



► **Nr. VO/2022/11103-01**
öffentlich

Lübeck, 26.08.2022

Antwort
-öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

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

Antwort auf die Anfrage des BM Wolfgang Neskovic (Fraktion 21)
gemäß §16 GO zur Lage der LHG und des Hafens

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.09.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
29.09.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Anfrage des BM Neskovic (Fraktion 21) in der Sitzung der Bürgerschaft am 19.05.2022 (VO/2022/11103):

1.

a. Haben die in der Presseerklärung der Port Authority Lübeck (LPA) vom 12.3.2022 behaupteten steigenden Umschlagszahlen zu einer Verbesserung der Ertragslage der LHG geführt?

b. Wenn ja, wie stellt sich konkret die Ertragslage zum 31.03. 2022 dar?

2. Wie stellt sich konkret der behauptete Sanierungsfortschritt der LHG bezogen auf die einzelnen Jahre von 2018 bis zu dem vorgenannten Zeitpunkt dar?

3.

a. Müssen die bei der LHG bisher laufenden Sanierungsmaßnahmen des Lohn- und Pachtverzehrs prolongiert bzw. modifiziert fortgeführt werden?

b. Wenn ja, welche Maßnahmen mit welchen konkreten Inhalten werden ins Auge gefasst?

4. Vorbemerkung: In der Presseerklärung der LPA heißt es weiterhin: „Der Port of Lübeck setzt Segel auf Kurs Hafenentwicklungsplan 2030 und trotz den Auswirkungen der Corona Pandemie erfolgreich“. Hier wird suggeriert, der Hafenentwicklungsplan (HEP) werde umgesetzt.

a. Kann der HEP angesichts folgender Veränderungen der Rahmenbedingungen noch umgesetzt werden? (Es wird gebeten, zu jeder einzelnen Veränderung der Rahmenbedingungen eine entsprechende Einschätzung abzugeben, um dann abschließend in einer Gesamtbewertung die Frage zu beantworten, ob der Hafenentwicklungsplan von Anfang an Makulatur war).

aa. Das Fundament des HEPs bilden notwendige Investitionen in die Hafeninfrastruktur von 75 Mio. Euro im Jahr. Bislang sind seit der Verabschiedung des HEPs lediglich nicht einmal ein Drittel dieser jährlich veranschlagten Summe in den Lübecker Haushalt eingestellt worden.

- Welche Gründe haben zu dieser groben Abweichung von der avisierten Zielmarke geführt?
- War eine Summe von 75 Mio. € pro Jahr bei Lübecks Haushaltssituation überhaupt eine realistische Größe?
- Wie sieht mittelfristig der konkrete weitere Investitionsbedarf aus?
- Sollen/müssen die „versäumten“ Investitionen nachgeholt werden?
-

bb. Weiter geht der HEP von einer Travevertiefung auf 11,50 m sowie einen Ausbau des Elbe- Lübeck- Kanals (ELK) aus. Beides wird es nicht geben.

- Welche Auswirkungen hat der Wegfall dieser Rahmenbedingungen für die mit dem HEP verbundenen Erwartungen?
- Gibt es Überlegungen und wenn ja welche, den Wegfall dieser Rahmenbedingungen zu kompensieren?

cc. Im Rahmen der Trans Europäischen Netze ist der Lübecker Hafen nach der Einstufung des Bundes kein Zielhafen mehr, sondern es wird lediglich die Trasse Feste-Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) angeführt.

Welche Auswirkung hat dieser Rückzug des Bundes aus der Förderung des Lübecker Hafens für die weitere Entwicklung des Lübecker Hafens?

dd. Verschärfend kommt hinzu, dass die FFBQ, Fertigstellung 2028, mit ihren gravierenden Auswirkungen auf die südwestlichen Hafenstandorte, im HEP nicht berücksichtigt wird.

Welche konkreten Erwartungen verbindet die LPA mit der FFBQ? Gibt es Überlegungen die damit verbundenen Nachteile auszugleichen und wenn ja, welche?

5. Weiterhin wird der Bürgermeister gefragt:

- Welche realistischen Ziele er für den Lübecker Hafen bis 2030 verfolgt und welche Finanzmittel dafür bereitgestellt werden müssen?
- Warum er den Lübecker Bürgerinnen und Bürgern bislang keine öffentliche Rechenschaft über die finanzielle Lage der LHG liefert?
- Warum er nicht in einer öffentlichen Veranstaltung (zum Beispiel in einer Podiumsdiskussion mit Publikumsbeteiligung) über die Situation des Lübecker Hafens Auskunft gibt?

6. Es wird um eine schriftliche Antwort zu den vorstehenden Fragen gebeten (§ 16 Abs. 2 Satz 4 Geschäftsordnung).

Antwort:

1.

a. Haben die in der Presseerklärung der Port Authority Lübeck (LPA) vom 12.3.2022 behaupteten steigenden Umschlagszahlen zu einer Verbesserung der Ertragslage der LHG geführt?

Antwort:

Ja.

b. Wenn ja, wie stellt sich konkret die Ertragslage zum 31.03. 2022 dar?

Antwort:

Über die Ertragslage der LHG zum 31.03.2022 ist dem Hauptausschuss schriftlich berichtet worden (VO/2022/11096 „Quartalsbericht I/2022 der städtischen Gesellschaften und Betriebe“).

2. Wie stellt sich konkret der behauptete Sanierungsfortschritt der LHG bezogen auf die einzelnen Jahre von 2018 bis zu dem vorgenannten Zeitpunkt dar?

Antwort:

Die Bürgerschaft hat am 25.02.2022 (VO/2022/10783 „LHG/Hafen“) einen Berichtsauftrag erteilt, der u.a. ein Fazit über den gesamten Restrukturierungszeitraum der LHG beinhaltet. Um doppelte Ausführungen zu vermeiden, wird auf den bevorstehenden Bericht zu VO/2022/10783 verwiesen.

3.

a. Müssen die bei der LHG bisher laufenden Sanierungsmaßnahmen des Lohn- und Pachtverzehrs prolongiert bzw. modifiziert fortgeführt werden?

b. Wenn ja, welche Maßnahmen mit welchen konkreten Inhalten werden ins Auge gefasst?

Antwort:

Es wird auf die bevorstehende Berichterstattung verwiesen. Der Berichtsauftrag beinhaltet auch die Punkte „Rolle und Entwicklungsperspektiven der LHG im Rahmen der strategischen Entwicklung des Hafenstandorts Lübeck“ und „Notwendigkeit weiterer Optimierungen der LHG zur selbständigen und finanziell vom Gesellschafter unabhängigen Wettbewerbsfähigkeit“.

Die Geschäftsführung der LHG arbeitet (unabhängig von städtischen Berichtsaufträgen) stetig daran, das Geschäftsmodell der LHG weiterzuentwickeln und an die sich ändernden Rahmenbedingungen (Konjunktur, Tarifabschlüsse, Kund:innen ...) anzupassen.

Zuständiges Gremium für diesbezügliche Diskussion ist primär der Aufsichtsrat i. R. seines gesetzlichen Auftrags, die Geschäftsführung zu überwachen und zu beraten. Bei Informationen oder Entscheidungen, die eine Zuständigkeit städtischer Gremien eröffnen, ist der Hauptausschuss erster Adressat.

4. Vorbemerkung: In der Presseerklärung der LPA heißt es weiterhin: „Der Port of Lübeck setzt Segel auf Kurs Hafenentwicklungsplan 2030 und trotz den Auswirkungen der Corona Pandemie erfolgreich“. Hier wird suggeriert, der Hafenentwicklungsplan (HEP) werde umgesetzt.

Antwort:

Der Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) wurde in der Bürgerschaftssitzung vom 28.05.2020 beschlossen. Der Beschluss umfasst zehn Arbeitsbereiche mit übergeordneten Aufgabenstellungen. Der HEP2030 ist eine strategische Raumplanung, die als Grundlage für die städtische Flächenentwicklung (Flächennutzungsplan) dient. Er zeigt die zukünftigen infrastrukturellen Anforderungen, abgeleitet aus der übergeordneten Seeverkehrsprognose und den Anforderungen aus der Entwicklung der Transportsysteme, an unseren Hafen und bietet der maritimen Wirtschaftsbranche mit den direkt und indirekt verknüpften Unternehmen den strategischen Entwicklungsrahmen, in dem unternehmerische Entscheidungen für die erfolgreiche Entwicklung getroffen werden können.

a. Kann der HEP angesichts folgender Veränderungen der Rahmenbedingungen noch umgesetzt werden? (Es wird gebeten, zu jeder einzelnen Veränderung der Rahmenbedingungen eine entsprechende Einschätzung abzugeben, um dann abschließend in einer Gesamtbewertung die Frage zu beantworten, ob der Hafenentwicklungsplan von Anfang an Makulatur war).

Antwort:

Der HEP2030 wird von der LPA fortlaufend fortgeschrieben. Seine Eingangsdaten wie Umschlagsprognose, Schiffsgrößenentwicklung, Zuglängenentwicklung etc. werden kontinuier-

lich überprüft und die zugehörige Hafeninfrastruktur diesbezüglich entwickelt. Diese Bedarfsentwicklungsplanung wird in Form von entsprechenden Masterplänen für die einzelnen Hafenareale vorbereitet.

Mit der Vorlage VO/2021/10686 hat die LPA einen zugehörigen Statusbericht zum Bearbeitungsstand des HEP2030 vorgelegt. Der HEP2030 hat zu keinem Zeitpunkt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Hafenbetriebs LHG bewertet oder eingeschätzt. Er hat die Anforderung der Kund:innen des Port of Lübeck in Blickrichtung des Infrastrukturbedarfs und der logistischen Erfordernisse identifiziert und aufgezeigt. Demzufolge haben sich aus Sicht des HEP2030 keine Rahmenbedingungen verändert. Der HEP2030 ist Grundvoraussetzung für die Entwicklung des Port of Lübeck, demzufolge befindet er sich in der Umsetzung und parallelen Fortschreibung.

aa. Das Fundament des HEPs bilden notwendige Investitionen in die Hafeninfrastruktur von 75 Mio. Euro im Jahr. Bislang sind seit der Verabschiedung des HEPs lediglich nicht einmal ein Drittel dieser jährlich veranschlagten Summe in den Lübecker Haushalt eingestellt worden.

- *Welche Gründe haben zu dieser groben Abweichung von der avisierten Zielmarke geführt?*
- *War eine Summe von 75 Mio. € pro Jahr bei Lübecks Haushaltssituation überhaupt eine realistische Größe?*
- *Wie sieht mittelfristig der konkrete weitere Investitionsbedarf aus?*
- *Sollen/müssen die „versäumten“ Investitionen nachgeholt werden?*

Antwort:

Es ist richtig, dass dort rund 750 Mio. € Investitionskosten angeführt sind, wobei sich das für die öffentlichen Hafenanlagen auf 337,5 Mio. € bezieht. Demzufolge hätten nicht 75 Mio. € pro Jahr im Haushalt der Hansestadt Lübeck angemeldet werden müssen, sondern 33,75 Millionen €. In den letzten Jahren wurden im Lübecker Hafen mit dem Forstprodukteterminal am Skandinavienkai und mit dem Umbau des Anlegers 5 weitere wichtige Investitionen in Hafeninfrastruktur umgesetzt bzw. begonnen. Der HEP2030 bildet grundsätzlich die optimale Entwicklung ab. In seiner Konkretisierung der letzten zwei Jahre und der zukünftigen Konkretisierung sind die Investitionsaktivitäten zu priorisieren. Der mittelfristige konkrete weitere Investitionsbedarf wird in dem in Vorbereitung befindlichen Masterplan Skandinavienkai für den Bereich Skandinavienkai dargestellt. Die anderen Investitionen werden in nachfolgenden Masterplänen aufgezeigt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in den letzten 12-15 Jahren nicht ausreichend in die Hafeninfrastruktur in Lübeck investiert worden ist.

bb. Weiter geht der HEP von einer Travevertiefung auf 11,50 m sowie einen Ausbau des Elbe- Lübeck- Kanals (ELK) aus. Beides wird es nicht geben.

- *Welche Auswirkungen hat der Wegfall dieser Rahmenbedingungen für die mit dem HEP verbundenen Erwartungen?*
- *Gibt es Überlegungen und wenn ja welche, den Wegfall dieser Rahmenbedingungen zu kompensieren?*

Antwort:

Der HEP2030 stellt anhand der Schiffsgrößenentwicklung und der zugehörigen Tiefgänge der neuen Schiffsklassen fest, dass eine Travevertiefung zu prüfen ist. Diese Travevertiefung ist auf 10,50 m ausgelegt. Zusätzlich wird ein bedarfsgerechter Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals als Alleinstellungsmerkmal für den Port of Lübeck als wichtig eingestuft. Hierbei geht es in erster Linie um die Aktivierung der ungenutzten Verkehrskapazität des Kanals. Beide Projekte sind Projekte des Bundes, weil es sich bei beiden Verkehrsinfrastrukturen um Bundeswasserstraßen handelt. Demzufolge muss das Ziel sein, die Aufnahme beider Projekte in den neuen Bundesverkehrswegeplan zu erreichen. Hierfür werden zahlreiche Voruntersuchungen, wie z.B. eine Nutzen-Kosten-Analyse einer bedarfsgerechten Traveanpassung, seitens der LPA vorgenommen. Der Elbe-Lübeck-Kanal ist bereits Bestandteil des vordringlichen Bedarfs des aktuellen Bundesverkehrswegeplans. Aktuell hat die WSV das Aus-

bauvorhaben gestoppt. Die LPA arbeitet gerade an einer alternativen Lösung die vorhandenen Verkehrskapazitäten des Elbe-Lübeck-Kanals zu aktivieren.

cc. Im Rahmen der Trans Europäischen Netze ist der Lübecker Hafen nach der Einstufung des Bundes kein Zielhafen mehr, sondern es wird lediglich die Trasse Feste-Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) angeführt.

Welche Auswirkung hat dieser Rückzug des Bundes aus der Förderung des Lübecker Hafens für die weitere Entwicklung des Lübecker Hafens?

Antwort:

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) ist ein Verkehrsnetz der EU. Der Bund hat hier bisher keine Änderungen vorgenommen. Der Port of Lübeck mit seiner HUB-Funktion ist weiterhin Kernnetzhafen und auch weiterhin ein wichtiger und wesentlicher Bestandteil des Scandinavian-Mediterranean-Corridors. Das bleibt auch so, wenn die im Bau befindliche feste Fehmarnbeltquerung ihren Betrieb aufnimmt. Der Bund hat bisher keine Investitionsförderung für die Lübecker Hafeninfrastruktur übernommen, weil in der Bundesrepublik Deutschland das Prinzip des Föderalismus herrscht. Hafenentwicklung und Hafeninvestitionsförderung ist Ländersache.

dd. Verschärfend kommt hinzu, dass die FFBQ, Fertigstellung 2028, mit ihren gravierenden Auswirkungen auf die südwestlichen Hafenstandorte, im HEP nicht berücksichtigt wird.

Welche konkreten Erwartungen verbindet die LPA mit der FFBQ? Gibt es Überlegungen die damit verbundenen Nachteile auszugleichen und wenn ja, welche?

Antwort:

Im Rahmen der Bearbeitung des HEP2030 wurden mehrere Gutachten zu den Auswirkungen der festen Fehmarnbeltquerung und für die Chancen des Standortes Lübeck erstellt. Aus Sicht der LPA wird die feste Fehmarnbeltquerung Auswirkung auf den Schienengüterverkehr des Hafens haben. Die Auswirkungen auf die straßenbezogenen Verlagerungseffekte werden für den Hafen unwesentlich sein. Die Auswirkungen auf die zukünftige potenzielle Umschlagsmenge durch die feste Fehmarnbeltquerung ist im HEP2030 zweifelsfrei dargestellt worden. Die LPA arbeitet derzeit an einem Konzept den vorhandenen Bahnknotenpunkt Lübeck in Bezug auf die feste Fehmarnbeltquerung kapazitär auszubauen.

5. Weiterhin wird der Bürgermeister gefragt:

- *Welche realistischen Ziele er für den Lübecker Hafen bis 2030 verfolgt und welche Finanzmittel dafür bereitgestellt werden müssen?*

Antwort:

Die realistischen Ziele des Port of Lübecks sind im HEP2030 skizziert und werden in Form von Masterplänen und weiteren Unterlagen (Klimaschutzplan und Naturschutzplan Hafen etc.) konkretisiert und umgesetzt.

- *Warum er den Lübecker Bürgerinnen und Bürgern bislang keine öffentliche Rechenschaft über die finanzielle Lage der LHG liefert?*

Antwort:

Informationen über die LHG sind im Beteiligungsbericht (luebeck.de/haushalt) enthalten.

- *Warum er nicht in einer öffentlichen Veranstaltung (zum Beispiel in einer Podiumsdiskussion mit Publikumsbeteiligung) über die Situation des Lübecker Hafens Auskunft gibt?*

Antwort:

Der „Port of Lübeck“ setzt sich aus dem öffentlichen Hafen und dem privaten Hafen zusammen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Berichterstattung zur Umsetzung und Fortschreibung des Hafenentwicklungsplan 2030 hat der Bürgermeister selbst oder über die LPA zum Gesamthafen hinreichend Auskunft gegeben.

Anlagen:

Senatorin Joanna Hagen