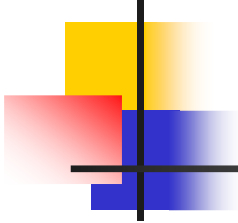




Hafenentwicklungsplan 2030



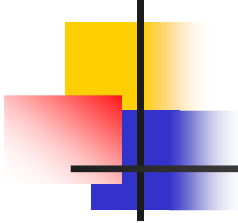
Kurzübersicht
11.11.2013



Hafenentwicklungsplan 2030

Gliederung

1. Ausgangslage
2. Übersicht Themensammlung & Handlungsfelder
3. Organisation
4. Kostenansatz

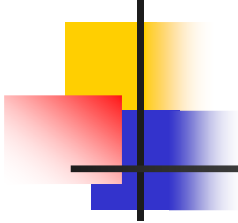


Hafenentwicklungsplan 2030

Ausgangslage

Gründe für eine Fortschreibung

- Hafenentwicklungsplan mit Prognosen bis 2010 ist aus 1998;
- veränderte Hafenstrukturen im Abgleich zu 1998 liegen vor;
- weitere EU-Osterweiterung hat stattgefunden;
- Feste Fehmarnbeltquerung ist beschlossen;
- Bericht zur wirtschaftlichen Bedeutung des Lübecker Hafens mit Empfehlungen liegt vor;
- Zuordnung des Lübecker Hafens zum TEN-V/TEN-T ist erfolgt;
- Schlussbericht Hafenentwicklungskonzept Schleswig-Holstein mit Empfehlungen liegt vor;



Hafenentwicklungsplan 2030

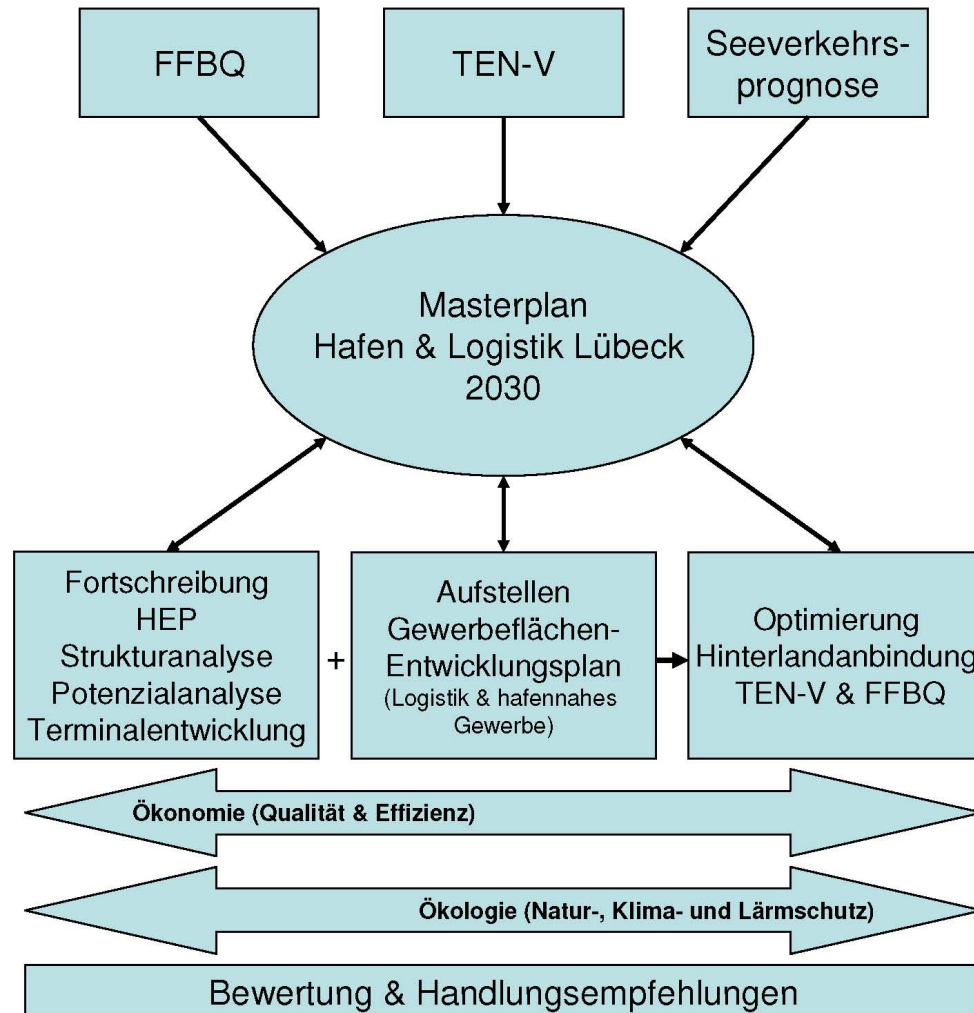
Ausgangslage

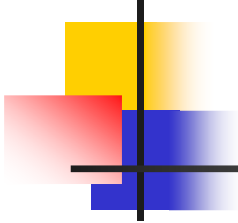
Gründe für eine Fortschreibung

- aktuelle Trends in der Hafenumschlagsentwicklung zeichnen sich ab;
- erste Ergebnisse aus der neuen Seeverkehrsprognose liegen vor;
- Aufgabe: Aufstellung Masterplan für Hafenentwicklung zw. Seelandkai und Dänischburg;
- nächste Emissionsregulierungsstufe (MARPOL VI) steht an.

Hafenentwicklungsplan 2030

Ausgangslage





Hafenentwicklungsplan 2030

Ausgangslage

Ergebnisse aus der Seeverkehrsprognose

Verkehrsverflechtungsprognose 2030

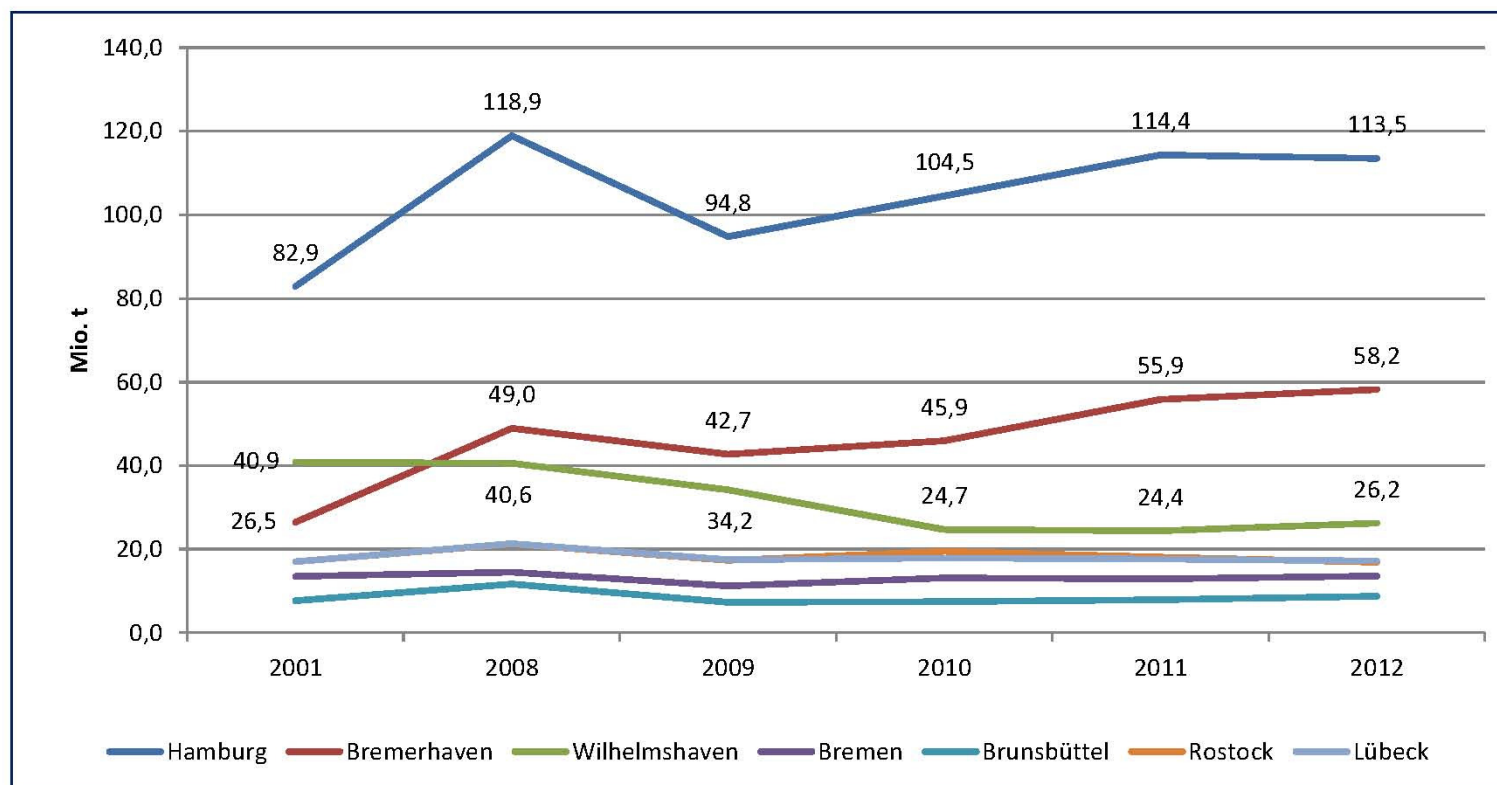
Los 2 – Seeverkehrsprognose – Eckwerte der Hafenumschlagsprognose

Berlin, Juli 2013

Einordnung der Seeverkehrsprognose in das Gesamtprojekt

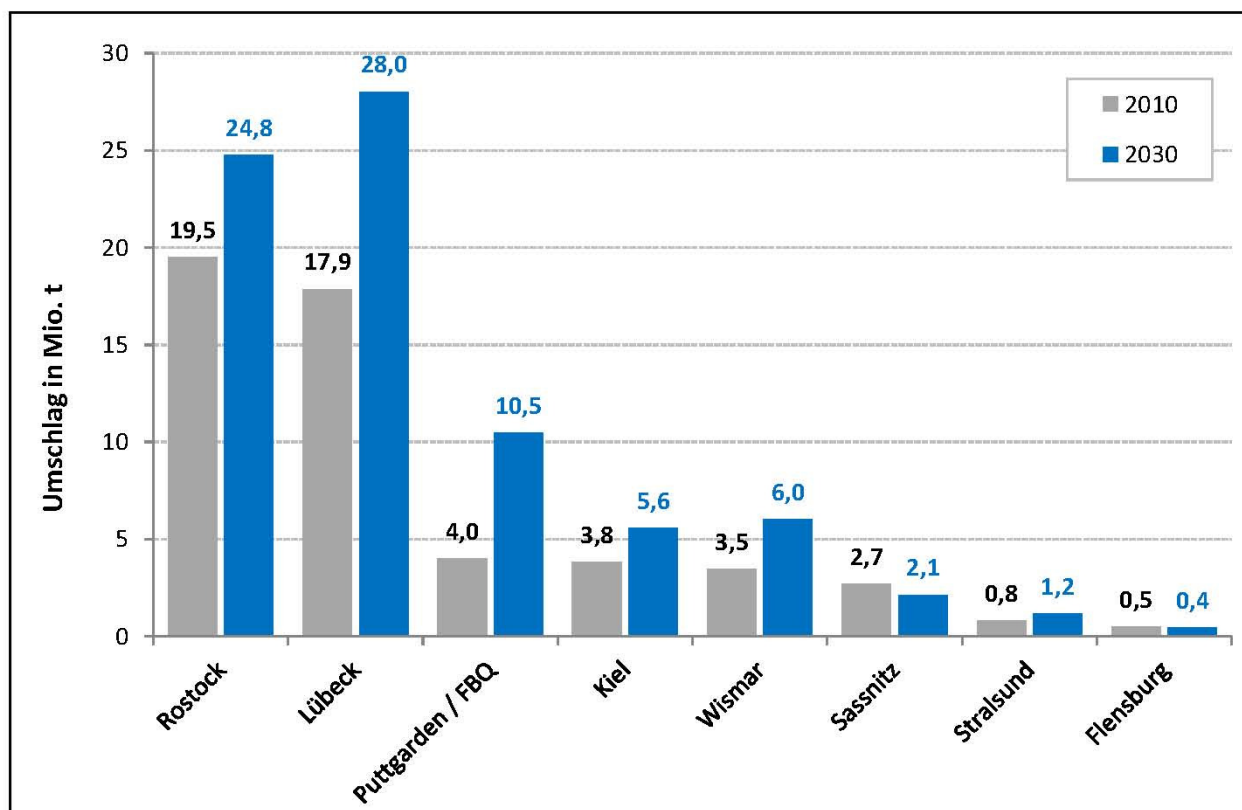


Entwicklung ausgewählter Seehäfen 2001 - 2012

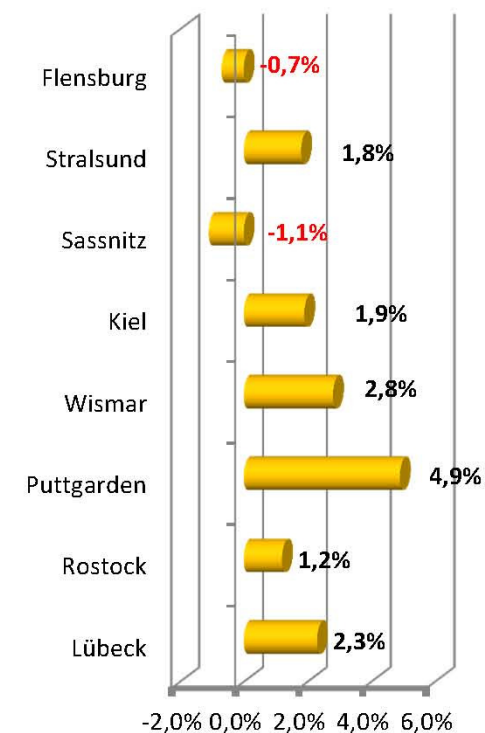


Hafen	2001	2008	2009	2010	2011	2012	2010-2011 in %	2011-2012 in %
Hamburg	82,9	118,9	94,8	104,5	114,4	113,5	9,4%	-0,7%
Bremerhaven	26,5	49,0	42,7	45,9	55,9	58,2	21,6%	4,3%
Wilhelmshaven	40,9	40,6	34,2	24,7	24,4	26,2	-1,4%	7,6%
Bremen	13,6	14,5	11,2	13,2	12,9	13,6	-1,8%	5,0%
Brunsbüttel	7,7	11,6	7,3	7,5	7,9	8,8	5,9%	11,1%
Rostock	17,1	21,3	17,4	19,5	18,1	16,9	-7,2%	-6,7%
Lübeck	17,0	21,3	17,5	17,9	17,7	17,2	-1,1%	-2,8%

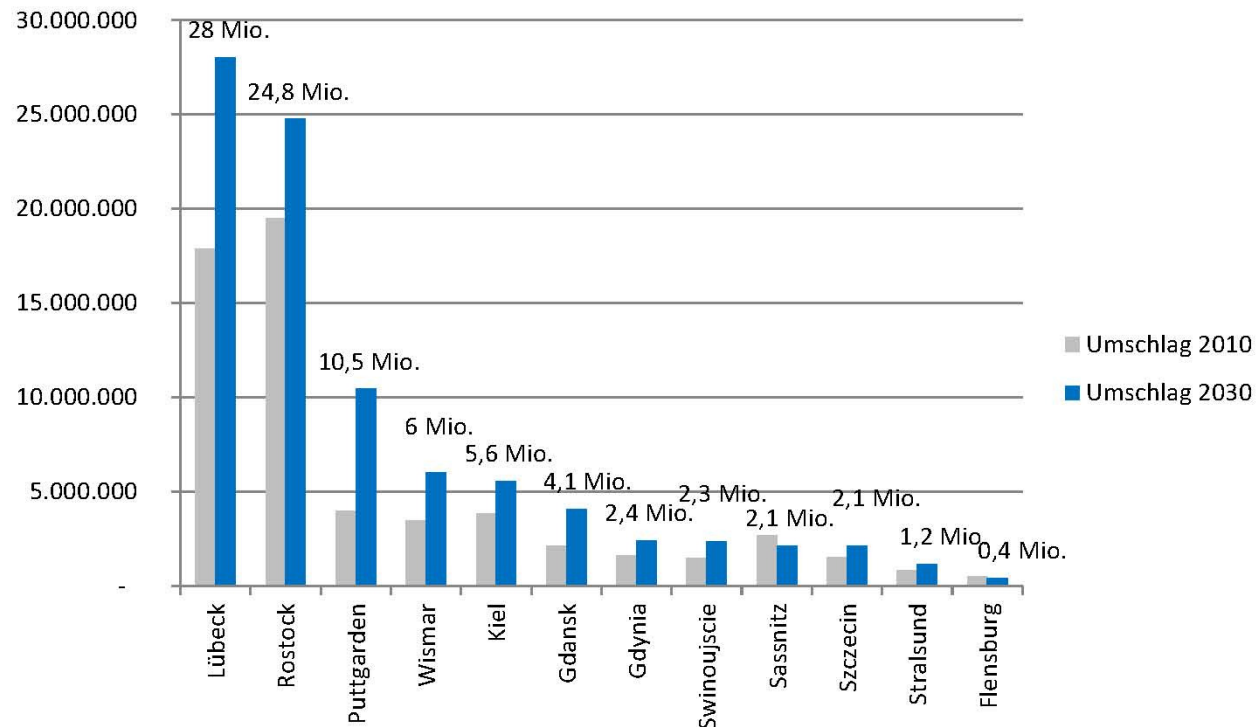
Umschlagsentwicklung der deutschen Ostseehäfen 2010 - 2030



Ø Entwicklung 2010 -2030
in % p.a.

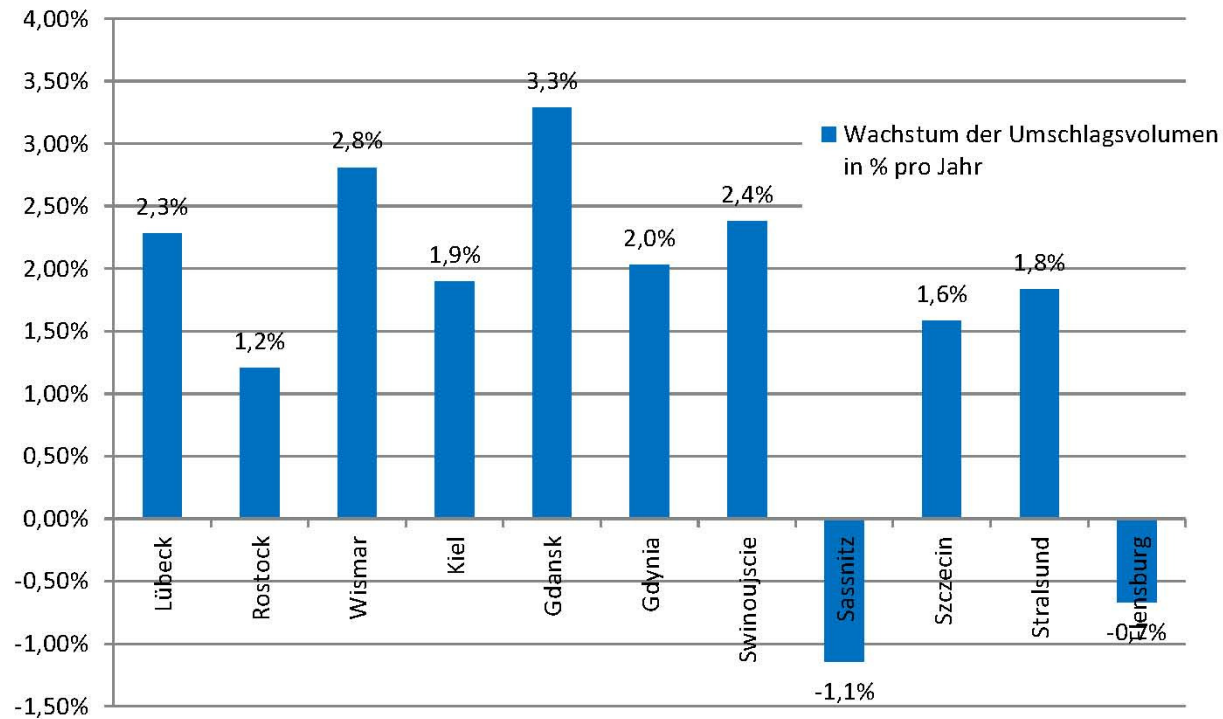


Umschlagsvolumen der Ostseehäfen in Tonnen 2010 und 2030



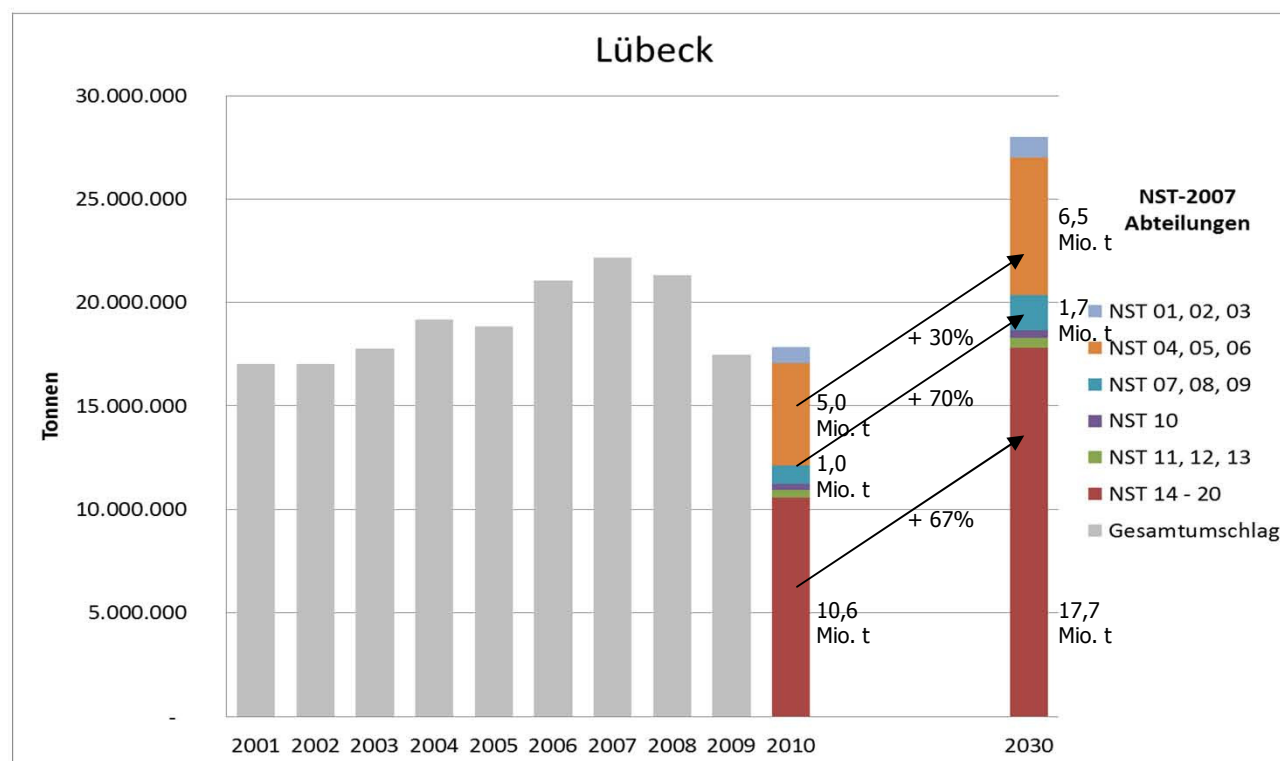
Das gesamte Umschlagsvolumen der deutschen Ostseehäfen wird **um 49 % von 52,6 Mio. t in 2010 auf 78,5 Mio. t im Jahr 2030** anwachsen. Die **deutschlandrelevanten** Umschlagsvolumen der ausländischen Häfen werden insgesamt **um 77 % von 6,7 Mio. t in 2010 auf 11,9 Mio. t in 2030** anwachsen.

Die Wachstumsraten aller betrachteten Ostseehäfen 2010 – 2030



Die Wachstumsraten der polnischen Ostseehäfen sind zwar prozentual relativ hoch, sie beziehen sich aber auf relativ geringe Ausgangsmengen.

Entwicklung Lübeck



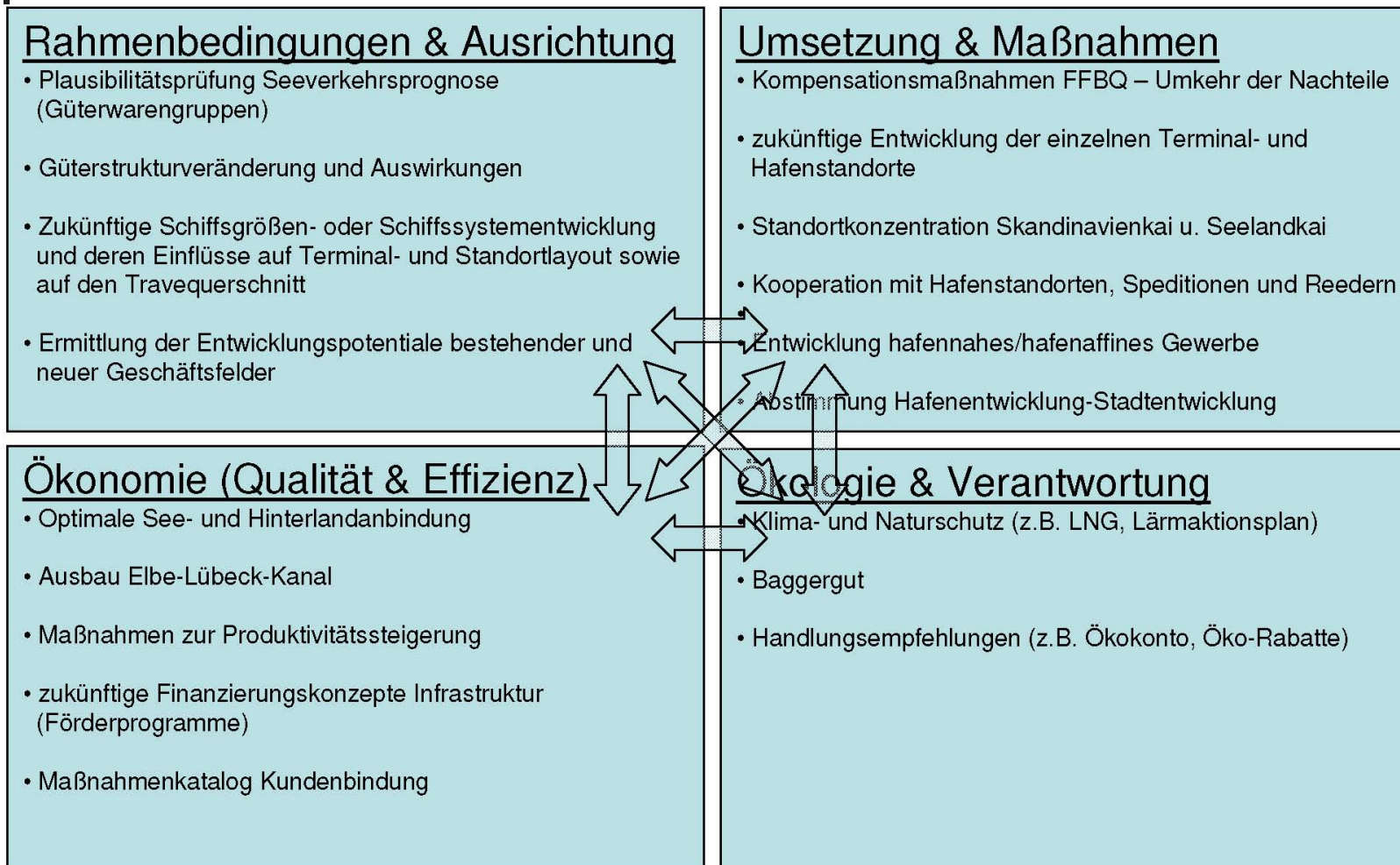
NST 2007	Gütergruppen
01, 02, 03	Landwirtschaft, Steinkohle, Braunkohle, Erdöl und Erdgas, Erze, Düngemittel, Steine und Erden
* 04, 05, 06	Nahrungs- und Genussmittel, inkl. Papier, Textilien, Textilien,
* 07, 08, 09	Koks, Mineralölerzeugnisse, Chemische Erzeugnisse, Sonstige Mineralerzeugnisse
10	Metalle und Halbzeug
11, 12, 13	Maschinen und Ausrüstungen, Fahrzeuge, Möbel
* 14 - 20	Sekundärrohstoffe, Post, Pakete, Geräte und Material, Umzüge_u_Gepäck, Sammelgut, Nicht identifizierbare Güter

Hafen	Import (Tsd. t)		Export (Tsd. t)		Gesamt (Tsd. t)			Umschlag in Tsd. TEU		
	2010	2030	2010	2030	2010	2030	in % p.a.	2010	2030	Ø % p.a.
Lübeck	10.565	16.215	7.290	11.803	17.854	28.018	2,3%	153	254	2,6%

Der Umschlag von Lübeck ist im Zeitraum 2001 -2010 um Ø 0,5 % p.a. gewachsen!
Für den Zeitraum 2010 bis bis 2030 wird ein Anstieg des Wachstums auf Ø 2,3 % p.a. prognostiziert.

Hafenentwicklungsplan 2030

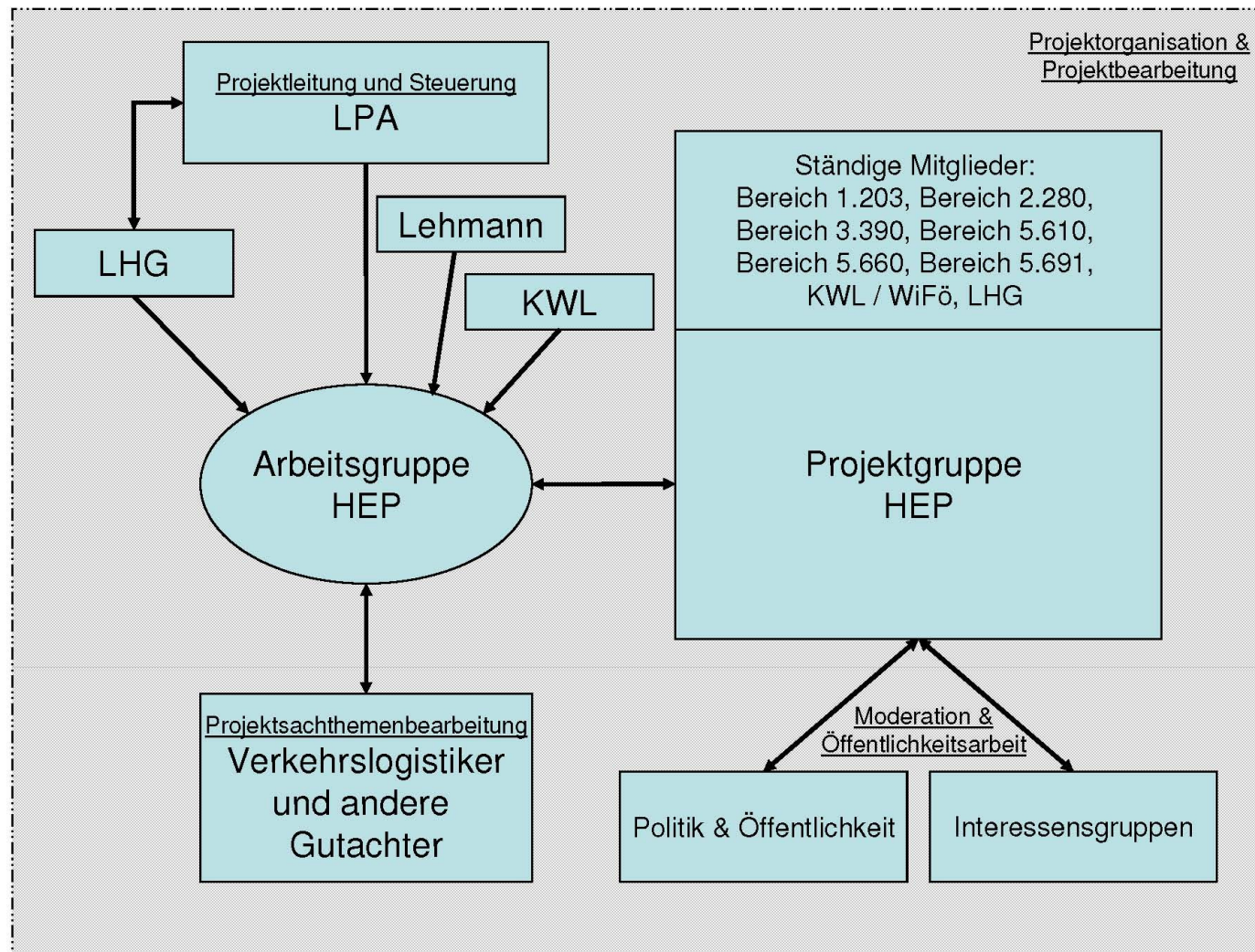
Themensammlung & Handlungsfelder



Die Themensammlung ist fortzuschreiben.

Hafenentwicklungsplan 2030

Organisation





Hafenentwicklungsplan 2030

Kostenansatz

Nr.	Art	Bezeichnung	Kosten hinterlegt durch	Kostenansatz [€, netto]
1	HEP	federführende Bearbeitung durch Verkehrslogistiker	geschätzt/ Auskunft	125.000,00
2		Zuarbeit durch Rechtsberatung	geschätzt/ Auskunft	10.000,00
3		Moderation Workshops, Arbeitsgruppen,	geschätzt/ Auskunft	30.000,00
4		redaktionelle Bearbeitung und Druck der Brochüre	geschätzt/ Auskunft	20.000,00
5	ergänzende Gutachten	Fachbeitrag zum HEP: Umweltplanung	geschätzt/ Auskunft	75.000,00
6		Fachbeitrag zum HEP: Lärmgutachten	Auskunft/ Angebot	25.000,00
7		Potenzialanalyse Logistik in Lübeck als Beitrag für den Masterplan Hafen & Logistik Lübeck 2030	geschätzt	75.000,00
8		Schiffsrößen- und Umschlagssystementwicklung auf der Ostsee	geschätzt	40.000,00
9		Plausibilitätsprüfung Gütergruppenprognose für den Lübecker Hafen inkl. Beurteilung der vorhandenen Kapazitätsreserven	geschätzt	50.000,00
				450.000,00
			rd.	450.000,00

Vergleich: Der letzte HEP hat rd. 950.000 € gekostet.

Hafenentwicklungsplan 2030

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.



5.691 - Lübeck Port Authority
-Hafenplanung-
Zeichen: 5.691.1 Rg/-

Lübeck, den 18.11.2013
Sachbearbeiter/in: Bernhard Rogge
Telefon: 122-6910 Fax: 122-6991

Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP) - Antrag der CDU-Fraktion auf Ausschluss der Teerhofsinsel als Erweiterungsfläche für den Hafen bei der Aufstellung eines neuen HEP für den Prognosehorizont 2030

Den Beschlussvorschlägen zum HEP Vorlage Nr. VO/2013/00904 ist u. a. zu entnehmen:

„Der neue HEP bildet die Grundlage für die räumliche, flächenmäßige und verkehrliche Entwicklung der Lübecker Häfen und sichert durch seine Planungen eine kontinuierliche Entwicklung der bestehenden und künftigen Hafenteile in der Hansestadt Lübeck. ...

Er liefert die fachlichen Voraussetzungen für Entscheidungen der Politik... und das sich anschließende Verwaltungshandeln. ...

Er leistet einen Beitrag zur Positionierung als integrierter Hafen- und Logistikstandort...Bei der Aufstellung sind technologische, politische, rechtliche, ökonomische, soziale und ökologische Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Neben Flächen für die Hafenentwicklung ist ...zu prüfen, ob und in welchem Umfang geeignete Logistikflächen in hafenbezogenen Gewerbegebieten auszuweisen sind.“

Der HEP aus dem Jahr 1995 sieht die Realisierung des Hafenstandortes Teerhofsinsel vor, der nach dem geltenden Flächennutzungsplan, dem integrierten Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Lübeck und im Rahmen stadtplanerischer Abwägungsverfahren bisher noch potentieller Hafenstandort ist. Die Klärung, ob die Teerhofsinsel zukünftig noch Hafen- oder Logistikstandort sein soll, soll bei der Neuaufstellung des HEP geprüft und abgewogen werden.

Wenn aufgrund eines politischen Beschlusses bei der Neuaufstellung des HEP 2030 noch vor der Grundlagenermittlung für die räumliche, flächenmäßige und verkehrliche Entwicklung der Lübecker Häfen von vornherein auf die Teerhofsinsel verzichtet wird, und diese Alternative deshalb unberücksichtigt bleibt, kann dies möglicherweise in späteren Genehmigungs- und Ausbauverfahren von Hafenstandorten als formaler Abwägungsfehler im Rahmen von zwingend vorgeschriebenen Variantenuntersuchungen gelten und eine Plangenehmigung vom Grundsatz der fehlerfreien Abwägung her in Frage stellen (vgl. auch Planungsprozess und aktuell Baustopp A 20 aufgrund von Abwägungsfehlern). Um einen solchen Fehler zu vermeiden, müsste deshalb die Teerhofsinsel im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für jeden anderen Standort bei einer Alternativenprüfung zumindest trotzdem mitgeprüft werden. Das dürfte zu einem erhöhten Zeit- und Kostenaufwand führen. Würde sich dabei herausstellen, dass sie sich als Standort aufdrängt, müsste das geplante Projekt dann möglicherweise ganz aufgegeben werden.

Wurde der HEP von 1995 bisher erfolgreich im Rahmen der Planfeststellungsverfahren für diverse Ausbaumaßnahmen der Lübecker Häfen als Plangrundlage im Rahmen der Standortbegründung herangezogen und auch erfolgreich bei der Standortauswahl als vorab durchzuführendes Raumordnungsverfahren für Hafenflächen anerkannt, wird bei Ausschluss von Flächen für potentielle Hafen-, Gewerbe- und Logistikflächen vorab und ohne Not möglicherweise dieser Ausschluss als Planungsmangel ausgelegt, wenn es darum geht einen Standort für Hafen- oder Logistikflächen im Rahmen eines Planfeststellungs- oder Bebauungsplanverfahren als zwingend zu begründen.

Insofern sollte es dem Planungsprozess im Rahmen der Grundlagenermittlung und der Betrachtung potentieller Hafen- und Gewerbeflächen nach möglichst objektiv nachvollziehbaren technologischen, rechtlichen, ökonomischen, ökologischen, sozialen und politischen Rahmenbedingungen vorbehalten bleiben, Flächen entsprechend auszuwählen und als geeignet vorzuschlagen, um so Politik, Öffentlichkeit und Interessensverbänden Entscheidungen auch im Sinn einer nachhaltigen Planung zu ermöglichen, die dann später für die folgenden Planungsprozesse den Genehmigungsbehörden als weitestgehend rechtsichere und nachvollziehbare Abwägungsgrundlage dienen können.

Im Auftrag

Bernhard Rogge
