Plausibilitätsprüfung und Fortschreibung der Seeverkehrsprognose 2030 für Lübeck umfasst folgende Arbeitsschritte:

Abbildung 1 Arbeitsschritte



Die Wechselbeziehungen der einzelnen Gutachten innerhalb des Gesamtprojektes sind in der Anlage dargestellt:

Da die Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums eine Punkt zu Punkt Prognose ist, enthält sie keine Aussagen über die Entwicklung innerhalb des Prognosezeitraums. Um einen Überblick über die Entwicklung der prognostizierten Umschlagsvolumen im Zeitraum 2015- 2030 zu erhalten, werden daher Zwischensteps - 5-Jahresschritte - im Betrachtungszeitraum von 2015 bis 2030 ausgewiesen. Außerdem werden mögliche Auswirkungen der festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) auf die Lübecker Schwedenverkehre explizit in verschiedenen Szenarien berücksichtigt.

4. Hafenumschlagsentwicklung 2010-2015

Insgesamt hat sich der Umschlag der deutschen Seehäfen im Zeitraum 2010-2014 um 11 % bzw. um durchschnittlich 2,6 % p.a. erhöht. Gemäß der Seeverkehrsprognose 2030 wird das Umschlagsvolumen der deutschen Seehäfen von 269 Mio. t im Jahr 2010 auf 468 Mio. t Tonnen im Jahr 2030 um durchschnittlich 2,8 % pro Jahr steigen (Nordsee 3,0 % Ostsee 2,0 %). Verglichen mit dieser durchschnittlichen Umschlagssteigerungsrate pro Jahr lag das Umschlagsvolumen der deutschen Seehäfen 2014 insgesamt 0,5 % unter dem prognostizierten Volumen.

Im Jahr 2015 haben die sich Umschlagsvolumen der großen deutschen Seehäfen allerdings in Folge der weltweiten konjunkturellen Abschwächung und des seewärtigen Außenhandels gegenüber 2014 reduziert (Nordsee: Hamburg von 145,7 Mio. t in 2014 auf 137,8 Mio. t in 2015 um 5,4 % und Bremische Häfen von 78,3 Mio. t in 2014 auf 73,4 Mio. t in 2016 um 6,2 %).

Auch der Umschlag der deutschen Ostseehäfen hat 2015 in Folge der schwachen konjunkturellen Entwicklung einiger Ostseeanrainerstaaten sowie der Spannungen zwischen Europa und Russland - Russland Embargo – sowie des rückläufigen Transitaufkommen der baltischen Staaten insgesamt abgenommen.

Der Umschlag des Seehafens Lübeck ist im Zeitraum 2010-2015 von 17,8 Mio. t auf 16,6 Mio. t insgesamt um 6,8 % zurückgegangen. Dies ist sowohl auf die schwache konjunkturelle Entwicklung bei den Partnerländern als auch auf wettbewerbsbedingte Verluste wie zum Beispiel die Verlagerung von Ladungsströmen und Diensten nach Rostock und Kiel zurückzuführen. Aufgrund der Abnahme des Umschlagsvolumens von Lübeck von 17,2 Mio. t in 2014 auf 16,6 Mio. t in 2015 um 3,5 % wurden Anfang 2016 auf Basis der Umschlagszahlen von 2015 neue Prognosen mit unterschiedlichen Szenarien für den Hafen Lübeck erstellt.

Die Seeverkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur weist für das Jahr 2030 ein Umschlagsvolumen in Höhe von 28 Mio. t für den Hafen Lübeck bzw. eine Wachstumsrate von durchschnittlich 2,3 per anno aus.

Tabelle 1 Hafen Lübeck Seeverkehrsprognose Umschlag 2010 und 2030

Gutart	NST 2007	2030 (in k t)	2010 (in k t)	2030 zu 2010 in % p.a.
Chemische Erzeugnisse	80	1.687	871	3,4%
Fahrzeuge	120	461	376	1,0%
Holz etc.	60	6.517	4.880	1,5%
Landwirtschaft	10	982	705	1,7%
Maschinen und Ausrüstungen	110	15	18	-0,7%
Metalle und Halbzeug	100	375	265	1,8%
Mineralölerzeugnisse	72	9	18	-3,7%
Nahrungs- und Genussmittel	40	120	82	1,9%
Nicht identifizierbare Güter	190	17.344	10.325	2,6%
Sekundärrohstoffe	140	470	230	3,6%
Sonstige Mineralerzeugnisse	90	5	5	0,9%
Steine und Erden	33	30	79	-4,7%
Textilien	50	2	2	1,8%
Gesamtergebnis	0	28.018	17.854	2,3%

Aufgrund der oben genannten Entwicklungen des Außenhandels stagnierte der Umschlag des Lübecker Hafens in den Jahren 2010-2015 weitgehend auf dem Niveau von 2010. Dies wirft die Frage auf, ob der in der Seeverkehrsprognose prognostizierte Umschlag von 28 Millionen t im Jahr 2030 vom Lübecker Hafen noch erreicht werden kann.

Da die Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums eine Punkt zu Punkt Prognose ist, enthält sie keine Aussagen über die Entwicklung innerhalb des Prognosezeitraums. Dies bedeutet allerdings nicht, dass mögliche Abweichungen vom durchschnittlichen prognostizierten Wachstum innerhalb des Prognosezeitraums in der Seeverkehrsprognose ignoriert wurden. Neben konjunkturellen Schwankungen wurden auch Sondereffekte wie zum Beispiel erhöhte Transportkosten bei Fährverkehren aufgrund der seit 2015 geltenden SECA-Richtlinien und die FFBQ berücksichtigt.

Ausgehend von dem realisierten Umschlagsvolumen im Jahr 2015 in Höhe von 16,6 Mio. t ist das prognostizierte Umschlagsvolumen von 28,0 Mio. t in 2030 rechnerisch zu erreichen, wenn im Zeitraum 2015-2030 eine durchschnittliche Wachstumsrate von 3,5 % pro Jahr realisiert wird. Dies sind ca. 1,2 %-Punkte mehr, als bisher prognostiziert (vgl. Anlage 2). Ein Umschlagsvolumen in einer Größenordnung des prognostizierten Wertes der Seeverkehrsprognose ist aus Sicht der Gutachter realisierbar, wenn es gelingt, bis zum Jahr 2030 zusätzliche Dienste im Wettbewerb mit anderen Ostseehäfen an den Lübecker Hafen zu binden und keine weiteren größeren Ladungsaufkommen in den kommenden Jahren an Wettbewerbshäfen verloren gehen.

5. Szenarienergebnisse

Im Folgenden werden sechs Wachstumsszenarien für den Hafen Lübeck dargestellt. Grundlagen dieser Szenarien sind aktuelle Prognosen zum Wirtschaftswachstum und zur Entwicklung des Außenhandels der Partnerländer Lübecks von IHS Global Inside¹ für den Zeitraum 2015-2030. Darüber hinaus sind die Ergebnisse der Untersuchungen 1 und 2 sowie 4 bis 7 berücksichtigt.

Wesentliche neue quantitativ verwertbare Ergebnisse ergab vor allem Projekt 4 zum Papier-, Holz- und Zelluloseumschlag. Der Papierumschlag im Ostseeraum hat sich in den Jahren 2010-2014 aufgrund geänderter Logistikstrukturen sowie infolge neuer Strategien der Papierindustrie insgesamt abgeschwächt. Der Papierumschlag Lübecks ist im Zeitraum 2011-2014 um ca. 10 % zurückgegangen. Jüngste Entscheidungen von Papierproduzenten werden dazu führen, dass ein Teil des Aufkommens Lübecks ab den Jahren 2015 und 2016 in den Wettbewerbshäfen Kiel und Rostock umgeschlagen werden. Für den Seehafen Lübeck ist daher insgesamt von einer Abnahme des Papierumschlags in der Guetergruppe 60 - Papier, Zellulose und Schnittholz - im Jahr 2030 auszugehen. Dagegen wird der Umschlag von Zellulose und Schnittholz voraussichtlich weiter wachsen.

Zusätzliches Potenzial für den Seehafen Lübeck wird vor allem durch die Aufnahme neuer Dienste nach Litauen und Russland erwartet. Im Rahmen von Gesprächen mit Experten über Potenziale im Ostseeraum wurden entsprechende mögliche zusätzliche Dienste identifiziert, die der Hafen Lübeck im Wettbewerb mit anderen Ostseehäfen bis 2030 gewinnen kann.

Die Potenziale dieser zusätzlichen Dienste werden wie folgt eingeschätzt:

1. Lübeck-Russland: ab 2020 ca. 0,6 Mio. t p.a.
2. Lübeck- Litauen: ab 2020 ca. 1,5 Mio. t p.a.
3. Lübeck –Russland: ab 2025 ca. 1,2 Mio. t p.a.

Grundlagen der Szenarien sind somit unterschiedliche Annahmen zur Entwicklung des Wirtschaftswachstums und des Außenhandels der relevanten Regionen sowie vorab in Expertenrunden identifizierte Potenziale, die Lübeck im Wettbewerb mit anderen Seehäfen bis zum Jahr 2030 voraussichtlich heben kann. Die Realisierungschancen der oben genannten Potentiale von Lübeck sind aufgrund der im Vergleich zu anderen Ostseehäfen guten infrastrukturellen Anbindung sowie des relativ großen Wachstumspotenzials der Hinterlandregionen Lübecks relativ hoch. Bei den

¹ Vgl. IHS Global Inside; World Trade Service

Hinterlandverkehren profitiert der Hafen Lübeck außerdem von seiner räumlichen Nähe zu wirtschaftlich starken Wachstumsregionen wie zum Beispiel Nordrhein-Westfalen.

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor für die künftige Umschlagentwicklung des Lübecker Hafens ist die geplante sogenannte FFBQ. Wann die FFBQ realisiert und betriebsbereit sein wird, kann aus heutiger Sicht noch nicht exakt vorausgesagt werden. Darüber hinaus sind wesentliche Verlagerungen von Verkehren auf die FFBQ erst möglich, nachdem sowohl für LKW-Transporte als auch für den Schienenverkehr die Hinterlandanbindungen in Deutschland entsprechend angepasst wurden. Beide werden voraussichtlich nicht gleichzeitig realisiert werden. Die Schieneninfrastruktur wird voraussichtlich wesentlich später angepasst werden. Die Realisierung vergleichbarer Infrastruktur-Projekte dauerte bisher in Deutschland in der Regel mindestens 10 und 15 Jahre. Aufgrund dieser Unsicherheit in Bezug auf den Fertigstellungstermin der FFBQ und der notwendigen Hinterlandanbindungen werden die Szenarien jeweils in zwei Varianten mit und ohne FFBQ gerechnet. Bei den Varianten mit FFBQ wird von einer regelmäßigen Betriebsaufnahme der FBBQ ab 2026 ausgegangen. Ab diesem Zeitpunkt werden ca. 20 % von Verkehren mit Schweden, die ansonsten Potenzial des Lübecker Hafens wären, auf die FFBQ verlagert.

Grundlage aller Szenarien sind die Prognosen zur Entwicklung des Außenhandels Deutschland für den Zeitraum 2015-2030. Darüber hinaus berücksichtigen die Szenarien auch die Entwicklungen einzelner für Lübeck relevanter Gütergruppen.

Die Prognose für das Wachstum des Außenhandels mit Russland und den baltischen Staaten basieren basiert auf der Annahme, dass sich die politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Westeuropa und Russland in den Jahren 2016 und 2017 wieder stabilisieren und das Embargo zunächst gelockert und bis Ende 2017 weitgehend aufgehoben ist. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Wachstumspotenziale des Außenhandels mit diesen Ländern realisiert werden können. In den folgenden Szenarien wird davon ausgegangen, dass sich mit Aufhebung des Embargos auch die wirtschaftlichen Beziehungen zu den baltischen Staaten und Russland wieder normalisieren.

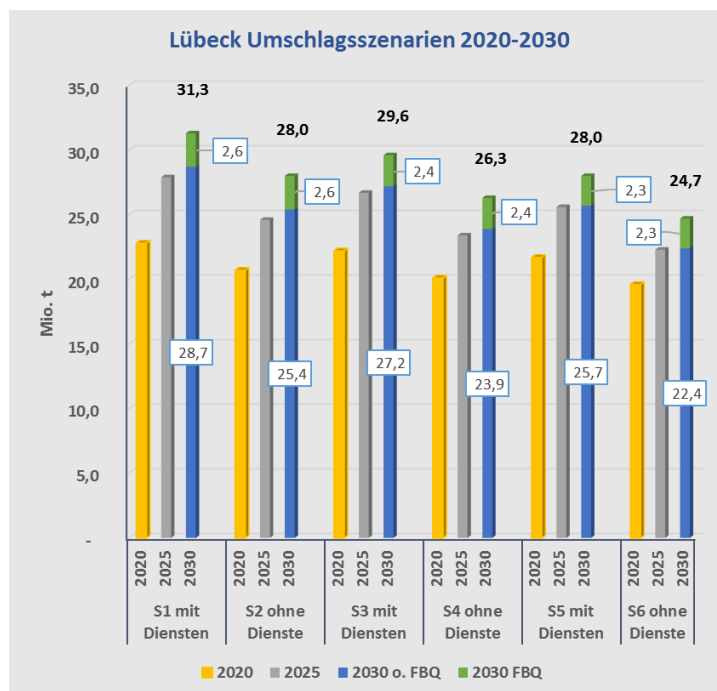
Auf Basis der oben genannten Ergebnisse wurden sechs Szenarien jeweils mit und ohne FFBQ und unterschiedlichen Wachstumsraten erstellt.

Tabelle 21 Szenarien Überblick

Szenario	zusätzliche Dienste		Umschlag 2030 in Mio. t			Umschlag 2015 Mio. t	Wachstum mit FBQ		Wachstum ohne FBQ	
	mit	ohne	mit FBQ	ohne FBQ	FBQ		% insgesamt	Ø % p.a.	% insgesamt	Ø % p.a.
1	x	-	28,7	31,3	2,6	16,6	73%	3,7%	89%	4,3%
2	-	x	25,4	28,0	2,6	16,6	53%	2,9%	69%	3,5%
3	x	-	27,2	29,6	2,4	16,6	64%	3,3%	78%	3,9%
4	-	x	23,9	26,3	2,4	16,6	44%	2,5%	58%	3,1%
5	x	-	25,7	28,0	2,3	16,6	55%	3,0%	69%	3,5%
6	-	x	22,4	24,7	2,3	16,6	35%	2,0%	49%	2,7%

Die Szenarien eins und zwei repräsentieren optimistische Prognosen im Hinblick auf die Entwicklung des Außenhandels (Import und Exportentwicklung gemäß Tabelle 10 jeweils um 15 % erhöht) während die Szenarien drei und vier als Basisszenarien auf den Basiswachstumsraten für den seewärtigen Außenhandel basieren. Die Szenarien fünf und sechs repräsentieren niedrige Varianten mit jeweils um 15 % gesenkten Import- und Export-Steigerungen der Basis.

Abbildung 2 Umschlagsszenarien 2020 - 2030



Insgesamt ergeben die Szenarien ein Umschlagspektrum von 22,4 Millionen t in Szenario 6 „Worst Case“ bis zu 31,3 Millionen t im „Best Case“ in Szenario 1. Das optimistische Szenario 1 geht davon aus, dass die FFBQ bis 2030 nicht realisiert wird, alle zusätzlichen Dienste für den Hafen Lübeck bis 2030 gewonnen werden können und der seewärtige Außenhandel stärker als in der Basisprognose zum

Außenhandel (um 15 %) vorgesehen wächst. Szenario 6 basiert auf einem abgeschwächten Wirtschaftswachstum und der Realisierung der FFBQ im Zeitraum 2025-2030. Zusätzliche Dienste sind in diesem Szenario nicht vorgesehen.

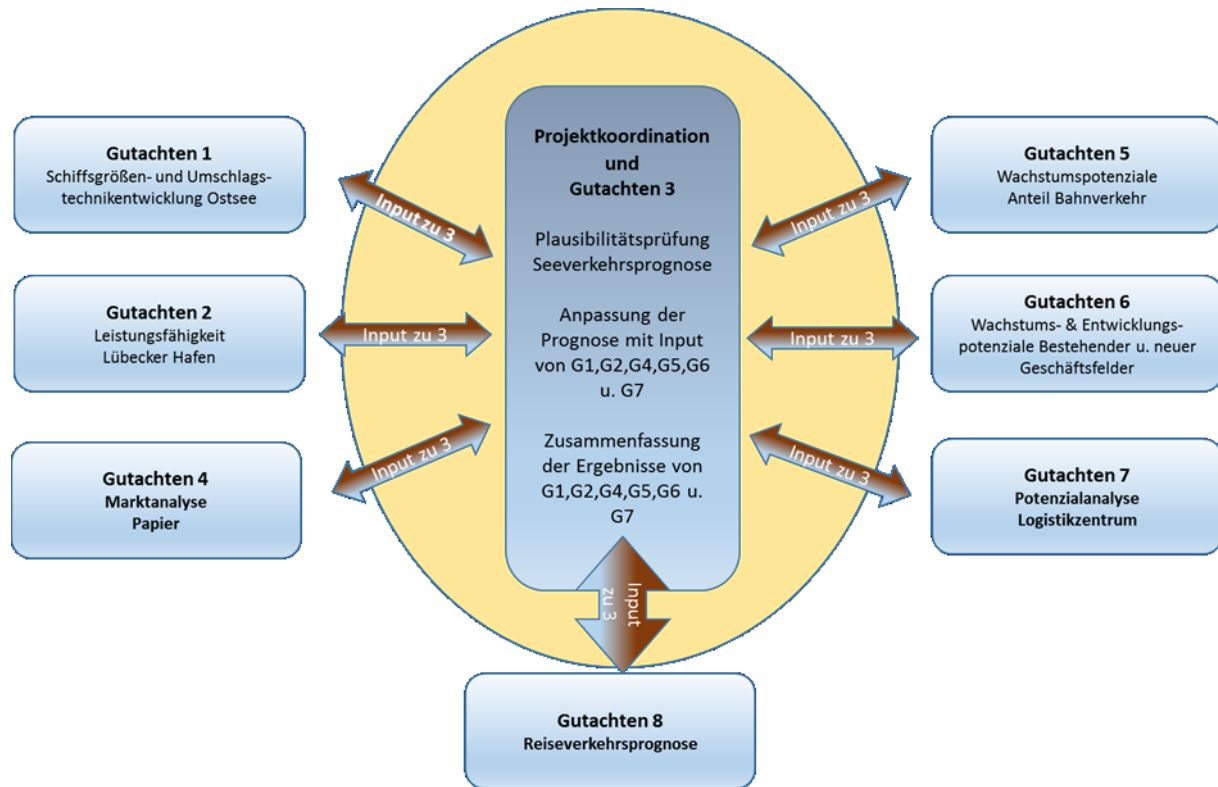
Insgesamt ist festzustellen, dass ein signifikanter Anstieg der Anteile der baltischen Staaten sowie Russlands am Umschlag des Lübecker Hafens nur dann eintreten wird, wenn zusätzliche Dienste mit diesen Staaten realisiert werden. Sofern es Lübeck gelingt, diese Dienste zu gewinnen, wird der Umschlag des Lübecker Hafens voraussichtlich auf 25,7 Mio. t bis 28,7 Million t mit FFBQ bzw. 28,0 Millionen t bis 31,3 Millionen t ohne FFBQ im Jahr 2030 steigen.

Aus Sicht des Gutachters ist die Eintrittswahrscheinlichkeit für die Basisszenarien 3 und 4 am höchsten. Szenario 3 ist allerdings nur dann realisierbar, wenn es gelingt, die Wettbewerbsvorteile Lübecks zu nutzen und neue Dienste zu gewinnen. Grundlage der Empfehlung ist eine positive Einschätzung im Hinblick auf eine baldige Lockerung des Russland-Embargos und der damit verbundenen konjunkturellen Erholung im Ostseeraum insbesondere bei den baltischen Staaten und in Russland. Darüber hinaus geht der Gutachter davon aus, dass die Betreibergesellschaften des Lübecker Hafens in den kommenden Jahren Ihre Marketing- und Vertriebsaktivitäten deutlich verstärken werden, um das Image des Hafens zu verbessern und damit im Wettbewerb mit anderen Häfen Ladungspotenziale heben zu können.

Dr. Martin Makait
Hamburg,

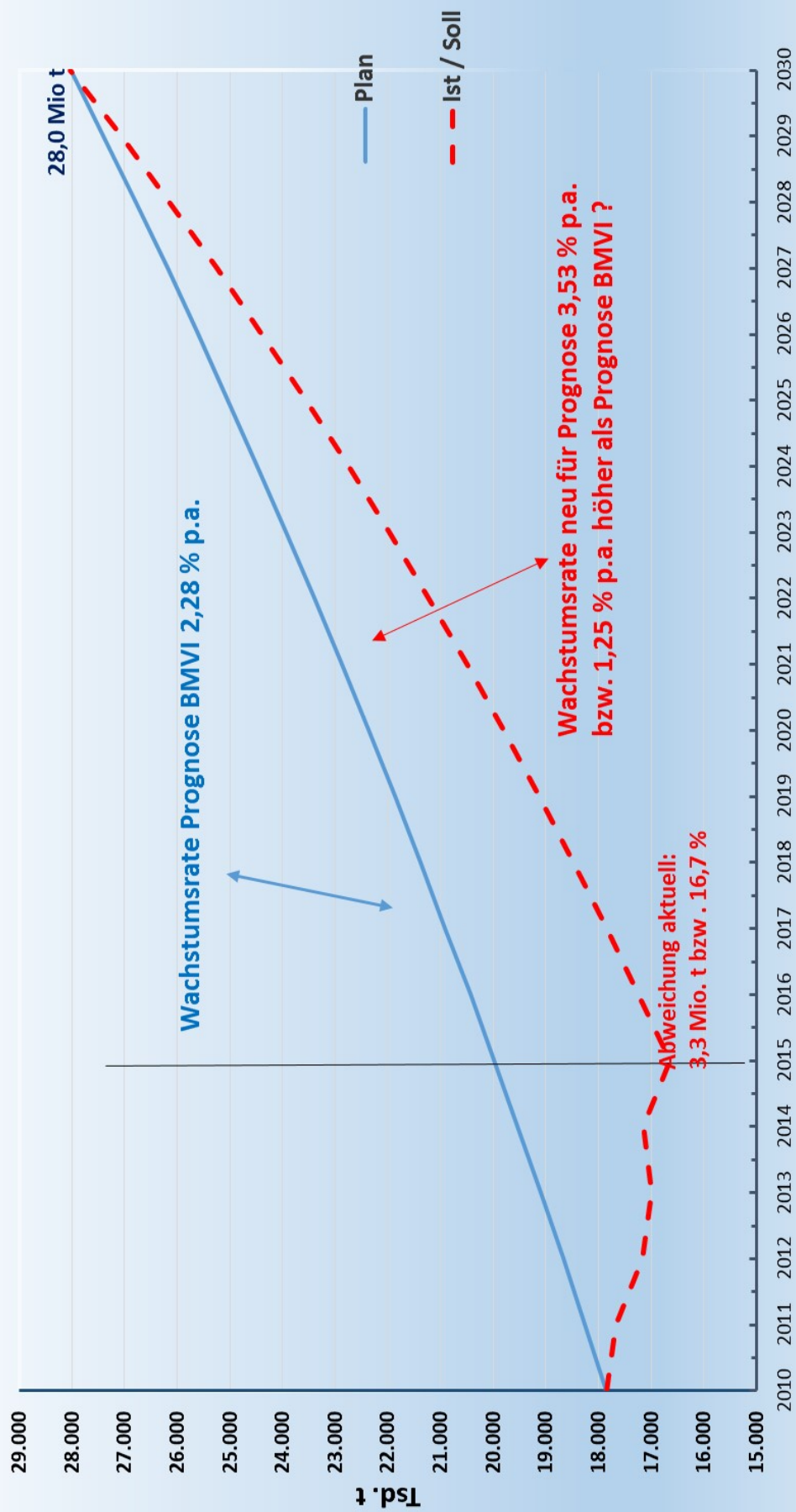
6. Anlage 1

Projektstruktur HEP 2030



7. Anlage 2

Entwicklungsszenarien Lübeck





► Nr. VO/2016/03721
öffentlich

Lübeck, 04.05.2016

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 – Ergebnisse des Grundlagengutachtens 5 (5.691)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.05.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.06.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.06.2016	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.06.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Ergebnisse eines weiteren Gutachtens zur Aufstellung eines neuen Hafenentwicklungsplans (HEP) bis 2030 liegen vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Es handelt sich hierbei um das Gutachten „Wachstumspotenzial schienengebundener Verkehre“ (Gutachten 5).

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Fa. Hans Lehmann GmbH
Ergebnis: zustimmend – Anmerkungen eingearbeitet

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

☐ Ja
☒ Nein
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:

☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Bericht:

1 Allgemeines

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28.11.2013 unter TOP 10.6 (VO/2013/00904) den Bürgermeister beauftragt, für den Prognosezeitraum bis 2030 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen. Die LPA hat hierzu eine Grundstruktur für die Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans 2030 aufgestellt. Demnach werden gem. den nachfolgenden Schaubildern im Block 2 die Grundlagendaten vor der eigentlichen Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans im Block 4 erhoben. Die Ergebnisse des Gutachtens 4 liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst.

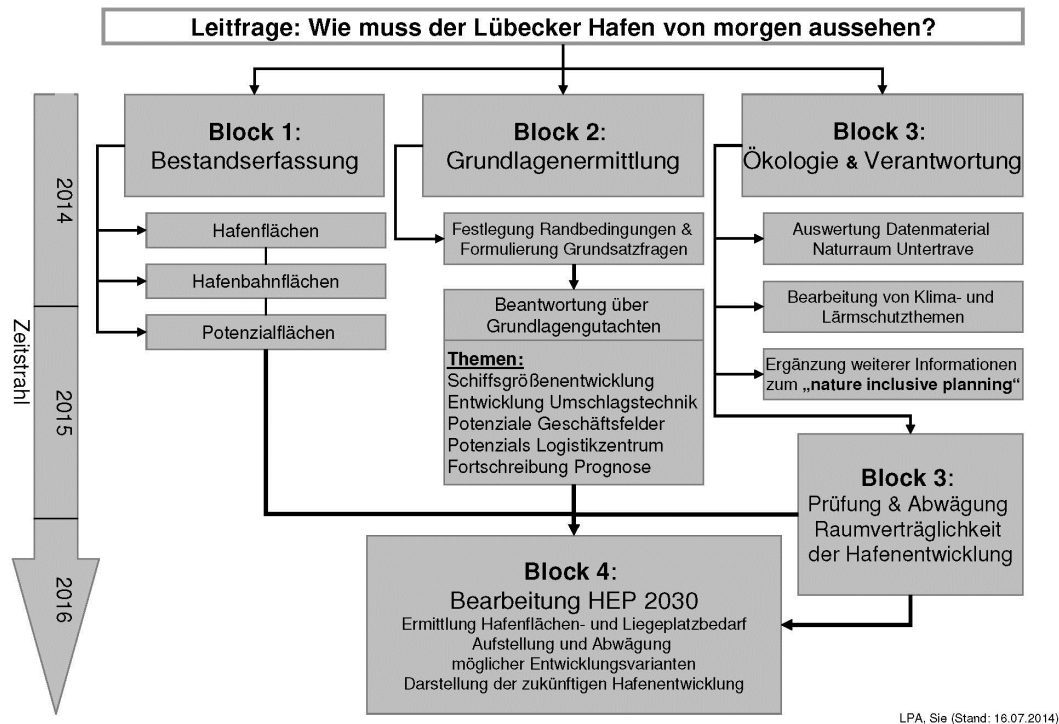


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

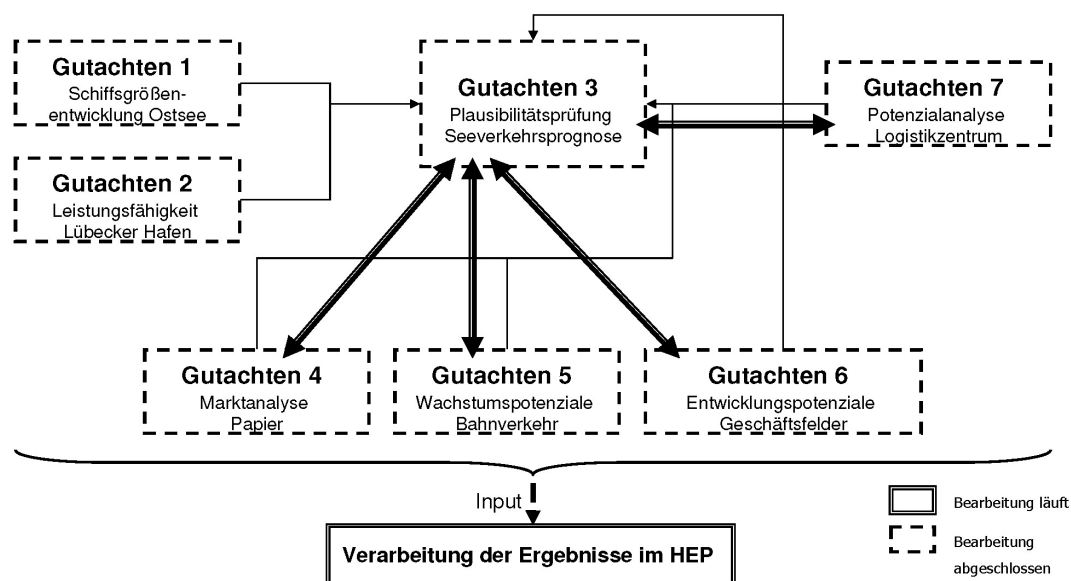


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

Die Ergebnisse der Gutachten 1 und 2 wurden bereits mit Bericht vom 01.06.2015 (VO/2015/02673) der Bürgerschaft vorgestellt. Die Ergebnisse des Gutachtens 7 (VO/2016/03552) und des Gutachtens 4 (VO/2016/03550) wurden vor kurzem vorgelegt. Die Ergebnisse des Gutachtens 6 werden mit dem Bericht VO/2016/03720 und des Gutachtens 3 mit dem Bericht VO/2016/03722 vorgestellt.

2 Ergebnisse zum Gutachten 5 „Wachstumspotenziale schienengebundener Verkehre“

2.1 Anlass

Aufgabe des Gutachtens 5 ist es, die Wachstumspotenziale schienengebundener Verkehre zu bewerten und diese mit der vorhandenen Hafenbahninfrastruktur und den zugehörigen Hinterlandverbindungen Schiene abzugleichen. Dabei geht es vor allem auch darum, Kapazitätsengpässe zu identifizieren und infrastrukturelle Maßnahmen zu benennen, die diese Kapazitätsengpässe minimieren oder beseitigen. Bei der Kapazitätsbetrachtung ist einmal eine vollfunktionstüchtige feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) als ein Szenario mit zu betrachten.

Grundsätzliche Leitlinie des Lübecker Hafens ist hierbei, den modal split zugunsten des Bahnanteils zu verschieben, um unsere Autobahnen vor dem zukünftigen Verkehrskollaps zu bewahren und um Emissionen zu minimieren. Hierbei ist es noch wichtig zu wissen, dass 80% der Lübecker Hafenumschlagverkehre Hinterlandverkehre sind.

Bei der Betrachtung muss zwischen den verschiedenen Bahnverkehren unterschieden werden. Hier gibt es den Schienenpersonen-Fernverkehr (SPFV), den Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) und den Schienengüterverkehr (SGV), der sich noch mal in den konventionellen Schienengüterverkehr und den Kombinierten Verkehr (KV) untergliedert.

Der konventionelle Schienengüterverkehr (Ganzzugverkehr oder Einzelwagenverkehr) ist im Gegensatz zum Kombiverkehr in der Regel ein ungebrochener Verkehr, das heißt er findet organisatorisch als Direktverkehr statt, bei dem es keinen Vor- oder Nachlauf über einen anderen Verkehrsträger gibt und bei dem keine Umsteige- oder Weiterleitungsverkehre stattfinden. Mehrgliedrige Rangier- und Umgruppierungsprozesse innerhalb des Verkehrsträgers Schiene sind jedoch möglich und abhängig von der Angebotsform des konventionellen Schienengüterverkehrs. Üblicherweise ist der konventionelle Schienengüterverkehr ein Punkt-zu-Punkt-Verkehr.

Kombinierter Verkehr (kurz KV) bezieht sich auf den Transport von Gütern in LKW-Trailern, Containern oder Wechselbrücken. Prinzipiell geht es darum, die Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger zu kombinieren. Sinn und Zweck ist es, z.B. die Strecken, die per LKW - also per Straße - zurückgelegt werden, sinnvoll zu verringern und die Hauptstrecken mit Hilfe der Bahn und des Schiffes zurückzulegen. In der Regel werden im Einzugsgebiet der Lübeck-relevanten KV-Stationen/KV-Terminals (von Kranen überspannte Gleise wie z.B. Ludwigshafen, Duisburg, Mannheim, Verona, Basel etc.) Güter auf die Bahn verladen, nach Lübeck zum dortigen KV-Terminal gefahren und mittels Kran wieder abgeladen. Hier werden sie als RoRo-Einheit in die Fähren geschoben, zum skandinavischen Zielhafen gefahren und dann auf der Straße oder per Bahn zum Zielort weitertransportiert. Umgekehrt kommen Einheiten per Schiff aus Schweden und Finnland im Lübecker Hafen an, werden im KV-Terminal auf die Bahn verladen und zu den relevanten KV-Stationen gefahren. Diese Art des Verkehrs trägt dazu bei, unsere Autobahnen vom LKW-Verkehr zu entlasten und unsere Umwelt zu schonen. Wichtig für diese Art des Transports ist, dass hochfrequentierte Fährabfahrten und Shuttlezugverbindungen bestehen, um kundenflexibel und insgesamt für eine möglichst große Anzahl von Einheiten attraktiv zu sein. Beides ist für den Lübecker Hafen der Fall.

2.2 Ergebnisse

Mit Hilfe von Expertengesprächen und den in der Branche diskutierten Trends wurden die zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen für diese Untersuchung im Vorfeld festgelegt.

Für die schienengebundenen Verkehre werden Ganzzuglängen von 750 m zur Beurteilung der Netzkapazitäten für den SGV festgesetzt (siehe auch Gutachten 1).

Wichtigster Terminal für Bahnver- und -entladung ist der Skandinavienkai. Durch den Kombiverkehr bestehen gute Möglichkeiten, den modal split zugunsten der Schiene zu verschieben. Zusammenfassend kann somit für die Schiene als Wettbewerbsfaktor für den Lübecker Hafen festgestellt werden, dass der Standort Lübeck sowohl bezüglich eines diversifizierten Wettbewerbs durch eine breite Angebotsstruktur mit vier KV-Operateuren als auch durch hohe Bedienfrequenzen (tägliche Abfahrten) das insgesamt beste KV-Angebot im Vergleich der drei Hafenstandorte Lübeck, Rostock, Kiel vorweist. In diesem Marktsegment besteht deutliches Wachstumspotenzial, wenn die hohe Frequenz der Fährabfahrten und –destinationen erhalten bleibt bzw. ausgebaut werden kann.

Gemäß Seeverkehrsprognose 2030 ist eine Verlagerung von Mengen aller Gütergruppen (Ausnahme: Massengut) aus Kiel, Lübeck und Rostock auf den FFBQ-Korridor zu erwarten. Eine weiterführende Quantifizierung erfolgt im Zuge der Prognose nicht. Mit Blick auf die bestehenden Güterarten im konventionellen Verkehr gehen die Gutachter davon aus, dass durch die FFBQ keine Verlagerungen eintreten, die die Bahnvolumina im Vor-/Nachlauf des Lübecker Hafens nennenswert tangieren. Losgelöst von der beschriebenen hafenbezogenen Mengen-Verlagerungsthematik lassen die Prognosen zur Entwicklung des Schienenverkehrs für den Korridor (Hamburg-)Lübeck-Puttgarden einen deutlichen Zuwachs der Zugzahlen erwarten. Wesentlicher Treiber hierfür wird vor allem der Güterverkehr mit bis zu 78 zusätzlichen Zügen pro Tag sein. Diese tangieren nicht nur den Abschnitt Lübeck-Puttgarden sondern führen konsequenterweise auch zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt Hamburg-Lübeck sowie im Knoten Hamburg. Ungeachtet der geplanten Ausbauvorhaben (z. B. möglicher Neubau der S4 zwischen Hamburg und Ahrensburg) entstehen hierdurch Rückwirkungen für den Lübecker Hafen in Folge von ggf. (wachstumshemmenden) Kapazitätsbeschränkungen sowie einer geringeren Flexibilität bei der Trassenverfügbarkeit.

Ausgehend von den FFBQ-Prognosen war zu untersuchen, ob aus der Verlagerung von Verkehrsmengen vom Jütland- auf den Fehmarnbelt-Korridor ggf. Veränderungen in der Angebotsstruktur im Schienengüterverkehr resultieren könnten, die sich vorteilhaft auf den Standort Lübeck bzw. den Lübecker Hafen auswirken würden. Während der Standort Lübeck im Schienengüterverkehr heute eher eine „Randlage“ im deutschen Netz einnimmt, liegt er nach der Eröffnung der FFBQ direkt an einer der wichtigsten europäischen Nord-Süd-Achsen. Möglichkeiten, auf dem Korridor verkehrende Züge zukünftig stärker an den Standort Lübeck zu binden, ggf. in Lübeck zu teilen, zu konsolidieren oder neu zu bilden und so für Lübeck eine Angebotsverbesserung in Form von mehr Zielen oder häufigeren Abfahrten herbeizuführen, werden aus wirtschaftlichen Beweggründen von den Gutachtern als eher limitiert angesehen.

Etwas anders stellt sich die Situation im Kombinierten Verkehr (KV) dar, wo Umsteige- bzw. Weiterleitungsverkehre nicht unüblich sind. Diese kommen vor allem dann zum Einsatz, wenn z.B. das Quelle-Ziel-Aufkommen nicht ausreicht, um eine regelmäßig wirtschaftliche Auslastung eines Blockzuges zu gewährleisten.

Bezogen auf den Standort Lübeck und das Thema FBQ würde dies bedeuten, dass

- a) Zuggruppen in Lübeck zusammengeführt werden (ggf. lokale Mengen mit dänischer Ladung).

- b) Wagengruppen auf dem Weg von/nach Skandinavien in Lübeck an- oder abgehängt werden.
- c) Züge zu unterschiedlichen mittelgroßen Zieldestinationen in Skandinavien bzw. Zentraleuropa in Lübeck neu gruppiert werden.
- d) Ladungseinheiten in Lübeck auf andere Züge „umsteigen“ oder bei einem Zwischenhalt in Lübeck gelöscht bzw. geladen werden.

Während die Produktionssysteme a) bis c) lediglich Rangierkapazitäten erfordern und ausschließlich lokale Mengen zusätzliche Terminalressourcen beanspruchen, werden in einem Gateway-System d) umfangreiche Terminalkapazitäten benötigt.

Auch wenn es für eine Bewertung der Marktanforderungen und -spezifika weit vor der geplanten Eröffnung der FFBQ noch zu früh ist, kann unter Berücksichtigung der zuvor getroffenen Aussagen zur Wirtschaftlichkeit im Schienengüterverkehr davon ausgegangen werden, dass die Produktionssysteme a) bis c) aus den o. g. Gründen (Kosten, Zeitverluste) für Lübeck nur in Einzelfällen Bedeutung erlangen dürften. Für ein Bahn-Gateway-Terminal d) sollten zum einen hohe lokale Aufkommen vorhanden sein und zum anderen eine derartig vorteilhafte Lage im Netz vorliegen, dass eine effiziente Integration von nationalen und internationalen Relationen sichergestellt ist. Hierzu müssen die Transportentfernungen zu den jeweiligen Korrespondenzstandorten so groß sein, dass eine kosten- und zeitbezogen wettbewerbsfähige KV-Leistung dargestellt werden kann. Diese Anforderungen scheinen mit Blick auf Lübeck prinzipiell erfüllt. Somit könnten nach Eröffnung der festen Querung KV-Züge aus Dänemark oder Schweden den Standort Lübeck als Gateway für Zentral- und Südeuropa nutzen, sofern es gelingt, bestehende Volumina intelligent zu bündeln. Grundvoraussetzung hierfür bildet neben verfügbaren Umschlagkapazitäten ein schnelles Handling und eine geringe „Deviation“ vom Korridor. Weiterhin spielen Aspekte wie Pünktlichkeit und Einbindung der Verlader/Spediteure hierbei eine wichtige Rolle. Da das lokale Aufkommen als überschaubar bezeichnet werden kann, weil für eine Steigerung die Ansiedlung von entsprechenden Industriebetrieben erforderlich ist und das Brechen von u.a. Bahnverkehren ohne wirtschaftlich begründete Motive unwahrscheinlich erscheint, ergeben sich derzeit keine belastbaren Erkenntnisse, dass ein Bahn-Gateway-Terminal neben dem Hafen nennenswerte Potenziale hat. Diese eher defensiven Aussagen stehen teilweise im Widerspruch zu den Aussagen von Prof. Dr. Stuwe. In seiner Veröffentlichung „FehmarnBeltQuerung – Entwicklungsschub für die intermodalen Verkehre via Lübeck“ geht er von nicht unerheblichen Bündelungspotenzialen aus, ohne diese weiterführend zu quantifizieren. Es ist eher davon auszugehen, dass durch die FFBQ KV-Mengen verloren gehen, da zu einem Großteil die KV-Mengen die jetzt von und nach Südschweden gehen, zum betreffenden Zeitpunkt durch Direktzüge von und nach Südschweden neben der sog. Jütlandroute über die FFBQ ersetzt werden könnten.

Beurteilung der Bahnkapazitäten im Hinterland

Problem Knoten Lübeck

Die Leistungsfähigkeit des Knotens Lübeck wird (wie bei anderen Bahnknoten auch) maßgeblich durch den Mix aus SPFV, SPNV und SGV determiniert. Eine Verdichtung des SPNV auf drei Linien von/zum Knoten Lübeck würde dabei eine erhebliche Mehrbelastung des Knotens bedeuten. Darüber hinaus würde sich das kapazitive Verhalten des Knotens Lübeck mit der Aufnahme von Verkehren im SGV auf der Vogelfluglinie signifikant verändern. In welchem Umfang dies zu möglichen Einschränkungen auf den Knoten Lübeck und damit auch auf die Hinterlandverkehre des Lübecker Hafens führen wird, ist bislang nur schwer abzuschätzen, da ein auf dem Status quo basierendes umfassendes Kapazitätsbild für den Knoten Lübeck derzeit nicht existiert. Nach heutiger Einschätzung wird eine deutliche Ausweitung des SPNV-Angebots bei gleichzeitig signifikanten Zuwächsen im SGV aller Voraussicht zu erheblichen Rückwirkungen auf den Knoten Lübeck führen. Hieraus ergeben

sich gleichermaßen Einschränkungen für die Umschlagstellen im Lübecker Hafen, deren Zu- und Ablaufstrecken von einer Taktverdichtung betroffen sind. Dies gilt prinzipiell für alle Ladestellen, besondere Auswirkungen dürften sich aber für die Ladestellen nördlich des Lübecker Hauptbahnhofs ergeben (SLK, CTL, LK, Skandinavienkai).

Strecke Lübeck-Hamburg

Auf dem weiteren Abschnitt Richtung Süden planen die Länder Hamburg und Schleswig-Holstein den Bau einer eigenen S-Bahninfrastruktur auf der Relation Hamburg Hbf. – Ahrensburg – Bargteheide parallel zur bestehenden Strecke 1120 Lübeck – Hamburg. Auf diesen Gleisen soll eine neue S-Bahnlinie 4 zwischen Hamburg-Altona – Hamburg Hbf. – Bargteheide verkehren, um die diversen hier fahrenden Verkehre zu entzerren und um so mehr Kapazität auf der Fernstrecke zu schaffen.

Problem Knoten Hamburg

Der Knoten Hamburg ist aus eisenbahntechnischer Sicht einer der hoch frequentierten Bahnverkehrsknotenpunkte in Europa. Der Hamburger Hauptbahnhof befindet sich durch die starken Zuwächse im SPNV gleichfalls an der Kapazitätsgrenze. Die aktuellen offiziellen Prognosen sagen dem Schienengüterverkehr bis 2030 eine deutliche Ausweitung voraus. Angesichts der bereits heute sichtbaren Kapazitätsenge im Knoten Hamburg stellt sich ernsthaft die Frage nach der ganz- oder teilweisen Realisierbarkeit solcher Zukunftswerte. Bisherige Überlegungen gehen dahin, eine weitere Verdichtung der Verkehre im Netz herbeizuführen, in dem heutige Magistralen auch das Wachstum von morgen aufnehmen sollen. Dies erscheint a) vor dem Hintergrund heutiger beschränkter Kapazitäten im Bestandsnetz nicht möglich und b) aus strategischen Überlegungen nicht zielführend; leistungsfähige Alternativrouten sind allein schon aus Gründen der Havariefolgen-Prävention angezeigt. Weitere Zuwächse dürften die betriebliche Qualität noch weiter herabsetzen. Dem gegenüber steht der Anspruch der Betreiber, der SGV müsse pünktlicher werden. Um dies zu erreichen, bedürfte es neuer Kapazitäten, um den Auslastungsgrad des Netzes abzusenken. Die derzeit geplanten Maßnahmen im südlichen Bereich des Knoten Hamburgs kommen nur den hafenbezogenen Bahnverkehren des Hamburger Hafens zu gute.

Im Bahnnetz südlich von Hamburg wird die sogenannte Alpha-Variante zur Optimierung weiterverfolgt. Diese kommt bezüglich des Güterverkehrs den betreffenden Nordseehäfen zu Gute und stellt eigentlich nur eine Übergangslösung dar. Für Lübeck hat sie keinen positiven Effekt, da weder der Knoten Hamburg entlastet wird, noch freie Kapazitäten für die Lübecker Verkehre geschaffen werden.

2.3 Fazit

Wachstum konventioneller Schienenverkehr

Anders als im KV zeigt sich im Bereich des konventionellen Verkehrs eine eher unbestimmte Entwicklung. Durch die starke Spezialisierung auf den in Lübeck zuletzt „schwierigen“ Bereich der Papier- und Forstprodukte ist die Entwicklung schienengebundener konventioneller Verkehr eher zurückhaltend zu bewerten. Als positives Szenario ist eine Wachstumsrate von 1,1% p.a. anzusetzen. Nichtsdestotrotz sind die Potenziale in den Geschäftsfeldern Autos und Stückgut sowie Massengut infrastrukturell im HEP zu berücksichtigen. Um in diesen Geschäftsfeldern die Potenziale aktivieren zu können bedarf es am Skandinavienkai eine räumliche Trennung dieser Geschäftsfelder vom KV-Verkehr.

Wachstum KV

Die KV-Prognose sagt im Entwicklungsszenario eine Umschlagmenge in Einheiten für 2030 von 178.587 bis 196.277 voraus. Als Mittelwert ergeben sich rund 187.500 Einheiten. Im Jahr 2014 und 2015 waren es im Vergleich 88.177 bzw. 97.500 Einheiten. Das entspricht

einer Steigerung von rd. 100%. Bei dieser Prognose bzw. Aussicht kann die FFBQ jedoch einen einschneidenden Effekt haben, der derzeit nicht abschließend eingeschätzt werden kann. Jedoch ist grundsätzlich davon auszugehen, dass die Grundaustlastung der KV-Züge auf vielen Relationen vor allem durch KV-Mengen aus dem Schweden-Verkehr generiert wird. Werden diese Mengen in größerem Umfang auf den Landweg verlagert, kann es passieren, dass ganze Relationen in Folge unzureichender Auslastung gestrichen oder zumindest ausgedünnt werden, so dass eine Art „Multiplikatorwirkung“ einsetzen kann. Demgegenüber stehen bis 2025 mögliche Wachstumseffekte in anderen Fahrtgebieten (z. B. Baltikum, ggf. Russland), die zu einer teilweisen Kompensation der Verluste im Südschwedenverkehr beitragen können.

Das Entwicklungsszenario „stufenweiser Ausbau“ der bestehenden KV-Anlage am Skandinavienkai ist in Zusammenhang mit der Notwendigkeit einer zukünftigen Trennung der Geschäftsfelder KV und konventioneller Automobil- und Projektladungsumschlag zu sehen. Mit der baulichen Optimierung der bestehenden KV-Anlage (Gleisverlängerung um 150 m, 3. Kran, Erweiterung der Stellflächen etc.) sowie betrieblicher Optimierungen z.B. durch eine Kapazitätserhöhung im Betriebsbahnhof Skandinavienkai (Bau von drei zugängen Gleisen) ist die gemittelte KV-Prognose abbildbar. Die beiden letztgenannten Ladungssegmente sollen ebenfalls weiter ausgebaut werden. Aufgrund der bestehenden Flächenkonkurrenz sowie unzureichender Infrastrukturkapazitäten im Bereich Schiene sehen die Berater hier konkreten Handlungsbedarf. Eine mögliche Alternative bildet die Verlagerung des Automobil- und Projektladungsumschlags zu einem zukünftigen Nordbahnhof. Inwieweit langfristig ein Bedarf für die infrastrukturelle Entwicklung des Nordbahnhofs entstehen kann, ist insbesondere von der terminalstrategischen Ausrichtung der LHG abhängig. Entscheidende Fragen hierbei sind unter anderem, wie sich das Pkw-Geschäft am Skandinavienkai entwickelt. Dementsprechend wird empfohlen, die Frage nach einem langfristigen Entwicklungsbedarf des Nordbahnhofs und damit einhergehend den Bedarf einer planerischen Vorhaltung von Flächen hierfür im Rahmen der HEP-Bearbeitung (Block 4) weiterführend zu thematisieren.

Derzeit findet auch im Bereich des Terminals CTL KV-Umschlag mit mobilen Geräten statt (3 Ganzzüge pro Woche). In Zukunft werden hier auch weitere KV-Umschlagspotenziale gesehen, die direkt mit dem erwarteten Wachstum um Short Sea Container Umschlag in Zusammenhang stehen. An diesem Standort ist derzeit keine Möglichkeit vorhanden, Ganzzüge ohne Trenn- und Rangieraufwand aufgrund der nur geringen Gleislängen von rd. 250 m abzufertigen. Ganzzuglange Terminalgleise sind somit zukünftig erforderlich, um sich in diesem Bereich entwickeln zu können.

Die Erweiterung des Betriebsbahnhofs Skandinavienkai bewirkt neben den Vorteilen für den konventionellen Bahnumschlag auch betriebliche Vorteile für den KV-Umschlag

Netzauslastung Hafenbahn/Netzauslastung Hinterland

Aufgrund der zu befürchtenden Netzbelastungen wäre für den Lübecker Hafen und dessen Bahnverkehre eine wettbewerbsfähige zweite Elbquerung und die Vermeidung der Durchfahrung des Hamburger Knotens sehr sinnvoll. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans hat die LPA in einer zugehörigen Stellungnahme u.a. bezüglich der Optimierung und Verbesserung der Schienenhinterlandanbindung dieses gefordert.

Derzeitiger Sachstand ist, dass durch die Planungen im SPFV (also durch die FFBQ) sowie im SPNV (Stichwort: geplante Taktverdichtung) und im SGV (also durch die FFBQ) die möglichen Entwicklungspotenziale der hafenbezogenen SGV-Verkehre (also konventioneller Schienengüterverkehr und Kombiverkehr) zukünftig eingeschränkt erscheint. Hier ist gemeinschaftlich vom Lübecker Hafen Sorge zu tragen, dass hier keine Hemmnisse und somit Wettbewerbsnachteile entstehen.

Zusammenfassend lassen sich mit Blick auf den Korridor Lübeck – Hamburg folgende Aussagen zur zukünftigen Kapazitätssituation treffen. Der zurzeit gültige Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erwartet für die Strecke Lübeck – Hamburg nach Fertigstellung der gesamten FFBQ ca. 120 Güterzüge und rund 100 Personenzüge. Die separat geplante S-Bahn-Strecke im Zielzustand wird geeignet sein, im stadtnahen Bereich Mengen vergleichbar den bestehenden S-Bahn-Strecken aufzunehmen, die durchaus 250 Fahrten je Tag und Richtung betragen. Unter Berücksichtigung der in der FFBQ-Prognose ermittelten Zahl von 78 Güterzügen ergibt sich rechnerisch eine Restkapazität von 42 Güterzügen mit Quelle bzw. Ziel in Lübeck. Allerdings zeigen sich bereits heute vereinzelt Probleme bzgl. der Trassenverfügbarkeit in Folge von Spitzennachfragen. Hiervon ist auch in Zukunft auszugehen, da grundsätzlich keine gleichförmige Nachfrage nach Trassen unterstellt werden kann.

Eine bahntechnische Nordanbindung des Skandinavienkais an die neue FFBQ-Strecke erscheint auch im Hinblick auf den aktuellen BVWP2030 ein Thema für die Zeit nach 2030 zu sein, welches als Option zukünftig weiter geprüft werden sollte.

3 Empfehlungen

- Aktive Arbeit für das Lübecker Schienennetz zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen für den Lübecker Hafen (u. a. Unterstützung des Baus der S4 und alternativer Gleisstrecken wie Bad Kleinen oder Lübeck-Lüneburg)
- Räumliche Trennung der schienengebundenen Verkehre KV, Auto und Stückgut am Skandinavienkai
- Stufenweiser Ausbau der bestehenden KV-Kapazitäten durch stufenweisen Ausbau der vorhandenen Anlage – Beobachtung der Entwicklung der KV-Umschlagmengen und ggf. Anpassung der beschriebenen Strategie
- Angebotsdiversifizierung im konventionellen Schienengüterverkehr.
- Realisierung von ganzzuglangen Gleisen im Bereich Dänischburg-Siems.
- Optimierung des Bahnhofs Skandinavienkai mit dem Bau von drei zuglangen Gleisen

4 Nächste Schritte beim HEP2030

- Kenntnisnahme und Diskussion der Ergebnisse der übrigen Grundlagengutachten.
- Übernahme aller bis dahin vorhandenen Ergebnisse ins Gutachten 3 (Hafenumschlagprognose Lübeck für 2020, 2025 und 2030).
- Bearbeitung Block 3 läuft seit 1. Quartal 2015.
- HEP-Bearbeitung im Block 4 läuft seit 1. Quartal 2016.

Anlagen :

Kurzfassung des Gutachtens 5

Senator F. - P. Boden



Wachstumspotenzial schienenengebundener Verkehre

GUTACHTEN 5 ZUM HAFENENTWICKLUNGSPLAN LÜBECK 2030

- KURZFASSUNG -



Kontakt

Hanseatic Transport Consultancy
Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR
Schopenstehl 15, 20095 Hamburg

Geschäftsführende Gesellschafter
Prof. Dr. Jan Ninnemann
Dr. Thomas Rössler

Ust-Id-Nr. DE261423842

<http://www.htc-consultancy.de>

Prof. Dr. Jan Ninnemann

📠 +49 (40) 18 17 54 08

📞 +49 (171) 266 00 35

ninnemann@htc-consultancy.de

CPL Competence in Ports and Logistics

Wenzel, Heine & Kollegen GbR
Karlstraße 7, 23554 Lübeck

Geschäftsführer

Dipl.-Ing Heiko Wenzel

Dipl.-Kfm. Nils Heine

Ust-Id-Nr. DE276073689

<http://www.c-pl.de>

Jobst Schlennstedt

📠 +49 (451) 69 333 11

📞 +49 (1512) 9119898

schlennstedt@c-pl.de

Hamburg/Lübeck, 14. April 2016

Die Hansestadt Lübeck, vertreten durch den Bereich 5.691 Lübeck Port Authority, plant gem. Beschluss der Lübecker Bürgerschaft vom 28.11.2013 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen. Um die Entwicklung des seeseitigen Umschlags zu flankieren und wenn möglich darüber hinausgehende Potenziale zu erschließen, spielt eine leistungsfähige Verkehrsanbindung des Lübecker Hafens insbesondere per Schiene eine wichtige Rolle. Das vorliegende Gutachten verfolgt das Ziel, Wachstumspotenziale im Bahnverkehr im Kontext der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten aufzuzeigen, um hieraus Empfehlungen für die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene abzuleiten. Diese Kurzfassung beschränkt sich im Kern auf die Darstellung der zentralen Aussagen zum zukünftigen Transportaufkommen sowie ausgewählten Teilaspekten aus dem Themenfeld Infrastruktur.

Im Zuge der Projektion der schienengebundenen Mengen im Lübecker Hafen auf das Jahr 2030 ist aufgrund divergierender Wachstumspfade zwischen dem konventionellen Schienengüterverkehr und dem Kombinierten Verkehr zu unterscheiden. Die Zusammenfassung der Eingangsdaten lässt dabei erkennen, dass der konventionelle Verkehr in den letzten Jahren eine eher volatile Entwicklung bei mittelfristig negativem Trendverlauf genommen hat. Für die Einschätzung der zukünftigen Entwicklung wurden einerseits die Ergebnisse übergeordneter Prognosen zum Schienengüterverkehr sowie andererseits Lübeck-spezifische Trends und Erwartungen berücksichtigt. Auf Basis dieser Vorüberlegungen wurden zwei Szenarien mit unterschiedlichen Wachstumserwartungen entwickelt. Grundlage der Berechnungen im Szenario „Markt“ bildet eine Wachstumsrate von 1,1 % p. a. für das Verkehrsaufkommen im konventionellen Verkehr mit Quelle/Ziel im Lübecker Hafen. Hieraus ergibt sich bezogen auf das Zieljahr 2030 ein Wert von 1,856 Mio. t. gegenüber 1,558 Mio. t in 2014 (+19,1 %). Demgegenüber ergibt sich im Szenario „Lübeck“ eine deutlich pessimistischere Einschätzung zur zukünftigen Entwicklung des konventionellen Bahnverkehrs. Dieses Szenario wird maßgeblich durch die sich abzeichnenden Verluste im Bereich Papier/Pappe beeinflusst. Weiterhin spielen hier auch Effekte einer sich abschwächenden Wettbewerbsfähigkeit des klassischen Wagenladungsverkehrs eine Rolle. Folglich ergibt sich in diesem Szenario eine jährliche negative Wachstumserwartung von 0,4 %. Diese ist gleichbedeutend mit einem Zielwert von 1,461 Mio. t. im Jahr 2030 (-6,3 % ggü. 2014).

Im Kombinierten Verkehr zeigte sich mit Blick auf die Eingangsdaten zuletzt eine weitgehende Entkopplung der Verkehrsentwicklung am Baltic Rail Gate, dem wesentlichen KV-Umschlagpunkt des Lübecker Hafens, von der Umschlagentwicklung an der Wasserseite. Da mit Blick auf die zukünftige Entwicklung nicht unbedingt davon auszugehen ist, dass dieser positive Trend langfristig anhält, wurden auch hier zwei Wachstumsszenarien betrachtet. Im etwas defensiveren Szenario „Markt“ entwickelt sich der KV-Umschlag in Lübeck analog zur Wachstumserwartung der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundes, die für den KV ein jährliches Wachstum von 3 % bis 2030 unterstellt. Diese Wachstumserwartung liegt im Einklang mit den Erwartungen der Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV) als neutrale und gemeinnützige Einrichtung mit Forschungsschwerpunkt im Bereich intermodaler Transportketten. Demgegenüber unterstellt das Szenario „Lübeck+“ eine etwas positivere Entwicklung. Unter Berücksichtigung der Entwicklung in Lübeck in den letzten beiden Jahren und den Einschätzungen der Marktteilnehmer wird in diesem Potenzialszenario mit einer jährlichen Wachstumsrate von 5,2 % gerechnet.

Weiterführend wurden im Zuge der KV-Projektion darüber hinausgehende exogene Einflüsse auf die Verkehrsentwicklung am Standort Lübeck (z. B. durch die Feste Fehmarnbeltquerung) einbezogen, so dass sich mit Blick auf das Zieljahr 2030 der folgende Prognosekorridor ergibt.

	in Ladeeinheiten			in Gütertonnen (netto)		
Basisdaten LPA 2014	88.177			1.251.872		
	Worst	Base	Best	Worst	Base	Best
Szenario "Markt"	127.348	141.053	155.098	1.807.998	2.022.036	2.271.639
Szenario "Lübeck+"	178.587	196.277	212.030	2.535.445	2.806.063	3.079.914

Quelle: Eigene Berechnungen.

Bezogen auf die Hafenbahninfrastruktur besteht unter Berücksichtigung der vorstehenden Mengen-erwartungen vor allem im Bereich des Bahnhofs Skandinavienkai Handlungsbedarf. Der Ausbau er-scheint mit Blick auf das weitere Wachstum vor allem im KV dringend notwendig, die Erweiterungs-möglichkeiten sind aufgrund der topographischen Rahmenbedingungen allerdings stark eingeschränkt. Auch im Bereich des Konstinbahnhof ist Ausweitung der Verkehre aufgrund der bestehenden Auslas-tung so gut wie unmöglich. In Ermangelung tragfähiger Ausbauoptionen wird hier eine selektive Ver-lagerung von Umschlagaktivitäten in andere Hafenteile mit freien Gleiskapazitäten (z. B. Vorwerker Hafen) empfohlen.

Neben den Anforderungen an die Hafenbahninfrastruktur ergeben sich aus der durchgeführten Pro-jektion der Verkehrsmengen auch terminalseitige Anforderungen in Bezug auf die Gleisinfrastruktur. Auch hier resultiert insbesondere im Bereich des Skandinavienkais Handlungsbedarf. Konkret wird zu-nächst eine Optimierung der vorhandenen Umschlaganlage empfohlen. Diese sollte u. a. den Aus-baubau der Anlage für Züge mit einer Länge von 700 m (unter Kran), die Schaffung zusätzlicher Vor-stau- und Abstellkapazitäten sowie die Optimierung der bahnbetrieblichen Abläufe umfassen. Durch Umsetzung dieser und weiterer Maßnahmen wäre eine Steigerung der Gesamtkapazität möglich, die vom Grundsatz her ausreichen würde, die Mengenerwartungen im Szenario „Markt“ (Worst, Base, Best) sowie im Szenario „Lübeck+“ (Worst) zu realisieren. Um nach Feststellung eines weiteren Aus-baubedarfs variabel auf mögliche Mengenveränderungen im Zusammenhang mit der FBQ-Realisie-rung reagieren zu können, wird im zweiten Schritt ein stufenweiser Ausbau in Verbindung mit einer Trennung der Geschäftsfelder KV und (konventioneller) Automobil- und Projektladungsumschlag vor-geschlagen.

Mit Blick auf die Hinterlandanbindung des Lübecker Hafens wird empfohlen, spätestens nach Festle-gung der zukünftigen Angebotsparameter im SPNV eine weiterführende Knotensimulation durchfüh-ren zu lassen, um belastbare Erkenntnisse bzgl. der zukünftigen Engpässe zu erhalten. Nach heutiger Einschätzung sollte sich der Fokus auf die Teilaspekte Kapazität am Abzweig Waldhalle, Durchfahung Lübeck Hauptbahnhof und Leistungsfähigkeit der Anbindung an die Strecke Richtung Bad Kleinen rich-ten.



► Nr. VO/2016/03720
öffentlich

Lübeck, 04.05.2016

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

Aufstellung des Hafenentwicklungsplans 2030 – Ergebnisse des Grundlagengutachtens 6 (5.691)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
18.05.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
06.06.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.06.2016	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.06.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
30.06.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Ergebnisse eines weiteren Gutachtens zur Aufstellung eines neuen Hafenentwicklungsplans (HEP) bis 2030 liegen vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Es handelt sich hierbei um das Gutachten „Wachstums- und Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Geschäftsfelder“ (Gutachten 6).

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Fa. Hans Lehmann GmbH
Ergebnis: zustimmend – Anmerkungen eingearbeitet

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

☐ Ja
☒ Nein
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:

☒ Nein
☐ Ja (Anlage 1)

Bericht:

1 Allgemeines

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28.11.2013 unter TOP 10.6 (VO/2013/00904) den Bürgermeister beauftragt, für den Prognosezeitraum bis 2030 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen. Die LPA hat hierzu eine Grundstruktur für die Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans 2030 aufgestellt. Demnach werden gem. den nachfolgenden Schaubildern im Block 2 die Grundlagendaten vor der eigentlichen Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans im Block 4 erhoben. Die Ergebnisse des Gutachtens 6 liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst.

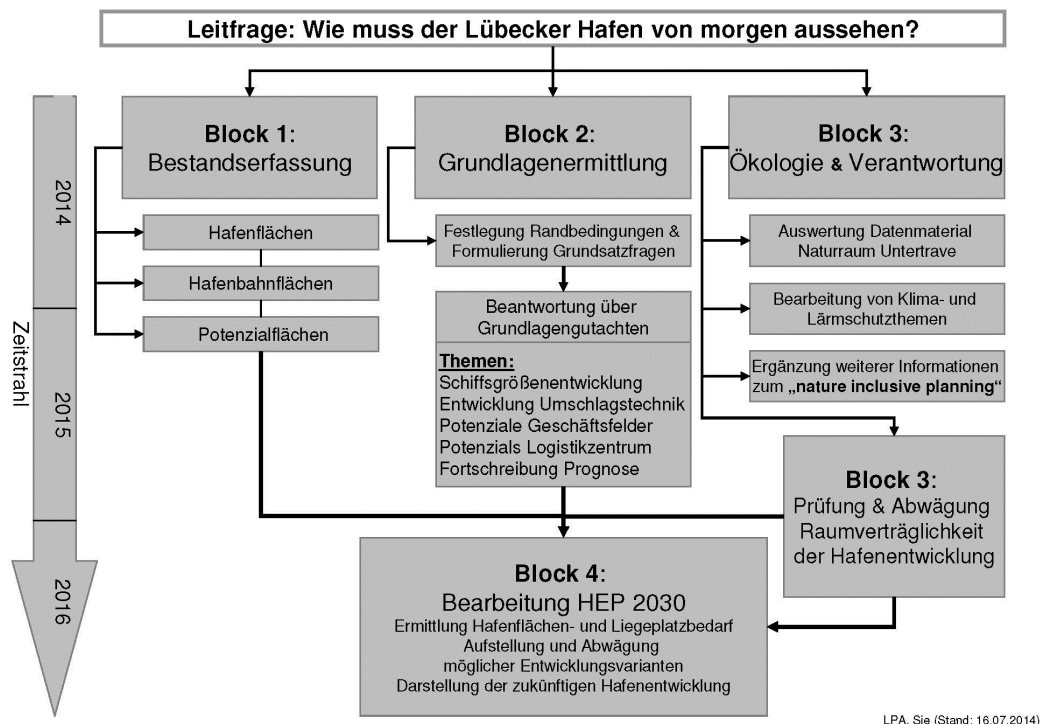


Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

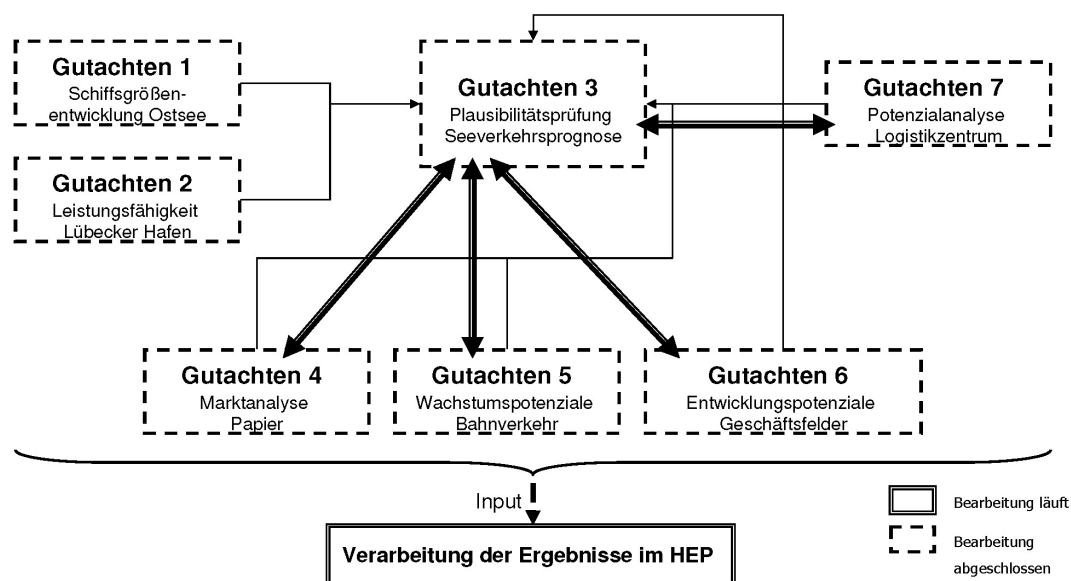


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

Die Ergebnisse der Gutachten 1 und 2 wurden bereits mit Bericht vom 01.06.2015 (VO/2015/02673) der Bürgerschaft vorgestellt. Die Ergebnisse des Gutachtens 7 (VO/2016/03552) und des Gutachtens 4 (VO/2016/03550) wurden vor kurzem vorgelegt. Die Ergebnisse des Gutachtens 5 werden mit dem Bericht VO/2016/03721 und des Gutachtens 3 mit dem Bericht VO/2016/03722 vorgestellt.

2 Ergebnisse des Gutachtens 6 „Wachstums- und Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Geschäftsfelder“

2.1 Anlass

Obwohl weltweit ein leicht positiver Trend für den RoRo-/Fährverkehr zu erkennen ist, ist die Situation in der Branche im Ostseeraum seit mehreren Jahren stark angespannt. In den nächsten fünf Jahren wird für Nordeuropa aufgrund der Umsetzung der SECA-Regularien (Sulphur Emission Control Area) und der schwachen gesamtwirtschaftlichen Lage in der Eurozone kein bzw. nur ein sehr langsames Wachstum erwartet. Die Situation in der Ostsee wird teilweise sogar als prekär bezeichnet, beispielsweise auch vor dem Hintergrund, dass Finnland bereits die letzten drei Jahre in Folge ein negatives Wirtschaftswachstum verzeichnen musste. Auch die Russlandkrise wirkt sich zusätzlich negativ auf die Umschlagmengen von Finnland und das Baltikum (Transitverkehr mit Russland) aus.

Um Ansatzpunkte für mögliche Umschlagtransporte generieren zu können, muss klar herausgearbeitet werden, wie der Transport organisiert ist, wie er zwischen den verschiedensten Märkten funktioniert und welche Trends in den einzelnen Märkten vorhersehbar sind bzw. erwartet werden können.

Die wichtigsten geographischen Märkte des Lübecker Hafens liegen in Norddeutschland, Westdeutschland und der Alpenregion. Allein auf diese drei Märkte entfallen nahezu zwei Drittel der gesamten Hinterlandverkehre. Auffällig ist, dass sich die bedeutenden Märkte in einem vorrangig west-süd-westlich erstreckenden Korridor befinden. Innerhalb dieses Korridors nimmt die Bedeutung mit zunehmender Distanz ab. Auf die norddeutschen Bundesländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein entfallen 35,7%, wovon allein annähernd die Hälfte innerhalb Schleswig-Holsteins verbleibt. Weitere 18,3% der Lübecker Hinterlandverkehre beginnen oder enden in den westdeutschen Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Saarland. Auf die Beneluxstaaten und Frankreich entfallen weitere 8,3%.

Ein zweiter Korridor bedeutender Märkte kann in süd-süd-östlicher Richtung festgestellt werden. Innerhalb dieses Korridors besteht ein anderes Verhältnis zwischen den Anteilen der einzelnen Regionen und der Distanz. So bestehen zwischen dem Seehafen Lübeck und den nahe gelegenen ostdeutschen Bundesländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt mit 8,3% beinahe gleich viele Verkehre wie zwischen dem Seehafen Lübeck und den beiden süddeutschen Bundesländern Baden-Württemberg und Bayern mit 7,1%. Auffällig ist zudem, dass auf die Alpenregionen Norditalien, Österreich, Liechtenstein und Schweiz 11,6% der Lübecker Hinterlandverkehre entfallen.

Seeseitig werden über Lübeck hauptsächlich Dienste von/nach Schweden, Finnland, den baltischen Staaten und Russland abgewickelt. Bezogen auf das jährlich umgeschlagene Bruttogewicht decken diese Destinationen über 98% der Verkehre ab. In den baltischen und finnischen Verkehren sind Transitverkehre nach Russland und in den schwedischen Verkehren sind Transitverkehre nach Norwegen enthalten.

Bestehende und neue Landverbindungen zu den Konkurrenzhäfen (Kiel, Rostock) erhöhen den Wettbewerb des Lübecker Hafens. Grundsätzlich sind die Hafendienstleistungen austauschbar. Zudem ist das prognostizierte Wachstum in der Seeverkehrsprognose nicht

so wie in früheren Prognosen. Auch das bedeutet deutlich mehr Wettbewerb unter den Seehäfen.

Im Schweden- und größtenteils im Finnlandverkehr dominiert der Trailer bzw. der RoRo-Umschlag. In den Russland- und den Baltikumverkehren hat der Container als LoLo-Umschlag einen viel höheren Stellenwert.

Grundsätzliche Entscheidungskriterien für die Auswahl des Transportweges bzw. die Routenauswahl mit Wahl der Schiffsverbindung und somit des entsprechenden Hafens sind der Preis, die Zeit, der Prozess und die Verfügbarkeit. Für jedes zu transportierende Produkt haben diese Kriterien nicht immer die gleiche Gewichtung und bewirken somit grundsätzlich unterschiedliche Bewertungen und Ergebnisse bezüglich der Wahl der Transportroute und der Transportart. Die SECA-Regulierungen können Einflüsse auf die Wahl der Transportroute haben, jedoch ist das nur eines von vielen noch wichtigeren Kriterien. Bei den Kriterien sind u.a. auch Lenkzeiten bzw. Lenkpausen und hochfrequentierte Taktungen der Fährabfahrten gekoppelt mit entsprechenden KV-Shuttleverbindungen von großer Bedeutung.

2.2 Durchführung

Im Rahmen des Gutachtens wurden mehrere Ansätze gesammelt und verfolgt.

1. Ansatz – Makroökonomie:

Als erster Ansatz wurde eine makroökonomische Betrachtung des innereuropäischen Handels inkl. Russland vorgenommen. Grundsätzlich handelt es sich um den Grundgedanken mittels eines vereinfachten klassischen quantitativen Ansatzes nach neuen Entwicklungsrichtungen zu suchen. Entwicklungsrichtungen sind Kombinationen von Geschäftsfeldern und Märkten.

Im ersten Arbeitsschritt wurden Handelsverflechtungen zwischen 30 Ländern (= „Märkte“) betrachtet, die grundsätzlich (beispielsweise aus verkehrsgeographischer Sicht) potenzielle Märkte für den Seehafen Lübeck darstellen. Aus diesen 30 Märkten ergibt sich eine theoretische 30 x 30 Matrix von Handelsrelationen (Reporter x Partner). Dabei ist das Reporterland die Quelle und das Partnerland die Senke des Transportes. Aus diesen 900 Relationen wurden offensichtlich „unsinnige Relationen“ (bspw. Österreich – Italien) ausgeschlossen. Für die verbliebenen Relationen wurde die Gesamtgütermenge, die vom Reporterland in das Partnerland über die Ostsee hätte laufen können, für das Jahr 2013 aus der Außenhandelsstatistik gutartspezifisch ausgewertet. Die Gesamtmenge aller transportierten Güter wurde dann sieben Geschäftsfeldern zugeordnet.

Im zweiten Arbeitsschritt wurden über Leitdaten (wirtschaftliche Kenndaten) Mengenschätzungen für das Jahr 2030 abgeleitet und dann für jedes Geschäftsfeld die zehn Relationen mit den höchsten Wachstumsraten von 2013 bis 2030 ausgewählt. Diese kritische Betrachtung der makroökonomischen Vorgehensweise zeigte auf, dass sich in nahezu allen sieben TOP 10-Tabellen mindestens die aktuellen TOP 3 des Lübecker Hafens befanden. Dieses Ergebnis deutet u.a. darauf hin, dass die bestehenden Verkehre Lübecks bereits makroökonomisch logischen Kriterien entsprechen. Mit anderen Worten, die aktuelle Ausrichtung des Seehafens Lübeck ist auch gesamtwirtschaftlich nachvollziehbar.

Danach folgte der dritte Arbeitsschritt: eine Multi-Kriterien-Analyse. In der Multi-Kriterien-Analyse wurden anhand von sieben verschiedenen Kriterien die zehn vielversprechendsten Entwicklungsrichtungen (fünf bereits existierende und fünf neue) für den Seehafen Lübeck identifiziert.

Die resultierenden Entwicklungsrichtungen können hier selbstverständlich nur grob benannt werden, weil es sich hierbei auch um strategische Ideen und Marketing handelt. Wichtig ist

es jedoch Potenziale zu erkennen, um u.a. das Wachstum in der Umschlagentwicklung des Lübecker Hafens belegen und stützen zu können.

Das Gutachten 6 verfolgt bewusst einen makroökonomischen Ansatz, der Märkte von der Ursprungsquelle bis zum Endziel verfolgt. Dieser hat den Vorteil, dass er die Marktsicht der Akteure besser reflektiert. Im Gegensatz dazu ist die Matrix der Seeverkehrsprognose des Bundes „gebrochen“ aufgebaut, d.h. es werden Verkehre von/nach Lübeck auf der Landseite und von/nach Lübeck auf der Seeseite betrachtet, ohne diese zu verknüpfen. Der entscheidende Unterschied zur Seeverkehrsprognose ist also, dass hier vollständige Transportketten betrachtet werden.

2. Ansatz – generelle Trends & Themen:

Es wurden im Rahmen einer Vorrecherche zum Gutachten 6 Entwicklungstrends und in der Branche diskutierte Themen untersucht und bewertet. Hierbei handelt es sich u.a. um die Frage nach dem Container als Ladungsträger und seine Bedeutung für den RoRo-Fährhafen Lübeck.

Hierbei ist es wichtig herauszuarbeiten, welchen Anteil der Container als Ladungsträger im Lübecker Hafen einnimmt und wie viel zugehörige Hafeninfrastruktur für reine Containerdienste zukünftig benötigt werden.

Bei der Betrachtung der Containertransporte ist der wesentliche Unterschied zwischen dem Überseehandel und dem innereuropäischen Handel entscheidend. Der innereuropäische Transport ist charakterisiert von palettenbreiten Ladungsträgern (z.B. Lkw und Trailer). Der Überseeverkehr hingegen weist nur wenig Palettenaffinität auf. Das bezieht sich auch auf die entsprechende Hafeninfrastruktur der zugehörigen Hafenterminals. Somit haben die 20'(Fuß)- und 40'-Container weite Verbreitung im Überseeverkehr. Im innereuropäischen Containerverkehr müssen Paletten vergleichbar zum Trailer im Container Platz finden. Somit wird hier der 45'-Container sehr interessant. Der Anteil der Container im innereuropäischen Verkehr wird zunehmen genauso wie das Aufkommen - wie eingangs schon erwähnt - im Handel mit Russland und dem Baltikum und somit zum Teil auch Finnland (Transit Russland). Also ergibt sich ein Wachstumspotenzial in Lübeck für kontinentale Short Sea Ladung, aber nicht als HUB-Port für Überseecontainer.

Um Lübeck als Short Sea Shipping Standort auszubauen, ist die Verfügbarkeit von Krananlagen und einer leistungsstarken Schienenanbindung von großer Bedeutung. Die Leistungsfähigkeit des Bahnumschlags ist ein Standortkriterium für Short Sea-Reedereien bei der Standortwahl. Zudem ist die Verfügbarkeit von Supra- und Infrastruktur für die Kunden entscheidend. In der Tabelle 1 ist die Containerumschlagsprognose für den Hafen Lübeck ersichtlich.

	Gesamt [TEU]	Veränderung zum Basisjahr r [%]	Umschlaganteil RoRo [TEU]	Veränderung zum Basisjahr r [%]	Umschlaganteil LoLo [TEU]	Veränderung zum Basisjahr [%]
Basisjahr 2014	146.000	0	122.300	0	23.700	0
Seeverkehrsprognose für 2030	253.624	+ 74	k.A.		k.A.	
Potenzial Gutachten 6 für 2030	340.000	+ 133	180.000	+ 47	160.000	+ 575

Tab. 1 – Umschlagprognosen Container (RoRo & LoLo) für den Lübecker Hafen (k.A. = keine Angaben)

3. Ansatz – lübeckspezifische Trends:

Hierbei handelt es sich um Entwicklungsrichtungen, die im Rahmen der geführten Expertengespräche benannt oder angesprochen wurden.

Lebensmittel aus Westeuropa sind in Russland und den Baltischen Staaten stark nachgefragte Produkte. Deshalb waren Lebensmittelexporte nach Russland vor Inkrafttreten der Sanktionen ein hauptsächlicher Treiber für RoRo- und Containerverkehre von Lübeck nach Russland, Finnland und Litauen.

2.3 Fazit

Der Hafen Lübeck ist und bleibt stark.

Das Gutachten gibt keine Patentlösungen oder präsentiert neue unterschrittswillige Kunden. Es liefert vielmehr einen kleinen Einblick wie Komplex das Transportsystem funktioniert und wie es zugunsten des Hafens Lübeck genutzt werden kann.

Der Markt (basierend auf Experten-Interviews) sieht durch die FFBQ eine Verlagerung von ca. 10% der Umschlagmenge von Lübeck auf die FFBQ. Damit liegt diese Einschätzung unterhalb der Seeverkehrsprognose. Ein hafenspezifischer Nutzen für Lübeck durch die FFBQ wird nicht gesehen.

Die Handelsbeziehungen zu Russland werden sich mittel- bis langfristig verbessern. Somit ist im Rahmen des HEP die Vorbereitung auf den zukünftigen Russlandverkehr erforderlich, da Russland langfristig ein wichtiger Markt für den Standort Lübeck wird. Bestrebungen, die Verkehre von/nach Russland auszubauen, sollten vorangetrieben werden, damit sie bei einer Entspannung der politischen Situation umgehend umgesetzt werden können.

Insgesamt ergeben sich folgende Entwicklungsrichtungen, deren weiterer Prüfung es bedarf:

- LoLo-Containerumschlag (Short Sea Shipping)
- Projektladung & Schwergut (mit Krananlagen)
- RoRo als das Premiumprodukt
- Lebensmittellogistik
- Stückgutumschlag
- Massengut
- RoPax-Passagier-/Personenbeförderung - Marktpotenzial im Passagierfährverkehr
- Prüfung und Priorisierung des Marktpotenzials der Kreuzschiffahrt/des Kreuzfahrtgeschäfts

3 Empfehlungen

Folgende Empfehlungen ergeben sich:

- Prüfung der verschiedenen Umschlagpotenziale aus Kapitel 2.3 und Übertragung in die zukünftige Ladungsträgerstruktur des Lübecker Hafens;

- Aufbau und Bildung von Supply Chains durch die Kooperation aus Spediteuren, Hafenoperatoren und Reedereien;
- Weiterer Ausbau des Premiumprodukts RoRo;
- Steigerung der KV-Volumina;
- Steigerung der politischen/landespolitischen Arbeit für den Hafen;
- Mitarbeit im Arbeitskreis EU-TEN-T-ScanMed-Korridor.

4 Nächste Schritte beim HEP2030

- Kenntnisnahme und Diskussion der Ergebnisse der übrigen Grundlagengutachten;
- Übernahme aller bis dahin vorhandenen Ergebnisse ins Gutachten 3 (Hafenumschlagprognose Lübeck für 2020, 2025 und 2030);
- Bearbeitung Block 3 läuft seit 1. Quartal 2015;
- HEP-Bearbeitung im Block 4 läuft seit 1. Quartal 2016.

Anlagen :

Kurzfassung des Gutachtens 6

Senator F. - P. Boden

Wachstums- und Entwicklungspotenziale bestehender und neuer Geschäftsfelder Hafenentwicklungsplan 2030

Kurzfassung



*Delivering the
multimodal advantage*

Im Auftrag von

Hansestadt LÜBECK 

Hansestadt Lübeck
Lübeck Port Authority
Ziegelstraße 2
23539 Lübeck

März 2016

Impressum

Gutachter**UNICONCONSULT**

Universal Transport Consulting GmbH (Hauptauftragnehmer)
Burchardkai 1
21129 Hamburg
Tel.: +49-40-74008-108
Fax: +49-40-32 27 64
E-Mail: f.busse@uniconsult-hamburg.de
Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

Prognos AG

Europäisches Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung (Unterauftrag)
Henric Petri-Strasse 9
CH-4010 Basel
Tel.: +41 61 3273-476
Fax: +41 61 3273-471
E-Mail: hans-paul.kienzler@prognos.com
Web: www.prognos.com

Autoren

Frank Busse
Jens Benecke
Hans-Paul Kienzler
Tobias Dennisen
Dr. Madlen Thom
Ulrich Wolf

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Ziel und Vorgehen.....	2
3	Status quo	3
4	Herausforderungen und Trends.....	4
4.1	Entscheidungskriterien für Standortwahl	4
4.2	Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ)	5
4.3	Emission Control Area (ECA)	5
4.4	Frachtkorridore	6
4.5	Russland	7
4.6	Short Sea Shipping	8
4.7	Projektladung & Schwergut	10
4.8	RoRo-Umschlag.....	10
4.9	Kühl- und Lebensmittellogistik.....	14
5	Entwicklungspotenziale relevanter Geschäftsfelder	15
5.1	Methodische Grundgedanken.....	15
5.2	Analyse der Außenhandelsstatistik	16
5.3	Mengenhochrechnung 2030	16
5.4	Multi-Kriterien Analyse	17
6	Überführung der Ergebnisse in die Seeverkehrsprognose	18
7	Markttrends im Geschäftsfeld Passagierverkehr.....	19
7.1	Markttrends im Fährverkehr.....	19
7.2	Markttrends in der Kreuzschiffahrt.....	21
8	Fazit und Handlungsempfehlungen	23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Entwicklung der Bunkerpreise in 2015 (Preis in US\$ pro Tonne).....	6
Abbildung 2:	ScanMedCorridor-Bereich im TEN-T	7
Abbildung 3:	Entwicklung von „LKW mit Anhänger“ für die Hauptrelationen (Anzahl)	11
Abbildung 4:	Entwicklung von „Trailern (unbegleitet)“ für die Hauptrelationen (Anzahl)	11
Abbildung 5:	Entwicklung von „Rolltrailer“ für die Hauptrelationen	12
Abbildung 6:	Wachstumsraten für Top 10 Entwicklungsrichtungen RoRo-Verkehr	12
Abbildung 7:	Anzahl der Fährpassagiere in ausgewählten deutschen Ostseehäfen	19
Abbildung 8:	Passagieraufkommen in Nordeuropa, 2010-2013	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zuordnung von Leitvariablen zu Geschäftsfeldern.....	17
------------	--	----

1 **Einleitung**

Der Lübecker Hafen verbindet in seiner trimodalen Gateway-Funktion derzeit Verkehre zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen West- und Zentraleuropas und dem sich entwickelnden Wirtschaftsraum Ostsee (Skandinavien, Russland, Baltische Staaten). Geprägt wird der Hafen Lübeck durch das RoRo-Frachtgeschäft, welches für den Großteil des Umschlags verantwortlich ist.

Neben dem RoRo-Umschlag wird eine Vielzahl von Gütern umgeschlagen. Dabei handelt es sich u.a. um Massengüter für die Lebensmittelindustrie, Baustoffe, Stammholz und Container, die im LoLo-Verfahren umgeschlagen werden. Somit ist umfangreiche Expertise bzgl. des Handling unterschiedlicher Güter vorhanden.

Die in Lübeck ankommenden und abfahrenden Linienverkehre konzentrieren sich ausschließlich auf den Ostseeraum. Tramp- bzw. Spot-Verkehre vor allem im Bereich der Massengüter weisen aber auch internationale Destinationen außerhalb des Ostseeraumes auf. Sie stellen jedoch einen geringen Teil der jährlichen Gesamtumschlagmenge dar. Im Bereich der RoRo- und Container-Verkehre verfügen die für Lübeck typischen Ostseerelationen selber wiederum über weitere Verbindungen (neben Lübeck) mit den Häfen der North Range sowie Großbritanniens.

Durch den Ausbau von landseitiger Infrastruktur innerhalb Europas sind zunehmend die bisher ausschließlich über den Seeweg angebundenen Destinationen auch alternativ über den Landweg zu erreichen. Neben dem Ringen um Kunden mit den direkten Wettbewerbern Kiel und Rostock führt dies zusätzlich zu einem erhöhten Wettbewerb Lübecks mit Straßen- und Schienentransporten. Zudem haben Mengenverlagerungen von Lübeck zu anderen Hafenstandorten gezeigt, dass Hafendienstleistungen austauschbar sind.

Aufgrund der erwarteten dynamischen Entwicklung des Handels vor allem mit den Baltischen Staaten sowie Russland verspricht das „seeseitige Einzugsgebiet“ Lübecks deutliche Entwicklungspotenziale. Auch wenn aktuell die Handelsbeziehungen zu Russland eingeschränkt sind, so wird mittel- bis langfristig eine positive Entwicklung der Handelsvolumina erwartet.

Ausgehend von dieser Gemengelage aus Wettbewerb, Handelsentwicklungen und politischer Einflüsse hat der Hafenstandort Lübeck beschlossen, die zukunftssträchtesten Güterströme und Geschäftsfelder zu ermitteln, um diese bei der Entwicklung des Hafens besonders zu berücksichtigen. Dabei sind bestehende wie auch neue Güterströme in die Ermittlung einzubeziehen. Für die Bearbeitung dieser Fragestellung haben die Beratungsunternehmen UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH, Hamburg sowie die Prognos AG Europäisches Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung, Basel eine Arbeitsgemeinschaft gebildet.

2 Ziel und Vorgehen

Ziel dieser Studie ist die Identifikation von Wachstums- und Entwicklungspotenzialen zukunftssträchtiger bestehender und neuer Geschäftsfelder (Umschlag von Gutarten und Ladungseinheiten) und Märkte (geografische Definition von Warentransportquellen und –senken) des Hafenstandortes Lübeck. Dabei werden mögliche Markteinflüsse und relevante Trends ebenso berücksichtigt wie aktuelle Zahlen und Daten zu existierenden Tätigkeitsbereichen in bestehenden geographischen Märkten. Die Kombination aus Geschäftsfeld und Markt wird Entwicklungsrichtung genannt.

Die Analyse der verfügbaren Daten und Fakten zum Hafen Lübeck ermöglicht die Formulierung eines Angebotsprofils und bildet die Basis für die Ermittlung möglicher zukünftiger Entwicklungsrichtungen. Die Definition von Geschäftsfeldern orientiert sich in diesem Gutachten an der Umschlagart, Gutart sowie Beschaffenheit von Ladungseinheiten. Bestimmte Güter werden – wo sinnvoll – zu Geschäftsfeldern zusammengefasst.

Es werden relevante Markteinflüsse und Trends dargestellt. Diese werden jeweils kurz inhaltlich beschrieben und ihre Bedeutung für den Hafen Lübeck herausgearbeitet.

Im dritten Teil der Studie wird eine makroökonomische Betrachtung von Handelsbeziehungen, deren Transporte potenziell über Lübeck laufen könnten, vorgenommen. Auf Basis von Leitdaten werden Wachstumsraten für konkrete internationale Verkehrsbeziehungen bzw. Entwicklungsrichtungen erarbeitet. Zudem werden für eine Auswahl von neuen Entwicklungsrichtungen erwartete jährliche Umschlagmengen in Tonnen hergeleitet.

Die Betrachtung des Passagierverkehrs wird in einem separaten Abschnitt durchgeführt.

3 Status quo

Das Ziel des folgenden Abschnittes ist die Bestandsaufnahme der aktuellen Geschäftsfelder und der bestehenden Märkte des Hafenstandortes Lübeck.

Die Analyse der Entwicklung in Lübeck umgeschlagener Güter wird auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes durchgeführt. Ab dem Jahr 2008 erfolgte seitens des Statistischen Bundesamtes eine Umstellung des „Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik“ (NST) vom NST/R auf den aktuellen Standard NST-2007, was eine Vergleichbarkeit mit Angaben „vor 2008“ erheblich erschwert.¹

Zur Schaffung einer Basis für die Definition von relevanten Geschäftsfeldern im weiteren Verlauf des Gutachtens wurde zu Beginn die Analyse der Entwicklung von Güterarten und –gruppen gewählt.

Im zehnjährigen Betrachtungszeitraum von 2004 bis 2013 sind „Sonstige Halb- und Fertigwaren“ die mit Abstand bedeutendste Güterabteilung am Hafenstandort Lübeck. „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ stellten die zweitstärkste, „chemische Erzeugnisse“ die drittstärkste Güterabteilung dar.

Des Weiteren kann am Hafenstandort Lübeck seit dem Jahr 2011 eine Seitwärtsbewegung bei der Gesamtumschlagsentwicklung beobachtet werden. Innerhalb von zwei Jahren brach der Gesamtumschlag um über 21% auf rund 17,5 Mio. (netto) t bzw. um über 18% auf 26,4 Mio. (brutto) t im Jahr 2009 ein. 2010 folgte ein einjähriger Aufschwung. Seit dem Jahr 2011 nimmt der Gesamtumschlag geringfügig ab.

In den Jahren 2011 bis 2013 entfielen mehr als zwei Drittel des am Hafenstandort Lübeck jährlich geleisteten Gesamtumschlags auf die NST-2007-Güterabteilung „Gutart unbekannt“. Hierbei handelt es sich überwiegend um in Containern oder Wechselbehältern transportierte Güter. Weitere 20% entfallen auf die NST-2007-Güterabteilung „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“.

2011 wurden in Lübeck 141.878 TEU Container als Ladungsträger umgeschlagen. Auffällig ist die starke Abnahme umgeschlagener Container um über 7% von 140.196 TEU in 2012 auf 130.238 TEU² in 2013.

¹ Vgl. Statistisches Bundesamt (2008): www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Gueterverkehr/Tabellen/NST2007.pdf?__blob=publicationFile

² Ergänzung: Vor allem durch die Ansiedelung des Unternehmens Containerships am Standort Lübeck im Verlauf des Jahres 2013 nimmt jedoch die Anzahl der umgeschlagenen Container (TEU) im Jahre 2014 wieder um ca. 10% zu.

Neben dem Umschlag von Gütern findet auch die Abfertigung von Passagieren in Lübeck statt. Das Passagieraufkommen setzt sich aus Fähr- und Kreuzfahrtpassagieren zusammen. Die Fährpassagiere bilden dabei das deutliche Gros. Das Gesamtpassagieraufkommen konnte im Betrachtungszeitraum 2004-2013 ein Wachstum in Höhe von rund 25% generieren. Das jährliche Aufkommen unterliegt dabei starken Schwankungen.

4 Herausforderungen und Trends

Die Entwicklung des Hafens Lübeck wird u.a. durch strategische Grundsatzentscheidungen sowie auch von Einflüssen des Marktumfeldes beeinflusst. Der Standort sieht sich Herausforderungen gegenüber, für die Lösungen gefunden werden sollten. Zudem sind gewisse Trends am Markt zu erkennen, deren Bedeutung für Lübeck es einzuschätzen gilt.

4.1 Entscheidungskriterien für Standortwahl

Speditionen und Reedereien stellen an einen Standort, an dem sie sich etablieren wollen, spezielle Ansprüche. Die relevanten Entscheidungskriterien für einen Standort waren auch immer wieder Gegenstand in den geführten Experten-Interviews

Kriterium 1: Preis/Kosten

Die „Produktionskosten“ eines Transportes bestimmen maßgeblich den am Ende in den Markt zu kommunizierenden Transportpreis. Die Transportkunden sind vor allem bei Standardtransporten, die keine spezielle Waren- und/oder Marktkenntnisse erfordern, sehr preissensibel. Die Produktionskosten setzen sich aus den Kosten für Vor-, Haupt- und Nachlauf zusammen. Zusätzlich fallen noch Kosten durch um-/verladen, lagern und/oder bearbeiten an. Ein zu etablierender Preis ist stets abhängig von der Gutart, vom Fahrtgebiet sowie von der zu befördernden Menge.

Kriterium 2: Transitzeit

Für den Transport hochwertiger und/oder verderblicher Waren z.B. wird in der Regel eine möglichst kurze Transportzeit angestrebt. Für andere Gutarten muss nicht zwingend der schnellste Transport bzw. die kürzeste Transportzeit das Ausschlaggebende sein, sondern die Planbarkeit eines Transportes. Die Transitzeit bzw. Transportdauer müssen für jeden Transportvorgang verlässlich sein. Die Verlässlichkeit von Transitzeiten wird durch Transportalternativen gestützt. So haben Standorte mit hohen Abfahrtfrequenzen (dies gilt für jeden Verkehrsträger) einen Standortvorteil gegenüber anderen Standorten mit geringeren Abfahrtsfrequenzen. Dies führt nicht selten zu einer standortspezifischen Eigendynamik, da hohe Abfahrtfrequenzen zusätzlich Mengen an den Standort binden und zusätzliche Mengen wiederum zusätzliche Kapazitäten bzw. Abfahrten erfordern.

Kriterium 3: Etablierte Prozesse

Ebenso sind etablierte Prozesse ein weiteres wichtiges Entscheidungskriterium für die Standortwahl. Neben einer gewissen subjektiven Komfortzone eines jeden Transportentscheiders vermitteln etablierte, verlässliche Prozesse auch eine gewisse Sicherheit. Im Verkaufsprozess sind an dieser Stelle Kundenbindungsmaßnahmen gefragt.

Kriterium 4: Verfügbarkeit von Equipment

Der Begriff Equipment ist in diesem Zusammenhang als übergeordneter Terminus für Infra- und Suprastruktur sowie auch Ladungsträger (speziell Container) zu verstehen. Es ist die konkret existierende Verfügbarkeit von Equipment, die Transport- und Umschlagmenge generiert. Für einen Hafenstandort wie Lübeck heißt dies Schaffung und Ausbau von Umschlagfazilitäten sowie Flächen für Dienstleistungen, die begleitend zur Güterabfertigung notwendig sind.

4.2 Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ)

Seit Juli 2015 ist eine weitere Hürde auf dem Weg in Richtung Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) genommen worden. Das dänische Finanzierungsmodell für die Straßen- und Eisenbahnverbindung über den Fehmarnbelt zwischen Dänemark und Deutschland ist nach Prüfung durch die EU-Kommission im Einklang mit den EU-Beihilfavorschriften.

Basierend auf Marktbefragungen im Zuge der Erstellung dieses Gutachtens sowie des Gutachtens „Potenzialanalyse Logistikzentrum Lübeck / Gutachten 7)“ wird die Verlagerung von Transportmengen von/nach Schweden, die derzeit im RoRo-Verfahren umgeschlagen werden, von der Fähre auf die Straße und/oder Schiene auf ca. 10% Mengen geschätzt. Eine Inbetriebnahme wird für frühestens 2025 gesehen. Ggf. wird der bisher geschätzte Verlagerungsanteil von 10% um ein bis zwei Prozentpunkte steigen, da die FFBQ dazu führen kann, dass auch Norwegenverkehre anteilig auf den Landweg verlagert werden. Eine merkliche Verlagerung bei Massen-/Schüttgütern wird vom Markt durchgängig nicht gesehen.

Die Seeverkehrsprognose geht davon aus, dass Lübeck am stärksten von der Etablierung einer festen Fehmarnbeltquerung betroffen sein wird und geht ebenfalls von einer Mengenverlagerung/-reduzierung des Umschlags von RoRo-Verkehren von 12,5% aus.

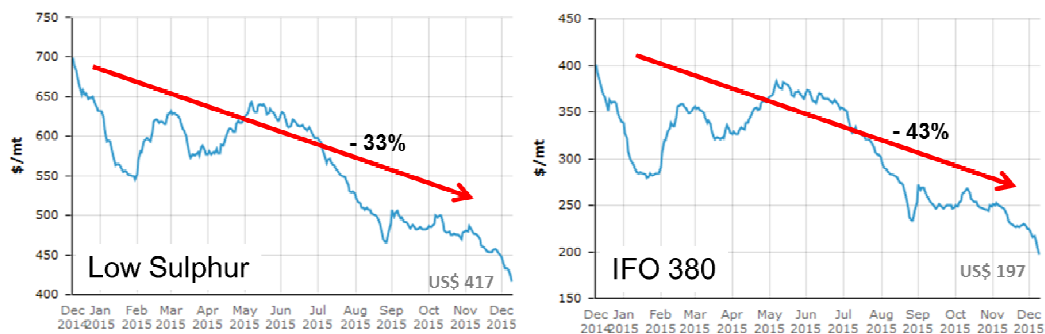
4.3 Emission Control Area (ECA)

Seit dem 01. Januar 2015 gelten für die Nord- und Ostsee neue Abgasvorschriften für die Schifffahrt. Die Regionen werden seit dem auch als Emission Control Areas (ECA) bezeichnet, in denen der zulässige Schadstoffausstoß von Schiffabgasen durch spezielle Vorschriften reguliert wird. Zur speziellen Senkung des Ausstoßes von Schwefeldioxyden, werden zudem weitere so genannte Sulphur Emission Control Area (SECA) eingerichtet.

Einige Aussagen in den ausgewerteten Gesprächen zu diesem Gutachten deuten darauf hin, dass die Schiffspassage auf Grund langfristig erwarteter höherer Kosten innerhalb einer Transportkette „möglichst kurz“ gehalten werden sollte. Sollte sich solch ein Trend im Markt verfestigen, sehen einige Gesprächspartner einen deutlichen Vorteil in der Nutzung

Rostocks im Gegensatz zu Lübeck. Von Rostock ist die Schiffspassage ob der geografischen Lage von/nach Schweden, Finnland, Russland und baltische Staaten kürzer.

Abbildung 1: Entwicklung der Bunkerpreise in 2015 (Preis in US\$ pro Tonne)



Quelle: bunkerworld.com am 09.12.2015; bearbeitet durch UC

Jedoch sind bisher die Kostensteigerung im Schiffsbetrieb ausgeblieben, da der Ölpreis und damit auch die Treibstoffpreise bereits im zweiten Halbjahr 2014 in solch einem Ausmaße gefallen sind, das selbst die Verwendung des hochwertigeren Treibstoffes zu keinen merklichen Kostensteigerungen geführt hat (siehe o.g. Abbildung). Die negative Preisentwicklung auf dem Schiffstreibstoffmarkt führt dazu, dass vorerst die für die Reedereien durch die ECA-Regularien bedingten Investitionen in saubere Schiffsantriebe kompensiert werden. Der in der Ostsee zu verwendende und eigentlich deutlich teurere schwefelarme Treibstoff ist Ende 2015 auf einem vergleichbaren Preisniveau wie der Standardbunker (IFO 380) zu Anfang des Jahres. Der aktuelle Bunkerpreis müsse sich mindestens verdoppeln, damit Transportalternativen wieder an Attraktivität gewinnen würden.

4.4 Frachtkorridore

Die Verkehre aus Nordeuropa über die Ostsee Richtung Mittelmeer und zurück sind aufgrund der dynamischen Entwicklung der nördlichen Region einerseits und den Bestrebungen der Mittelmeerhäfen, ihre Rolle als Umschlagplätze für Gesamteuropa auszubauen andererseits, deutlicher in den Fokus von Untersuchungen zu Frachtkorridoren gerückt.

Die Routenführung der Korridore ist dabei durchaus unterschiedlich. Die insgesamt neun verschiedenen Frachtkorridore, die neben der Nord-Süd-Verbindung auch noch Verkehrsverbindungen betreffen, bilden das Transeuropäische Verkehrsnetzwerk TEN-T.

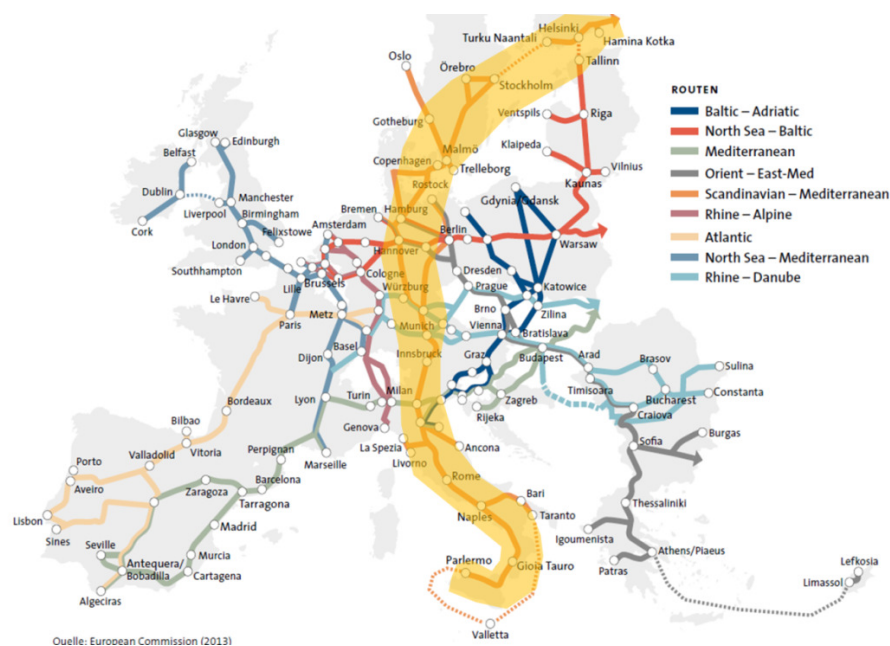
Lübeck wird im aktuellen TEN-T-Programm der EU als einer von sechs und Teil der sogenannten „Kernnetze“ priorität behandelt, wodurch sich große Chancen ergeben, um vor allem als bedeutender „Motorway of the Sea“-Hafen und Ostsee-Hub von zukünftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur profitieren zu können.

Der Hafen Lübecks ist Teil des Frachtkorridors Scandinavian-Mediterranean Corridor, kurz: ScanMedCorridor. Bemühungen zur Stärkung der Anbindung der Adria-Häfen an Nordeuropa sind über Initiativen wie z.B. Scandria Corridor möglich. Der ScandriaCorridor ist eine Erweiterung des ScanMedCorridors, sodass dadurch entsprechend auch die Adria-Häfen angebunden sind.

Der Baltic-Adriatic-Corridor wiederum beschreibt dabei die Anbindung der polnischen Seehäfen Gdynia und Danzig sowie Swinemünde und Stettin an die italienischen Adria-Häfen Triest, Venedig und Ravenna in Italien sowie Koper in Slowenien. Diese Betrachtung berücksichtigt deutsche Seehäfen nicht.

Bezüglich zu erwartender Containermengen über die Routen des ScandriaCorridor sowie der South-North-Axis sind kurz- bis mittelfristig keine deutlichen Mengenpotenziale zu erkennen. Zu erkennen ist jedoch eine unterschiedliche Entwicklung der Standorte Lübeck und Rostock bezüglich der KV-Hinterland-Verkehre mit Norditalien (Rostock von 2010 bis 2012 mehr als verdoppelt).

Abbildung 2: ScanMedCorridor-Bereich im TEN-T



Langfristig sind die Fortführung und die Intensivierung des Engagements in Korridor-Programmen zu empfehlen. Dies unterstützt die Umsetzung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen und trägt zur Steigerung der Visibilität im Markt bei

Das Engagement für Lübeck auf (europa-)politischer Ebene kann jedoch nicht allein durch den Standort selber geleistet werden. Es ist eine kontinuierliche, abgestimmte Unterstützung durch Verbände und vor Allem Politik notwendig.

4.5 Russland

Die nun schon deutlich über ein Jahr andauernden Handelsrestriktionen (im Zusammenhang mit der Ukraine Krise) belasten den Frachtverkehr in der Ostsee merklich. Beidseitige

Handelsbeschränkungen führten bereits im Jahr 2014 zu einem Rückgang des Containerumschlags von -5,5% im Hafen St. Petersburg. Auch die Nordseehäfen verzeichnen Rückgänge im Containerverkehr mit Russland. Short-Sea-Reedereien gestalten ihre Dienste um, um derzeit ungenutztes Equipment wieder in den Markt zu bringen. Grundsätzlich wird jedoch davon ausgegangen, dass die Restriktionen maximal mittelfristig Bestand haben werden.

Zudem wird Hafeninfrastruktur in Russland aktuell für RoRo- und Containerumschlag weiter ausgebaut. Der MSCC (Multi Sea Cargo Complex) Bronka soll sich künftig vor allem auf zwei Wachstumssegmente konzentrieren: den Containerumschlag und den RoRo-Verkehr. Über das östlich angrenzende St. Petersburg werden heute gut 45 bis 50% des seewärtigen Außenhandels Russlands abgewickelt. Trotz des neuen Hafenprojektes in Bronka wird St. Petersburg mittelfristig der bedeutendste russische Ostseehafen bleiben.

Derzeit liegt der Schwerpunkt des Lübecker Hafens bzgl. der seeseitigen Destinationen mit insgesamt über 85% der jährlich umgeschlagenen Tonnage bei Schweden und Finnland. Russland ist mit ca. 3,2 bis 3,6% des jährlichen Umschlags zwar die viertstärkste Relation, spielt jedoch im Bereich RoRo und Container eine untergeordnete Rolle.

Russland ist langfristig ein wichtiger Markt für den Standort Lübeck. Bestrebungen, die Verkehre von/nach Russland auszubauen sollten vorangetrieben werden, damit sie bei einer Entspannung der politischen Situation umgehend umgesetzt werden können.

4.6 Short SeaShipping

Unter ShortSeaShipping(SSS) wird der innereuropäische Seeverkehr bzw. der Seeverkehr zwischen der EU und an die EU angrenzende Länder verstanden. In diesem Gutachten wird der Terminus ausschließlich auf den Transport von palettenbreiten Containern (PW Container) angewendet. Palettenbreite Container im Short Sea Verkehr sind hauptsächlich als 40' sowie auch als 45' Container verfügbar. Zudem handelt es sich überwiegend um High Cube (HC) Container, um das Stapeln von zwei Paletten übereinander im Container zu ermöglichen.

Durch das zunehmende Interesse von Überseereedern wie MSC oder Hapag Lloyd am SSS Geschäft schreitet die Vermischung von Feeder- und Short Sea Transporten voran. Lübeck wird vor allem auf Grund seiner geografischen Lage sowie seiner technischen, infrastrukturellen Möglichkeiten langfristig kein Hub-Port für Überseecontainer werden. Jedoch bietet die Konzentration auf kontinentale Short Sea Ladung ein Wachstumspotenzial in sich.

Die Studie „Short SeaShipping in the Baltic Sea Region“³ ermittelt für das Jahr 2012 eine Short Sea Transportmenge von 1,5 Mio. TEU in der Ostsee. Davon wurden 1,3 Mio. TEU zwischen der Ostseeregion und den großen North Range-Häfen transportiert. Die Studie, die vor dem Inkrafttreten der ECA-Regularien veröffentlicht wurde, geht in den Annahmen für eine Mengenprognose 2030 davon aus, dass die Short Sea-Mengen aufgrund der neuen

³ Veröffentlicht im Mai 2014 im Auftrag der Hafen Hamburg Marketing e.V.; erstellt durch ISL, Bremen

ECA-Bestimmungen mittelfristig sinken wird, um bis zum Jahre 2030 wieder das Niveau von 2012 zu erreichen.

Zum Redaktionsschluss der vorliegenden Studie ist nach über einem Jahr Erfahrung mit den Auswirkungen der ECA-Regularien festzustellen, dass es aufgrund der verschärften Schwefelausstoßnorm nicht zu deutlichen Mengenrückgängen im Short Sea-Verkehr gekommen ist.

Mengenrückgänge bei den Ostseeverkehren in 2014 und 2015 sind hauptsächlich auf die Handelsbeschränkungen zwischen der EU und Russland zurück zu führen. Zudem schlagen sich speziell in Lübeck die Verlagerung von Verkehren nach Rostock und Kiel nieder. Vor allem die Kombination von Schienengüterverkehr und Short Sea Verkehr wird von Speditionen und Verladern mehr und mehr als Alternative zum Straßengüterverkehr gesehen.

Auch Überseereeder widmen sich dem Thema Short SeaShipping seit einigen Jahren mit deutlich mehr Engagement. Im Juli 2015 übernahm die CMA CGM Group die auf Short Sea spezialisierte Reederei OPDR mit Sitz in Hamburg. Hapag Lloyd, die fünftgrößte Containerreederei der Welt, mit Sitz in Hamburg verkündete im August 2015 die Erweiterung des „Sweden Denmark Express Service (SDX)“ um einen weiteren Hafen. Ab September 2015 soll auch der Hafen Hamlstad (S) in den Fahrplan aufgenommen werden.

Obwohl deutlich abgeschwächer als im Vergleich zu den Jahren 2003 bis 2008 wächst der Containerumschlag in den Seehäfen seit 2010 grundsätzlich wieder. Dies kann zu einer Verdrängung kleinerer Terminals führen. Es ist unklar wie und ob die Terminalanlage für die Abfertigung von kleineren Reedereien erhalten bleibt.

Zudem wird vor allem das Handling von 45'-Containern, die im Short SeaShipping eine äußerst wichtige Rolle spielen, in den Seehäfen der North Range als eine „Belastung“ angesehen. Der industrialisierte Umschlag von Containern ist fast ausschließlich auf das Handling von 20'- und 40'-Containern ausgerichtet.

Um Lübeck als SSS Standort auszubauen, ist die Verfügbarkeit einer leistungsstarken Schienenanbindung von großer Bedeutung. Die Leistungsfähigkeit des Bahnumschlags ist ein Standortkriterium für Short Sea-Reedereien bei der Standortwahl. Zudem ist die Verfügbarkeit von Supra- und Infrastruktur für die Kunden entscheidend.

Das Szenario 1 basiert darauf, dass sich die bereits bestehenden Märkte entsprechend des in der makroökonomischen Analyse ermittelten prozentualen Wachstums entwickeln. Dabei wurden die konkreten Umschlagmengen des Jahres 2014 mit den entsprechenden Wachstumswerten hochgerechnet. Entsprechend dieses Szenarios entwickelt sich der Containerverkehr in Lübeck von 147.429 TEU in 2015 zu 208.468 in 2030.

Das Szenario 2 geht davon aus, dass sich die Russlandverkehre am Standort Lübeck unabhängig von der makroökonomischen Entwicklung entwickeln. Dabei ist eine äußerst dynamische Entwicklung mit durchschnittlich 20% bis 2020 angenommen, die dann ab 2021 in ein gemäßigteres Wachstum von 4,1% jährlich bis 2030 übergeht. Diese Annahmen führen

zu einer Gesamtmengenentwicklung in Szenario 2 von 152.004 TEU in 2015 bis 339.530 TEU in 2030.

Ausgehend von einem Containergesamtumschlag in 2014 von ca. 146.000 TEU in Lübeck führt Szenario 1 zu einer Steigerung um ca. 64.000 TEU (+44%) und Szenario 2 zu einer Steigerung um ca. 194.000 TEU (+133%) bis 2030.

4.7 Projektladung & Schwergut

Der Umschlag von Projektladung basiert in der Regel nur bedingt auf standardisierten Abläufen und ist in der Regel temporär. Temporär kann jedoch auch einen Zeitraum von mehreren Jahren beschreiben, wenn es sich um komplexe Projekte wie z.B. um die Versorgung umfangreicher Infrastrukturmaßnahmen oder der Errichtung von Industrieanlagen handelt. Grundsätzlich benötigt diese Art von Gütern umfassende Expertise am umschlagenden Terminal.

Ob seiner geografischen Lage kann auch die Etablierung Lübecks als Versorgungs-Hub für Rüstungsgüter aus Übersee für das Baltikum fungieren. Dies führt ggf. dazu, dass auch diese Art von Gütern zwischengelagert wird. Das zu erwartende Umschlagvolumen ist, wie bei allen Projekt- bzw. temporären Geschäften, nicht eindeutig zu verifizieren.

Das Gros von Schwergut machen jedoch zivil genutzte (Bau- und Land-) Maschinen und Maschinenteile aus. Da auch in dieser Branche nicht mit einem kontinuierlichen Güterfluss wie z.B. bei Konsumgütern gerechnet werden kann, bedarf es einer engen Beobachtung des Marktes und der relevanten Akteure.

Der Umschlag, die Lagerung sowie die Bearbeitung von Bauteilen der Offshore-Windenergie-Branche haben vor allem seit ca. 2005 für viele Aktivitäten in den norddeutschen Häfen gesorgt – betrieblich/operativ wie auch vertrieblich bzgl. des Standortmarketings. Die Anzahl der mittlerweile in Betrieb genommenen Windparks sowie die der geplanten ist in der Nordsee deutlich höher, als in der Ostsee.

Bis auf den GEOFRE Windpark liegen alle weiteren bisher in Betrieb genommenen sowie geplanten Offshore-Windparks augenscheinlich nicht im Einzugsgebiet des Hafenstandortes Lübeck. Der Windpark GEOFRE hat derzeit mit seinen fünf WEA den Status eines Testfeldes. Mit der Erweiterung des Feldes um weitere 50 WEA entsteht ein Windpark. Dieser Park ist das aktuell einzige Windparkprojekt, dessen Versorgung während der Errichtung und des Betriebs über den Hafen Lübeck in Erwägung gezogen werden könnte. Ein Engagement als Offshore-Standort wird vor den zuvor genannten Hintergründen vorerst nicht empfohlen.

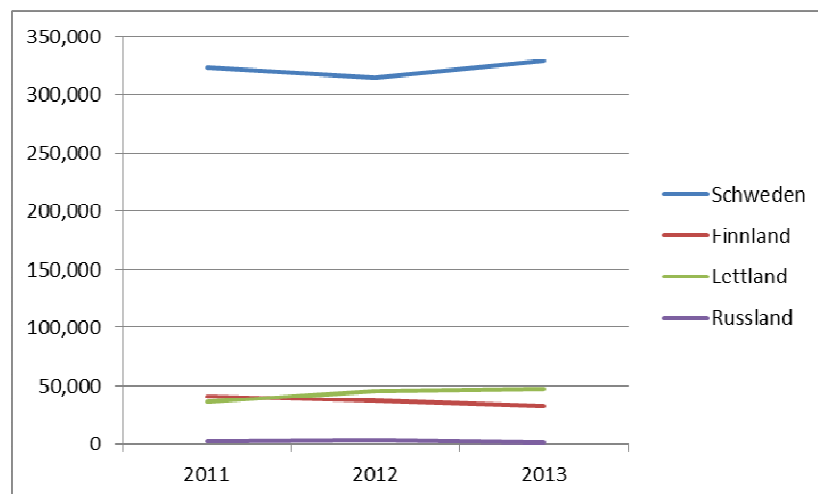
4.8 RoRo-Umschlag

Der RoRo-Umschlag ist bezogen auf den Gesamtumschlag das Segment mit dem größten Anteil. Es ist zu berücksichtigen, dass die Definition des Geschäftsfeldes RoRo u.a. Papier und Papierwaren nicht enthält. Die Definitionen für den „RoRo-Umschlag“ seitens des Ha-

fens und seitens der Gutachter speziell für diese Studie sind daher nicht komplett deckungsgleich.

In allen Experten-Gesprächen war die Kompetenz Lübecks bzgl. der Abfertigung von RoRo-Verkehren unbestritten. Gemessen in „rollenden Einheiten“ hat sich das RoRo-Geschäft in Lübeck wie folgt in den letzten Jahren entwickelt.

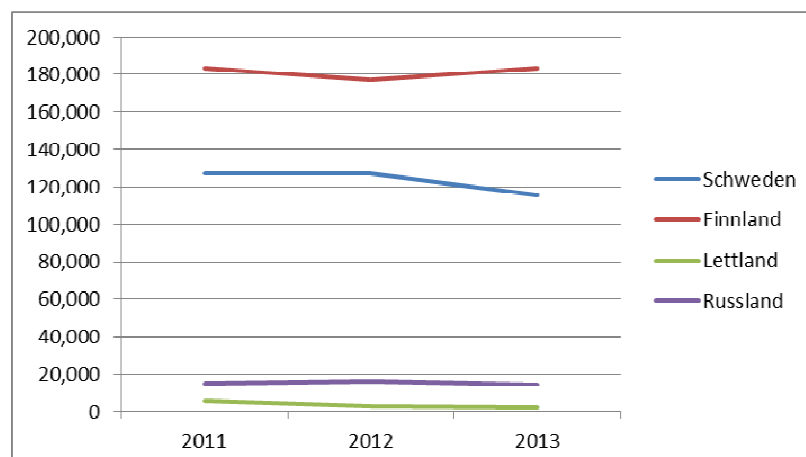
Abbildung 3: Entwicklung von „LKW mit Anhänger“ für die Hauptrelationen (Anzahl)



Quelle: Hansestadt Lübeck, eigene Darstellung

Schweden ist dauerhaft die aufkommenstärkste Relation für begleiteten RoRo-Verkehr. Nach einem leichten Rückgang in 2012 auf knapp 314.900 LKW inkl. Anhänger ist für 2013 ein Anstieg auf knapp 328.700 Einheiten zu verzeichnen. Lettland hat mit guten 45.300 Einheiten im Jahre 2012 Finnland mit guten 36.800 Einheiten als zweitstärkste Relation für begleiteten Trailerverkehr abgelöst. Die Russlandverkehre haben sich auf niedrigem Niveau von 3.600 Einheiten in 2012 auf knapp 2.000 Einheiten in 2013 deutlich reduziert.

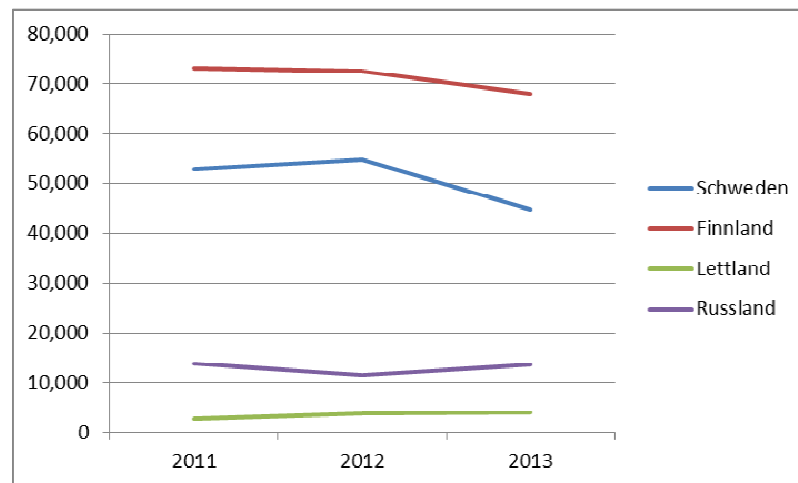
Abbildung 4: Entwicklung von „Trailern (unbegleitet)“ für die Hauptrelationen (Anzahl)



Quelle: Hansestadt Lübeck, eigene Darstellung

Der o.g. Umschlag von unbegleiteten, straßentauglichen Trailern wird von Verkehren von/nach Finnland dominiert. Im Gegensatz zum Schwedenverkehr, der sich 2013 von guten 127.100 Trailern auf knapp 115.800 reduzierte, ist der Finnlandverkehr in 2013 von knapp 177.000 auf knapp 183.700 Einheiten gewachsen. Drittstärkste Relation ist Russland auf einem relativ konstanten Niveau zwischen 14.400 und 16.200 Einheiten pro Jahr.

Abbildung 5: Entwicklung von „Rolltrailer“ für die Hauptrelationen



Quelle: Hansestadt Lübeck, eigene Darstellung

Die Aufkommensrangfolge der Relationen für den Umschlag von Rolltrailern gleicht der des Umschlags unbegleiteter Trailer. Jedoch sind für Finnland und Schweden Mengenrückgänge in 2013 zu verzeichnen. Finnland fällt von guten 72.400 Einheiten in 2012 auf gute 68.100 Einheiten in 2013. Die Einheiten im Schwedenverkehr sinken noch deutlicher von guten 54.800 Einheiten in 2012 auf 44.900 Einheiten in 2013.

Die in der folgenden Abbildung genannten Top 10-Relationen für RoRo-affine Güter wurden dennoch einem groben Plausibilitätscheck unterzogen. Dabei wurde verglichen, ob sich die durch die makroökonomische Analyse ermittelten Relationen in der Hafenstatistik für die Gütergruppe „Sonstige nichtidentifizierbare Güter“ wiederfinden. Weist die Statistik für diese Relation und Gütergruppe eine Umschlagmenge aus (egal wie groß), wurde die Relation in der Abbildung mit einem dunkelgrünen Punkt versehen (=Relation in Lübeck vorhanden). Hellgrüne Punkte weisen darauf hin, dass es diese Verkehre sehr wahrscheinlich auch über Lübeck geroutet werden, in der Hafenstatistik aber nicht direkt ausgewiesen werden.

Abbildung 6: Wachstumsraten für Top 10 Entwicklungsrichtungen RoRo-Verkehr

Reporter		Partner	2013 - 2030 % p.a.
 RUS	=>	ITA	1,8%
 DEU	=>	SWE	2,2%
 NOR	=>	DEU	1,5%
 DEU	=>	NOR	2,1%
 DEU	=>	RUS	2,2%
 SWE	=>	DEU	2,1%
 DEU	=>	FIN	2,3%
 RUS	=>	NLD	1,8%
 RUS	=>	DEU	1,5%
 NLD	=>	SWE	2,5%

Quelle: COMTRADE, Prognos/UNICONSLT 2015

Fünf der oben genannten Relationen werden bereits in Lübeck abgefertigt. Fünf weitere sind vorhanden, werden aber anders statistisch erfasst, da z.B. RoRo-Verkehre nach Norwegen über Schweden laufen (per Fähre nach Malmö oder Trelleborg und weiter auf dem Landweg nach Norwegen; derzeit ca. 10% der Schwedenmengen). Die Tatsache, dass alle Relationen entweder einen dunkel- oder einen hellgrünen Punkt haben zeigt, dass die aktuell in Lübeck bedienten Verbindungen auch aus makroökonomischer Sicht „sinnvoll“ sind.

Lübeck ist mit diesen Dimensionen der führende Standort für RoRo-Umschlag an der deutschen Ostseeküste. Die Prozesse sind etabliert und werden von den Kunden sehr geschätzt. Zudem ist Lübeck lt. Shippax Database 2014 mit 711.300 Trailern der sechstgrößte „Trailer-Hafen“ weltweit. Weitere Ostseehäfen innerhalb des Ranking sind Trelleborg mit 497.405 Trailern auf Platz 8 sowie Rostock mit 425.774 Trailern auf Platz 10.

Eine nachhaltige Vertriebsarbeit ist nur dann möglich, wenn eine Vertriebsstruktur bzw. ein klarer Vertriebsprozess durch das jeweilige Unternehmen vorab definiert wurden. Folgende Voraussetzungen sollten daher geschaffen werden:

- Es sind klare Verantwortlichkeiten für den Vertrieb von Produkt/Dienstleistungen definiert.
- Es werden regelmäßig geeignete Markt- und Zielgruppen-/Kundenanalysen durch den Vertrieb durchgeführt.
- Eine Vertriebsstrategie wurde unter Berücksichtigung des /Produktportfolios erstellt, um sich auf Zielmarkt und Zielgruppe auszurichten.
- Es sind klare Vertriebsprozesse definiert, die ein geeignetes Vorgehen vom ersten Kundenkontakt über einen möglichen Vertragsabschluss bis hin zu After Sales-Aktivitäten beschreiben.
- Es ist ein Key Account Management etabliert, um die Potenziale beim Kunden möglichst umfassend zu erschließen und ihn enger an das Unternehmen zu binden.
- Die Vertriebsarbeit ist durch definierte Vertriebskennzahlen messbar gemacht worden und die Erfolge und Misserfolge von Maßnahmen werden transparent.

- Es wurde ein Vertriebsinformationssystem (CRM, Customer Relation Management) etabliert, um Vertriebsprozesse zu standardisieren und Kennzahlen automatisch zu generieren.
- Eine regelmäßige (jährliche) Kundenzufriedenheitsanalyse wird durchgeführt, um unzufriedene Kunden mit gezielten Maßnahmen zur Kundenbindung wieder zufrieden zu stellen.

4.9 Lebensmittellogistik

Die wichtigsten Lebensmittelabsatzmärkte Deutschlands außerhalb der EU sind die USA, Russland und die Schweiz. Lebensmittel aus Westeuropa sind in Russland und den Baltischen Staaten stark nachgefragte Produkte. Durch die derzeit verhängten Handelssanktionen zwischen Europa und Russland sind jedoch die aus Europa exportierten Mengen an Lebensmitteln deutlich zurückgegangen.

Bereits seit 2004 prüft die deutsche Schwarz Unternehmensgruppe für ihre Lebensmittel-Discount-Marke „Lidl“ den Markteintritt in Litauen. Für 2016 soll nun erneut der Markteintritt in Litauen forciert werden. Mit der Spedition Bode GmbH & Co. KG aus Reinfeld ist bereits ein für Lidl tätiger Logistiker auf den Anlagen im Lübecker Hafen tätig. Dies ist ein Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Hafenstandorten.

Die Hauptanforderungen in der Lebensmittellogistik sind die Rückverfolgbarkeit, Qualität und Sicherheit entlang der gesamten Lieferkette. Die „Digitalisierung der Logistik“ findet mit der Lebensmittellogistik einen idealen Entwicklungsraum. Zukünftige umfangreiche Investitionen in Lieferketten im hart umkämpften Markt der Lebensmittellogistik sind sehr wahrscheinlich, da sie allein für den Erhalt von Marktanteilen als auch für das Hinzugewinnen selbiger notwendig sein werden.

Neben der Verfügbarkeit von Lagerflächen bedarf es ausreichend Flächen zum Vorstau von LKW, Lagerfläche für leere Transporteinheiten sowie Anschlussmöglichkeiten für die Aggregate von Kühlcontainer und Trailern. In den Lagerhallen sind Flächen für die Warenkontrolle durch Zoll und Veterinäramt vorzuhalten. Eine Zertifizierung gemäß der IFS Food (International Featured Standard) steigert die Attraktivität der Anlage sofern eine Nachfrage nach Verpackungsdienstleistungen gegeben ist.

5 Entwicklungspotenziale relevanter Geschäftsfelder

5.1 Methodische Grundgedanken

Die Ermittlung möglicher Entwicklungspotenziale für neue Geschäftsfelder des Hafens Lübeck wurde in drei Arbeitsschritten durchgeführt. Grundsätzlich handelt es sich zunächst um eine rein makroökonomische Betrachtung mit dem Grundgedanken mittels eines vereinfachten klassischen quantitativen Ansatzes nach neuen Entwicklungsrichtungen zu suchen. Entwicklungsrichtungen sind Kombinationen von Geschäftsfeldern und Märkten.

Im ersten Arbeitsschritt wurden Handelsverflechtungen zwischen 30 Ländern (= „Märkte“) betrachtet, die grundsätzlich (beispielsweise aus verkehrsgeographischer Sicht) potentielle Märkte für den Seehafen Lübeck darstellen. Aus diesen 30 Märkten ergibt sich eine theoretische 30 x 30 Matrix von Handelsrelationen (Reporter x Partner. Aus diesen 900 Relationen wurden offensichtlich „unsinnigen Relationen“ (bspw. Österreich – Italien) ausgeschlossen. Für die verbliebenen Relationen wurde die Gesamtgütermenge, die vom Reporterland in das Partnerland über die Ostsee hätte laufen können, für das Jahr 2013 aus der Außenhandelsstatistik gutartspezifisch ausgewertet.

Die Gesamtmenge aller transportierten Güter wurde dann sieben Geschäftsfeldern zugeschlüsselt. Diese Geschäftsfelder ergeben sich aus unterschiedlichen Transport- bzw. Gutarten und umfassen Forstprodukte, Projektladung/Schwergut, Automotive, Massengut trocken „edible“, anderes Massengut trocken „inedible“, Container und Düngemittel.

Im zweiten Arbeitsschritt wurden über Leitdaten (wirtschaftliche Kenndaten) Mengenschätzungen für das Jahr 2030 abgeleitet und dann für jedes Geschäftsfeld die zehn Relationen mit den höchsten Wachstumsraten von 2013 bis 2030 ausgewählt. Diese insgesamt 70 Entwicklungsrichtungen (7x TOP 10) wurden vor dem nächsten Arbeitsschritt noch einem groben Plausibilitätscheck unterzogen, um die zuvor getroffenen Gewichtungen und Einschätzungen zu überprüfen. Diese kritische Betrachtung der makroökonomischen Vorgehensweise zeigte auf, dass sich in nahezu allen sieben TOP 10-Tabellen mindestens die aktuellen TOP 3 des Lübecker Hafens befanden. Dieses Ergebnis deutet u.a. darauf hin, dass die bestehenden Verkehre Lübecks bereits makroökonomisch logischen Kriterien entsprechen. Mit anderen Worten, die aktuelle Ausrichtung des Seehafens Lübeck ist auch gesamtwirtschaftlich nachvollziehbar.

Danach folgte der dritte Arbeitsschritt: eine Multi-Kriterien Analyse. In der Multi-Kriterien Analyse wurden anhand von sieben verschiedenen Kriterien die zehn vielversprechendsten Entwicklungsrichtungen (fünf bereits existierende und fünf neue) für den Hafen Lübeck identifiziert. Diese Kriterien umfassen beispielsweise die Kostenrelation für Routen über Lübeck und alternativen Routen, die technische Ausstattung des Seehafens, seine geographischen Lage in Relation zu den Märkten, und die Aktivität von deutschen Wettbewerbs-häfen im Ostseeraum.

5.2 Analyse der Außenhandelsstatistik

In diesem Arbeitsschritt ging es darum, die Märkte (Quelle-Zielrelationen), die in rein geographischer Betrachtungsweise potentiell über Lübeck geroutet werden könnten, zu betrachten. Die ex-post Analyse basiert auf der Entwicklung der Aufkommensmengen für die Jahre 2010 und 2013 aus der UN COMTRADE.

Hierfür wurden die folgenden Länder(gruppen) ausgewählt:

- Skandinavien (NOR, SWE, FIN)
- Russland (RUS)
- Baltische Staaten (EST, LVA, LTU)
- Zentraleuropa (BLR, UKR, POL, CZE, SVK, HUN, SNV, ROU, BGR)
- Westeuropa (DEU, AUT, CHE, ITA, PRT, ESP, FRA, NLD, BEL, DNK)
- Großbritannien, Irland (GBR, IRL)
- Türkei (TRK)
- Griechenland (GRC)

Auch nach dem Filtern offensichtlich „unsinniger Verbindungen“ gibt es noch Märkte, die nur teilweise für Lübeck in Betracht kommen. Um diesen Aspekt in die Betrachtung einzubeziehen, wurde für die verbliebenen Relationen ein intuitiver Gewichtungsfaktor für die Transportmengen eingeführt, der besagt, dass beispielsweise nur 20% der Menge in diesem Markt über die Ostsee läuft und als Potenzial für Lübeck in Frage kommt. Diese Arbeitsschritte wurden für die Betrachtungsjahre 2010 und 2013 durchgeführt.

5.3 Mengenhochrechnung 2030

In einem ersten Teilschritt mussten die SITC Gütergruppen (SITC = Standard International Trade Classification) den Geschäftsfeldern zugeordnet werden, da das Prognosemodell von Prognos VIEW auf SITC Gütergruppen Level 2 basiert. Die Schlüsselung ist nicht immer eindeutig möglich. Daher wurden die SITC Gütergruppen teilweise anteilig mehreren Geschäftsfeldern zugeordnet. Eine Gewichtung erfolgte auf Basis unseres Expertenwissens.

In einem nächsten Teilschritt wurden geeignete Leitvariablen für jede Entwicklungsrichtung identifiziert, um über die zukünftige Entwicklung der Leitvariablen per Modellrechnung auf die zukünftige Entwicklung der Transportmengen zu schließen. Die Leitvariablen unterscheiden sich nach Quelle (Reporterland) und Ziel eines Transportstroms. Im Allgemeinen wurden für die Quelle Produktionswerte nach Branchen als Leitvariablen definiert, während im Zielland konsumnahe Größen genutzt wurden. Grundsätzlich sind die in der folgenden Tabelle aufgeführten Leitvariablen den Geschäftsfeldern zugeordnet:

Tabelle 1: Zuordnung von Leitvariablen zu Geschäftsfeldern

Geschäftsfelder	Reporterland (Produktionswerte)	Zielland
Forstprodukte	Holz, Papier, Druck	Privater Konsum
Projektladung/ Schwertgut	Maschinenbau	Investitionen (Maschinen sind überwiegend Investitionsgüter)
Automotive	Kraftwagen/Kraftwagenteile	Privater Konsum
Trockenes Massengut (edible)	Land/Forstwirtschaft	a) 50%: Land/Forstwirtschaft b) 50%: Nahrungsmittelkonsum
Trockenes Massengut (inedible)	Metallerzeugung, Metallerzeugnisse	BIP (Metallerzeugnisse gehen als Rohstoffe in den Produktionsprozess ein)
Container	Total (ohne Dienstleistungen)	Privater Konsum
Düngemittel	Chem. Erzeugnisse	Land/Forstwirtschaft (Düngemittel)

Quelle: Prognos 2015 (eigene Darstellung)

Die Prognose bis zum Jahr 2030 (% p.a.) basiert auf der Entwicklung monetärer Handelsströme (inflationbereinigt) aus dem Prognos World Report 2014. Die Gewichtung der Leitvariablen erfolgte je 50% für Reporterland und Zielland.

5.4 Multi-Kriterien Analyse

Nachdem die quantitativen Prognoseergebnisse für die Entwicklungsrichtungen erarbeitet wurden, wird im dritten Arbeitsschritt deren Bedeutung für den Hafen Lübeck abgeschätzt. Es wurde eine Multi-Kriterien Analyse durchgeführt, die anhand eines Sets von sieben Lübeck-spezifischen Kriterien die zukunftssträchtesten Entwicklungsrichtungen für den Hafen Lübeck identifiziert. Um die Multi-Kriterien Analyse weiter zu differenzieren wurden die Kriterien 1 bis 7 mit einem Gewichtungsfaktor entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung versehen (Abstufung: 2 = wichtig bis 6 = sehr entscheidend).

Das Kriterienset beinhaltet die folgenden Kriterien (inkl. Gewichtungsfaktoren):

1. Kürzeste Route über Lübeck? Dieses Kriterium prüft, ob die Route über Lübeck im Vergleich zu allen Alternativrouten wettbewerbsfähig ist und wird umso höher bewertet, je deutlicher der Routenvorteil über Lübeck ist. (Gewichtungsfaktor 3)
2. Keine geopolitischen Besonderheiten? Dieses Kriterium beinhaltet beispielsweise Situationen, wie zeitraubende und administrativ schwierige Grenzübertritte, schlechte Infrastruktur, hohes Diebstahls- und Beschädigungsrisiko auf den Alternativrouten. Je bedeutender diese Besonderheiten sind, desto besser wird die Route über Lübeck bewertet. (Gewichtungsfaktor 3)
3. Aufkommens-Wachstums-Verhältnis 2030? Dieses Kriterium nimmt unmittelbar Bezug auf die im vorigen Kapitel dargestellte Wachstumsprognose und wird umso positiver bewertet, je höher die Ausgangsmenge 2013 und gleichzeitig je höher die prognostizierte Wachstumsrate bis 2030 ist. (Gewichtungsfaktor 6)
4. Verlagerungspotenzial von Konkurrenzhäfen? In diesem Kriterium wird bewertet, ob die unmittelbaren Konkurrenzhäfen (v.a. Ostseehäfen) diese Entwicklungsrichtungen bereits bedienen und eine Chance gesehen wird, die Verkehre auf Lübeck zu ziehen.

Falls dies der Fall ist wird eine mögliche (Rück-) Verlagerung auf Lübeck positiv bewertet. (Gewichtungsfaktor 3)

5. Transportpreise über Lübeck geringer, als auf alternativen Routen? Dieses Kriterium wird umso positiver bewertet, je kostengünstiger die Route über Lübeck ist. Dabei werden nur zeit- und entfernungsabhängige Transportkosten bewertet, nicht jedoch die Hafendurchlaufkosten, wie beispielsweise Umschlags- und Lagerkosten. (Gewichtungsfaktor 6)
6. FFBQ Abschlag? Dieses Kriterium wird umso schlechter bewertet, je stärker der Hafen Lübeck in Konkurrenz zur festen Fehmarnbelt Querung steht. (Gewichtungsfaktor 4)
7. Expertise in HL vorhanden? Dieses Kriterium wird dann positiv bewertet, wenn im Hafen bereits Expertise mit dem Geschäftsfeld vorhanden ist. (Gewichtungsfaktor 4)

6 Überführung der Ergebnisse in die Seeverkehrsprognose

Hinsichtlich der Überführung von Geschäftsfeldern in die NST2007 Klassifizierung, wurden die zugrunde gelegten 68 COMTRADE-Gruppen den NST2007-Abteilungen manuell zugeordnet. Die folgende Tabelle zeigt die anteilige Zuordnung der 5 neuen Entwicklungsrichtungen zu den relevanten NST2007-Abteilungen.

Zudem wurde eine Bewertung bzgl. der Umsetzungswahrscheinlichkeit der entsprechenden Entwicklungsrichtung eingefügt. Dabei wurde auf Basis von Markt- und Experteneinschätzungen für Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Umsetzung bestimmt.

Grundsätzlich gehen die Berater davon aus, dass alle Entwicklungsrichtungen ab spätestens 2020 umgesetzt werden könnten. Entscheidend ist, mit welcher Intensität die Themen durch den Vertrieb der relevanten Hafenunternehmen und/oder des Standortes in den nächsten Jahren vorangetrieben werden.

7 Markttrends im Geschäftsfeld Passagierverkehr

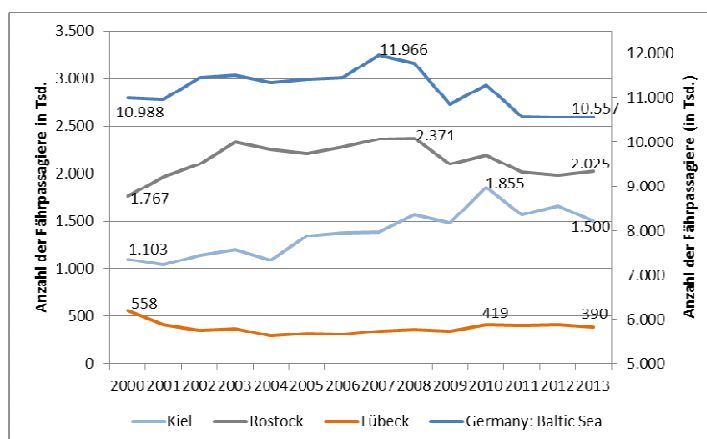
7.1 Markttrends im Fährverkehr

Obwohl weltweit ein leicht positiver Trend für den RoRo-/Fährverkehr zu erkennen ist, ist die Situation in der Branche im Ostseeraum seit mehreren Jahren stark angespannt (z.B. Umsetzung der ECA-Regularien, schwache gesamtwirtschaftliche Lage in der Eurozone).

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die massive Ausbreitung der Billigfluglinien und deren Billigtickets, den Fährlinien enorme Konkurrenz bereiten. Einige Reedereien richten sich strategisch neu aus und konzentrieren sich zunehmend auf das RoRo-Geschäft.

Die EUROSTAT-Statistik weist für den Ostseeraum (ohne Russland) ein Passagieraufkommen im Fährverkehr von insgesamt 96,7 Mio. Passagieren im Jahr 2013 aus. Die Anzahl der Fährpassagiere ist von 2007 bis 2013 um etwa 3,4 % gesunken. Dieser Rückgang wird auch aus der nachfolgenden Abbildung 1 deutlich.

Abbildung 7: Anzahl der Fährpassagiere in ausgewählten deutschen Ostseehäfen



Quelle: UNICONSULT, basierend auf: EUROSTAT (2015): Maritime transport - Passengers - Quarterly data - Main ports - by direction and type of traffic (national and international) [mar_pa_qm]

Es ist allerdings klar zu konstatieren, dass Kiel und Lübeck diesem Trend mit durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten von 2007 bis 2013 in Höhe von 1,31% und 1,92% entgegenwirkten.

Auffällig ist vor allem die marktkonträre Entwicklung der Passagierzahlen in Kiel. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die Reederei Color Line in 2004 die M/S COLOR FANTASY und in 2007 die M/S COLOR MAGIC für die Fährlinie Kiel-Oslo in Dienst gestellt hat. Color Line setzte damit auf ein neues Konzept, dass Fährüberfahrten auf der Ostsee zu einer Mini-Kreuzfahrt macht.

Weitere Trends im Fährverkehr⁴ lassen sich wie folgt zusammenfassen:

⁴In Anlehnung an SHIPPAX (2015): SHIPPAXMarket15 – The 2014 Ferry, Cruise, RoRo and High-Speed Year in Review with Analyses and Statistics, 46 ff.

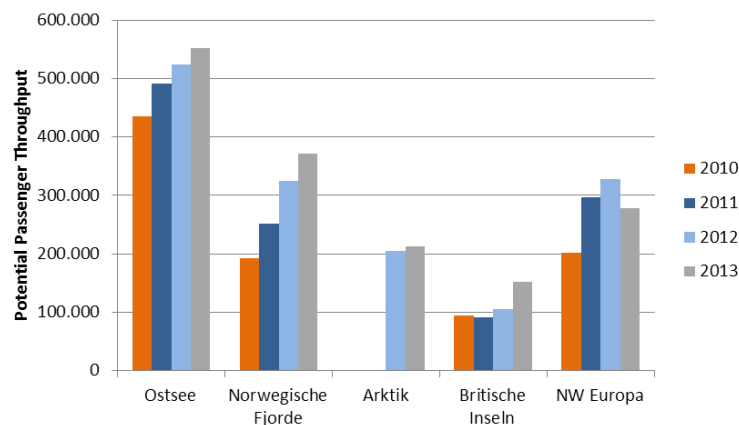
- Europäischen Unternehmen sind die Vorreiter in der Entwicklung fortschrittlicher Ro-Pax-Schiffdesigns. Die neue Generation von Ro-Pax-Schiffen ermöglicht durch schlankere Rumpfformen, effizientere Motoren sowie durch die Verwendung leichter und länger haltbarer Materialien zwischen 20% und 30% Treibstoffersparnisse und senkt somit die operativen Kosten für die Reedereien.
- LNG wird im Zusammenhang mit der Umsetzung der ECA-Regularien ab 2015 als der wesentliche Treibstoff für die Ro-Pax-Schiffe in der Zukunft gesehen. Somit besteht ein deutlicher Bedarf an Errichtung adäquater Versorgungsinfrastruktur in den Häfen. Gleichzeitig muss die Forschung in dessen sicherer Betriebsanwendung noch verstärkt werden. Um diese Entwicklung zu forcieren, stellt die EU-Fördermittel bereit.
- Die Fährreedereien nutzen mittlerweile im starken Maße Instrumente der Online-Distribution. Damit senken sich ihre Vertriebskosten und steigen die Buchungszahlen in manchen Fällen erheblich. Die Markttransparenz steigt somit zum Nutzen des Endverbrauchers bzw. Fährpassagiers. Zunehmend wird die Fährüberfahrt auch in Kombination mit anderen Leistungen, wie Hotel, Landtransport oder Touristenattraktionen verknüpft und zu einem Leistungspaket gebündelt. Hierzu bilden die Reedereien mit den anderen Leistungsanbietern Allianzen bzw. Kooperationen.
- Aufgrund des stattgefundenen Restrukturierungs- und Konsolidierungsprozesses bei vielen Fährunternehmen in den letzten Jahren ist die Branche nun schlanker, besser organisiert und effizienter geworden – eine große Stärke.
- Das Fährgeschäft ist häufig durch Saisonalität geprägt. Wenn im Winter die Touristenströme nachlassen, ist es für die Fährgesellschaften manchmal schwierig kostendeckend zu arbeiten und Linien müssen zum Teil über Winter eingestellt werden.
- Aufgrund des starken Wettbewerbs zu Billigairlines sowie volatiler Entwicklungen des Ölpreises sind die Fährgesellschaften ständig unter Druck und können nur geringe Margen erzielen.
- Die Passagier-Klientel auf Ro-Pax-Schiffen verfügt oft nur über eine geringere Kaufkraft, sodass der Ro-Pax-Verkehr auch als „die arme Verwandte der reicheren Cousine Kreuzschiffahrt“ bezeichnet wird.
- RoRo-Schiffe, die häufig mehr Häfen anlaufen, längere Distanzen zurücklegen, weniger Crewmitglieder benötigen und somit auch kostengünstiger sind, bereiten den konventionellen Ro-Pax-Verkehren in Bezug auf den Gütertransport erhebliche Konkurrenz.

7.2 Markttrends in der Kreuzschifffahrt

Der weltweite Wachstumstrend der Kreuzschifffahrt ist ungebrochen. Die Kreuzfahrtnachfrage weltweit (Anzahl der Kreuzfahrtpassagiere) wird bis 2020 weiterhin ansteigen, auf ein Marktpotenzial von 26,4 Mio. Kreuzfahrtpassagieren. Dabei wird sich der europäische Anteil am weltweiten Kreuzfahrtmarkt nicht ändern, was ein Wachstum in absoluten Zahlen um 2,25 Mio. Passagiere von 2010 bis 2020 bedeutet.⁵

Der nordeuropäische Kreuzfahrtmarkt lässt sich in 5 Fahrtgebiete unterteilen. Die Ostsee als Fahrtgebiet weist den größten Marktanteil und ein kontinuierliches Wachstum auf (Abbildung 2).

Abbildung 8: Passagieraufkommen in Nordeuropa, 2010-2013



Quelle: UNICONSLT, basierend auf GP Wild (2014): Regional Cruise Market Report - Mediterranean & Northern Europe 2013

Parallel zum wachsenden Passagieraufkommen steigt die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Schiffsanlauf. Die Kreuzfahrtschiffe werden immer größer. Dieses Wachstum der Schiffsgröße ist jedoch nicht unendlich, sondern wird sich an einen Grenzwert annähern.

Unter Berücksichtigung der für 2030 prognostizierten Anzahl der Kreuzfahrtpassagiere im Ostseeraum und der durchschnittlichen Anzahl Kreuzfahrtpassagiere pro Schiffsanlauf ergeben sich für 2030 4.375 Schiffsanläufe in der Ostsee (basierend auf UNICONSLT (2013): Potenzialanalyse für ein Kreuzfahrtterminal in Lübeck unter Berücksichtigung der regionalökonomischen Effekte).

Neben den Trends zu größeren Schiffen und die Erweiterung der angebotsseitigen Kapazität durch die Indienststellung zusätzlicher neuer Kreuzfahrtschiffe sind folgende weitere Trends zu verzeichnen:

- Neue Schiffe werden zunehmend optimiert, um Betriebskosten zu reduzieren. Um dies zu erreichen werden zunehmend Schiffe gebaut, die langsamer fahren (Stichwort: Slow Steaming). Im Zusammenhang mit dieser Entwicklung wählen Kreuzfahrtreedereien ihre Heimathäfen eher in zentraler Lage zu den Zielhäfen ihrer

⁵Vgl. GP Wild (2012): Competing in a Changing World – Outlook for Cruise Tourism to 2020

Kreuzfahrtrouten aus. Somit verringern sie Distanzen und Geschwindigkeiten ihrer Kreuzfahrtschiffe und senken damit die Betriebskosten. Dementsprechend profitieren eher geographisch zentral gelegenen Kreuzfahrthäfen von der Entwicklung als Kreuzfahrthäfen in peripheren Regionen.⁶

- Das Kreuzfahrtschiff mit seinem umfänglichen Angebot an Vergnügungs- und Einkaufsmöglichkeiten sowie On-Board-Aktivitäten und Sport wird selbst zum Grund für die Reise und ist weniger "einfaches Transportmittel", um die Ziele entlang der Route zu erreichen.⁷
- Der Trend zu einer fast ganzjährigen Kreuzfahrtsaison, ähnlich wie im Mittelmeer, überträgt sich auch zunehmend auf größere Kreuzfahrthäfen der Nord- und Ostsee, z. B. Hamburg.
- Seit 2015 gelten in der Nordsee und Ostsee - so genannte "Emission Control Areas" – neue Regelungen für Schiffsemissionen. Um ECA-bezogene Probleme mit älteren Kreuzfahrtschiffen zu vermeiden, wird erwartet, dass sie von den Reedereien zum Teil in andere Kreuzfahrtgebiete versetzt werden. Dementsprechend werden für ECA-Regionen wie die Ostsee, die Auswirkungen der neueren – und damit in der Regel auch größeren – Kreuzfahrtschiffe noch beschleunigt,⁸ was sich bereits in der prognostizierten und tatsächlichen Anzahl der Schiffsanläufe zeigt.

⁶Vgl. Tony Peisley (2014): End of the Beginning of Cruising

⁷Vgl. ISL (2014): Kreuzfahrtpotenzial Hafen Hamburg

⁸Vgl. Tony Peisley (2014): End of the Beginning of Cruising

8 Fazit und Handlungsempfehlungen

In diesem Kapitel sind die Erkenntnisse und Ergebnisse des vorliegenden Gutachtens sowie die daraus ableitbaren Handlungsempfehlungen zusammengefasst. Die Themen folgen der Chronologie der einzelnen Kapitel des Gutachtens.

Die Standortwahl für Speditionen, Reedern und weiteren Logistikdienstleistern ist hauptsächlich von Transportkosten, Transitzeiten, etablierten Prozessen sowie Verfügbarkeit von Equipment abhängig. Durch effiziente Prozesse im Lübecker Hafen können Kosten niedrig gehalten und wettbewerbsfähig gestaltet werden. Um Mengen aus anderen Häfen auf den Standort Lübeck zu ziehen, müssen Anreize für den Kunden für das „Verlassen seiner Komfortzone“ aus etablierten, vertrauten Prozessen angeboten bzw. für ihn entwickelt werden.

Die Markteinschätzung(basierend auf Experten-Interviews) geht von einer Verlagerung von ca. 10% der Umschlagsmenge von Lübeck auf die FFBQ aus. Damit liegt diese Einschätzung unterhalb der Seeverkehrsprognose. Einen Nutzen für den Lübecker Hafen durch die FFBQ wird nicht gesehen. Im Fall von Spedition Bode, die im Hafen Züge für kontinentale Verkehre zusammenstellt, könnte es zu einem Mengenanstieg ob der verbesserten Schienenanbindung nach Schweden kommen. Dieser Effekt ist jedoch unabhängig vom Schiffsumschlag. Eher würde dies zu nicht hafenbezogenen Dienstleistungen auf Flächen und Gleisen des Hafens führen und ggf. im Wettbewerb zum eigentlichen Hafenumschlag stehen.

Die negative Preisentwicklung auf dem Schiffstreibstoffmarkt führt dazu, dass vorerst die für die Reedereien durch die ECA-Regularien bedingten Investitionen in saubere Schiffsantriebe kompensiert werden. Der in der Ostsee zu verwendende und eigentlich deutlich teurere schwefelarme Treibstoff ist Ende 2015 auf einem vergleichbaren Preisniveau wie der Standardbunker (IFO 380) zu Anfang des Jahres. Diese Entwicklung verschafft dem Standort Lübeck Zeit, Maßnahmen zu entwickeln, um zukünftigen negativen Auswirkungen der ECA-Richtlinien entgegenzuwirken. Laut Experteneinschätzungen wird der Bunkerpreis Ende 2016 wieder anziehen. Der aktuelle Bunkerpreis muss sich mindestens verdoppeln, damit Transportalternativen wieder an Attraktivität gewinnen.

Das Engagement im Zusammenhang mit der Entwicklung europäischer Frachtkorridore sollte seitens Lübecks fortgeführt und intensiviert werden. Frachtkorridor-Programme bieten die Chance Infrastrukturmaßnahmen in einen überregionalen Kontext zu setzen und die Aussichten auf öffentliche Förderungen deutlich zu erhöhen. Bisher ist es dem Wettbewerber Rostock besser gelungen, sich vor allem im ScanMedCorridor von Finnland bis Sizilien deutlicher einzubringen als Lübeck. Die Steigerung der Visibilität auf (europa-) politischer Ebene kann nicht allein durch den Standort geleistet werden. Hier ist die Unterstützung von Verbänden sowie der Landesregierung gefragt. Dies setzt eine politische Vermarktungs- und Entwicklungsstrategie der Landesregierung voraus, die derzeit für Lübeck nicht erkennbar ist. Hier sollte der Standort Lübeck mehr Unterstützung einfordern.

Die aktuellen Sanktionen gegenüber Russland werden als kurzfristige Erscheinung eingestuft. Mittel- bis langfristig wird davon ausgegangen, dass sich die Handelsbeziehungen

wieder normalisieren. Russland ist für die Entwicklung Lübecks ob der umfangreichen Import- und Exportvolumina von großer Bedeutung.

Das Segment Short SeaShipping bietet für Lübeck Wachstumspotenzial. Short Sea Reeder sind derzeit hauptsächlich in großen Überseehäfen vertreten und kombinieren Short Sea-Ladungseinheiten mit Übersee-Ladungseinheiten auf Feederschiffen. Sobald es erneut (wie vor 2009) zu Kapazitätsengpässen in den Überseehäfen kommt, werden die vergleichsweise kleinen Short-Sea-Reeder von den großen Überseereedern verdrängt, sodass diese alternative Standorte benötigen. Die aktuelle Abschwächung des Containerwachstums in den North Range Häfen verschiebt den Zeitpunkt möglicher Kapazitätsengpässe weiter in die Zukunft. In der Zwischenzeit sind Strategien zu entwickeln, die eine Ansiedlung weitere Reeder am Standort Lübeck fördern. Mit bis zu zwei Short Sea Reedern, die ihre Logistik hauptsächlich über Lübeck steuern, und der wachsenden Nachfrage an containerisierten Gütern in den Baltischen Staaten, Finnland, Schweden und Norwegen wird ein Containerumschlag von bis zu knapp 340.000 TEU im Jahr 2030 für möglich erachtet.

Ein Entwicklungspotenzial für Projektladung im Sinne von Offshore-Windanlagen-Komponenten wird mittel- bis langfristig nicht gesehen. Im „Einzugsgebiet“ des Lübecker Hafens wird ein Offshore Windpark mit 50 Anlagen geplant. Weitere geplante oder bereits im Bau befindliche Offshore-Parks liegen nicht ideal zu Lübeck, sondern eher zu weiter östlich gelegenen Ostseehäfen. Daher wird von einer Ausrichtung bzw. Vorhaltung von Flächen für den Umschlag, die Lagerung und Pre-Assembling (Vormontage von Komponenten) abgeraten.

Lebensmittelexporte nach Russland waren vor Inkrafttreten der Sanktionen ein hauptsächlich Treiber für RoRo- und Containerverkehre von Lübeck nach Russland und Finnland. Wie zuvor beschrieben, wird die Aufrechterhaltung der Sanktionen der EU gegenüber Russland nicht als mittel- bzw. langfristig gesehen. Zudem treten die Baltischen Staaten mehr und mehr in den Fokus deutscher Handelskonzern wie z.B. der Schwarz Unternehmensgruppe mit ihrem Lebensmittel-Discounter Lidl. Schwarz plant eine Expansion nach Litauen in 2016. Zudem ist bereits ein Logistiker in Lübeck ansässig, der für Lidl tätig ist. U.a. diese Sachverhalte führen zu der Annahme, dass Lebensmitteltransporte für Lübeck ein Wachstumspotenzial darstellen.

Die makroökonomische Analyse potenzieller über Lübeck zu routender Verkehre hat ergeben, dass die bereits existierenden Verkehre am Standort auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sinnvoll sind. In jedem der sieben untersuchten Geschäftsfelder waren die aktuell mengenmäßig stärksten drei Relationen fast immer unter den jeweiligen TOP 10 vertreten.

Die durch die makroökonomische Analyse erstellten TOP 10 Relationen für RoRo-Verkehre bestanden sogar ausschließlich aus bereits in Lübeck vorhandenen Verkehren. Das Premiumprodukt „RoRo-Umschlag“ wird weiterhin der Mengentreiber am Standort Lübeck sein. In einem komplexer werdenden Wettbewerbsumfeld sollten Vertriebsstrukturen angepasst und intensiviert werden. Mengenverlagerungen von Lübeck nach Rostock haben gezeigt, dass Hafendienstleister in Teilen austauschbar sind. Dem kann vor allem mit intensiver Kunden- und Marktanalyse entgegengewirkt und vorgebeugt werden.

Es wurden fünf Entwicklungsrichtungen ermittelt, die alle einen Teil zur Mengensteigerung beitragen. Eine mengenmäßig herausragende Entwicklungsrichtung konnte nicht identifiziert werden. Um deutliche zusätzliche Mengen für Lübeck zu generieren, müssen mehrere Ideen gleichzeitig weiterentwickelt werden.

Jede der fünf zukunftssträchtigen neuen Entwicklungsrichtungen können durch bestehende Verbindung bzw. durch eine Erweiterung bestehender Verbindung umgesetzt werden. Es müssen keine grundsätzlich neuen Dienste und Verbindungen etabliert werden. Dies ist ein Vorteil, der Anlaufkosten möglichst niedrig hält, das Risiko bei der Etablierung neuer Verkehre abdämpft und auch größtenteils die Abfertigung bereits geringer Mengen ermöglicht.

Die Berater gehen davon aus, dass alle ermittelten Mengen der fünf neuen Entwicklungsrichtungen bis zu 880.000 t im Jahre 2030 an Güterumschlag für Lübeck bedeuten.

Die Analyse des Passagierverkehrs führt zu der Empfehlung, bestehende Ro-Pax Linien nach Schweden, Finnland, Lettland und Russland zu erhalten und das Einrichten neuer bzw. den Ausbau bestehender Ro-Pax Linien ins Baltikum zu unterstützen, um an dem dort überdurchschnittlich wachsenden Passagieraufkommen im Fährverkehr zu partizipieren.

Des Weiteren sollten Kooperationen bzw. Allianzen mit Reedereien in Bezug auf die Erstellung entsprechender touristischer Packages/Programme für Lübeck entwickelt werden, die mit der Transportleistung der Reedereien gebündelt und eventuell im Baltischen Raum verkauft werden können.

Neben der Schaffung neuer Hafeninfrastruktur für die Kreuzschifffahrt ist der Stadt Lübeck generell eine stärkere Etablierung als Tagesausflugsziel für Kreuzfahrtgäste der benachbarten deutschen Kreuzfahrthäfen (Kiel, Wismar, Rostock) zu empfehlen. So könnte Lübeck von der Wertschöpfung durch die Ausgaben der Kreuzfahrtgäste anderer Kreuzfahrthäfen vor Ort profitieren.



► Nr. VO/2016/03794
öffentlich

Lübeck, 24.05.2016

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

Bearbeitung: Marina Köhn (E-Mail: marina.koehn@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502 - 804 110)

Quartalsbericht I/2016 der Gesellschaften und Betriebe der Hansestadt Lübeck - Kurbetrieb Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Bericht der Werkleitung zum Erfüllungsgrad des Wirtschaftsplanes, des öffentlichen Zwecks, zu den Risiken und ergriffene Gegensteuerungsmaßnahmen

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

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

☐ Ja
☒ Nein
Nicht erforderlich

Die Maßnahme ist:

☐ neu
☐ freiwillig
☒ vorgeschrieben durch: EigVo

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein
☒ Ja (Anlage 1)

Bericht:

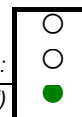
Siehe Anlage

Anlagen :

KBT – Anlage 1 – QB I – 2016

Kurbetrieb Travemünde
Quartalsbericht I/2016

Status:
(„grün“)



1. Erfüllung städtischer Vorgaben

1.1 Jahresergebnis

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Ergebnis Vorjahr
Jahresfehlbetrag	-1.244,0	-1.244,0	0,0	0,0%	-1.131,4

Tendenz ➡

1.2 sonstige Vorgaben

–

2. Finanz- und Leistungskennzahlen

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Ergebnis Vorjahr
Umsatzerlöse	1.346,0	1.346,0	0,0	0,0%	1.412,4
sonst. Erträge, Leistungen	1.081,6	1.081,6	0,0	0,0%	1.141,3
Bestandsveränderungen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Gesamtleistung	2.427,6	2.427,6	0,0	0,0%	2.553,7
Materialaufwand	1.224,5	1.224,5	0,0	0,0%	1.208,6
Personalaufwand	1.250,0	1.250,0	0,0	0,0%	1.259,7
sonst. betr. Aufwendungen	395,9	395,9	0,0	0,0%	388,8
Gesamtaufwand	2.870,4	2.870,4	0,0	0,0%	2.857,1
Abschreibungen	740,0	740,0	0,0	0,0%	708,5
betriebliches Ergebnis (EBIT)	-1.182,8	-1.182,8	0,0	0,0%	-1.011,9

Tendenz ➡

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Ergebnis Vorjahr
Zinsergebnis	-43,7	-43,7	0,0	0,0%	-101,2
aus Beteiligungen/Organsch.	0,0	0,0	0,0	–	0,0
sonstiges Finanzergebnis	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Außerordentliches Ergebnis	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Ertrags- u. sonst. Steuern	17,5	17,5	0,0	0,0%	18,3

	Ist 31.03.2016	Ist 31.03.2015
Anzahl angereiste Gäste im Quartal (gem. Meldescheinen)	26.772	21.510
Anzahl Übernachtungen im Quartal	93.114	72.250
Einnahmen (Netto) Kurabgabe im Quartal	221.214	230.462
Einnahmen (Netto) WoMo-Parkplatz- Entgelte im Quartal	4.659	2.522

3. Haushaltsrelevanz (positive Zahl: haushaltsentlastend; negative Zahl: haushaltsbelastend)

T€	Plan	Hochrechnung	Abweichung		Ergebnis Vorjahr
Verlustrücklage	-342,0	-342,0	0,0	0,0%	0,0

4. Stellungnahme der Werkleitung

... zu Abweichungen von städt. Vorgaben und Gegensteuerungsmaßnahmen

Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sich noch keine konkreten Aussagen zum Saisonverlauf treffen.

... zu nicht planmäßigen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt und Gegensteuerungsmaßnahmen

entfällt

sonstige Anmerkungen der Werkleitung

Im Quartalsbericht I / 2015 war bereits eine Bootslieger - Kurabgabe in Höhe von rund 40 T€ gebucht, im Quartalsbericht I / 2016 ist dies aber noch nicht der Fall, deshalb ist der Betrag der Kurabgabe entsprechend niedriger. Sofern keine negativen Umstände eintreten, wird der Kurbetrieb Travemünde seinen Wirtschaftsplan 2016 voraussichtlich einhalten können. Natürlich kann sich unsere Hochrechnung Saison- und Witterungsbedingt jeder Zeit positiv oder negativ verändern.



► **Nr. VO/2015/03018**
öffentlich

Lübeck, 17.02.2016

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Marion Grönhagen (E-Mail: marion.groenhagen@luebeck.de Telefon: 122-6120)

Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde (5.610)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.03.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.03.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.04.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
26.04.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.04.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Die Abwägung über die während der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf der Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde eingegangenen Stellungnahmen wird zur Kenntnis genommen (Anlage 1).
2. Die Satzung der Hansestadt Lübeck über die Errichtung, Aufstellung, Anbringung, Änderung und den Betrieb von Werbeanlagen (Werbeanlagensatzung) wird einschließlich ihrer Anlagen A und B in der vorliegenden Fassung (Anlage 2) beschlossen.
3. Die fachliche Begründung zur Werbeanlagensatzung wird in der vorliegenden Fassung (Anlage 3) gebilligt.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.300 Recht
 4.491 Archäologie und Denkmalpflege
 5.660 Stadtgrün und Verkehr
 LM

Ergebnis: Zustimmung bzw. keine rechtlichen Bedenken

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

☐
☒

Ja
 Nein
 Eine über die allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO hat nicht stattgefunden, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die

Werbeanlagensatzung nicht in besonderem Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| ☐ | neu |
| ☒ | freiwillig |
| ☐ | vorgeschrieben durch: |

Finanzielle Auswirkungen:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| ☒ | Nein |
| ☐ | Ja (Anlage 1) |

Begründung:

Anlass und Erfordernis:

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in ihrer Sitzung am 10.10.2002 unter Pkt. 4.22, Drs. Nr. 137 den Bürgermeister beauftragt, die Gestaltungssatzung unter Beteiligung der Wirtschaftsverbände zu überarbeiten und dabei die Anforderungen von Tourismus, Handel und Gastronomie zu berücksichtigen. Daraus abgeleitet ist die Aufgabe entwickelt, eine eigenständige Werbeanlagensatzung aufzustellen als Ersatz für die Regelungen der §§ 36 und 37 der Gestaltungssatzung Innenstadt.

Die Altstadtbereiche von Lübeck und Travemünde sind mit ihrer städtebaulichen Identität und architektonisch wertvollen Bausubstanz in besonderem Maße schützenswert und stehen gleichzeitig aufgrund der oberzentralen und touristischen Funktionen mit hoher Besucherfrequenz unter erheblichem Druck durch Anlagen der Außenwerbung.

In beiden Teilbereichen der künftigen Werbeanlagensatzung sind daher neben den einfach gesetzlichen Regelungen bereits seit 1979 (Lübeck) und 1988 (Travemünde) städtebauliche Erhaltungssatzungen mit entsprechenden Genehmigungsvorbehalten in Kraft. Für die Lübecker Altstadt gilt darüber hinaus seit 1980 eine ortsrechtliche Gestaltungssatzung, die unter den §§ 36 und 37 auch Regelungen für Werbeanlagen aufgenommen hat. Diese Regelungen haben sich im Grundsatz inhaltlich bewährt.

Aufgrund der Erfahrungen mit den bestehenden Regelungen geht es weniger um grundsätzlich neue oder anderslautende Anforderungen, sondern um

- die Konkretisierung und Präzisierung der Rahmenbedingungen für Werbeanlagen und damit um
- die Verständlichkeit, Praxistauglichkeit und Akzeptanz der Anforderungen und um
- eine aktuelle politische Bestätigung der gestalterischen Ziele für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde als Grundlage und Voraussetzung für die Anwendung und den Vollzug durch die Verwaltung.

Dem Bauausschuss wurde der Entwurf der Werbeanlagensatzung am 07.04.2014 vorgelegt.

Öffentlichkeitsbeteiligung:

Der Bauausschuss hat am 07.04.2014 beschlossen, die Öffentlichkeit und die betroffenen Interessensvertreter mit dem Entwurf der Werbeanlagensatzung zu beteiligen. Nach Auswertung der Beteiligungsergebnisse soll den politischen Gremien zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Vorlage zum Beschluss der Satzung entgegen gebracht werden.

In einer Arbeitsgruppensitzung am 29.10.2015 mit Vertreterinnen und Vertretern des Einzelhandels und der Wirtschaftsverbände hat die Verwaltung den Entwurf der Werbeanlagensatzung erläutert und zur Diskussion gestellt. Mit dem Protokoll der Arbeitssitzung wurde auch der Entwurf des Handbuchs zur Werbeanlagensatzung verteilt.

Vertreterinnen und Vertreter des Einzelhandels und der Wirtschaftverbände haben als Multiplikatoren den Entwurf der Satzung ihren Mitgliedern vorgestellt und mit ihnen diskutiert. In einer zweiten Arbeitsgruppensitzung am 28.01.2015 wurden die Ergebnisse zur Diskussion gestellt. Die Gewerbetreibenden in den Satzungsgebieten äußerten sich grundsätzlich positiv zur Werbeanlagensatzung.

Gemeinsam mit dem Lübeck Management hat die Verwaltung am 21.04.2015 eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt zu der ca. 40 Personen erschienen waren. Zusätzlich wurde der Entwurf der Werbeanlagensatzung in der Zeit vom 20.04.2015 bis 04.05.2015 öffentlich ausgehängt.

Die Anregungen und Stellungnahmen aus allen Phasen der Beteiligung wurden von der Verwaltung geprüft und in einer Abwägungsübersicht zusammengefasst (Anlage 1).

Der Satzungstext mit fachlicher Begründung wird nach Satzungsbeschluss in einem Handbuch mit bildlichen Erläuterungen und damit zur Erleichterung und allgemeinen Verständlichkeit der Anwendung in der Praxis veröffentlicht. Das Handbuch wird sowohl als Download im Internet, als auch als Broschüre für interessierte und betroffene Gewerbetreibende zur Verfügung gestellt werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vereinbart, dass trotz bereits bestehender Genehmigungspflicht von Werbeanlagen den Gewerbetreibenden, die eine nicht genehmigungsfähige Anlage installiert haben, ein Duldungszeitraum von 12 Monaten nach Inkrafttreten der Satzung für das Entfernen der betreffenden Werbeanlage eingeräumt wird.

Mit dem Beschluss der Werbeanlagensatzung ist auch verbunden, die Gestaltungssatzung für die Innenstadt Lübeck zu ändern, weil die Werbeanlagensatzung die §§ 36 und 37 der Gestaltungssatzung ersetzt.

Anlagen:

1. Prüf- und Abwägungsbericht zu den (im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Behördenbeteiligung) eingegangenen Stellungnahmen
2. Text der Werbeanlagensatzung
3. Fachliche Begründung zur Werbeanlagensatzung
4. Auszug aus dem Handbuch zur Werbeanlagensatzung

Senator F. - P. Boden

Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Lübeck-Travemünde

Abwägungsübersicht

§ 1 Räumlicher Geltungsbereich		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
1.1	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014: Der Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung für die Lübecker Altstadt sollte um den Bereich Holstentor und Salzspeicher erweitert werden.	Der Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung ist identisch mit dem Geltungsbereich der Erhaltungssatzung und der Gestaltungssatzung 1.1 Innenstadt, der nur die Altstadtinsel umfasst, also an der Holstenbrücke endet. Holstentor und Salzspeicher gehören zum UNESCO-Welterbe Lübecker Altstadt und sind in besonderem Maß schützenswert. Sie werden deshalb in den Geltungsbereich einbezogen. 2011 hat die Bürgerschaft das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept als Grundlage der räumlichen Einzelhandelsentwicklung in der Hansestadt Lübeck beschlossen. Das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept bezieht beide Bereiche in das Hauptzentrum Innenstadt bereits ein.
1.2	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014: Die räumliche Abgrenzung des Geltungsbereiches der Satzung für Travemünde sollte im Bereich Fischereihafen und Baggersand geprüft werden.	Der im Entwurf der Werbeanlagensatzung festgelegte Geltungsbereich für Travemünde entspricht weitestgehend dem Geltungsbereich der Erhaltungssatzung 5.2 – Alt-Travemünde. Das Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzept sieht für das Stadtteilzentrum Travemünde im Bereich Fischereihafen / Baggersand Potenzialflächen für weitere Einzelhandels- und Nahversorgungsbetriebe vor. Diese Flächen werden derzeit überplant. Sie werden deshalb in den Geltungsbereich der Werbeanlagen einbezogen.

§ 2 Begriffsbestimmungen		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
	Keine Anregungen/Stellungnahmen	
§ 3 Genehmigungspflicht		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
3.1	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014 und 2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015: Viele Gewerbetreibende wissen nicht, ob sie eine Genehmigung für ihre Werbeanlagen haben. Es soll für ungenehmigt angebrachte Werbeanlagen eine Übergangsfrist eingeräumt werden, die es den Gewerbetreibenden ermöglicht, entweder die Genehmigung zu beantragen oder die Anlage zu entfernen, bevor ein Bußgeldbescheid herausgeht.	Alle Werbeanlagen sind auch heute bereits genehmigungspflichtig. Die bisherige Praxis der Bauordnung bei der Behandlung ungenehmigter Werbeanlagen ist, den Gewerbetreibenden eine Frist von 14 Tagen bei kleineren Werbeanlagen wie Fahnen oder Banner und bis zu 4 Wochen, bei aufwändig zu ändernden oder entfernenden Werbeanlagen einzuräumen. Ein Bußgeldbescheid ergeht nach dieser Frist. Obwohl die Werbeanlagen bereits heute genehmigungspflichtig sind, wird Gewerbetreibenden, die eine nicht genehmigungsfähige Anlage installiert haben ein Duldungszeitraum zum Entfernen der Werbeanlage von 12 Monaten nach Inkrafttreten der Satzung eingeräumt.
3.2	Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015: Bezüglich des Bestandsschutzes gibt es bei den Gewerbetreibenden Informationsbedarf. Haben früher genehmigte Werbeanlagen Bestandsschutz, auch wenn sie nicht den Festsetzungen der Werbeanlagensatzung entsprechen.	Alle genehmigten Werbeanlagen, die nicht den Festsetzungen der Werbeanlagensatzung entsprechen, haben Bestandsschutz. Erst bei grundlegender Änderung oder bei Erneuerung der Werbeanlagen sind die Festsetzungen der Satzung verbindlich einzuhalten.
§ 4 Allgemeine Anforderungen		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
	Keine Anregungen/Stellungnahmen	

§ 5 Konkrete Anforderungen an Werbeanlagen		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
	Keine Anregungen/Stellungnahmen	
§ 6 Unzulässige Werbeanlagen		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
Zu § 6 (1)	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014: Fremdwerbung und Plakatieren müssen geregelt werden. Das Plakatieren im öffentlichen Raum mit Veranstaltungsankündigungen nimmt in der Lübecker Altstadt überhand	Der § 6 (1) des Entwurfs schließt Fremdwerbeanlagen im Satzungsgebiet mit genau beschriebenen Ausnahmen aus. Temporäre Fremdwerbung im öffentlichen Raum wird über die Sondernutzungssatzung der HL geregelt. Es ist eine gebührenpflichtige Sondernutzungserlaubnis einzuholen. Sie kann von der Zahlung der Sondernutzungsgebühren befreit werden, wenn ein öffentliches Interesse besteht und keine kommerzielle Absicht dahintersteht.
Zu § 6 (2)	2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015: Ist eine ganzflächige Beklebung der Fenster im Erdgeschoss eines Hauses, die nicht der Werbung dient, sondern als Blickschutz angebracht werden soll unzulässig?	Die ganzflächige Beklebung von Fenstern im Erdgeschoss eines Hauses, die nicht der Werbung dient, unterliegt nicht den Regelungen der Werbeanlagensatzung. Allerdings bewirken beklebte Schaufenster, dass die Fassade seine Tiefenwirkung verliert und unattraktiv wird. Schaufenster sollten als solche erlebbar bleiben.

	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
Zu § 6 (4)	2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015: Der Kurbetrieb Travemünde möchte seine Flächen zukünftig in Anlehnung an die Werbeanlagensatzung betreuen. Ein grundsätzliches Verbot von Passantenstoppern auf der Promenade würde von den dortigen Gewerbetreibenden mit Sicherheit abgelehnt werden. Es sollte geprüft werden ob eine generelle Ausnahmeregelung möglich ist, z.B. mit genauen Vorschriften, wie die Passantenstopper gestaltet werden müssen, damit ein einheitliches Erscheinungsbild gewährleistet werden kann.	Die Strandpromenade in Travemünde liegt nicht im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung und befindet sich in der Verwaltung des Kurbetriebs Travemünde. Deshalb ist es auch möglich, Passantenstopper auf der Strandpromenade zuzulassen, auch wenn der Kurbetrieb Travemünde seine Flächen in Anlehnung an die Werbesatzung betreuen möchte. Der Kurbetrieb Travemünde sollte zusammen mit den Gewerbetreibenden an der Strandpromenade einen Entwurf für eine einheitliche Gestaltung der Passantenstopper erarbeiten.
Zu § 6 (8)	Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015: Ist eine temporäre Beflaggung, beispielsweise zwecks Sonderaktionen oder Jubiläen, kategorisch ausgeschlossen ist?	Die Werbeanlagensatzung schließt temporäre Beflaggung zu besonderen Ereignissen nicht aus, die Dauer ist aber auf max. 14 Tage beschränkt. Zu den besonderen Ereignissen zählen auch Jubiläen. Sonderaktionen eines Geschäftes wie beispielsweise Schluss- und Räumungsverkäufe sind keine besonderen Ereignisse und sind somit ausgeschlossen.
§ 7 Andere Vorschriften		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
	Keine Anregungen und Stellungnahmen	
§ 8 Abweichungen		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
8.1	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014: Es soll ein Gremium gebildet werden, das Empfehlungen für die Genehmigung von Ausnahmen ausspricht. Es sollte eine Schlichtungsstelle, die mit neutralen Personen besetzt ist, eingerichtet werden. Dadurch könnten im	Die Institutionalisierung eines Gremiums ist nicht Bestandteil einer Werbeanlagensatzung. Die Genehmigung der Werbeanlage obliegt grundsätzlich der Baubehörde. Ein Gremium oder eine Schlichtungsstelle müsste eine kontinuierliche und verlässliche Arbeit sicherstellen. Die Verwaltung steht einem solchen Gremium

	Fälle nicht eindeutiger Sachverhalte, in Bezug auf die kommunizierten Regelungen der Werbeanlagensatzung, eventuelle juristische Auseinandersetzungen vermieden werden.	offen gegen über. Die Initiative müsste von den Gewerbetreibenden kommen. Die Arbeit des Gremiums ist beratend und ersetzt nicht die Genehmigungshoheit der Gemeinde.
8.2	2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015: Bei Ausnahmen und Befreiungen aus den Festsetzungen der Werbesatzung muss gewährleistet sein, dass alle Gewerbetreibenden gleichbehandelt werden.	Ausnahmen und Befreiungen wird es nur in den Fällen geben, wo die Fassade der Gebäude aufgrund ihrer Gliederung die Einhaltung der Vorgaben aus der Werbeanlagensatzung nicht zulässt beziehungsweise in besonderem Maß erschwert. Da die Gründe für eine Ausnahme oder Befreiung aus der Werbeanlagensatzung in der Besonderheit der Fassadenstruktur liegt, wird jeder Antrag individuell und sorgfältig zu prüfen sein.
§ 9 Bußgeld		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
9.1	Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015: Es wird um weiterführende Informationen über die geplanten Sanktionen für Gewerbetreibende, die versuchen die neue Werbesatzung zu umgehen, gebeten.	Verstöße gegen Vorschriften dieser Satzung können unbeschadet der Verpflichtung zur Korrektur im Sinne dieser Satzung mit Bußgeld geahndet werden. Sollten Werbeanlagen ohne vorherige Genehmigung installiert worden sein, wird der Gewerbetreibende mit Setzung einer Frist aufgefordert die Genehmigung zu beantragen. Sind die Festsetzung der Werbeanlagensatzung nicht eingehalten, werden sie ebenfalls mit Setzung einer Frist aufgefordert, ihre Werbeanlagen zu ändern, bzw. zu entfernen. Kommen sie dieser Aufforderung nicht nach, wird ein Bußgeld entsprechend § 9 der Werbeanlagensatzung erhoben. Im Extremfall kann das Bußgeld bis 50.000 € betragen.
9.2	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014: Die Einhaltung der Festsetzungen der Werbesatzung kann nur gewährleistet werden, wenn eine ausreichende personelle Kapazität in der Bauordnung vorhanden ist.	

Weitere Fragen und Anregungen		
1	Leerstände	
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
1.1	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014, 2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015 und Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015: Es müssen Regelungen getroffen werden, wie Leerstände zu nutzen sind.	Die Werbeanlagensatzung gilt auch für leerstehende Ladenlokale und Geschäftsräume.
1.2	2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015: Das Plakatieren von Leerständen ist Fremdwerbung und sollte deshalb auch in den Bußgeldkatalog aufgenommen werden.	Das Bekleben und Plakatieren von Fenstern mit Fremdwerbung ist im Bußgeldkatalog enthalten.
1.3	Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015: Eine einheitliche Folierung der Schaufenster könnten die Leerstände optisch aufwerten und auch zu einer höheren Nachfrage in Bezug auf Neuvermietungen führen.	Das Bekleben von Schaufenstern verleiht dem Gebäude einen abweisenden Charakter, da es die Fenster mit ihrer Tiefenwirkung blind erscheinen lassen. Die Struktur der Fassade und die Lebendigkeit des Hauses im Straßenraum geht verloren. Der Passant erfährt nicht, was sich dahinter befindet. Deshalb ist es auch wenig wahrscheinlich, dass dadurch die Nachfrage in Bezug auf eine Neuvermietung erhöht wird.

2 Information/ Handbuch		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
2.1	2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015: Den Gewerbetreibenden sollte bereits bei Anmeldung ihres Gewerbes das Handbuch für die Werbeanlagensatzung gegeben werden.	Das Handbuch zur Werbeanlagensatzung wird im Internet als Download zur Verfügung stehen und in der Abteilung Bauordnung im Bereich Stadtplanung und Bauordnung unentgeltlich als Broschüre an interessierte Gewerbetreibende bereit gestellt.
2.2	2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015: Damit die Werbeanlagensatzung eine positive Resonanz bei den Gewerbetreibenden hat, ist Information und Beteiligung eine wichtige Voraussetzung. Neben der Kommunikation ist auch ein konsequente Umsetzung und Verfolgung der Einhaltung der Festsetzungen der Werbeanlagensatzung erforderlich.	Die Information und Beteiligung der Gewerbetreibenden hat durch diverse Veranstaltungen im frühen Vorfeld sowie einer Öffentlichkeitsveranstaltung zu der vorliegenden Werbeanlagensatzung ergänzt durch einen öffentlichen Aushang des Handbuchentwurfs im Foyer der Bauverwaltung stattgefunden. Zusätzlich zu der amtlichen Bekanntmachung des Inkrafttretens der Satzung in der Stadtzeitung wird eine Pressemitteilung herausgegeben. Das Lübeck-Management wird weiterhin in die Kommunikation einbezogen. Die konsequente Umsetzung und Verfolgung der Einhaltung der Festsetzungen wird Aufgabe der Bauverwaltung sein.
3 Sonstiges		
	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
3.1	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014: Wahlwerbung muss geregelt werden	Auf Wahlwerbung für die Dauer des Wahlkampfes ist die LBO nach § 11 Abs.6 Nr.4 nicht anzuwenden. Das schließt auch die Regelung in der Werbeanlagensatzung aus. Im öffentlichen Straßenraum kann die Hansestadt Lübeck den Parteien nur die Standorte zuweisen und dafür Sorge tragen, dass die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften eingehalten werden.

	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
3.2	1. Arbeitskreissitzung am 29.10.2014: Die Ausstellung von Waren im Straßenraum muss geregelt werden.	Für die Ausstellung von Waren im öffentlichen Raum ist eine gebührenpflichtige Sondernutzung zu beantragen. Dies ist nicht erforderlich, wenn die Waren auf dem privaten Grundstück angrenzend an den öffentlichen Raum aufgestellt werden.
3.3	2. Arbeitskreissitzung am 28.01.2015: In anderen Stadtteilen gibt es teilweise sehr aufdringliche Werbeanlagen. Es sollte hinterfragt werden, ob es sinnvoll ist, die Werbeanlagensatzung auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt werden kann.	Die Lübecker Altstadt und die Altstadt Travemündes sind in hohem Maß schützens- und erhaltenswert. Hier ist es wichtig ihr Erscheinungsbild durch detaillierte gestalterische Vorgaben auch für die Werbeanlagen zu bewahren. In den übrigen Stadtteilen wird die Ausgestaltung der Werbeanlagen in den Bebauungsplänen jüngeren Datums geregelt. Dabei ist die Gebietsausweisung ausschlaggebend für die jeweiligen Festsetzungen. Bei Neuaufstellung und Änderungen älterer Bebauungsplänen, werden auch Vorgaben für Werbeanlagen formuliert. Die Werbeanlagensatzung wird nicht auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt.
3.4	Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015: Unterscheidet die Werbeanlagensatzung zwischen kommerzieller und nicht kommerzieller Werbung? Mit nicht kommerzieller Werbung sind temporäre Werbeanlagen gemeint, die auf kulturelle Veranstaltungen hinweisen.	Die Werbeanlagensatzung bezieht sich hauptsächlich auf kommerzielle Werbung. Temporäre Werbeanlagen im öffentlichen Straßenraum, die auf kulturelle Veranstaltungen hinweisen, regelt die Sondernutzung.

	Anregungen/Stellungnahmen	Abwägung
3.5	Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015: Warum unterscheidet die Werbeanlagensatzung nicht zwischen A-, B-, C- und D-Lagen?	Vor dem Hintergrund, dass die Altstadt insgesamt, als städtisches Ensemble gesehen und als UNESCO-Welterbestätte deklariert ist, können diese Unterscheidungen nicht berücksichtigt werden. Unterschiedliche Festsetzungen für die A-, B-, C- und D-Lagen würden dazu führen, die Werbeanlagensatzung zu einem unüberschaubaren Planwerk zu erweitern und dadurch Beantragung und Genehmigung von Werbeanlagen deutlich zu erschweren.
3.6	Öffentlichkeitsveranstaltung am 21.04.2015: Es wird die Frage gestellt, inwieweit die Werbeanlagensatzung nicht werbetragende Blumentöpfe vor den Geschäftshäusern thematisiert.	Blumentöpfe vor den Geschäftshäusern sind nicht Gegenstand der Werbeanlagensatzung. Entweder stehen sie auf öffentlicher Fläche und bedürfen einer Sondernutzungsgenehmigung oder sie stehen vor dem Gebäude auf privater Fläche.

Ky / gh 03.02.2016

Anlage 2**SATZUNG DER HANSESTADT LÜBECK****über die Errichtung, Aufstellung, Anbringung, Änderung und den Betrieb von Werbeanlagen****(Werbeanlagensatzung)**

Auf Grundlage der §§ 82 Abs.1 Nr.1 und 84, Abs. 1 Nr. 1 und 2 der Landesbauordnung Schleswig-Holstein in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.01.2009 (Gesetz- und Verordnungsblatt Schleswig-Holstein, Seite 6) und § 4 der Gemeindeordnung des Landes Schleswig-Holstein wird nach Beschlussfassung der Bürgerschaft am _____ für die Altstadt der Hansestadt Lübeck, und für das innere Kurgebiet mit der Altstadt von Lübeck-Travemünde folgende Satzung erlassen:

Präambel

Werbeanlagen haben einerseits die Aufgabe, auf Gewerbe und Beruf hinzuweisen und Kunden anzusprechen, gleichzeitig aber auch die Aufgabe und Verantwortung, als Bestandteil der jeweiligen architektonischen Fassadengestaltung eines Gebäudes und des Straßenbildes mitzuwirken an der Qualitätssicherung und Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes. Der öffentliche Raum repräsentiert ein gemeinsames kulturelles, wirtschaftliches und soziales Anliegen der Bewohner und Besucher der Stadt, der Hauseigentümer, der Geschäftsleute und der im weitesten Sinn mit Kultur Beschäftigten. Die Werbesatzung hat das Ziel, diese komplexe Verantwortung bei der Konzeption und Planung von Werbeanlagen mit Wirkung in den öffentlichen Raum der Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde zu gewährleisten und die Beteiligten bei ihrer Arbeit zu unterstützen.

§ 1**Räumlicher Geltungsbereich**

Diese Satzung gilt im Bereich der Altstadtinsel der Hansestadt Lübeck sowie der Altstadt von Lübeck-Travemünde. Die Geltungsbereiche sind den Plänen zu entnehmen, die als Anlagen A und B Bestandteil dieser Satzung sind.

§ 2**Begriffsbestimmungen**

Werbeanlagen im Sinne dieser Satzung sind alle ortsfesten oder ortsfest genutzten Anlagen gem. § 11 Abs. 1 Landesbauordnung Schleswig-Holstein 2009. Diese Satzung gilt nicht für die in § 11 Abs. 6 LBO genannten Werbeanlagen.

§ 3

Genehmigungspflicht

- (1) Genehmigungspflichtig sind alle Werbeanlagen gem. § 2, sofern deren Ansichtsfläche größer als 0,2 m² ist oder wenn eine Anlage aus mehreren selbständigen und für sich genommen kleineren Werbeanlagen mit ihrer Gesamtfläche dieses Maß überschreitet.
- (2) Die Genehmigungspflicht nach anderen öffentlich rechtlichen Regelungen, wie dem Denkmalschutzgesetz SH oder Erhaltungssatzungen nach § 172 BauGB, bleibt unberührt.

§ 4

Allgemeine Anforderungen

- (1) Werbeanlagen sind nach Lage, Größe, Form, Farbe, Material, Konstruktion und Detail so zu wählen, dass die architektonische Gestaltung und Gliederung der Gebäudefassaden ergänzt und nicht beeinträchtigt wird. Eine Überschneidung von Werbeanlagen mit gliedernden Kanten und Elementen der Fassadengestaltung ist unzulässig.
- (2) Werbeanlagen dürfen nur soweit in Erscheinung treten, dass der Blick auf benachbarte Fassaden nicht behindert und das Straßenbild nicht gestört wird.
- (3) Eine Beleuchtung von Werbeanlagen ist so auszuführen, dass sie sich dem Umgebungslicht (öffentliche Beleuchtung) nach ihrer Beleuchtungsstärke deutlich unterordnet.

§ 5

Konkrete Anforderungen an Werbeanlagen

- (1) Werbeanlagen sind nur in der unteren Abschlusszone der jeweiligen Straßenfassaden zulässig. Die untere Abschlusszone bezieht sich in der Regel auf das Erdgeschoss der jeweiligen Fassade und ist durch Geschossgesimse, Materialwechsel, Vordächer oder vergleichbare Elemente der architektonischen Gliederung gekennzeichnet. Fehlen entsprechende Merkmale, ist die Montage von Werbeanlagen auch zulässig in den unteren zwei Dritteln der Zone zwischen der Oberkante der (Schau-)fenster im Erdgeschoss und der Sohlbank der Fenster im ersten Obergeschoss. Dabei soll die Werbeanlage der unteren Abschlusszone zugeordnet werden, das heißt der Abstand zwischen der Oberkante des Schaufensters im EG und der Unterkante der Werbeanlage soll kleiner gewählt werden, als der Abstand zwischen der Oberkante der Werbeanlage und der Unterkante der Sohlbank des Fensters im 1. Obergeschoss. Ausgenommen von dieser Beschränkung sind temporäre Beflaggungen zu besonderen Ereignissen (Firmenjubiläum u. ä.) für die Dauer von max. 14 Tagen.
- (2) Parallel zur Gebäudefront an der Straßenfassade angebrachte Werbeanlagen sind nur als aufgemalte oder plastische einzeilige Einzelbuchstaben zulässig, deren Höhe 40 cm, deren Strichbreite 10 cm und deren Ausladung 20 cm nicht überschreiten.

Ausnahmsweise können Einzelbuchstaben auch zweizeilig zugelassen werden, wenn die Gesamthöhe 50 cm nicht überschreitet.

Ausnahmsweise dürfen einzelne Buchstaben, Logos oder Embleme die Höhenbeschränkung überschreiten.

Ausnahmsweise können Schilder oder Kästen zugelassen werden, wenn diese als integrierter Bestandteil der architektonischen Fassadengliederung mit plastischen aufgesetzten Schriftzügen gestaltet sind.

Werbeanlagen müssen zu Elementen der horizontalen Fassadengliederung und Öffnungen einen Abstand von mindestens 10 cm und von den äußeren seitlichen Begrenzungen der Fassade von mindestens 25 cm einhalten.

Die Breite einer fassadenparallelen Werbeanlage darf maximal 5,0 Meter betragen.

Werbeanlagen benachbarter Straßenfassaden dürfen sich nicht wiederholen und nicht zu einer durchlaufenden Einheit zusammengefasst werden.

- (3) Im rechten Winkel zur Gebäudefront angebrachte Werbeanlagen (Ausleger) dürfen in den Außenabmessungen max. 1,0 m hoch, 1,0 m breit und 20 cm tief sein. Sie dürfen jedoch eine Ansichtsfläche von 0,6 m² nicht überschreiten. Die Ausladung darf max. 1,0 m betragen und muss mit dem Lot auf den Gehweg mindestens 1,0 m von der straßenseitigen Gehwegkante entfernt sein. Die Unterkante des Auslegers muss mindestens 2,5 m über dem Gehweg liegen.
- (4) Selbstleuchtende Werbeanlagen sind nur zulässig, wenn sie sich der öffentlichen Beleuchtung der jeweiligen Umgebung deutlich unterordnen und zwar als:
 - a) hinterleuchtete Einzelbuchstaben mit indirekter Leuchtwirkung (Schattenschrift),
 - b) Einzelbuchstaben, deren Leuchtwirkung auf den Spiegel mit einer Strichbreite von max. 5 cm beschränkt ist, während die Zargen lichtundurchlässig gestaltet sind, - wenn der Spiegel der Einzelbuchstaben lichtundurchlässig ausgeführt wird, ist ausnahmsweise auch eine Leuchtwirkung der Zargen zulässig-,
 - c) offene Rohrbelegung ohne Blendwirkung,
 - d) selbstleuchtende Kästen und Ausleger mit lichtundurchlässigem Gehäuse und ausgeschnittenen Schriftzügen, die die Wirkung von Einzelbuchstaben haben,
 - e) Werbeanlagen mit Aufhellung durch externe Leuchten, wenn diese in die Elemente der Fassade (Gesims/Vordach, etc.) integriert sind.
- (5) Für periodisch wechselnde Angebote von Gastronomiebetrieben sind auch bis zu 3 Tafeln in einer Breite von max. 50 cm und einer Höhe von max. 70 cm zulässig, wenn die Grundfläche und der Rahmen der Tafel dunkel (vergleichbar RAL 6004 oder dunkler) sind und zu gliedernden Elementen und Kanten der Fassadengestaltung mindestens ein Abstand von 5 cm eingehalten wird.
- (6) Pro Geschäft oder Betrieb und zu jeder Straßenseite ist max. eine Werbeanlage im Sinne des Absatzes 2 und max. eine Werbeanlage im Sinne des Absatzes 3 zulässig. Bei Fassadenbreiten von mehr als 20 Meter können ausnahmsweise auch weitere Werbeanlagen zugelassen werden, wenn der Eindruck einer parzellenübergreifenden Gestaltung und Beeinträchtigung des Straßenbildes vermieden werden.

§ 6 Unzulässige Werbeanlagen

(1) Werbeanlagen sind unzulässig:

- als Fremdwerbeanlagen außerhalb der Stätte der Leistung.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Fremdwerbeanlagen als Rückseiten der Stadtinformationsanlagen, (Stadtpläne/Kulturwerbung/stadteigene Belange) mit dem Format 1,2 x 1,8 m im öffentlichen Straßenraum. Anzahl und Abstände der Stadtinformationsanlagen sind so zu wählen, dass eine bedarfsgerechte Positionierung der Stadtpläne und Kulturhinweise als öffentliche Information gegeben ist. Diese Regelung gilt auch für Fahrgastunterstände des Stadtverkehrs, wenn eine Seite mit einer Stadtinformationsanlage ausgestattet wird.
- Anschlagsäulen und ähnliche Stadtmöbel für Klebemedien im öffentlichen Raum, die überwiegend Bekanntmachungen und Hinweise auf kulturelle Veranstaltungen im Stadtgebiet und der näheren Umgebung dienen.
- Im Bereich der Parkplätze an der Kanalstraße und an der Drehbrücke hinterleuchtete Säulen, wenn Sie mit einem Uhrenaufsatz ausgestattet sind.
- Der Hauptwerbeanlage untergeordnete Embleme von Brauereien an Gaststätten.

(2) Werbeanlagen sind unzulässig als flächige Beklebung von Schaufenstern und flächige Verdeckung von Schaufenstern durch Plakate, Banner oder dergleichen. Ausnahmsweise können einzeilige Beklebung der Schaufenster im oberen Drittel mit Einzelbuchstaben in einer Höhe von max. 30 cm zugelassen werden, wenn weitere Fassadenwerbung nicht möglich ist oder nicht ausgeführt wird.

(3) Werbeanlagen sind unzulässig als senkrecht montierte Kletterschrift, die gliedernde Elemente der Fassadengestaltung überdeckt.

(4) Werbeanlagen sind unzulässig als Werbeaufsteller (Passantenstopper) vor den Gebäuden. Das Verbot gilt auch für Fahrräder, Fahrradständer und vergleichbare Anlagen, an denen Werbeträger befestigt sind, die für längere oder immer wiederkehrend auch für kürzere Zeit an bestimmter Stelle auf Flächen im öffentlichen Raum mit dem Hauptziel der Werbung abgestellt werden.

(5) Werbeanlagen sind unzulässig als Anstrahlung oder Lichtprojektion sowie als Leuchtband, Leuchtkette, Leuchtkontur oder ähnliche Installationen.

Ausnahmsweise können Aufhellungen von Fassaden zugelassen werden, wenn stadtgestalterische Aspekte diese rechtfertigen.

(6) Werbeanlagen sind unzulässig als bewegliche Werbeanlagen.

(7) Werbeanlagen sind unzulässig als Werbeanlagen mit grellen Farben, grellem, beweglichem oder blinkendem Licht. Als grell gilt Farbe oder Licht, wenn diese blenden, aufdringlich wirken oder in einem auffälligen Missverhältnis zu der jeweiligen Umgebung stehen.

(8) Werbeanlagen sind unzulässig als Fahnen und Banner. Die unter § 5 (1) geregelte Ausnahme bleibt unberührt.

§ 7 Andere Vorschriften

- (1) Auf der Grundlage des Denkmalrechts können weitere Einschränkungen für Werbeanlagen gelten.
- (2) Im Geltungsbereich von Bebauungsplänen gelten die Vorschriften dieser Satzung nur, soweit durch Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht abweichende Regelungen getroffen wurden.

§ 8 Abweichungen

Abweichungen von den Vorschriften dieser Satzung können im Einzelfall auf begründeten Antrag zugelassen werden, wenn die architektonische Gestaltung der betroffenen Fassade und die charakteristischen, erhaltenswerten Merkmale des Orts- und Straßenbildes sowie die in § 4 aufgeführten allgemeinen Anforderungen berücksichtigt werden.

§ 9 Bußgeld

- (1) Ordnungswidrig nach § 82 Abs. 1 Nr. 1 Landesbauordnung Schleswig-Holstein handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig
 1. entgegen § 5 (2) eine Werbeanlage nicht als Einzelbuchstabenanlage mit den zulässigen max. Abmessungen anbringt,
 2. entgegen § 5 (3) Ausleger anbringt, die die zulässigen Maße und Abstände nicht einhalten,
 3. entgegen § 5 (4) Werbeanlagen mit flächiger Leuchtwirkung anbringt,
 4. entgegen § 5 (5) Tafeln anbringt, die die max. zulässigen Abmessungen überschreiten und die vorgeschriebenen Abstände nicht einhalten,
 5. entgegen § 5 (6) pro Geschäft oder Betrieb und Straßenseite mehr als je eine Werbeanlage im Sinne der Absätze 2 und 3 anbringt,
 6. entgegen § 6 (1) Fremdwerbeanlagen aufstellt oder anbringt,
 7. entgegen § 6 (2) Schaufenster flächig beklebt,
 8. entgegen § 6 (3) senkrechte Kletterschriften montiert,
 9. entgegen § 6 (4) Werbeaufsteller oder vergleichbare Anlagen aufstellt,
 10. entgegen § 6 (5) werbewirksame Beleuchtungen, Lichtprojektionen, Lichtbänder, Lichtketten oder Leuchtkonturen installiert,
 11. entgegen § 6 (6) bewegliche Werbeanlagen installiert,

12. entgegen § 6 (7) Werbeanlagen mit grellen Farben oder mit grellem, beweglichen oder blinkenden Licht installiert,
 13. entgegen § 6 (8) Werbeanlagen als Fahnen und Banner anbringt.
- (2) Die Ordnungswidrigkeiten können in den Fällen des Absatzes 1 unbeschadet der Verpflichtung zur Korrektur im Sinne dieser Satzung mit einer Geldbuße bis zu 50.000,00 Euro geahndet werden.

§ 10 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Anlage 3**Fachliche Begründung zur Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde****Zur Präambel**

Werbung ist angesiedelt auf dem schmalen Grat zwischen Information und ambitionierter Gestaltung einerseits und Belästigung durch Verunstaltung und störende Häufung andererseits. Medien zur Vermittlung von Werbebotschaften sind Zeitungen, der Rundfunk, das Fernsehen, das Internet und die Außenwerbung, die jedoch in diesem Zusammenhang einen Sonderfall darstellt: Die Außenwerbung entfaltet ihre Wirkung in den öffentlichen Raum, in den Straßen und Plätzen der Stadt, sie wird zum Bestandteil architektonisch gestalteter Fassaden, der Straßenräume und des Stadtbildes. Die Werbeanlagen verändern damit das hochkomplexe gemeinsame Kulturgut der Stadt und werden ein wichtiges Element ihrer Gestaltung. Hinzu kommt, dass es für den öffentlichen Raum und seine Aufgabe keine Alternative gibt, der öffentliche Raum mit seinen Funktionen steht uneingeschränkt allen zur Verfügung; d. h. aber auch, dass es keine Chance gibt, den Anlagen der Außenwerbung auszuweichen. Das macht die Außenwerbung für die Werbenden so interessant, begründet aber gleichzeitig die besondere Verantwortung im gesamtgesellschaftlichen Kontext. Diese Verantwortung erfordert ein verbindliches Regelwerk, das private und öffentliche Anliegen berücksichtigt. Neben den einfach gesetzlichen Regelungen sind für die Altstadtbereiche von Lübeck und Travemünde aus mehreren Gründen spezifische Vorgaben im Rahmen der Werbeanlagensatzung notwendig:

- Die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde sind die Kernzonen des Oberzentrums und des Tourismus mit einer Konzentration von Arbeiten und Wohnen, Handel, Dienstleistung, Verwaltung und Kultur. Entsprechend hoch ist die Besucherfrequenz und der Druck der Werbeindustrie, entsprechend hoch ist aber auch der Anspruch und die Erwartung der Bewohner und der Besucher der Stadtzentren an einen adäquat gestalteten öffentlichen Raum.
- Die Altstadtareale von Lübeck und Travemünde sind in besonderem Maße schutzwürdig: Sie dokumentieren viele Jahrhunderte Stadtbau- und Kulturgeschichte und erzeugen mit vielen erhaltenswerten Einzelgebäuden eine einzigartige Stadtgestalt und ein Identität stiftendes Stadtbild. Die Eintragung der Lübecker Altstadt in die Liste des kulturellen Welterbes der UNESCO bestätigt die internationale Bedeutung des Stadtdenkmals.
- Die einfach gesetzliche Regelung der Landesbauordnung Schleswig-Holstein hat mit der jüngsten Novellierung 2009 die Reduktion auf Aspekte der Verunstaltungsabwehr fortgesetzt. Für die angesprochene Verantwortung im Kontext der Altstädte Lübeck und Travemünde reicht dies jedoch nicht aus. Die vorliegende Werbeanlagensatzung will daher auch als Anregung verstanden sein, den jeweiligen Kontext der Außenwerbung, die Straße, die Fassade, deren Gliederungselemente und Maßstäblichkeit zu analysieren und auf der Grundlage dieser Analyse individuell entworfene Werbeanlagen zu entwickeln, die die gestalterischen Eigenheiten und Ziele im Straßenbild unterstützen und aufwerten.

Zu § 1**Räumlicher Geltungsbereich**

Der räumliche Geltungsbereich der Satzung umfasst die historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen der Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde und die entsprechend einheitlich wahrnehmbare Stadtgestalt mit ihren Orts- und Straßenbildern. Mit Rücksicht auf

topographische Zäsuren ist der Geltungsbereich eher weiter gefasst: So ist die gesamte Lübecker Altstadtinsel zwischen Stadt-Trave und Klughafen mit dem Holstentor und den Salzspeichern westlich des Traveufers einbezogen, obgleich z. B. die Areale beidseits der Kanalstraße erst um die Jahrhundertwende 1900 im Zuge der Anlage des Elbe-Lübeck-Kanals als Bauland gewonnen wurden. Im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen für die östliche Stadtansicht gehören diese Bereiche jedoch zwingend zum Schutzgegenstand der Satzung. Der beschriebenen Charakteristik der Kanalstraße ist durch differenzierte Regelungen Rechnung getragen. Der historische Stadtgrundriss ist dagegen mit einheitlichen Regelungen für Werbeanlagen beantwortet, ungeachtet z. B. der Brüche durch Kriegerzerstörung und Wiederaufbau mit zum Teil verbreiterten Straßenprofilen. Dahinter steht das Ziel, mit den Mitteln der Gestaltung des öffentlichen Raumes und auch mit der Gestaltung der Anlagen für Außenwerbung die Struktur, Logik und Zusammengehörigkeit der Stadtgestalt mit ihren Straßen und Plätzen ablesbar zu verdeutlichen. Der räumliche Geltungsbereich entspricht weitestgehend dem Geltungsbereich des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzepts für das Hauptzentrum Innenstadt.

Zum engeren Altstadtbereich Travemünde gehören die Straßen Vorderreihe, Kurgartenstraße, Kirchenstraße, Kirchensteig, Jahrmarktstraße, Torstraße, St.-Lorenz-Straße, Travenstieg, Rose 2-12 und 1-9 und Am Lotsenberg. Aufgrund der unmittelbaren Auswirkungen auf das Ortsbild Travemündes schließt der Geltungsbereich aber auch die Uferkante der Trave und die Straßen Fischereihafen, Auf dem Baggersand, Gneversdorfer Weg, Vogteistraße und Paul-Brümmer-Straße mit ein. Der räumliche Geltungsbereich entspricht den Geltungsbereich des Einzelhandelszentren- und Nahversorgungskonzepts für das Stadtteilzentrum Travemünde.

Zu § 2

Begriffsbestimmungen

Der Begriff der Werbeanlage ist im § 11 Abs. 1 Landesbauordnung Schleswig-Holstein 2009 definiert. Von ortsfest genutzten Werbeanlagen ist auch dann auszugehen, wenn Anlagen nicht nur vorübergehend, sondern für längere Dauer oder auch regelmäßig wiederkehrend an Gebäuden montiert werden (z. B. Fahnen). Auch mobile Werbeträger (z. B. Fahrräder, Anhänger, Dreiecksaufsteller) sind ortsfeste Werbeanlagen im Sinne dieser Satzung, wenn sie ortsgenau genutzt werden.

Zu § 3

Genehmigungspflicht

Gemäß § 63 Nr. 11 Landesbauordnung Schleswig-Holstein 2009 sind Werbeanlagen mit einer Ansichtsfläche bis zu 1 m² verfahrensfrei, soweit sie nicht an Kulturdenkmälern oder im Umgebungsschutzbereich von Kulturdenkmälern angebracht oder aufgestellt werden. Im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung mit zahlreichen Kulturdenkmälern und herausragenden Dominanten wie der St. Lorenz-Kirche in Travemünde, und den fünf Großkirchen der Lübecker Altstadt ist grundsätzlich ein Kulturdenkmal oder dessen Umgebungsschutzbereich unmittelbar durch die Montage von Werbeanlagen betroffen, so dass regelmäßig auch für Werbeanlagen, die kleiner als 1 m² in der Ansichtsfläche sind, ein Genehmigungsverfahren durchzuführen ist. Um den Verwaltungsaufwand auf ein sinnvolles und notwendiges Maß zu beschränken, ist mit 0,2 m² Ansichtsfläche eine Grenze für die Genehmigungspflicht eingeführt. Danach ist z. B. für kleinere Praxenschilder kein Genehmigungsverfahren erforderlich.

So ist eine praktikable, auch für den Werbeinteressenten klare Regelung gegeben, die es dem Laien erspart, sich mit dem komplexen Begriff des Umgebungsschutzbereiches von Kulturdenkmälern auseinanderzusetzen. Gleichzeitig wird die Möglichkeit eröffnet, auch für Werbeanlagen zwischen 0,2 m² und 1 m² Ansichtsfläche, die erhebliche Auswirkungen auf

das Straßenbild haben können, eine präventive Prüfung und ggf. Beratung für eine genehmigungsfähige Planung anzubieten. Auch im Hinblick auf das Ziel einer bürgerfreundlichen und effizienten Verwaltung ist der präventiven Prüfung und Beratung gegenüber aufwändigen Verfahren zur Beseitigung rechtswidriger Werbeanlagen der Vorrang zu geben.

Zu § 4

Allgemeine Anforderungen

- (1) *Die zum öffentlichen Raum hin wirksamen Fassaden der Gebäude sind mit unterschiedlichen Materialien und Details architektonisch gestaltet. Für Neubauten ist es sinnvoll, dass Werbeanlagen bereits im architektonischen Konzept Berücksichtigung finden und so zum integrierten Bestandteil der gestalterischen Aussage werden. Bei der nachträglichen Montage von Werbeanlagen an Bestandsgebäuden gilt es zunächst, die gegebene Fassadengestaltung mit ihren Materialien, Öffnungen und Gliederungselementen wie Gesimsen und Gewänden zu analysieren. Auf der Grundlage dieser Analyse kann die Werbeanlage dann individuell so entworfen und abgestimmt werden, dass die jeweilige architektonische Idee nicht beeinträchtigt, sondern bestenfalls unterstützt wird.*
- (2) *Ein wichtiges Anliegen der Werbeanlagensatzung geht dahin, durch verbindliche Regeln ein faires Miteinander der verschiedenen Werbeträger im Straßenbild zu ermöglichen. Das heißt, dass an jeder Fassade gleichberechtigte Chancen für Anlagen der Außenwerbung gegeben sein sollen, ohne Beeinträchtigungen durch nach Größe, Position oder Gestaltung störende oder die Sicht behindernde Werbeträger an Nachbargebäuden. Damit soll einerseits ein Wettbewerb der Werbetreibenden untereinander verhindert werden, der jeden auffordern würde, den Nachbarn zu „übertönen“. Andererseits rücken so neben der jeweiligen Einzelfassade auch die Abwicklung benachbarter Fassaden und das Straßenbild in den Focus der gemeinsamen Verantwortung. Ein gut gestaltetes Straßenbild wird nicht nur den Belangen der Denkmalpflege und Stadtgestaltung Rechnung tragen, sondern als attraktive Adressenbildung auch die Angebote von Kultur, Handel und Dienstleistung wirksam unterstützen.*
- (3) *Ein wichtiger Teilaspekt für angemessen in die Umgebung eingefügte Werbeanlagen ist auch deren Beleuchtung. Nach der Werbeanlagensatzung ist eine Beleuchtung oder selbstleuchtende Ausführung von Werbeanlagen nicht ausgeschlossen. Diese soll aber so dezent gesteuert werden, dass die Werbeaussagen zwar auch in der dunklen Tageszeit lesbar bleiben, aber dennoch keine Dominanz beanspruchen, die die gestalterischen Elemente der Fassade oder die Bestandteile und Akzente des Straßenbildes überstrahlen. Im Anwendungsbuch zum Lichtleitplan Lübecker Altstadt werden hierzu beispielhafte Aussagen gemacht. Es ist die Aufgabe der öffentlichen Beleuchtung, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und es ist ggf. Gegenstand eines Lichtleitplanes, die Aufhellung von wichtigen Einzelfassaden oder städtebaulichen Dominanten zu begründen.*

Zu § 5

Konkrete Anforderungen an Werbeanlagen

- (1) *Die im Satzungsbereich zulässigen Werbeanlagen an der Stätte der Leistung richten sich unmittelbar an den Passanten im öffentlichen Straßenraum und informieren über das örtliche Angebot. Fremdwerbung oder Fernkennzeichnung sind dagegen mit den strukturellen Maßstäben der Altstadtareale nicht vereinbar, da sich entsprechende*

Werbeanlagen nach ihrer Größe, Ausführung und Gestaltung nicht in die Orts- und Straßenbilder der Altstadtbereiche integrieren lassen. Insoweit bietet sich die untere Abschlusszone der jeweiligen Fassaden als Suchbereich für die Montage von Werbeanlagen an. Werbeanlagen im Bereich der Obergeschosse würden den Bezug zur Stätte der Leistung im Erdgeschoss verlieren. Auch für Dienstleister, die ihre Räume in Obergeschossen haben, ist die entsprechende Hinweiswerbung über oder neben dem jeweiligen Zugang in der unteren Abschlusszone sinnvoll angeordnet. Die Beschränkung auf die untere Abschlusszone ist aber auch notwendig, um die Hauptaussage der Fassaden und Straßenbilder der architektonischen Gestaltung vorzubehalten. Die Werbeanlagen sollen pointiert und geordnet auf geeigneten Teilflächen eingefügt werden und nicht als zweite Schicht die Fassaden überziehen. Die Definition der unteren Abschlusszone kann nicht allgemein gültig formuliert werden, sondern muss aus der Analyse jeder Einzelfassade abgeleitet werden. Einen ersten Anhaltspunkt bietet die Erdgeschosszone. Im Weiteren kommt es weniger auf mathematische Vorgaben an (z. B. Meter über Geländeniveau) oder konstruktive Daten (z. B. Oberkante Decke über dem Erdgeschoss), sondern vielmehr auf die sichtbaren Gliederungselemente der Fassade (wie z. B. Geschossgesimse, etc.). In Zweifelsfällen können auch benachbarte Fassaden in die Betrachtung einbezogen werden.

- (2) Die fassadenparallelen Werbeanlagen sind regelmäßig als filigrane Einzelbuchstaben auszuführen, um die Materialität, Farbigkeit, Struktur und Textur des Fassadenmaterials selbst weitgehend sichtbar und ablesbar zu belassen. Schilder und Kästen sind daher an Bestandsgebäuden regelmäßig nicht zulässig. Sie können nur zugelassen werden, wenn diese keine für die Fassadengestaltung wichtigen Flächen verdecken, sondern nach Größe, Proportion, Material, Gestaltung und Lage ihrerseits Elemente der Fassadenkonzeption sind. Die vorgeschriebenen Abstände zwischen Werbeanlagen und Kanten der architektonischen Gliederung sind erforderlich, um den Zusammenhang der Fassaden zu gewährleisten und nicht durch Werbeanlagen zu stören oder zu unterbrechen. Ein wichtiges Kennzeichen der Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde ist die Parzellenstruktur, der jeweils individuell gestaltete Fassaden entsprechen. Der dadurch erzeugte Rhythmus im Straßenbild soll durch auf die einzelnen Fassaden abgestimmte Werbeanlagen unterstützt werden. Wiederholte oder gleichförmig gestaltete Werbeanlagen über zwei oder mehr Parzellen würden diese Charakteristik im Stadt- und Straßenbild schwächen und stören.
- (3) Für Ausleger ist die max. zulässige Ansichtsfläche kleiner als die max. zulässige Außenabmessung. Damit ist eine Anregung gegeben, Ausleger als Entwurfsaufgabe für jeden Einzelfall zu verstehen und durch eine Gestaltung mit ausgeschnittenen Flächen eine größtmögliche Transparenz in der Straßenperspektive zu gewährleisten. Die max. Ausladung ist auf 1,0 m beschränkt, um eine störende Sichtbehinderung auf benachbarte Fassaden in der Straßenperspektive zu vermeiden. So können Ausleger interessante Werbeträger sein und dennoch die Ablesbarkeit der Fassadenabwicklung im Straßenraum sicherstellen.
Die lichte Mindesthöhe von 2,50 m und der Mindestabstand von der Gehwegkante dienen ebenfalls der freien Sicht unterhalb und seitlich des Werbeträgers, die Maße entsprechen aber auch den Vorgaben im Sinne der Verkehrssicherheit, z. B. für den Lieferverkehr.
- (4) Die Ausführung selbstleuchtender oder beleuchteter Werbeanlagen ist nicht ausgeschlossen, um die Lesbarkeit der Werbeanlagen auch in der dunklen Tageszeit zu ermöglichen. Dabei sind jedoch alle Formen der Dominanz, Aufdringlichkeit und Blendwirkung zu vermeiden. Licht ist durchaus ein Element der attraktiven Gestaltung im Straßenraum. In erster Linie geht es dabei aber um öffentliche Beleuchtung, die neben der Verkehrssicherungspflicht auch gestalterische Aspekte behandelt. Daneben tritt die Aufhellung von einzelnen Fassaden, die hinsichtlich der Ziele der

Stadtgestaltung und/oder der Denkmalpflege eine Betonung erfahren. Ergänzt wird das beleuchtete Straßenbild durch Schaufenster mit den Warenauslagen. Das so gewonnene nächtliche Straßenbild macht den Straßenraum erlebbar, ohne die Nacht zum Tage zu machen. Selbstleuchtende oder beleuchtete Werbeanlagen sollen dieses Gleichgewicht nicht stören und sind daher auf solche Ausführungen in der Form filigraner Einzelbuchstaben beschränkt, die eine dezente Leuchtwirkung haben, ohne die Umgebung zu überstrahlen. Sofern Leuchten zur externen Aufhellung von Werbeanlagen montiert werden, sollen auch diese die Anforderungen gemäß § 4 Absatz 1 erfüllen. Vorzugsweise sollten die Leuchten als Bestandteil der architektonischen Gestaltung integriert werden.

- (5) Als Ersatz für unzulässige Werbeaufsteller im Straßenraum vor den Gebäudefassaden können Gastronomiebetriebe ihre Tagesangebote zum Beispiel auf von Hand beschriebenen Tafeln vermitteln, die auf geeigneten Flächen der Fassade mit Abstand zu gliedernden Elementen und Kanten montiert werden. Die helle Schrift auf dunklem Grund entspricht der zurückhaltenden Wirkung von Einzelbuchstaben. Bunte Plakate, Fotos von Speisen und dergleichen sind dagegen auszuschließen.
- (6) Jeder Handels- oder Dienstleistungsbetrieb im Geltungsbereich der Satzung soll die Möglichkeit haben, eine Information über sein Angebot im öffentlichen Straßenraum zu kommunizieren. Gleichzeitig geht es darum, eine störende Häufung von Werbeanlagen zu vermeiden. Jedem Betrieb steht daher zu jeder Straßenseite, an der er eine Belegenheit hat, eine zur Fassade parallele Werbeanlage und – sofern es die konkreten örtlichen Gegebenheiten erlauben – ein Ausstecker zur Verfügung, um den individuellen Namen und die jeweilige Branche zu bezeichnen. Wiederholungen sind dagegen ebenso auszuschließen, wie die Aufzählung einzelner Sortimentsbestandteile und von einzelnen Markennamen.
Unbenommen bleibt die Gestaltung von Warenauslagen im Schaufenster, die natürlich eine ergänzende werbende Funktion haben und einen wesentlichen Beitrag zu einem attraktiven Gesamteindruck einer Straße leisten können, aber dennoch nicht zu den Anlagen der Außenwerbung im Sinne der Werbeanlagensatzung gehören. Grundsätzlich abzugrenzen ist die Warenauslage und Schaufenstergestaltung von einer flächigen Beklebung der Schaufenster oder der Montage von Werbeflächen unmittelbar vor oder hinter der Schaufensterscheibe (siehe § 6 Absatz 2).

Zu § 6

Unzulässige Werbeanlagen

§ 6 (1)

Fremdwerbeanlagen, also jegliche Außenwerbung ohne unmittelbaren Bezug zur Stätte der Leistung (siehe § 5 Absatz 6), ist im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung grundsätzlich ausgeschlossen. Schon nach gesetzlicher Regelung der Landesbauordnung Schleswig-Holstein sind Fremdwerbeanlagen in Wohngebieten unzulässig. Im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung finden sich neben Wohngebieten zwar auch Misch- und Kerngebiete, jedoch mit der Besonderheit, dass die Mischgebiete stark durch Wohnen geprägt sind und dass auch die Kerngebiete im Rahmen der bauleitplanerischen Feinsteuerung das Wohnen allgemein neben den kerngebietstypischen Nutzungen zulassen, während z. B. kerngebietstypische Vergnügungstätten restriktiv gesteuert werden. Es ist also ein zentrales Anliegen der Stadtplanung, das Wohnen in der Lübecker Altstadt und dem Altstadtbereich Travemünde zu fördern und zu stabilisieren. Dabei ist das Wohnen mit unvermeidbaren Störungen durch Verkehr, hohe Besucherfrequenz und hohe Nutzungsdichte konfrontiert. Zusätzliche Belastungen der Bewohner in der Lübecker Altstadt und dem Altstadtbereich Travemünde durch Anlagen der Fremdwerbung können vor diesem

Hintergrund jedoch nicht akzeptiert werden. Fremdwerbeanlagen sind aufgrund der typischen Flächenwirkung und Größe (z. B. Plakattafeln, Großwerbeflächen im Euroformat und Ganzsäulen) nicht mit den kleinteiligen Strukturen der Lübecker Altstadt und dem Altstadtbereich Travemünde, ihren Straßenräumen und Fassaden vereinbar. Die Lübecker Altstadt als UNESCO-Welterbestätte und die kleinstädtische historische Struktur Alt-Travemündes mit ihren unverwechselbaren Erscheinungsbildern sind in einem besonderen Maß schützenswert.

Aufgrund der hohen Nutzungsdichte mit Werbeanlagen an der Stätte der Leistung wäre mit zusätzlichen Anlagen der Fremdwerbung eine störende Häufung nicht zu verhindern. Die mit flächigen Anlagen der Fremdwerbung regelmäßig verbundene Sichtbehinderung ist mit Rücksicht auf das Orts- und Straßenbild in der historischen Altstadt und in Alt-Travemünde nicht zu rechtfertigen.

Die Altstädte Lübeck und Travemünde sind auch gegenüber Störungen durch Licht im Zusammenhang mit Fremdwerbeanlagen sehr empfindlich. Allein schon durch die Standardgrößen von Fremdwerbeanlagen sind beleuchtete oder selbstleuchtende Ausführungen im Kontext der Altstadtstraßen nicht verträglich.

Fremdwerbeanlagen sind in der Regel Wechselwerbeträger, deren konkrete Werbeauftritte (z. B. Farben) keiner Steuerung im Genehmigungsverfahren unterliegen. Gerade aufdringliche und grelle Farbkombinationen können jedoch im Umgebungsbereich eines geschützten Orts- und Straßenbildes zu erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Schließlich wären die global austauschbaren Erscheinungsbilder von Fremdwerbeanlagen geeignet, die Individualität und Unverwechselbarkeit der Altstadtareale Lübeck und Travemünde nachhaltig zu schädigen und damit den kulturellen Denkmalwert ebenso zu gefährden wie die Attraktivität für Bewohner, Besucher und Touristen.

Es ist daher zwingend, die Fremdwerbung nicht nur in gut erhaltenen Altstadtstraßen, sondern auch in Straßen, die mit verbreiterem Querschnitt nach dem zweiten Weltkrieg neu aufgebaut wurden, wie die Breite Straße zwischen Mengstraße und Beckergrube, grundsätzlich auszuschließen. Da alle vorgenannten Kriterien auch hier zutreffen, von architektonisch detailliert gestalteten Fassaden der 1950er Jahre bis zu den Identität stiftenden Blickbeziehungen zur Jakobikirche nach Norden und zum Kanzleigebäude des Rathauses im Süden, verlangt dieser von Nachkriegsbebauung flankierte Straßenzug ebenso einen Schutz vor störenden Werbeanlagen wie gut erhaltene enge Altstadtstraßen.

So gilt zum Beispiel auch für die Vogteistraße in Travemünde, dass Anlagen der Fremdwerbung im Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung die Maßstäblichkeit der Altstadt Travemündes und die Erlebbarkeit des Ortsbildes nachhaltig stören und beeinträchtigen würden.

Ausnahmen sind nur zugelassen für die Rückseiten von den vergleichsweise kleinen Stadtinformationsanlagen, deren Vorderseite in der Regel einen Stadtplan oder die Ankündigung kultureller Veranstaltungen städtischer Einrichtungen trägt. An der Aufstellung dieser Stadtmöbel besteht daher ein öffentliches Interesse. Die Zahl der Stadtmöbel ist begrenzt und Abstände der Stadtinformationsanlagen untereinander sind vorgegeben durch eine sinnvolle Verteilung der Stadtplaninformation innerhalb des Straßennetzes der Altstädte. Die rückseitige Werbeanlage schafft insoweit keine zusätzlichen vermeidbaren Sichthindernisse.

Für Wartehäuschen an Bushaltestellen im Geltungsbereich der Satzung ist dagegen eine werbefreie, dreiseitig verglaste Ausführung zu fordern, die Blickbeziehungen und damit auch Orientierung für die Fahrgäste weitestgehend freihält. Sofern ein anderer geeigneter Standort für eine Stadtinformationsanlage nicht gefunden werden kann, ist in Einzelfällen auch eine Integration von Stadtinformationsanlagen mit rückseitigen Werbeanlagen in eine Seitenwand eines Wartehäuschens an einer Bushaltestelle möglich.

Eine weitere Ausnahme ist eröffnet für Anschlagsäulen und ähnliche Stadtmöbel für Klebemedien im öffentlichen Raum, die überwiegend Bekanntmachungen der

Hansestadt Lübeck mit Hinweise auf kulturelle Veranstaltungen im Stadtgebiet und der näheren Umgebung dienen.

Auf einem der Parkplätze östlich der Kanalstraße kann zudem eine hinterleuchtete Säule mit einem Uhrenaufsatz zugelassen werden. Diese Parkplätze liegen zwar auf der Halbinsel zwischen Stadt-Trave und Klughafen, jedoch außerhalb des historischen Stadtgrundrisses, der hier bis zum Bau des Elbe-Lübeck-Kanals im Jahr 1900 am Ufer der gestauten Wakenitz endete. Auch die westlich an die Kanalstraße angrenzenden Grundstücke sind Teil der Landgewinnung im Zuge des Kanalbaus und folglich erst im 20. Jahrhundert genutzt und bebaut worden. Dennoch ist auch in dieser Zone beidseits der Kanalstraße darauf zu achten, dass die Blickbeziehungen zwischen Vorstadt und Altstadt nicht gestört werden. Auch an der Drehbrücke auf der westlichen Seite der Straße an der Untertrave kann eine entsprechende hinterleuchtete Säule mit Uhrenaufsatz ausnahmsweise zugelassen werden. Dieser Bereich der Lübecker Altstadt ist ebenfalls erst mit Umsetzung des Rehderplans für den Lübecker Fernhafen um 1900 entstanden. Der Standort ist so zu wählen, dass durch die Säule die Blickbeziehung zwischen den Wallhabinseln und der Altstadt nicht gestört wird. Diese Uhren sind ein Angebot der Stadt an die Bürgerinnen, Bürger, Besucherinnen und Besucher, an diesen stark frequentierten Zugängen in die Lübecker Altstadt. Die Parkplätze an der Kanalstraße und der Drehbrückenplatz sind Ausgangspunkte für viele Besucherinnen und Besucher der Lübecker Altstadt. Auch im Zeitalter des Handys sind im öffentlichen Raum aufgestellte Uhren ein bewährtes Instrument für die zeitliche Orientierung.

§ 6 (2)

Die Fenster sind die Augen des Hauses und geben der Fassade eine Tiefenwirkung und Plastizität. Mit Folien beklebte Schaufenster bewirken das Gegenteil: es entstehen "tote" Zonen, die unattraktiv und daher unerwünscht sind.

Schaufenster geben den Blick frei auf die Warenauslagen im Laden oder Schaufensterbereich. Diese Funktion würde durch flächige Beklebung von Schaufenstern behindert oder sogar unmöglich gemacht. Damit wäre potentiell ein gravierender Verlust an Attraktivität des jeweiligen Straßenraumes verbunden, der durch die negative Vorbildwirkung noch gesteigert würde.

Zudem ist eine Beklebung des Schaufensters nicht mehr als Warenauslage, sondern als Anlage der Außenwerbung einzustufen, die bei flächiger Ausführung den Anforderungen dieser Satzung widerspricht.

Dies gilt auch für Schaufenster leerstehender Geschäftslokale. Für den Fall, dass geeignete Fassadenflächen nicht zur Verfügung stehen oder bewusst freigehalten werden sollen, wird ausnahmsweise eine untergeordnete Beklebung mit Einzelbuchstaben zugelassen, die die Funktion des Schaufensters nicht beeinträchtigt. Einer Beklebung der Glasscheibe ist die Verhängung des Schaufensters mit Tafeln/Plakaten/Fotos etc. gleichzusetzen. Von einer Schaufenstergestaltung kann erst dann gesprochen werden kann, wenn von der Scheibe ein Abstand eingehalten wird.

§ 6 (3)

Die senkrecht montierte Kletterschrift ist bereits durch die Beschränkung auf die untere Abschlusszone (§ 5 Absatz 1) ungeeignet. Auch Pfeiler und Wandscheiben zwischen den Fenstern im Erdgeschoss sollen als wichtige Elemente der architektonischen Gliederung nicht durch Werbeanlagen verdeckt werden.

§ 6 (4)

Gemäß § 5 Absatz 6 stehen jedem Geschäft oder Betrieb zwei Werbeanlagen an der Hausfassade zu. Damit sind für jeden gleiche Bedingungen und die Voraussetzungen für ein faires Miteinander gegeben. Zusätzliche Werbeaufsteller im öffentlichen Raum bergen die Gefahr, nach Lage, Anzahl, Größe und Gestaltung eine Konkurrenzsituation und damit eine im Verwaltungsvollzug nicht mehr steuerbare Entwicklung einzuleiten, die zu einer störenden Häufung von Werbeanlagen im Straßenbild führt. Störend ist in jedem

Fall auch neben der Verkehrsbehinderung für Fußgänger die Behinderung der freien Sicht im Straßenraum. Die flächigen Werbeträger der Aufsteller können zudem die mit dieser Satzung eingeforderten Qualitätsansprüche nicht erfüllen.

§ 6 (5)

Das nächtliche Straßenbild ist das Ergebnis des Zusammenspiels aus öffentlicher Beleuchtung, (Schau-)fensterbeleuchtung und Aufhellung einzelner Gebäude und Fassaden, die funktional, bauhistorisch oder stadträumlich eine besondere Bedeutung haben. Alle lichttechnischen Inszenierungen zu Werbezwecken, auch wenn diese keine konkreten Werbeaussagen zum Gegenstand haben, stören dieses Gleichgewicht und sind daher auszuschließen.

§ 6 (6)

Auch jede Form beweglicher Werbeanlagen würde die Aufmerksamkeit der Passanten in einem Maße beanspruchen, das den Werbeanlagen im Straßenbild eine störende Dominanz zukommen ließe und den Geschäftsleuten einen ungewollten Wettbewerb um Aufmerksamkeit aufzwingen würde. Aus diesem Grund sind bewegliche Werbeanlagen – unabhängig davon, ob sie durch Wind- oder Motorkraft bewegt werden – unzulässig.

§ 6 (7)

Weder durch Farben noch durch Lichtstärke oder bewegtes Licht sollen Werbeanlagen in einen aufdringlichen Kontrast oder in ein störendes Missverhältnis zu ihrer Umgebung gebracht werden.

§ 6 (8)

Fahnen und Banner sind dem temporären Ausnahmefall gemäß 5 (1) der Werbeanlagensatzung vorbehalten, da sie sonst den zentralen Intentionen der Satzung (Beschränkung auf die untere Abschlusszone, Vermeidung flächiger Sichtbehinderung, Ausschluss beweglicher Werbeanlagen) widersprechen würden.

§ 7

Andere Vorschriften

- (1) *Die Vorschriften der Werbeanlagensatzung gelten auch für Baudenkmale, es können jedoch weitergehende denkmalrechtliche Anforderungen gestellt werden.*
- (2) *Für Bauvorhaben, deren baurechtliche Grundlage über einen Bebauungsplan vorbereitet wird, können spezifische Regelungen zu Werbeanlagen für das konkrete Bauvorhaben in Ergänzung zu der Werbeanlagensatzung oder auch mit begründeten Abweichungen von der Werbeanlagensatzung als gestalterische Festsetzungen formuliert werden.*

§ 8

Abweichungen

Die Werbeanlagensatzung kann als abstraktes Regelwerk für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde nur die grundsätzlichen baugestalterischen Zielsetzungen abbilden. Jede Werbemaßnahme an konkreten Gebäuden ist aber eine individuelle Aufgabe, deren Lösung Engagement, Kreativität und Rücksicht erfordert. Im begründeten Einzelfall können daher auch Abweichungen von einzelnen Vorschriften gerechtfertigt oder sogar geboten sein, wenn dabei die Intention der Satzung berücksichtigt und umgesetzt wird.

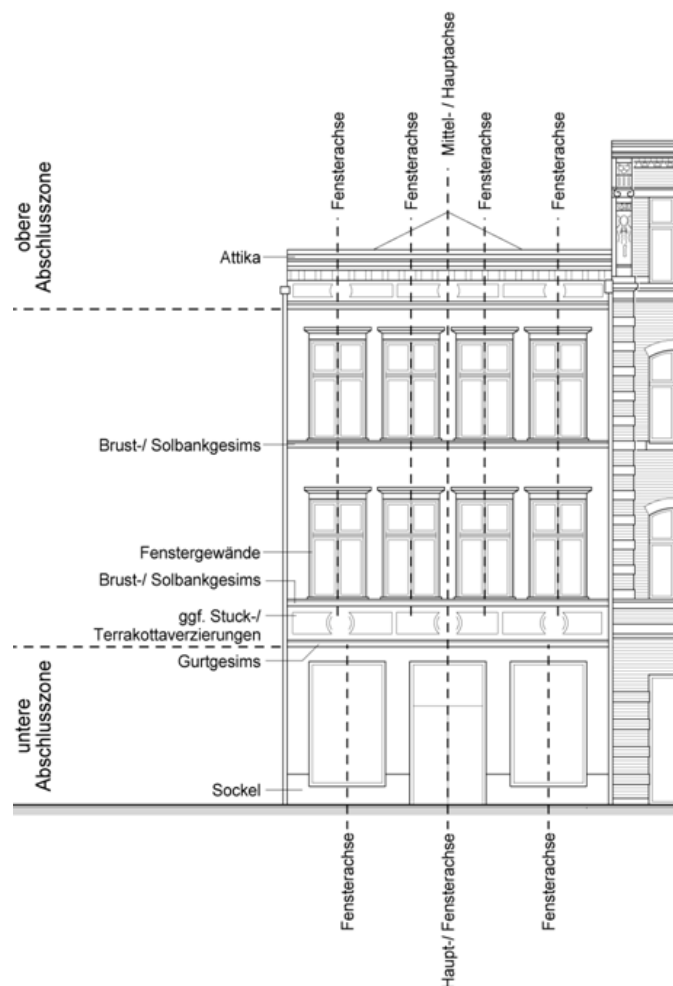
Anlage 4

Handbuch zur Werbeanlagensatzung für die Altstadtbereiche Lübeck und Travemünde

Entwurf

- exemplarische Auszüge -

(in Zusammenarbeit mit Architekturbüro Klaus Mai)



architektonische Gliederungselemente ^



◀ FOTO
Hinterleuchtete Einzelbuchstaben (Schattenschrift). Da der Abstand zwischen Fassade und Buchstabe gering ist, kann das Licht nur schwach streuen und die Beleuchtung erscheint dezent.



◀◀ FOTO
Die Nachtaufnahme der Fleischhauer Straße zeigt eine angenehme Ausleuchtung des Straßenraumes. Die Beleuchtung der Werbeanlagen ordnet sich der Straßenbeleuchtung unter.

◀ FOTO
Beispiel für eine dezente Werbeanlagenbeleuchtung. Obere Geschosse werden von der Beleuchtung nicht beeinträchtigt.

Beleuchtung von Werbeanlagen

SKIZZE ▶

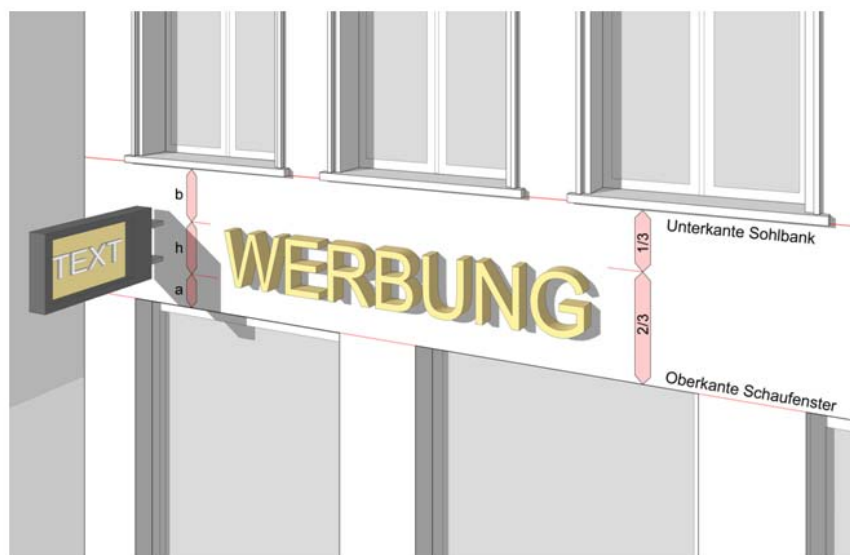
Lage der Werbeanlagen in der Erdgeschosszone.
Anordnung der Werbeanlagen in den unteren 2/3 der Zone zwischen Oberkante (Schau-) Fenster im Erdgeschoss und der Sohlbank der Fenster im 1. Obergeschoss.

$a < b$

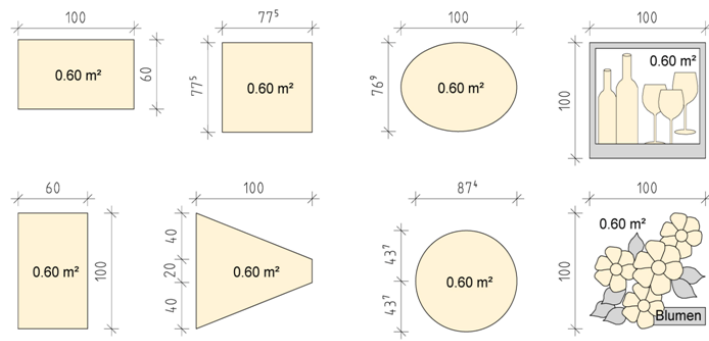
b: Abstand Oberkante Werbung – Unterkannte Sohlbank 1.OG

h: Höhe Werbung

a: Abstand Oberkante Schaufenster EG – Unterkannte Werbung

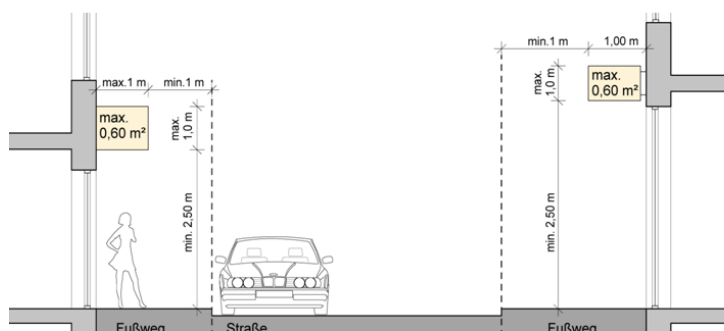


Lage der Werbeanlagen



◀ SKIZZE

Mögliche Formen innerhalb der Höchstabmessungen von Auslegern mit jeweils 0,60 m². Freie Formen mit einer Größe von bis zu 0,60 m² und innerhalb der Höchstabmessungen sind ebenfalls möglich und erwünscht.



◀ SKIZZE

Maximale Abmessungen sowie einzuhaltende Mindestabstände von Auslegern:

Höhe $h_{\max} = 1,0 \text{ m}$
 Ausladung $b_{\max} = 1,0 \text{ m}$
 Tiefe $t_{\max} = 20 \text{ cm}$
 Fläche $A_{\max} = 0,60 \text{ m}^2$

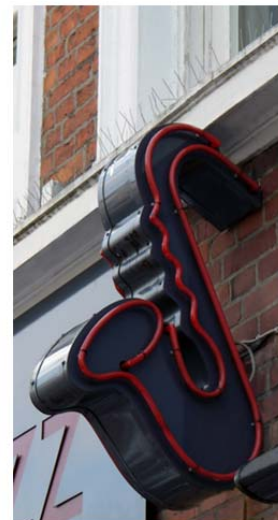
Mögliche Ausführungen und Abmessungen von Auslegern

▼ FOTOS

Unterschiedliche Formen und Ausführungen von Auslegern:

▼ FOTO

Adler und Schriftzug liegen innerhalb der zulässigen Abmessungen. Das ausgeschnittene Motiv hat eine sehr gute Werbewirkung und minimiert gleichzeitig das Sichthindernis.





► Nr. VO/2016/03425
öffentlich

Lübeck, 11.02.2016

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Marion Grönhagen (E-Mail: marion.groenhagen@luebeck.de Telefon: 122-6120)

1. Änderungssatzung zur Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt (5.610)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
09.03.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
21.03.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
11.04.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
26.04.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.04.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die als Anlage beigefügte 1. Satzung zur Änderung der Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt wird beschlossen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.300 Recht
4.491 Archäologie und Denkmalpflege
Ergebnis: Zustimmung bzw. keine rechtlichen Bedenken

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

☐
☒

Ja

Nein

Begründung:

Eine über die allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung hinausgehende besondere Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gemäß § 47 f GO hat nicht stattgefunden, da die Belange von Kindern und Jugendlichen durch die Werbeanlagensatzung nicht in besonderem Maße berührt werden.

Die Maßnahme ist:

☐
☒
☐

neu

freiwillig

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒
☐

Nein

Ja (Anlage 1)

Begründung:

Für die Altstadtbereiche der Hansestadt Lübeck und von Lübeck-Travemünde wurde eine Werbeanlagensatzung erarbeitet, in der die Zulässigkeit von Werbeanlagen in ihrem Geltungsbereich ausführlich geregelt wird. Der Geltungsbereich für die Lübecker Altstadt ist identisch mit dem Geltungsbereich der Gestaltungssatzung nach § 111 Landesbauordnung (1975) für die Lübecker Innenstadt vom 04.02.1982.

Die Gestaltungssatzung trifft in den §§ 36 und 37 Festsetzungen für die Zulässigkeit von Werbeanlagen. Um Irritationen bei Bauherren und Gewerbetreibenden in der Lübecker Altstadt zu vermeiden, ist es erforderlich die Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt entsprechend zu ändern.

Anlagen:

1. Satzung zur Änderung der Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt

Senator F. - P. Boden

Anlage

1. Satzung zur Änderung der Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt vom (Datum der Ausfertigung)

Aufgrund des § 4 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 und des § 84 der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein vom 22.01.2009, zuletzt geändert durch Art. 8 LVO v. 16.03.2015 (GVOBl. S. 96) wird die Gestaltungssatzung für die Lübecker Innenstadt vom 04.02.1982 (Lübecker Nachrichten vom 14.02.1982, berichtigt Lübecker Nachrichten vom 17.02.1982 und vom 18.02.1982) nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck vom xx xx xx wie folgt geändert.

1. Der § 36 entfällt.
2. Der § 37 entfällt.

Diese Änderungssatzung tritt mit dem Tag nach ihrer Bekanntmachung in den Lübecker Stadtzeitung in Kraft.

Lübeck, xx.xx.xx

Der Bürgermeister



► Nr. VO/2016/03768
öffentlich

Lübeck, 17.05.2016

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Sandra Grunwald (E-Mail: sandra.grunwald@luebeck.de Telefon: 122-2302)

Überplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln gem. §95d, Abs. 1, Gemeindeordnung Schl.-Holst. (GO) für das Haushaltsjahr 2016 im Produkt 612003 – Grundstücksan- und Verkäufe / Priwall Waterfront

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.06.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.06.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Im Haushaltsjahr 2016 werden beim Produktsachkonto 612003.000.5431008 Grundstücksan- und Verkäufe – sonstige Geschäftsaufwendungen – 600.000 EUR zur Deckung der Beseitigungskosten für Altlasten im Rahmen des Projektes Priwall Waterfront überplanmäßig gemäß §95d GO S-H bewilligt.

Die Deckung erfolgt aus dem Produktsachkonto 612003.000.4541000 Grundstücksan- und Verkäufe – Erträge aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden - in Höhe von 600.000 EUR.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Haushalt und Steuerung:
zustimmend

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

☐ Ja
☒ Nein

Die Maßnahme ist:

☒ neu
☐ freiwillig
☒ vorgeschrieben durch: Vertrag

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein
☒ Ja (s. Beschlussvorschlag)

Begründung:

Mit Vertrag vom 20.12.2007 wurden der Priwall Waterfront AG & Co. KG große Flächen am Passathafen zur Umsetzung des Projektes Priwall Waterfront verkauft. Der einschlägige Bebauungsplan für den 1. Teilbereich ist am 10.02.2016 in Kraft getreten. Der Verkauf erfolgte zum damaligen Bodenwert für das unbebaute, unerschlossene und altlastenfreie Grundstück.

Im Rahmen des Bebauungsplanes 33.05.00 - Priwall Waterfront, Teilbereich 1 – wurde für das Plangebiet eine Altlastenerfassung und Erstbewertung durch mehrere Fachgutachten des Sachverständigen-Ring Dipl.-Ing. H.-U. Mücke GmbH erstellt. Nach der Eingrenzung von Altlastenverdachtsflächen im Jahr 2007 wurde eine Gefährdungsabschätzung für diese Verdachtsfälle erarbeitet. Im Jahr 2010 erfolgte anhand aktueller Bewertungsgrundlagen eine Neubewertung der durch die Bunkieranlage am Priwallhafen bewirkten Gefährdungssituation. Die durchgeführten Untersuchungen ergaben für das gesamte Untersuchungsgebiet keine schädlichen Bodenveränderungen gemäß Bundes- Bodenschutzgesetz § 2 Abs. 3. Im Zusammenhang mit den weiteren Planungen zur Neugestaltung der Promenade wurden Ende 2014/Anfang 2015 vertiefte Erkundungen zu den bereits bekannten und weiteren vermuteten Bunkergängen vorgenommen, die jedoch keine wesentlichen neuen Erkenntnisse erbracht haben.

Trotz dieser umfangreichen Untersuchungen wurden nunmehr im Rahmen der durch den Investor vorgenommenen Erschließungsarbeiten Altlasten und Bodenverunreinigungen im Boden gefunden und unter Begleitung des Bereiches Umweltschutz beseitigt. Gemäß o.g. Kaufvertrag hat die Hansestadt Lübeck die Kosten für die Beseitigung der Altlasten und Bodenverunreinigungen zu tragen. Eine in Abstimmung mit dem Bereich Umweltschutz vorgenommene Kostenschätzung hierfür beläuft sich auf 600.000 EUR, für die im o.g. Produktsachkonto nicht genügend Mittel zur Verfügung stehen.

Anlagen:

-

Senator Sven Schindler



► Nr. VO/2016/03797
öffentlich

Lübeck, 24.05.2016

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Sandra Grunwald (E-Mail: sandra.grunwald@luebeck.de Telefon: 122-2302)

Überplanmäßige Bewilligung von Haushaltsmitteln gem. §95d, Abs. 1, Gemeindeordnung Schl.-Holst. (GO) für das Haushaltsjahr 2016 im Produkt 612003 – Grundstücksan- und Verkäufe / ehem. Parkplatz Godewind

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.06.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Im Haushaltsjahr 2016 werden beim Produktsachkonto 612003.000.5431008 Grundstücksan- und Verkäufe – sonstige Geschäftsaufwendungen – 1.000.000 EUR zur Deckung der Kosten für die Leitungsverlegung im Rahmen des Verkaufes des ehemaligen Parkplatzes Godewind / Am Fahrenberg überplanmäßig gemäß §95d GO S-H bewilligt. Die Deckung erfolgt aus dem Produktsachkonto 612003.000.4541000 Grundstücksan- und Verkäufe – Erträge aus der Veräußerung von Grundstücken und Gebäuden - in Höhe von 1.000.000 EUR.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen: 1.201 Haushalt und Steuerung
Ergebnis: zustimmend

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt: ☐ Ja
☒ Nein

Begründung:

Die Maßnahme ist: ☒ neu
☐ freiwillig
☒ vorgeschrieben durch: Vertrag

Finanzielle Auswirkungen: ☐ Nein
☒ Ja (s. Beschlussvorschlag)

Begründung:

Auf Grundlage des Bürgerschaftsbeschlusses vom 29.01.2015 (VO.Nr. 2014/01858) wurde mit Vertrag vom 24.06.2015 eine 7.374 m² große Teilfläche des ehemaligen Parkplatzes

Godewind / Am Fahrenberg veräußert. Die Hansestadt Lübeck hat sich im Rahmen der Baureifmachung des Verkaufsgegenstandes dazu verpflichtet, die über das Grundstück verlaufenden Leitungen auf eigene Kosten verlegen zu lassen – s. Beschlusspunkt 6 der o.g. Vorlage. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 1.000.000 EUR und sind aus dem Kaufpreis (2 Mio. EUR) zu zahlen. Irrtümlicherweise wurden die Mittel auf einem anderen Konto angemeldet und stehen nicht auf dem o.g. Konto in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Anlagen:

-

Senator Sven Schindler



► **Nr. VO/2016/03741**
öffentlich

Lübeck, 23.05.2016

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.280 - Wirtschaft und Liegenschaften

Bearbeitung: Claus Strätz (E-Mail: claus.straetz@luebeck.de Telefon: 122-2300)

Verbilligungsrichtlinie zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus beim Verkauf städtischer Grundstücke

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.06.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
14.06.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die als Anlage beigefügte Verbilligungsrichtlinie zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus beim Verkauf städtischer Grundstücke wird beschlossen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
 Ergebnis:

1.201 – Haushalt und Steuerung
 1.300 – Recht
 2.500 – Soziale Sicherung
 4.513 – Jugendamt
 5.610 – Stadtplanung und Bauordnung
 Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten

Die Hinweise der Bereiche und der Kommunalaufsicht wurden eingearbeitet

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

☐ Ja
☒ Nein
 Adressat der Richtlinie sind Wohnungsbauunternehmen

Die Maßnahme ist:

☒ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Nein

☐ Ja (Anlage 1)

Begründung:

Die Bürgerschaft hat am 28.1. 2016 zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus beschlossen:

„In allen Stadtteilen soll künftig die Quote des geförderten Wohnungsbaus im 1. Förderweg bei Neubauten und Modernisierungen mindestens 30 % betragen. Dabei sind Stadtteile mit einer geringen Quote von geförderten Wohnungen mit Priorität zu versehen.

Auf eine ausgewogene Mischung von gefördertem und freifinanziertem Wohnungsbau ist zu achten.“ (Vorlage VO/2016/03379)

Die Zielvorgabe der Bürgerschaft ist bei der Vermarktung von städtischen Grundstücken, die geeignet sind für Geschosswohnungsbau, zu beachten.

Dazu sind jeweils vor Einleitung der Vermarktung zwischen den zuständigen Bereichen (zur Zeit Bereich Soziale Sicherung, Bereich Stadtplanung und Bauordnung und Bereich Wirtschaft und Liegenschaften) unter Berücksichtigung einer ausgewogenen Mischung von geförderten und freifinanzierten Wohnungsbau und der Quote in benachbarten Stadtteilen Vorgaben für die Anzahl der geförderten Wohnungen für die jeweiligen Grundstücke und soweit möglich auch zu den Wohnungsgrößen abzustimmen. Diese sind als Mindestvorgaben in der Vergabe des Grundstücks im Expose und in den Verhandlungen bekannt zu geben und jeweils bei der Auswahlentscheidung als Vergabekriterien zu berücksichtigen.

Der Beschluß der Bürgerschaft entspricht der strategischen Empfehlung des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen und des Bundesministeriums für Bauen im November 2015, die als Leitsatz für öffentliche Körperschaften in einem Zehnpunkteprogramm forderten:

„1. Bauland bereitstellen und Grundstücke der öffentlichen Hand verbilligt und nach Konzeptqualität vergeben.“

Die Hansestadt Lübeck wird in den nächsten Jahren verstärkt Bauland bereitstellen, die Forderung der Vergabe nach Konzeptqualität wird erfüllt durch die Vorgabe des Anteils an geförderten Wohnungen bei Neubauvorhaben.

Die Verbilligungsrichtlinie trägt dem Umstand Rechnung, dass die Förderprogramme des Landes zwar Anreize für Investitionstätigkeit durch vergünstigte Darlehen bieten, diese aber nicht ausreichen um hohe Baukosten und gedeckelte Mieten zu kompensieren. Die gestiegenen Baukosten und hohe Grundstückspreise sind vielfach Hinderungsgrund für Wohnungsbauunternehmen in den Neubau von sozialen Wohnungsbau zu investieren, da bei der begrenzten Miethöhe von 5,60 € bis 5,90 € /qm keine angemessene Rendite zu erzielen ist.

Um Investoren einen Anreiz zu geben in sozialen Wohnungsbau mit ähnlich hohen Baukosten wie bei freifinanzierten Wohnungen und mit begrenzten Miethöhen zu investieren, wird durch die Verbilligungsrichtlinie eine Kaufpreisbildung unterhalb des Verkehrswertes ermöglicht:

Grundstücke für Bauvorhaben für ausschließlich sozialen Wohnungsbau und bei gemischten Bauvorhaben mit Anteilen geförderten Wohnungsbaus sind durch Bietverfahren zu vergeben. Durch das wettbewerbliche Bietverfahren wird der Marktwert ermittelt und bildet eine zulässige Grundlage für die Bemessung des Kaufpreises. Dabei sind der Anteil von sozialen Wohnungsbau und die gewünschten Wohnungsgrößen in der Ausschreibung vorzugeben..

Der Bodenrichtwert bzw. Verkehrswert ist lediglich als Orientierungswert im Expose anzugeben. Im Gebotsverfahren ist ein Mindestpreis vorzugeben, der die Anzahl der geforderten Wohneinheiten im sozialen Wohnungsbau berücksichtigt. Dazu sind in einer internen Kalkulation vom Bodenrichtwert ein Abschlag von 15.000 Euro je geförderte

Wohnung abzuziehen. Der Mindestpreis soll nicht unter 40 % des Bodenrichtwertes bzw. Verkehrswertes liegen und soll nicht den Bilanzwert des Grundstückes unterschreiten.

Nach Prüfung durch Bereich Recht und durch die Kommunalaufsicht besteht bei Beachtung der Regeln der Verbilligungsrichtlinie kein Konflikt mit Gemeindehaushaltsrecht und dem Beihilferecht der EU.

Bei den Verkaufspreisen ist § 90 Gemeindeordnung zu beachten, danach dürfen Vermögensgegenstände "in der Regel nur zu ihrem vollen Wert veräußert werden." Zum vollen Wert bedeutet die Erwirtschaftung des Erlöses, der sich für den Vermögensgegenstand unter Ausnutzung aller marktwirtschaftlichen Möglichkeiten erzielen lässt. Der Wortlaut lässt jedoch durch die Formulierung „in der Regel“ Ausnahmen zu. Veräußerungen zu einem geringeren als dem vollen Wert können in begründeten Ausnahmefällen erfolgen z.B. mit dem Zweck der verstärkten Ansiedlung von gewerblichen Betrieben, zur Förderung des Wohnungsbaus oder für soziale Einrichtungen (vgl. von Scheliha/Sprenger, Praxis der Kommunalverwaltung, § 90 Rz. 6).

Gemeindehaushaltsrechtlich ist mithin die Veräußerung von Grundstücken mit sozialen Auflagen im Hinblick auf die Förderung sozialer Zwecke zulässig und möglich. Dies gilt insbesondere für die Sicherstellung von bezahlbarem Wohnraum für einkommensschwache Bevölkerungsschichten. Die Tatsache, dass dies zum klassischen Bereich der Daseinsvorsorge gehört und eine Veräußerung zu einem Preis rechtfertigt, der unter dem erzielbaren Marktpreis liegt, ist in der Literatur und bis in die jüngste Rechtsprechung hin unbestritten (vgl. Grziwotz, Verbilligte Grundstücksveräußerung durch Kommunen, Kommunaljurist 2010, S. 250 ff; BGH Urteil vom 21.07.2007, Az.: V ZR 158/05).

Auch das europäische Beihilferecht lässt eine Preisbildung zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus zu.

Gemäß Artikel 2 Abs. 1 Buchstabe c des Beschlusses der EU-Kommission vom 20.12.2011 („DAWI-Beschluss“, veröffentlicht im Amtsblatt der EU Nummer L 7/3 vom 11.01.2012). ist der soziale Wohnungsbau als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht bei der EU-Kommission nach Art. 108 Abs. 3 des Vertrages über die Arbeitsweise der europäischen Union (AEUV) befreit, soweit und solange die Voraussetzungen des DAWI – Beschlusses vollständig erfüllt sind.

Die Kommunalaufsicht des Landes Schleswig-Holstein hat mit Schreiben vom 4.5.2016 nach Prüfung eines Entwurfes der Verbilligungsrichtlinie mitgeteilt, dass „der vorgesehene vergünstigte Verkauf von Grundstücken zum Zwecke des sozialen Wohnungsbaus beihilferechtlich möglich ist.“

Anlagen:

Verbilligungsrichtlinie zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus beim Verkauf städtischer Grundstücke

Senator Sven Schindler

Anlage Verbilligungsrichtlinie

Verbilligungsrichtlinie zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus beim Verkauf städtischer Grundstücke

1. Bürgerschaftsbeschluss zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus am 28.1.2016

Die Bürgerschaft hat am 28.1. 2016 zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus beschlossen:

„In allen Stadtteilen soll künftig die Quote des geförderten Wohnungsbaus im 1. Förderweg bei Neubauten und Modernisierungen mindestens 30 % betragen. Dabei sind Stadtteile mit einer geringen Quote von geförderten Wohnungen mit Priorität zu versehen.

Auf eine ausgewogene Mischung von gefördertem und freifinanziertem Wohnungsbau ist zu achten.“ (Vorlage VO/2016/03379)

2. Umsetzung des Bürgerschaftsbeschlusses vom 28.1.2016 in Vorgaben bei der Vermarktung von städtischen Grundstücken für Geschosswohnungsbau

Die Zielvorgabe der Bürgerschaft ist bei der Vermarktung von städtischen Grundstücken, die geeignet sind für Geschosswohnungsbau, zu beachten. Dazu sind jeweils vor Einleitung der Vermarktung zwischen den zuständigen Bereichen (zur Zeit Bereich Soziale Sicherung, Bereich Stadtplanung und Bauordnung und Bereich Wirtschaft und Liegenschaften) unter Berücksichtigung einer ausgewogenen Mischung von geförderten und freifinanzierten Wohnungsbau und der Quote in benachbarten Stadtteilen Vorgaben für die Anzahl der geförderten Wohnungen für die jeweiligen Grundstücke und soweit möglich auch zu den Wohnungsgrößen abzustimmen. Diese sind als Mindestvorgaben im Bietverfahren für das Grundstücks im Expose und in den Verhandlungen bekannt zu geben und jeweils bei der Entscheidung als Auswahlkriterien zu berücksichtigen.

3. Ermittlung des Grundstückskaufpreises für sozialen Wohnungsbau im Bietverfahren

Um Investoren einen Anreiz zu geben, in sozialen Wohnungsbau zu investieren, wird eine Kaufpreisbildung unterhalb des Verkehrswertes ermöglicht. Hierbei sind folgende Regeln zu beachten:

3.1. Durchführung eines Bietverfahrens

Grundstücke für Bauvorhaben für ausschließlich sozialen Wohnungsbau und bei gemischten Bauvorhaben mit Anteilen geförderten Wohnungsbaus sind durch offene, transparente und diskriminierungsfreie Bietverfahren (zB Interessenbekundungsverfahren) zu vergeben. Dabei sind der Anteil von sozialem Wohnungsbau und die gewünschten Wohnungsgrößen gem. Ziff. 2 vorzugeben.

3.2. Ausgangspunkt Verkehrswert

Der Verkehrswert ist lediglich als Orientierungswert im Expose anzugeben. Es ist ein Mindestpreis vorzugeben, der die Anzahl der geforderten Wohneinheiten im sozialen Wohnungsbau berücksichtigt.

Für die Ermittlung des Mindestpreises sind in einer **internen** Kalkulation vom Bodenrichtwert kalkulatorisch 15.000 Euro je geförderte Wohnung abzuziehen. Der Mindestpreis soll nicht unter 40 % des Bodenrichtwertes bzw. Verkehrswertes liegen und soll nicht den Bilanzwert des Grundstückes unterschreiten.

3.3. Angebot des Bieters

Im Bietverfahren ist vom Bieter darzulegen:

- a) Bebauung des Grundstückes im Geschosswohnungsbau mit mindesten acht Wohneinheiten.
- b) Förderung des Bauvorhabens im 1. oder 2. Förderweg; diese ist durch den Förderbescheid der I-Bank spätestens innerhalb einer im Kaufvertrag zu vereinbarenden Frist nachzuweisen (s. Nachzahlungsregelung Zi. 3.5)
Es gilt die Zweck- und Mietbindung gem. Ziffer 1 (1.Förderweg) und 2 (2. Förderweg) der Finanzierungsrichtlinien für die soziale Wohnraumförderung in Schleswig-Holstein (Amtsbl. SH 2014, 476).
- c) Miet- und Zweckbindung nach den Finanzierungsrichtlinien für die soziale Wohnraumförderung des Landes SH für die Dauer von 20 oder 35 Jahren
- d) Darstellung des Bauvorhabens mit
 - Lageplan
 - Bauzeichnungen
 - Projektbeschreibung
 - Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Berechnung der beabsichtigten Miethöhe, sowie die Kalkulation der gebotenen Kaufpreishöhe

3.4. Benennungs- und Besetzungsrechte

Auf den so im Bietverfahren ermittelten Kaufpreis sind keine weiteren Reduzierungen des Kaufpreises vorzunehmen.

Es besteht aber die Möglichkeit der Anrechnung von Beträgen auf den Kaufpreis in Höhe von 5000 € für ein Benennungsrecht bzw. 10.000 € für ein Besetzungsrecht je geförderter Wohnung, wenn der Käufer der Hansestadt Lübeck, Bereich Soziale Sicherung ein Benennungsrecht bzw. ein Besetzungsrecht für die Dauer der Mietbindung vertraglich zusichert.

Der Bereich Soziale Sicherung kann im Einzelfall das Benennungs- oder Besetzungsrecht auf den Bereich Familienhilfen/Jugendamt übertragen. Benennungsrecht bedeutet, dass die Hansestadt Lübeck berechtigt ist, bei der Vermietung einer freien oder bezugsfertigen Wohnung mindestens 3 wohnungssuchende Personen zur Auswahl zu benennen. In diesem Falle darf die Wohnung nur an eine dieser Personen vermietet werden. Besetzungsrecht bedeutet, dass die Hansestadt Lübeck eine Person benennen darf und die Wohnung nur an diese Person vermietet werden darf.

Das Benennungsrecht und / oder das Besetzungsrecht kann von der Hansestadt Lübeck nach Abstimmung des Käufers mit dem Bereich 2.500 - Soziale Sicherung - auf eine andere Wohnung im Stadtgebiet übertragen werden. Soweit das Benennungsrecht auch durch den Förderbescheid der I-Bank vorgegeben ist, muss auch eine Abstimmung mit der IBank erfolgen.

3.5. Nachzahlung bei Zweckverfehlung; sonstige zivilrechtliche Sanktionen und Sicherungen

Im Kaufvertrag ist eine Nachzahlungsverpflichtung hinsichtlich der Differenz zwischen dem Verkehrswert und dem unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ausschreibung für den Anteil sozialen Wohnungsbaus vereinbarten Kaufpreis zu vereinbaren für folgende Fälle:

- Die geförderten Wohneinheiten werden nicht für den vereinbarten Zeitraum (entsprechend der Zweckbindung aus dem Förderbescheid der IBank), mindestens aber für 20 Jahre genutzt;
- Geförderter Wohnraum wird unter Verstoß gegen die Belegungsbindung und/oder das Benennungs- oder Besetzungsrecht oder Mietpreispreisbindung vermietet oder überlassen oder steht aus Gründen die der Käufer zu vertreten hat länger als 3-6 Monate leer.

Den Verkehrswert stellt der Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Hansestadt Lübeck für den Zeitpunkt der Kenntnis der Hansestadt Lübeck von der Zweckverfehlung fest. Dann ist anteilig der Differenzbetrag nebst Zinsen (jährliche Verzinsung in Höhe von 5 % - Punkten über dem Basiszinssatz ab dem Zeitpunkt der Zweckverfehlung) vom Käufer nachzuzahlen.

Ferner sind in den Kaufvertrag Wiederkaufsrechte zugunsten der Hansestadt Lübeck für folgende Fälle einzuräumen:

- Der Förderbescheid der I-Bank wird nicht innerhalb von 6 – 12 Monaten nach Vertragsschluss vorgelegt;
- Das Bauvorhaben wird nicht innerhalb der im Kaufvertrag festgesetzten Fristen oder der im Förderbescheid genannten Fristen bebaut;
- Weiterverkauf des Grundstücks ohne Sicherstellung der Realisierung sozialen Wohnungsbaus im mit der Hansestadt Lübeck vereinbarten Umfang
- Als Alternative zur Nachzahlungsverpflichtung des Käufers für den Fall der zweckwidrigen Nutzung.

Die Wiederkaufsrechte sind durch Rückauflassungsvormerkungen zu sichern.

In den Kaufvertrag sollten weitere zivilrechtliche Sanktionen für den Fall von Vertragsverletzungen oder Leistungsstörungen aufgenommen werden. Diese Instrumentarien sind insbesondere

- Vertragsstrafen zur Sicherung des sozialen Wohnungsbaus
- Beschränkt persönliche Dienstbarkeiten für Belegungs- und Benennungsrechte
- Bauverpflichtung
- Weitergabepflichten an Rechtsnachfolger
- Anzeigepflichten bei Weiterveräußerung

Im Vertrag ist als angemessene Frist für die Fertigstellung der geförderten Vorhaben ein Zeitraum von 2 Jahren ab Vertragsabschluss bei Genehmigungsfähigkeit nach § 34 BauGB sowie bei B-Planerfordernis 2 Jahre ab Satzungsbeschluss über den B-Plan zu vereinbaren.

4. Betrauung / EU Beihilferechtskonformität

Nach dem DAWI - Beschluss der Europäischen Kommission vom 20. Dezember 2011 (2012/21/EU) ist eine Betrauung des Erwerbers mit der Realisierung von sozialem Wohnungsbau durchzuführen.

Die Betrauung kann im Kaufvertrag geregelt werden. Die Betrauung muss den Voraussetzungen des Art. 4 des DAWI - Beschlusses entsprechen. Die Betrauung muss mindestens Regelungen zu folgenden Punkten enthalten:

- Inhalt und Dauer der Betrauung;
- Beschreibung des Ausgleichsmechanismus und Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen;
- Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung von Überkompensationszahlungen;
- Verweis auf den DAWI – Beschluss.

Ohne Betrauung ist die Verbilligung ohne Notifizierung nicht beihilfekonform (Art. 3 DAWI – Beschluss der Kommission aaO)

Nach Art. 5 Abs. 1 des DAWI - Beschlusses darf die Höhe der Ausgleichsleistung unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns nicht über das hinausgehen, was zur Abdeckung der Nettokosten der Dienstleistung erforderlich ist. Im Zuge der Bewilligung der Kaufpreisreduzierung prüfen der Bereich Soziale Sicherung und der Bereich Wirtschaft und Liegenschaften die Einhaltung der EU - Beihilferechtskonformität und sodann während des Förderzeitraums in dreijährigem Turnus sowie am Ende der Bindungsdauer. Wird hierbei eine Überkompensation festgestellt, ist diese durch entsprechende Reduzierung der Verbilligung auszugleichen und vom Käufer nachzuzahlen.

Sollten sich die Grundlagen für eine beihilfekonforme Verbilligung von Grundstücksverkäufen ändern, ist diesen Änderungen Rechnung zu tragen.

5. Entsprechende Geltung für Erbbaurechtsbestellungen

Die vorstehenden Regelungen gelten entsprechend bei der Bestellung von Erbbaurechten für Zwecke des sozialen Wohnungsbaus. Dazu ist im Bietverfahren gem. Ziff. 3 der Bodenwert für den Erbbauzins zu ermitteln. Der Erbbauzins auf den so ermittelten Bodenwert beträgt 5 bis 6 % des Bodenwertes. Bei Zweckverfehlungen ist der anteilige Erbbauzins nebst 5 %-Punkte über dem Basiszinssatz nachzuzahlen.

6. Gremienvorbehalt

Die Entscheidung über den Kaufpreis / Erbbauzins trifft bei Verkehrswerten des Grundstücks über 175 T€ die Bürgerschaft, bei Verkehrswerten darunter der Bürgermeister. In der Verkaufsvorlage / Erbbaurechtsbestellungsvorlage ist die Berechnung der Verbilligung darzustellen.

7. Dauer

Die Verbilligungsrichtlinie gilt für den Veräußerungszeitraum 1.7.2016 bis 31.12.2020. Maßgeblich ist das Datum der Beurkundung des Grundstückskaufvertrages.

Die Geschäftsanweisung zur Transparenz von Grundstücksgeschäften bleibt von dieser Richtlinie unberührt.



► **Nr. VO/2016/03788**
öffentlich

Lübeck, 25.05.2016

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
2.830 - Kurbetrieb Travemünde

Bearbeitung: Uwe Kirchhoff (E-Mail: uwe.kirchhoff@luebeck-tourismus.de Telefon: 04502-804100)

Neugestaltung der Travepromenade in Lübeck-Travemünde

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
01.06.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
13.06.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Vorberatung
20.06.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
28.06.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.06.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Das in der Begründung und den Anlagen 1 bis 5 dargestellte Konzept für die Neugestaltung der Travepromenade in Lübeck-Travemünde wird beschlossen.
2. Der Kurbetrieb Travemünde wird mit der Umsetzung des 1. und 2. Bauabschnittes gemäß Anlage 1 (Finanzierungskonzept KBT 1. und 2. BA) beauftragt.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Bereich 1.203 Beteiligungscontrolling:
Kenntnisnahme

Bereich 1.201 Haushalt und Steuerung:
zustimmend

Bereich 2.280 Wirtschaft und Liegenschaften:
zustimmend

Bereich 3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz:
zustimmend, Änderungen eingearbeitet

Bereich 4.401 Schule und Sport:
zustimmend

Bereich 5.610 Stadtplanung und Bauordnung:
zustimmend, Änderungen eingearbeitet

Bereich 5.660 Stadtgrün und Verkehr:
zustimmend, Änderungen eingearbeitet

Bereich 5.691 Lübeck Port Authority:
zustimmend, Änderungen eingearbeitet

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH:
zustimmend, Änderungen eingearbeitet

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

☐ Ja
☒ Nein
Die Beteiligung wird im Rahmen der
Umsetzungsplanung erfolgen.

Die Maßnahme ist:

☒ neu
☒ freiwillig
☐ vorgeschrieben durch: -

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein
☒ Ja (siehe Begründung - VI. Baukosten)

Begründung:

I. Auftrag

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat in ihrer Sitzung am 24.11.2011 den Bürgermeister beauftragt, der Bürgerschaft ein Konzept für die Neugestaltung der Travepromenade (Flächen, die unmittelbar an der Trave liegen und sich im Sondervermögen des Eigenbetriebes Kurbetrieb Travemünde befinden) vorzulegen und die dafür erforderlichen Kosten darzustellen.

In dem Konzept sind die Steigerung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung und Erweiterung touristischer Angebote im Bereich der Travepromenade sowie die Verbesserung des Hochwasserschutzes aufzuzeigen.

Außerdem ist der Bürgerschaft ein Finanzierungskonzept entgegenzubringen, das die zu erwartende Förderung durch das Land, den Bund bzw. die EU berücksichtigt.

II. Ausgangslage

Das Ostseeheilbad Travemünde gehört zu den ältesten und traditionsreichsten Seebädern in der Bundesrepublik Deutschland. Das im Jahre 1802 gegründete Seebad wird durch seine großzügigen Freiräume in der Landschaftsgestaltung, den Hafen, die Altstadt, die Gebäude der Bäderarchitektur, die neugestaltete Strandpromenade sowie die maritime Hafenkante an dem Verlauf der Trave geprägt.

Der Verlauf dieser Wasserkante lässt sich in thematische Teilabschnitte gliedern. Den Auftakt bildet der Fischereihafen als letztes Refugium des maritimen Kleingewerbes mit seiner sympathischen Unaufgeräumtheit. Vorbei an der einzigen Slipanlage des Ortes für trailerbare Boote folgt der neugestaltete Fährvorplatz an der Priwallfähre. Weiter führt der Verlauf der Wasserkante über die Vorderreihe, die als urbane Flaniermeile mit ihren Kastenlinden und ihrer grünen Böschung die östliche Stadtkante Travemündes bildet. Eine deutliche städtebauliche Zäsur folgt ab dem Schnittpunkt der Vorderreihe mit der Straße Am Lotsenberg. Dieser Übergang von der Vorderreihe in die Travepromenade wirkt durch eine diffuse Erweiterung der Gastronomie sehr ungeordnet. Dieser Bereich bedarf dringend einer städtebaulichen Überprüfung und Neuordnung. Diesem Anliegen wird die vorliegende Vorlage gerecht.

Während der Fährvorplatz, die Vorderreihe sowie die im Anschluss an die Travepromenade folgende Strandpromenade in den letzten Jahren attraktiv neugestaltet wurden, ist die eigentliche Travepromenade in ihrem aus den fünfziger Jahren stammenden Altbestand konserviert worden. Aufgrund zahlreicher städtebaulicher Vakanzen, wie das Bauvorhaben auf der ehemaligen Schwimmbadfläche am Maritim- Hotel nebst Freiräumen oder die Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf dem Leuchtenfeld in Abhängigkeit des

Parkraumkonzeptes Travemünde war eine Neugestaltung der Travepromenade vom Ende der Vorderreihe bis zum Lotsenturm bisher nicht sinnvoll.

Hinzu kommt, dass das "Seebad Travemünde" ein Kerntreiber der Marke LÜBECK darstellt und mit seinen Angeboten und Potenzialen wesentliche Zugkraft für die positive Entwicklung des Wirtschaftsfaktors Tourismus entfaltet. Die touristischen Kennzahlen der vergangenen Jahre entwickeln sich insbesondere auch in Travemünde positiv, allerdings steht das Seebad anderen maritime Destinationen an der Ostsee in Hinblick auf die Dynamik der Entwicklung deutlich nach (u.a. Scharbeutz) - dies ist insbesondere auf deutliche Mängel in Hinblick auf das touristische Angebot und -Infrastruktur zurückzuführen. Es gibt vielfache Potenziale, die im Rahmen der Touristischen Wachstumsstrategie Lübecks 2020plus formuliert sind. Die konkreten Handlungsbedarfe, um vorhandenen Potenziale zu erschließen, ergeben sich aus dem Touristischen Entwicklungskonzept Lübeck (2009) sowie dem "Masterplan Travemünde".

III. Bestandsanalyse

Ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal der Travepromenade ist ihre direkte Nähe zu den ein- bzw. auslaufenden Schiffen. In keinem anderen Seebad können die Besucher dieses einzigartig maritime Ambiente so hautnah erleben wie entlang der Travepromenade

Nur durch eine Steinböschung getrennt, nähert sich der Weg auch in der Höhe bis auf ca. 1,20 Meter dem durchschnittlichen Pegel der Trave. Vor allem im Bereich der Tornadowiese erwächst hieraus die Gefahr von Überflutung. Von besonderer Qualität sind die Freiflächen entlang der Travepromenade, die mit Ausnahme einiger Solitäre weitgehend von einer Bebauung freigehalten worden sind. Die Anbindung an die Grünflächen von den Travewiesen bis zum Kalvarienberg ist trotz diverser Zerschneidungseffekte (Parkplätze, Anpflanzungen etc.) spürbar. Dieser Landschaftspark, als grüne Fuge zwischen der Altstadt und dem zentralen Kurgebiet, kennzeichnet die Travepromenade als wichtigstes Bindeglied zwischen den beiden Ortsbereichen. Der Großparkplatz auf dem Leuchtenfeld mindert die landschaftliche Gestaltungsqualität im inneren Kurgebiet. Der wichtige räumliche Bezug wird allerdings in erster Linie durch die massive Anpflanzung zwischen Außenallee und dem Leuchtenfeld verhindert.

Die Bestandssituation an der Wasserkante der Promenade ist geprägt durch zahlreiche Steganlagen und Brücken mit vertäuten Privatjachten und Schiffen der Berufsschifffahrt. Hinzu kommen die spektakulären, maßstabssprengenden Fähren auf der Trave. Die infrastrukturelle Ausstattung der Liegeplätze entlang der Travepromenade ist jedoch nicht mehr zeitgemäß und könnte im Zuge der Neugestaltung ebenfalls modernisiert werden.

Das gastronomische Angebot entlang der Travepromenade wird, bis auf wenige Ausnahmen, von Imbissbetrieben geprägt. Moderne und barrierefreie Aufenthaltsbereiche, wie sie entlang der Strandpromenade geschaffen wurden, fehlen nahezu gänzlich. Der Betonbelag der Travepromenade ist großflächig abgängig - Abplatzungen, Risse und ein Reparatur- Patchwork ergeben insgesamt ein sehr negatives Erscheinungsbild.

IV. Ziel der Neugestaltung

Zur Unterstützung der Ziele der Touristischen Wachstumsstrategie 2020, ist neben der quantitativen und qualitativen Steigerung der Beherbergungsangebote auch eine attraktive Neugestaltung der öffentlichen touristischen Infrastruktur erforderlich. Jede öffentliche Investition in den Tourismus löst umfangreiche private Investitionen aus. Wirtschaftswissenschaftler zitieren an dieser Stelle häufig den sogenannten „Promenadeneffekt“. Ein Euro öffentliches Geld generiert bis zu sieben Euro private Investitionen.

Die Neugestaltung der Travepromenade ist ebenso thematisch eingebettet in die Tourismusstrategie des Landes 2025 (Wirtschaftministerium SH 2015) und die dazugehörige

Imagekampagne der Tourismusagentur SH (TA.SH) "Glückswachstumsgebiet". Eine attraktiv und erlebnisorientiert entwickelte Travepromenade ist für Lübeck- Travemünde ein Alleinstellungsmerkmal und ein Best Practice- Beispiel für ein Glückswachstumsmodul innerhalb der neuen Imagekampagne des Landes.

Das gestalterische Ziel der Neugestaltung der Travepromenade ist es, ihre besondere Eigenart zu bewahren und ihre Alleinstellungsmerkmale zu stärken. Ihr geradliniger Verlauf ist auf Grund ihrer Wirkung als Abschluss des Landschaftsparks mit den Travewiesen und ihrer Funktion als befestigte Uferkante vorgegeben. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität, die Verbesserung und Erweiterung der touristischen Angebote im Bereich der Travepromenade, eine Verbesserung des Hochwasserschutzes sowie eine Neuordnung der Verkehrsführung stehen im Fokus der Neugestaltung.

a. Steigerung der Aufenthaltsqualität

Die Auflösung der Verengungen im Bereich des Überganges von der Vorderreihe sowie im Bereich der Revierzentrale des WSA („Lotsenturm“) stellt einen wesentlichen Planungsinhalt dar. Vor allem an stark frequentierten Tagen, so bei der Travemünder Woche und anderen maritimen Ereignissen, kommt es in diesen Bereichen zu Stauungen des Publikumsverkehrs. Gerade in der Mobilität eingeschränkte Menschen und Familien mit kleinen Kindern bemängeln diese bauliche Enge. Die Beseitigung dieser Engpässe stellt eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Gäste dar und ermöglicht zudem die Ansprache neuer Zielgruppen.

Vor dem Hintergrund der städtebaulichen Neuordnung des ehemaligen Aqua Top-Grundstückes sollte eine deutliche Aufwertung des Bereiches Fährplatz / Fußgängerfähre erfolgen. Die bestehenden Imbisspavillons des Kurbetriebes sollen durch privates Investment in moderne, für den Ganzjahresbetrieb geeignete, Gastronomiebetriebe ersetzt werden. Diese mögliche Neuordnung sollte, bei entsprechendem Interesse, unter Beteiligung der langjährigen Mieter erfolgen. Neben der Verbesserung der Servicequalität und Angebote für die Gäste wird eine Erhöhung der Mieteinnahmen als Refinanzierung der Neugestaltung erwartet.

Wie bereits auf der Strandpromenade erfolgreich etabliert, sollen generationsübergreifende, barrierefreie Sitzmöblierungen mit einem direkten Bezug zur Hafenkante entlang der Travepromenade angeboten werden. Eine interaktive Darstellung der maritimen Geschichte entlang der Travepromenade, unter Berücksichtigung der Passat und des Leuchtturmes, trägt neben der Ausstellung maritimer Ausrüstung zur Attraktivierung der Travepromenade bei. Um auch dem Kommunikationsbedürfnis der jüngeren Gäste gerecht zu werden, werden attraktive Fotopunkte, sog. Selfiepoints, eingerichtet. Die so entstandenen Fotos werden in den sozialen Netzwerken geteilt und sorgen somit für zusätzliche Standortwerbung.

Die Gestaltung des Oberflächenbelages sollte den funktionalen Anforderungen im Rahmen der Mischnutzung der Travepromenade für den Hafenbetrieb, als Eventfläche und Flaniermeile genügen. Für die angrenzenden Grünbereiche, die sich im Sondervermögen des Kurbetriebes befinden, ist eine zeitgemäße Landschaftsarchitektur zu gestalten.

b. Verbesserung und Erweiterung der touristischen Angebote

Die Erweiterung des Liegeplatzangebotes für Wassersportler, wie z. B. Segler, Motorboote als Kurzzeitlieger im Bereich der Gastronomieeinrichtungen wäre hierbei eine erhebliche Bereicherung für die Travepromenade. Vom Snack für einen Wasserwanderer im Seekajak bis zum „Dinner on the deck“ auf einer Luxusyacht, könnte so eine Gastronomie entstehen, die auch die Serviceerwartung der Wassertouristen erfüllt. Dieses wäre ein echtes Alleinstellungsmerkmal für Travemünde. Neue Zielgruppen – auch analog der Landestourismusstrategie –

können so angesprochen werden und für das Seebad begeistert werden (u. a. „Entschleuniger“, „Neugierige“). Diese Maßnahme sollte im weiteren Planungsprozess mit der LPA und den Nutzern der Liegeplätze abgestimmt werden.

Die Schaffung zweier einheitlicher Bauwerke für Gastronomiebetriebe entlang der Travepromenade entspricht dem Flanierbedürfnis der Gäste und trägt zur Refinanzierung der Investitionskosten bei. Denkbar wäre die Errichtung von maritim geprägten Gebäuden, z. B. im Stile von Bootshäusern, welche eine ähnliche räumliche Ausrichtung haben könnten, wie der Rettungsschuppen oder das alte WSA- Gebäude. Um dem derzeit ausgeprägten Saisonbetrieb entlang der Travepromenade entgegenzutreten, sollen die zukünftigen Gastronomieeinrichtungen ganzjährig betrieben werden. Hierbei ist die Investitionsbereitschaft der ortsansässigen Mieter und Pächter zu berücksichtigen. Die Kubatur und Gestaltung der zukünftigen Bauwerke werden in enger Abstimmung mit der Stadtplanung der Hansestadt Lübeck entwickelt. Das Ergebnis des Abstimmungsprozesses wird Grundlage für ein Bebauungsplanverfahren, welches die planungsrechtlichen Grundlagen sichert.

c. Verbesserung des Hochwasserschutzes

Mehrfach im Jahr tritt die Trave bei starken Nord- Ost- Winden vor allem im Bereich der Tornadowiese bis hin zum Rettungsschuppen über das Ufer. Durch die Anhebung des Höhenniveaus und eine Verbesserung der Oberflächengestaltung lassen sich Hochwasser bedingte Schäden an der öffentlichen Infrastruktur erheblich reduzieren. Auch ein verbesserter Ablauf des Wassers nach den Sturmereignissen durch Drainagen und Bodenablaufsysteme erhöht die Nutzungsmöglichkeiten der Flächen u. a. für Veranstaltungen.

d. Neuordnung der Verkehrsführung

Um die hohe landschaftliche Qualität der Freiräume und Grünbezüge im Inneren Kurgebiet weiter entwickeln zu können, ist ein Rückbau der nordöstlich gelegenen Kurve der Trelleborgallee geplant. Dieses geschieht auch vor dem Hintergrund der verkehrlichen Erschließung des geplanten a-ja Hotel auf dem ehemaligen Aqua Top Gelände. So wird zukünftig das Maritim bzw. das a-ja Hotel nebst öffentlichem Schwimmbad ausschließlich und direkt über die Außenallee für den motorisierten Liefer- und Individualverkehr erreichbar sein. Die mit dem PKW an- und abreisenden Tagesgäste werden direkt von der Außenallee auf den flächenmäßig reduzierten Parkplatz Leuchtenfeld geführt. Der optisch aufgewertete Parkplatz wird als multifunktionale Fläche als Parkplatz oder Logistikfläche für Segelevents zur Verfügung stehen. Die für das Leuchtenfeld beschlossene noch nicht realisierte frühere Ausgleichsverpflichtung, resultierend aus dem Neubau der Vogteistraße, wird in Teilen an anderer Stelle realisiert.

Der östliche Bereich des ehemaligen Parkplatzes Leuchtenfeld wird den Charakter eines Landschaftsparks erhalten und mit Freizeitangeboten für Familien, wie z. B. Adventure-Golf oder einem Skaterpark, angereichert werden.

Der parallel zur Trave verlaufende Abschnitt der Trelleborgallee wird zukünftig als Sackgasse nur noch für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie für den motorisierten Anlieger- und Lieferverkehr freigegeben. Eine Verkehrslösung, die bereits sehr erfolgreich während der Travemünder Woche praktiziert wird. Entlang der Trelleborgallee werden öffentliche Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität platziert. Die Trelleborgallee endet zukünftig im neu gestalteten Vorplatz an der Norderfähre. Der Fährvorplatz ist öffentlich gewidmet und dient auch als Wendeplatz für größere Fahrzeuge. Während die heutige offizielle Wegweisung des überregionalen Ostseeküstenradwanderweges die Führung über die Außenallee/ Vorderreihe/ Priwallvorplatz bzw. Fähre vorsieht, ist mit dem Angebot der Fahrradmitnahme auf den neuen Priwallfähren auch die Wegweisung über Außenallee/ Trelleborgallee/ Norderfähre anzupassen.

Die Neuordnung der Verkehrsführung in Zusammenhang mit der Umgestaltung der Travepromenade und der Erschließung des Maritim bzw. des a-ja Hotel, die die Trelleborgallee in zwei Sackgassen teilt, macht es erforderlich, dass die heutige Bushaltestelle in der Trelleborgallee an die Außenallee verlegt werden muss.

V. Umsetzung des Projektes

Der Eigenbetrieb Kurbetrieb Travemünde wird die Funktion als Bauherr für die Finanzierung, Förderung und die touristischen Vorgaben an die Planer übernehmen. Die fachtechnische Begleitung und Planung des Bauvorhabens wird an ein externes Architekturbüro vergeben.

Die Vorstellung und Beratung zu allen Projektphasen in den zuständigen Fachausschüssen der Bürgerschaft ist genauso wichtig, wie die frühzeitige Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern, der Sportvereine sowie der am Tourismus partizipierenden Vereine und Organisationen. Die Einbindung von Kindern und Jugendlichen wird mit einer ortsansässigen Kinder- und Jugendeinrichtung eine entsprechende Berücksichtigung finden. Moderierte Workshops mit Vertretern aller genannten Gruppen haben sich bereits bei der Neugestaltung der Strandpromenade bewährt und sollen erneut erfolgen.

Das Projekt Neugestaltung der Travepromenade ist in 10 verschiedene Bausteine, die zum Teil unabhängig voneinander realisiert werden können, gegliedert. Die einzelnen Bausteine können der Anlage 3 entnommen werden. In Abhängigkeit von städtebaulichen Vakanzen, der Travemünder Woche und / oder dem Saisonverlauf werden bei der Baudurchführung einzelne Bausteine in Bauabschnitte zusammengefasst.

Vor dem Hintergrund des Neubaus des a-ja Hotels auf dem ehemaligen Aqua Top- Gelände ist es erforderlich, dass der Baustein 1 und 5 (Travepromenade) im ersten Bauabschnitt 2016 begonnen wird. Im zweiten Bauabschnitt 2017 könnten die Bausteine 2, 3 und 7 umgesetzt werden. Der Baustein 6 (Travewiesen) ist in Abstimmung mit der geplanten gastronomischen Neuausrichtung entlang der Promenade zu realisieren. Der Rück- bzw. Umbau der Trelleborgallee, wie im Baustein 7 beschrieben, ist planerisch im Masterplan für das Innere Kurgebiet durch die Bürgerschaft beschlossen worden. Die Zuständigkeit für die Umsetzung und Finanzierung der Maßnahme liegt im Fachbereich 5 Planen und Bauen. Sobald der Rückbau der Trelleborgallee durch Realisierung des Bausteines 7 erfolgt ist, könnten die Bausteine 8 und 9 nach Klärung der Finanzierung durch den Kurbetrieb umgesetzt werden. Die Bausteine 4 und 10 sind optional. Der Baustein 10 (Travedeck) könnte auch durch einen privaten Investor in Verbindung mit einer landseitigen Gastronomie realisiert werden.

VI. Baukosten

Baukosten Travepromenade im Überblick				
		Zuständigkeit/Bauherrnfunktion	netto	brutto
1	Travepromenade	Bereich 830- KBT	1.203.000	1.431.570
2	Fährplatz am Aja- Hotel	Bereich 830- KBT	545.700	649.383
3	Promenadenbankett	Bereich 830-KBT	236.000	280.840
4	Norderdeck	Bereich 830-KBT	1.022.000	1.216.180
5	Platz an der Kaiserbrücke	Bereich 830- KBT	155.000	184.450
6	Travewiesen	Bereich 830- KBT	480.000	571.200
7	Aufhebung und Umgestaltung Trelleborgallee	Bereich 660- Stadtgrün und Verkehr	1.147.800	1.365.882
8	Spiel- und Sportpark Leuchtenfeld (ohne private Investitionen)	Bereich 830- KBT	249.200	296.548
9	Multifunktionale Park-und Logistikfläche Leuchtenfeld	Bereich 830- KBT	1.149.800	1.368.262
10	Travedeck	Bereich 830- KBT ggf. private Investition	316.850	377.052
Investitionssumme gesamt			6.505.350	7.741.367

VII. Finanzierung

Um die Investitionsmaßnahme aus eigener Kraft umsetzen zu können, benötigt der Kurbetrieb einen Investitionskostenzuschuss durch das Land Schleswig Holstein von

mindestens 50%. Die Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH hat auf entsprechende Anfrage mitgeteilt, dass sehr gute Aussichten auf eine Förderung in entsprechender Höhe bestehen.

Im Wirtschaftsplan 2013 wurden 50 T€ für die Planungskosten „Travepromenade“ angesetzt, die Planungen haben im Jahr 2014 begonnen. Im Wirtschaftsplan 2016 wurde für den ersten Bauabschnitt der Travepromenade eine Investitionssumme von 1.250 T€ netto eingestellt. Für den zweiten Bauabschnitt im Wirtschaftsplan 2017 wird voraussichtlich ebenfalls ein Betrag in Höhe von 1.250 T€ netto angesetzt. Ausgehend von einer Gesamtinvestitionssumme in Höhe von 2.550 T€ netto und einer mindestens 50%igen Förderung vom Land verbleibt ein zu finanzierender Eigenanteil für den Kurbetrieb Travemünde in Höhe von 1.275 T€. (Anlage 1- Finanzielle Auswirkungen)

Diese 1.275 T€ „Eigenanteil“ splitten sich auf in eine Eigenfinanzierung (aus Abschreibungen) in Höhe von 575 T€ und in eine Fremdfinanzierung (Kreditaufnahme) in Höhe von max. 700 T€. Sollten sich neben dem Land Schleswig- Holstein noch weitere Zuschussgeber, wie z. B. Stiftungen, für dieses Projekt engagieren wollen, wäre die Realisierung der Bausteine 4, 8, 9 und 10 in naher Zukunft möglich. Zunächst ist eine Realisierung der Bausteine 1, 2, 3, 5 und 6 durch den Kurbetrieb bei vorausgesetzter Förderung durch das Land SH angedacht. Die Investitionssumme hierfür beträgt ca. 2.55 Mio. €.

Anlagen:

Anlage 1 – Finanzierungskonzept KBT 1. und 2. BA

Anlage 2 – Übersichtsplan

Anlage 3 – Erläuterungen zu den Bausteinen

Anlage 4 – Übersichtsplan zu den Bauabschnitten

Anlage 5 – Übersichtsplan zu den Materialien

Senator Sven Schindler

Neugestaltung der Travepromenade in Lübeck-Travemünde
Finanzierungskonzept KBT 1. und 2. BA
Anlage 1

Wirtschaftsplan	2013	50.000	Planungskosten	(Maßnahmebeginn 2014)
Wirtschaftsplan	2016	1.250.000	1. Bauabschnitt	(Baustein 1 und 5)
Wirtschaftsplan	2017	<u>1.250.000</u>	2. Bauabschnitt	(Baustein 2, 3 und 6)
gesamte Plansumme		2.550.000		

Finanzierung

	Euro		Jahre	Euro
geplante Kosten	ca. 2.550.000	Abschreibungsdauer	ca. 20	ca. 127.500
Fördermittel (mind. 50%)	<u>-1.275.000</u>	Auflösung analog zur Abschreibung	20	ca. -63.750
Eigenanteil	<u>1.275.000</u>			
davon Eigenfinanzierung	575.000			
Rest Fremdfinanzierung	<u>700.000</u>	jährliche Zinsbelastung abnehmend	20	ca. 15.000
	<u>1.275.000</u>			

Entwicklung Erträge und Aufwendungen im jährlichen Haushalt

	2014 netto T€	ab 2018 netto T€
Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung	111	111
geplante Mehreinnahmen aus Vermietung u. Verpachtung	0	80
Erträge aus der Auflösung Sonderposten (Zuschuss)	0	64
Summe Erträge	<u>111</u>	<u>255</u>
Bauunterhaltung / Grünflächenpflege	6	6
Personalkosten	12	12
Abschreibungen	26	128
Zinsen (bei Kreditaufnahme)	0	15
Summe Aufwand	<u>44</u>	<u>161</u>
Saldo = Ertrag	<u>67</u>	<u>94</u>



Neugestaltung Travepromenade in Lübeck - Travemünde Übersichtsplan

BRIEN • WESSELS • WERNING
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
UND INGENIEURE GMBH

ELISABETH - HASELOFF - STRASSE 1 23564 LÜBECK
 TEL.: 0451 / 610 68 - 0 FAX: 0451 / 610 68 - 33

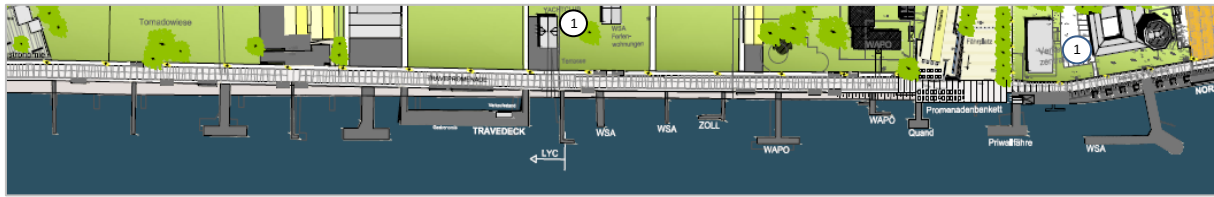
Anlage 3

Neugestaltung der Travepromenade in Lübeck-Travemünde

Erläuterungen zu den Bausteinen



1 Travepromenade

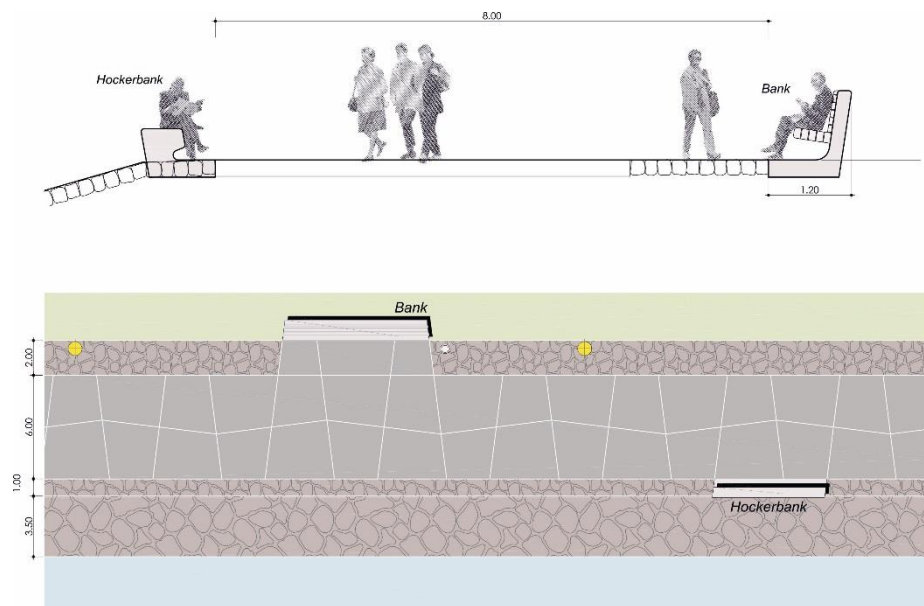


Ziel der Neugestaltung der Travepromenade ist es, ihre besondere Eigenart zu bewahren und zu stärken. Ihr **geradliniger Verlauf** ist auf Grund ihrer Wirkung als Abschluss des Landschaftsparks mit den Travewiesen und ihre Funktion als befestigte Uferkante alternativlos.

Die zukünftige Materialität sollte sich aus einer Weiterentwicklung des Bestandes ergeben. Das eigentliche Laufband der neu gestalteten Promenade besteht aus großformatigen Ort betonplatten, deren Oberfläche durch Abschleifen veredelt wird. Hierdurch treten die Zuschlagstoffe des Betons aus heimischem Material zu Tage, wobei sich eine ebenmäßige, nobel wirkende Oberfläche ergibt (keine Hochglanzfläche, keine Rutschgefahr). Die Ort betonplatten überspannen mit 6 Metern die gesamte Breite des Weges und weisen in Längsrichtung alle 3 Meter eine Fuge auf.

Die Bankette bzw. Seitenstreifen aus Granitpolygonalpflaster rahmen das Laufband aus Beton und knüpfen an das Material der Uferböschung an. Sie dienen gleichzeitig als Möblierungszone und schaffen wasserseitig eine optische Distanz zur Böschungskante. Die Pflasterung nimmt die Formate der vorhandenen Steinsetzung auf, verfügt jedoch über eine glatte, geflammte, gehfreundliche Oberfläche. Im Kontrast zu dem flächenhaften Charakter des Betons steht der in Form und Farbe lebendige Belag aus Naturstein. Die Fortsetzung der Feldsteinpflasterung in der Horizontalen in enger Bindung mit dem Betonbelag lässt optisch ein Deckwerk entstehen, dessen wasserbaulicher Bezug in Form und Funktion dem Ort und der Nutzung gerecht wird. Außerdem ergibt sich auf diese Weise eine selbstverständliche Anknüpfung der Travepromenade an die mit Beton befestigte Nordermole.

Im Verlauf der Travepromenade finden sich hervorgehobene Abschnitte mit besonderen Bezügen zu angrenzenden Räumen und Strukturen.



KostenBaukosten

Baustelleneinrichtung	€	20.000,00
Provisorische Besucherlenkung	€	30.000,00
Abbruchmaßnahmen		
4.700 m² x 30,00 €	€	141.000,00
Promenade neu mit Ort betonplatten und Randstreifen aus Granitpolygonalpflaster		
4.700 m² x 150,00 €	€	705.000,00
Möblierung		
10 Einheiten á 15.000,00 €	€	150.000,00
Beleuchtung		
Leuchten silbergrau umlackieren		
20 Stück x 500,00 €	€	10.000,00
Zwischensumme	netto	€ 1.056.000,00
	brutto	€ 1.256.640,00

Nebenkosten

Objektplanung	€	140.000,00
Baugrundgutachten	€	7.000,00
Zwischensumme	netto	€ 147.000,00
	brutto	€ 174.930,00

Summe Travepromenade	netto	€ 1.203.000,00
	brutto	€ 1.431.570,00

2 Fährplatz

Die Platzfläche stellt den Bezug zwischen Trave und dem zukünftigen AJA-Hotel her. Er bedarf einer ergänzenden Fassung durch einen neuen Baukörper an seiner Westseite und erlangt dadurch einen fast urbanen Charakter. Die von Investorenseite zu errichtende kleine Markthalle kann zwei bis drei Ladengeschäfte mit entsprechenden Außenplätzen beherbergen.

Die deutliche Öffnung in Richtung Maritim vermeidet die Entstehung einer B-Lage in zweiter Reihe und fügt sich mit dem Umfeld des Hotelkomplexes zu einer vielfältig nutzbaren Flanierzone zwischen Strand- und Travepromenade.



Kosten

Baukosten

Platzfläche neu gestalten (Granitplatten wie Strandpromenade)

einschl. Abbruchkosten

1.850 m² x 240,00 €

€ 444.000,00

Zwischensumme netto € 444.000,00

brutto € 528.360,00

Nebenkosten

Objektplanung

€ 96.710,00

Baugrundgutachten

€ 5.000,00

Zwischensumme netto € 101.710,00

brutto € 121.035,00

Summe Fährplatz

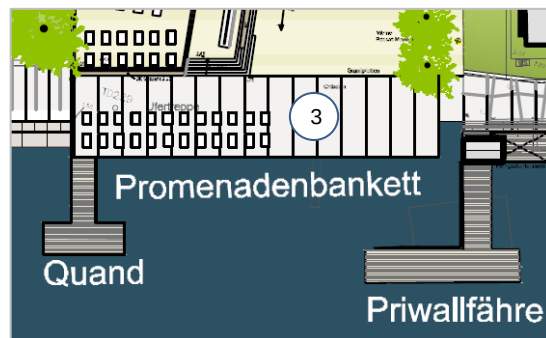
netto € 545.710,00

brutto € 649.394,90

3 Promenadenbankett

Im Bereich des Fährplatzes ist eine Verbreiterung der Promenade bis unmittelbar an die Wasserfläche der Trave geplant. Hierzu kragen die Ortbetonplatten der Promenade balkonartig ca. 1 m über die Wasserlinie hinaus und stärken damit den Bezug des Fährplatzes zur Trave. Ein transparentes Relinggeländer lässt einen nahezu ungestörten Blickbezug zwischen Fährplatz und der Trave zu.

Der Zugewinn in der Promadenbreite beträgt rund 4 m und unterstreicht damit die Großzügigkeit der Platzsituation. Gleichzeitig entsteht ein attraktiver Freiraum mit besonderer Aufenthaltsqualität welcher in Teilbereichen auch gastronomisch genutzt werden kann.



Kosten

Baukosten

Baustelleneinrichtung	€	5.000,00
Abbrucharbeiten pauschal	€	8.000,00
Pfahlgründung Kragplatte 8 Stück Pfähle á € 4.000,00	€	32.000,00
Fläche Ortbeton 180 m² x € 600,00	€	108.000,00
Geländerreling 60 m x € 300,00	€	18.000,00
Möblierung pauschal	€	15.000,00
Zwischensumme netto	€	186.000,00
Zwischensumme brutto	€	221.340,00

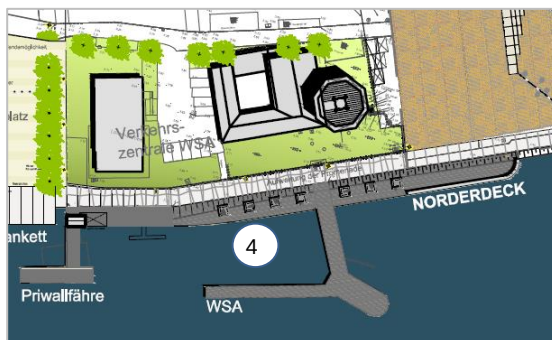
Nebenkosten

Objektplanung	€	35.000,00
Statik	€	10.000,00
Baugrundgutachten	€	5.000,00
Zwischensumme netto	€	50.000,00
Zwischensumme brutto	€	59.500,00

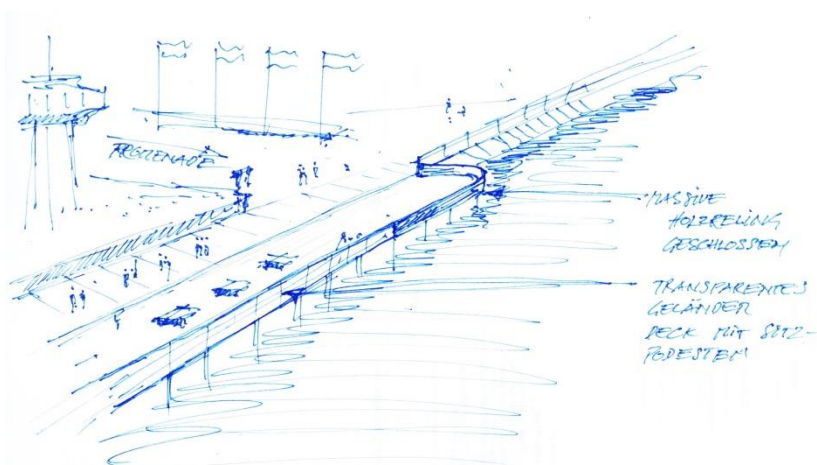
Summe Kleine Landungsbrücke	netto	€	236.000,00
	brutto	€	280.840,00

4 Norderdeck

Das Norderdeck beim Lotsenturm erfüllt zwei Hauptaufgaben. Zum einen stellt es das Verbindungs- und Übergangselement zwischen Strand- und Travepromenade dar. Zum anderen reagiert es auf die travesseitige Stützwand des WAPO-Grundstückes.



Dabei ist gerade in diesem wichtigen Umlenkungsbereich eine gewisse Großzügigkeit gefragt. Die Konstruktion eines, dem vorhandenen Weg vorgelagerten Holzdecks, welches im Abschnitt der Strandpromenade über eine geschlossene Brüstung mit Reling verfügt, schafft Bewegungsraum und südexponierte Sitzmöglichkeiten in erste Reihe. Gleichzeitig stoppt es den langen Lauf der Strandpromenade und schafft einen attraktiven Aussichtsbalkon am Travestrom.



Kosten

Baukosten

Pfahlgründung			
20 Stück Pfähle á 5.000,00 €		€	100.000,00
Deck einschl. Geländer und Unterkonstruktion sowie landseitiger Auflager			
840 m² x 800,00 €		€	672.000,00
Möblierung pauschal		€	70.000,00
Zwischensumme	netto	€	842.000,00
	brutto	€	1.001.980,00

Nebenkosten

Objektplanung		€	120.000,00
Tragwerksplanung		€	50.000,00
Baugrundgutachten		€	10.000,00
Zwischensumme	netto	€	180.000,00
	brutto	€	214.200,00

Summe Norderdeck	netto	€	1.022.000,00
	brutto	€	1.216.180,00

5 Platz an der Kaiserbrücke

Der Übergang zwischen der Vorderreihe und der Travepromenade ist derzeit unklar und gestalterisch unbefriedigend. Freiraumgestalterisch ist das Ziel die Ausbildung einer Gelenksituation als Bindeglied zwischen den beiden Wegachsen.

Die Entwicklung einer gestalteten Platzfläche als Aufenthalts- und Orientierungsraum reagiert auch auf den Beginn der historischen Altstadt-kante Travemündes.



Kosten

Baukosten

Platzfläche neu gestalten (Granitplatten vgl. Vorderreihe)
einschl. Abbruchkosten

500 m² x 220,00 €

Stufenanlage

	€	110.000,00
	€	20.000,00
Zwischensumme	netto	€ 130.000,00
	brutto	€ 154.700,00

Nebenkosten

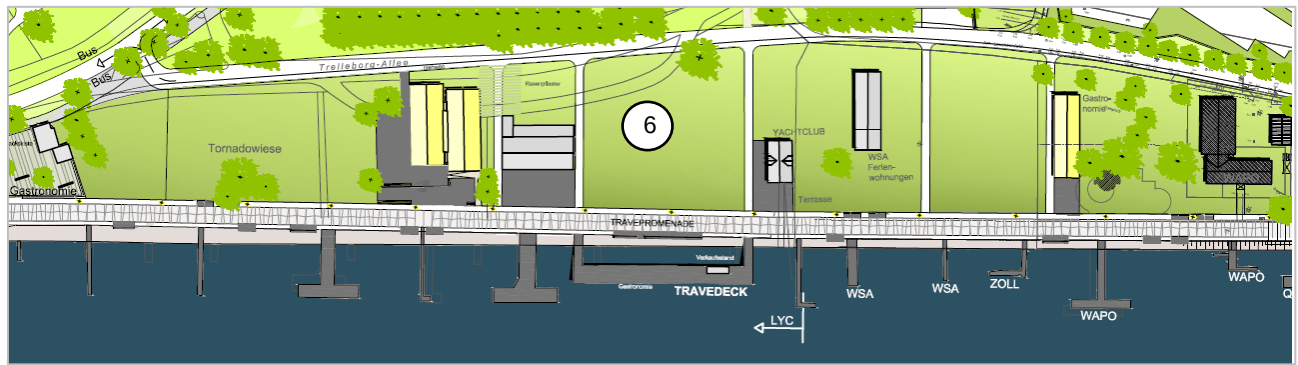
Objektplanung

	€	25.000,00
Zwischensumme	netto	€ 25.000,00
	brutto	€ 29.750,00

Summe Platz an der Kaiserbrücke

netto	€	155.000,00
brutto	€	184.450,00

6 Travewiesen



Die Travewiesen sind ein wichtiger Übergangs- und Verbindungsraum zwischen dem Landschaftspark und der Trave. Gleichzeitig sind sie ein wesentlicher Bestandteil der grünen Fuge zwischen der Travemünder Altstadt und des baulichen Schwerpunktes Maritim / AJA-Hotel an der Travemündung. Die vorhandenen, überwiegend gastronomisch genutzten Gebäude und insbesondere deren Nebenanlagen sowie auch der Freiraum werden durch allerlei sukzessiv Entstandenes geprägt. Es fehlt ein Konzept, welches in der Lage wäre, diesem Freiraum eine spezifische, dem Ort angemessene Eigenart zu verleihen. Insofern liefert die vorliegende Planung auch einen Vorschlag für eine mögliche, städtebauliche Neuordnung der Flächen, soweit dies die Eigentumsverhältnisse zulassen.

In Anlehnung an die Ausrichtung und Kubatur des denkmalgeschützten Rettungsbootschuppens ist eine giebelständige Bebauung mit eingeschossigen, einfachen Satteldachschuppen angedacht. Diese sollen auch über kleinere Restaurantbereiche verfügen und damit bei schlechtem Wetter und zur kalten Jahreszeit attraktive Anlaufpunkte für Besucher sein. Eine moderne und schlichte Fassadengestaltung mit Holz, Glas und Stahl setzt einen bewussten Kontrapunkt zur Prägung der Altstadt und der Hotels.

Die aufgezeigten Ansätze einer diesbezüglichen Entwicklung sollten Gegenstand einer weitergehenden Planung sein und sind nicht Gegenstand des vorliegenden, mit Kosten unterlegten Freiraumkonzeptes.

Für die eigentlichen Wiesenflächen ist „Offenheit“ das Ziel der weiteren Entwicklung. Nutzungsoffenheit für vielfältige Aktivitäten und offen für Ein- und Durchblicke. Dazu bedarf es eines Aufräumens. Nicht sinnvolle Strauch- und Heckenpflanzungen müssen entfernt werden. Stellplätze, soweit auf städtischen Gelände, sind aus der „ersten Reihe“ am Wasser zu verlagern. Für die Veranstaltungen, insbesondere die Travemünder Woche, ist die erforderliche Infrastruktur zu optimieren (z.B. Leerrohrtrassen, Anschlussmöglichkeiten Strom, Wasser, demontierbares Mobiliar etc.).

KostenBaukosten

Baustelleneinrichtung	€	15.000,00
Neuordnung Travewiese, Wegebau, Infrastruktur, Rodungs-, Pflanz- und Rasenarbeiten 20.000 m² x 20,00 €	€	<u>400.000,00</u>
Zwischensumme netto	€	415.000,00
brutto	€	493.850,00

Nebenkosten

Objektplanung	€	<u>65.000,00</u>
Zwischensumme netto	€	65.000,00
brutto	€	77.350,00
Summe Travewiesen	netto €	480.000,00
	brutto €	<u>571.200,00</u>

7 Aufhebung und Umgestaltung Trelleborgallee und der Straße „Am Leuchtenfeld“

Der traveparallele Abschnitt der Trelleborgallee und in deren Verlängerung die Straße „Am Leuchtenfeld“ werden zu einer großzügigen Wegeverbindung zusammengefasst. Diese dient zum einen als Fahrradtrasse für die Verbindung zwischen Altstadt und Strandpromenade und führt damit zu einer Entlastung der vergleichsweise schmalen Travepromenade.



Ferner ermöglicht sie die erforderliche Anbindung für die Ver- und Entsorgung der Gastronomie an der Travepromenade.

Im Ergebnis liefert der teilweise Rückbau der Trelleborgallee den Spielraum für die Entwicklung einer großzügigen, zusammenhängenden Grünfläche (vgl. Pkt. 8).

Kosten

Baukosten

Baustelleneinrichtung	€	20.000,00
Rückbau- und Abbruchmaßnahmen einschl. Stellplatz im Bereich Yachtclub 8.990 m² x 20,00 €	€	179.800,00
Neubau Promenade einschl. Oberflächengestaltung und Spiel- sowie Sportpunkten 5.300 m² x 150,00 €	€	795.000,00
Zwischensumme netto	€	994.800,00
brutto	€	1.183.812,00

Nebenkosten

Objektplanung	€	148.000,00
Baugrundgutachten	€	5.000,00
Zwischensumme netto	€	153.000,00
brutto	€	182.070,00

Summe Aufhebung und Umgestaltung Trelleborgallee	netto	€	1.147.800,00
	brutto	€	1.365.882,00

8 Spiel- und Sportpark Leuchtenfeld

Durch den Rückbau des bogenförmigen Abschnitts der Trelleborgallee in Verbindung mit der Verkleinerung der Stellplatzflächen auf dem Leuchtenfeld, wird eine großzügige Grünverbindung zwischen Kalvarienberg und Trave entwickelt. Der Zugewinn an Grünfläche beträgt rund 10.000 m². Mit der Ausrichtung auch auf ein jüngeres Publikum ist die Anlage einer anspruchsvollen Skateranlage vorstellbar. Schon heute gibt es ein Angebot auf dem Parkplatz an dieser Stelle. Ein weiteres Angebot könnte ein Waldkletterparcours im Bereich der zurückgebauten Minigolfanlage sowie eine Rasengolfanlage auf der neuen Wiesenfläche westlich des Leuchtenturmes sein. Ein Parkbistro mit Geräteverleih bildet den zentralen Bezugspunkt für die angebotenen Aktivitäten und ist in einem kompakten Baukörper auf einem Aufenthaltssplateau untergebracht.



Bei allen Einrichtungen steht deren landschaftliche Einbindung in die Grünflächen an oberster Stelle. Ziel ist die gestalterische Erweiterung des landschaftsparkartigen Charakters. Das bedeutet z.B. für die Skateranlagen eine organisch geformte in das Gelände eingegrabene Struktur. Auch die Attraktivität des Rasengolfs entspringt einer vielfältig bewegten Rasenfläche in die unauffällig Kunstrasenbahnen integriert sind. Keinesfalls darf hier der Eindruck eines Freizeitparks mit der üblichen überbordenden Ausstattung entstehen. Ebenflächige Bereiche können im Rahmen der Travemünder Woche als zusätzliche Logistikfläche genutzt werden.

Kosten

Baukosten

Baukosten in Abhängigkeit von Privatinvestitionen

Kosten nur Grünanlage

Rasen, Wege, Bäume, Möblierung, Bodenmodellierung

7.240 m² x 30,00 €	€	217.200,00
--------------------	---	------------

Skateanlage als Zulage (Finanzierung über Stiftung)

800 m² x 300,00 €	(€	240.000,00)
-------------------	----	-------------

Rasengolf als Zulage (privates Investment)

3.600 m² x 50,00 €	(€	150.000,00)
--------------------	----	-------------

Kiosk und Nebenanlagen	(€	180.000,00)
------------------------	----	-------------

Zwischensumme	netto	€	217.200,00
---------------	-------	---	------------

	brutto	€	258.468,00
--	--------	---	------------

Nebenkosten

Objektplanung	€	32.000,00
---------------	---	-----------

Zwischensumme	netto	€	32.000,00
---------------	-------	---	-----------

	brutto	€	38.080,00
--	--------	---	-----------

Summe Spiel- und Sportpark Leuchtenfeld	netto	€	249.200,00
---	-------	---	------------

brutto € 296.548,00

9 Multifunktionale Park- und Logistikfläche Leuchtenfeld

Rund die Hälfte der ehemaligen Parkplatzfläche „Leuchtenfeld“ soll als multifunktionale Logistikfläche erhalten bleiben.

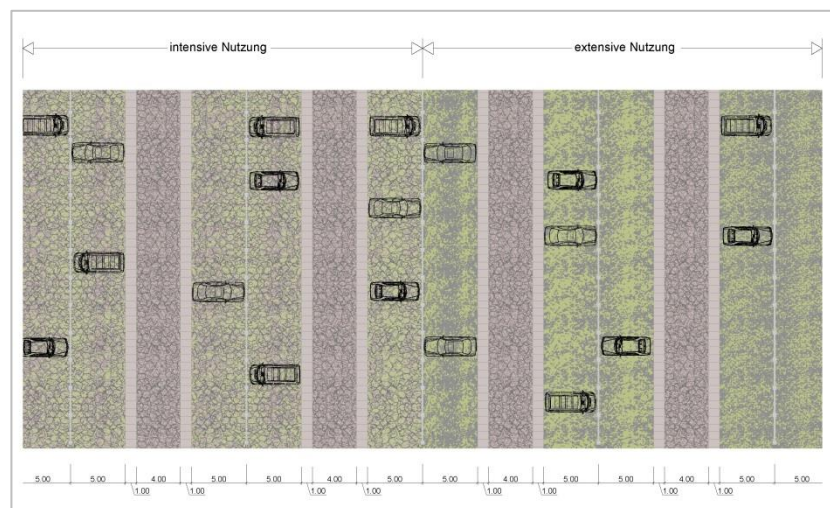
Mögliche Nutzungen sind:

- Lager und Aufenthaltsbereich für die Traumwunder Woche.
- Eventfläche für temporäre Veranstaltungen (Zirkus / Konzerte etc.).
- Parkplatznutzung (mögliche Stellplatzzahl 365 Pkw + Busse, hiervon 85 Pkw für Yachtclub).



Während die vorübergehenden Nutzungen der ersten beiden Nutzungsoptionen eine Begrünung der Fläche mit einem entsprechend belastbaren Schotterrasen ermöglichen, so schließt die Nutzung der Fläche als Parkplatz in der übrigen Zeit diese Optionen aus. Die Belastung der Fläche ist zu groß als das selbst auf Rasengittersteinen oder Rasenfugenpflaster eine gestalterisch überzeugende Begrünung der Fläche erreicht werden könnte. Insofern ist eine Befestigungsart gefragt, die auch dort, wo der Rasen abgefahren ist, durch ihre Optik überzeugen kann. Die Betonsteinindustrie bedient das Thema „Rasenfuge“ mit diversen Systemen und ist eine Option. Der moderne, oft industriell anmutende Charakter der Beläge ist jedoch in dem Spannungsfeld Kurhotel, Landschaftspark Altstadt nicht so recht vorstellbar.

Geplant ist eine Kombination aus gebrauchtem Granitpolygonalpflaster und Orientierungs- und Laufstreifen aus großformatigen Betonplatten. In Randbereichen ist auch die Befestigung mit Schotterrasen denkbar.



Im Falle eines völligen Runterfahrens der Grasnarbe verbleibt immer noch die lebendige und wertige Oberfläche des Natursteines im Kontrast zu der gliedernden Betonsteinbänderung. Außerdem ergeben sich weiche Übergänge in die weniger genutzten, grünen Randzonen.

Das Leuchtenfeld verfügt derzeit über keine Regenentwässerung, d.h. das anfallende Wasser versickert zeitverzögert durch die vorhandene Schotterdecke und führt mitunter zu umfangreicher Pfützenbildung. Die geplante Befestigung wird trotz versickerungsfähigen Fugen zu einem höheren Versiegelungsgrad führen. Deshalb ist eine Notentwässerung der Fläche

über eine Leitung in die Trave vorgesehen. Diese erhält eine Rückstauvorrichtung, um eine Überflutung des Leuchtenfeldes bei Hochwasser zu vermeiden.

Kosten

Baukosten

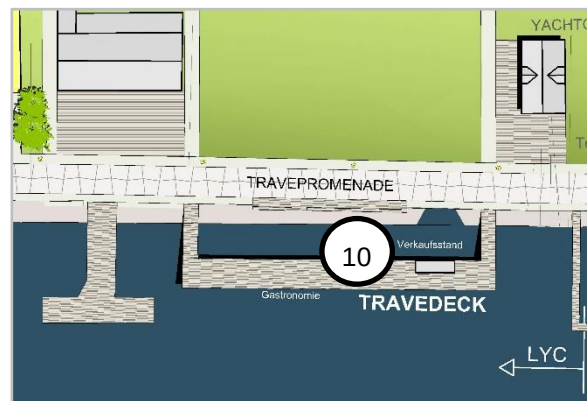
Baustelleneinrichtung	€	20.000,00
Rohplanum		
Auf- und Abtrag im Mittel 20 cm		
12.600 m² x 6,00 €	€	75.600,00
Granitpolygonalpflaster nordisch-rot mit Rasenfugen einschl. Tragschicht		
7.000 m² x 85,00 €	€	595.000,00
Betonwerksteinplatten als Laufstreifen und Orientierungsbänder, einschl. Tragschicht		
1.300 m² x 75,00 €	€	97.500,00
Schotterrasen in Randbereichen herstellen		
4.300 m² x 20,00 €	€	86.000,00
Stellplatzmittelstreifen aus Betonblockstufen, bündig in Pflasterfläche eingelassen		
350 m x 40,00 €	€	14.000,00
Entwässerungsleitung		
einschl. Abläufen, Schächten und Rückstauklappe	€	40.000,00
vorh. Parkautomaten an neuen Standorten aufstellen, einschl. neuer Verkabelung und Umpflasterung	€	15.000,00
Mastleuchten liefern und aufstellen, Lichtpunkthöhe 12 m		
5 Stck. x 4.500,00 €	€	22.500,00
Mobile Verkehrsleitelemente liefern und aufstellen		
50 Stck. x 280,00 €	€	14.000,00
Baumpflanzung		
12 Stck. x 500,00 €	€	6.000,00
Beschilderung	€	1.600,00
Abgrenzung Parkbereich Yachtclub, Relinggeländer		
180 m x 120,00 €	€	21.600,00
Schrankenanlage einschl. Kartenleser	€	18.000,00
	Zwischensumme netto	€ 1.026.800,00
	brutto	€ 1.221.892,00

Nebenkosten

Objektplanung	€	120.000,00
Baugrundgutachten	€	3.000,00
	Zwischensumme netto	€ 123.000,00
	brutto	€ 146.370,00
Summe Logistikfläche Leuchtenfeld	netto	€ 1.149.800,00
	brutto	€ 1.368.262,00

10 Travedeck

Das Travedeck ermöglicht für einen etwa 60 m langen Abschnitt das Prominieren und den Aufenthalt unmittelbar auf und am Wasser. Gleichzeitig dient es als Anleger für Kurzlieger, die hier auf dem Weg stromauf- und stromabwärts auf einen Zwischenstopp das gastronomische Angebot an Land oder einen entsprechenden Deckservice nutzen können. Bei Veranstaltungen auf der Trave bietet es zahlreichen Schauspielern Platz in der 1. Reihe.



Als robuste Landungsbrücke am Strom ist ein System aus schwimmenden Betonpontons mit einer Breite von rund 6m und einer Bordwandhöhe von ca. 0,65 m vorstellbar. Massive, umlaufende und aus Holz bestehende Rammschutzbalken sowie die sparsame Ausstattung des Decks mit einigen massiven hölzernen Sitzgelegenheiten (vergleichbar mit den Bänken auf dem Priwallplatz) schaffen Atmosphäre und Aufenthaltsqualität.

Das Deck ist an landseitig an 5 – 6 Pfählen in der Höhe beweglich befestigt. Zwei Gangways mit Holzbohlenbelag stellen die Verbindung zum Land her. Bei Bedarf ist ein Strom- und Wasseranschluss herstellbar.

Kosten

Baukosten

Baustelleneinrichtung	€	10.000,00
Schwimmsteg aus Betonpontons einschl. landseitiger Reling	€	182.000,00
Gestaltete, hölzerne Schrammleiste	€	6.500,00
Möblierung pauschal	€	35.000,00
Hausanschluss Strom	€	15.000,00
Festmacherpfähle		
5 Stück á 5.000,00 €	€	25.000,00
Zwischensumme netto	€	273.500,00
brutto	€	325.465,00

Nebenkosten

Objektplanung		
10% der Bausumme	€	28.350,00
Baugrundgutachten	€	7.000,00
Statik	€	8.000,00
Zwischensumme netto	€	43.350,00
brutto	€	51.586,50

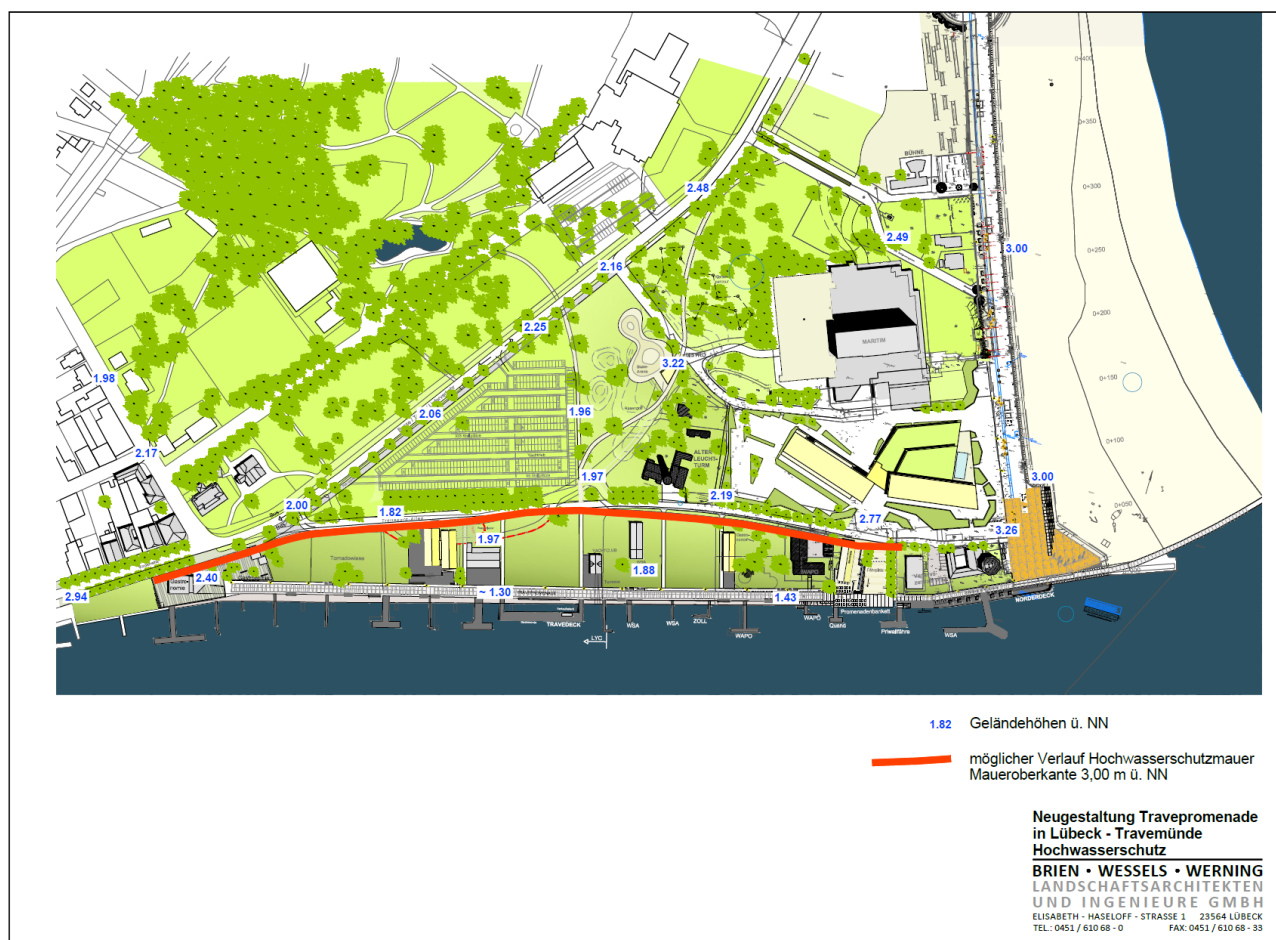
Summe Travedeck	netto	€	316.850,00
	brutto	€	377.051,50

11 Hochwasserschutz

Für den Bereich Leuchtenfeld und Travewiesen wäre ein Hochwasserschutz als stationäre Hochwasserschutzmauer mit einer Höhe von 3,00 m ü.NN denkbar. Sie würde sowohl an die Höhe der Strandpromenade als auch an das der Vorderreihe mit jeweils rund 3 m ü.NN Höhe anschließen und hätte im Bereich der derzeit niedrigsten Geländehöhe von 1,80 m ü.NN eine maximale Bauhöhe von 1,20 m.

Für den Verlauf der Mauer bietet sich, aus gestalterischen Gesichtspunkten, die Linie entlang der Trelleborgallee und der Straße „Am Leuchtenfeld“ an. Damit blieben die Travewiesen im hochwasserbeeinflussten Bereich. Durch ein geringfügiges Anheben des Straßenniveaus ließe sich die Höhe der Mauer reduzieren.

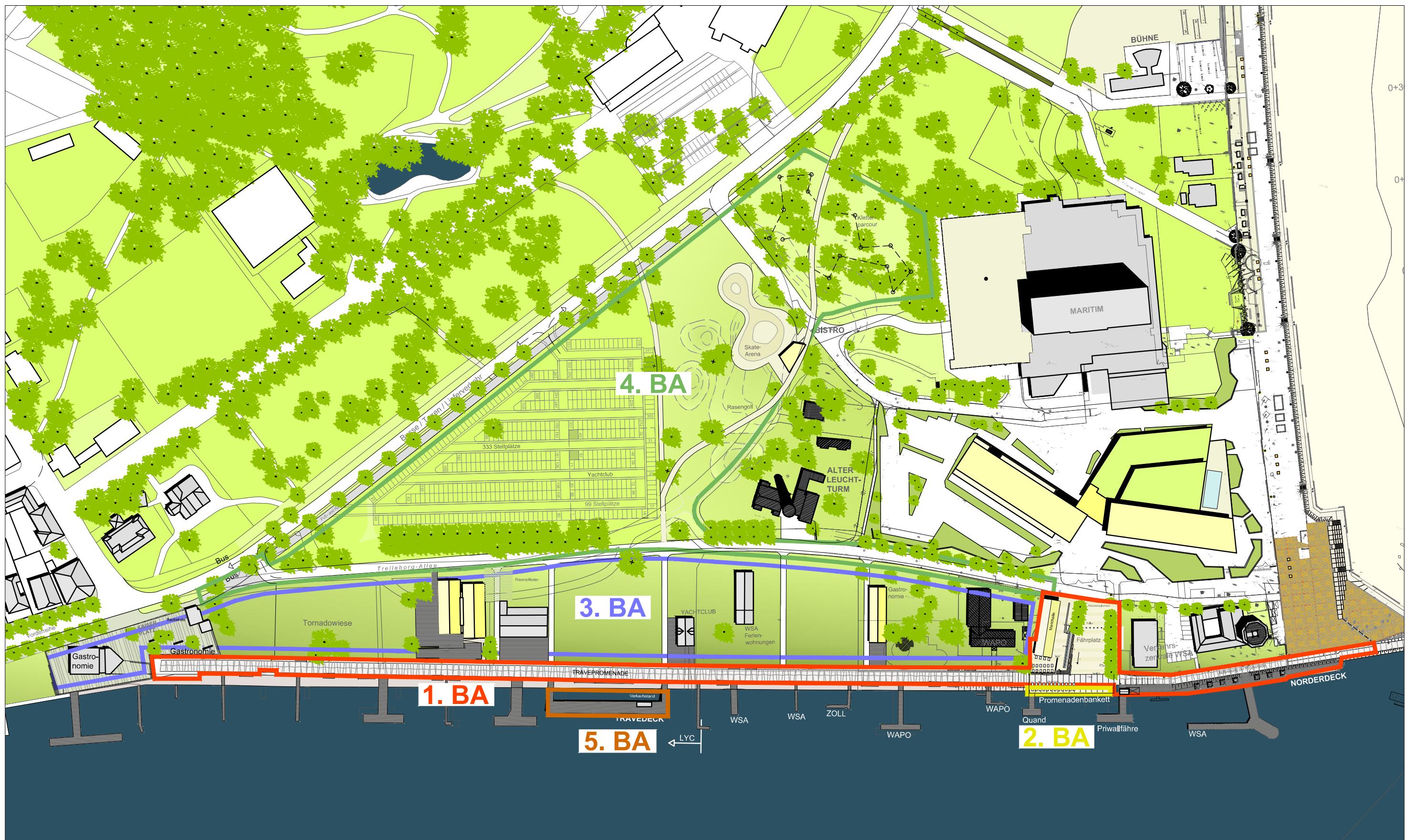
Für den Bereich „Mövenstein“ und Fischereihafen müssten allerdings ergänzende Maßnahmen zum Schluss eines Schutzringes vorgesehen werden.



aufgestellt: Lübeck, den 25.05.2016

Brien•Wessels•Werning
Landschaftsarchitekten
und Ingenieure GmbH

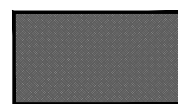
Andreas Werning



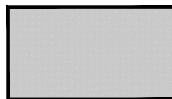
Neugestaltung Travepromenade in Lübeck - Travemünde Bauabschnitte

BRIEN • WESSELS • WERNING
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
UND INGENIEURE GMBH

ELISABETH - HASELOFF - STRASSE 1 23564 LÜBECK
 TEL.: 0451 / 610 68 - 0 FAX: 0451 / 610 68 - 33



Vorderreihe Altstadt
Granitplatten grau



Travepromenade / Nordermole
Ortbeton grau, z. T. mit Einfassung aus Granitpflaster nordisch rot



Landschaftspark / Leuchtenfeld
Asphalt mit sandbeiger Beschichtung oder entsprechend eingefärbtes Betonpflaster



Strandpromenade
Granitplatten Typ Strandpromenade oder dazu passenden Betonstein

**Neugestaltung Travepromenade
in Lübeck - Travemünde**
Materialien, Oberflächen

BRIEN • WESSELS • WERNING
**LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
UND INGENIEURE GMBH**
ELISABETH - HASELOFF - STRASSE 1 23564 LÜBECK
TEL.: 0451 / 610 68 - 0 FAX: 0451 / 610 68 - 33