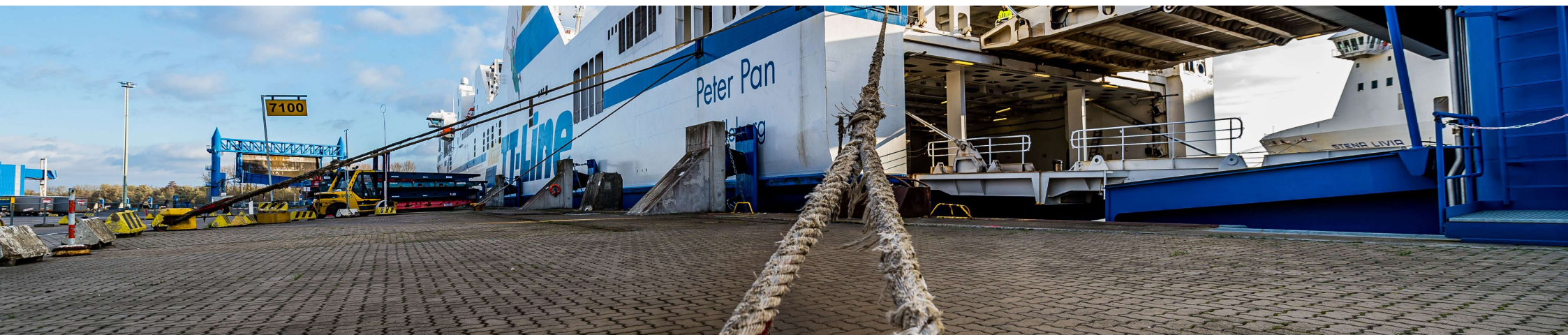




Port of Lübeck - Hafenentwicklungsplan

Masterplan Skandinavienkai



01.02.2023

Agenda

1) Vorstellung Masterplan Skandinavienkai (HEP2030)

a) Einleitung über den HEP2030

b) Ziele des Masterplans Skandinavienkai (Zeithorizont bis 2032)

c) Struktur und Gliederung des Masterplans Skandinavienkais

2) Schlüsselprojekte

a) Ergebnisse

b) Schlüsselprojekte im einzelnen

3) Fragen und Diskussion

HEP2030 Auftrag



Die Lübecker Bürgerschaft hat auf der Sitzung
am 28.05.2020 den HEP beschlossen.



HEP2030

Steckbrief Hafenterminal Skandinavienkai

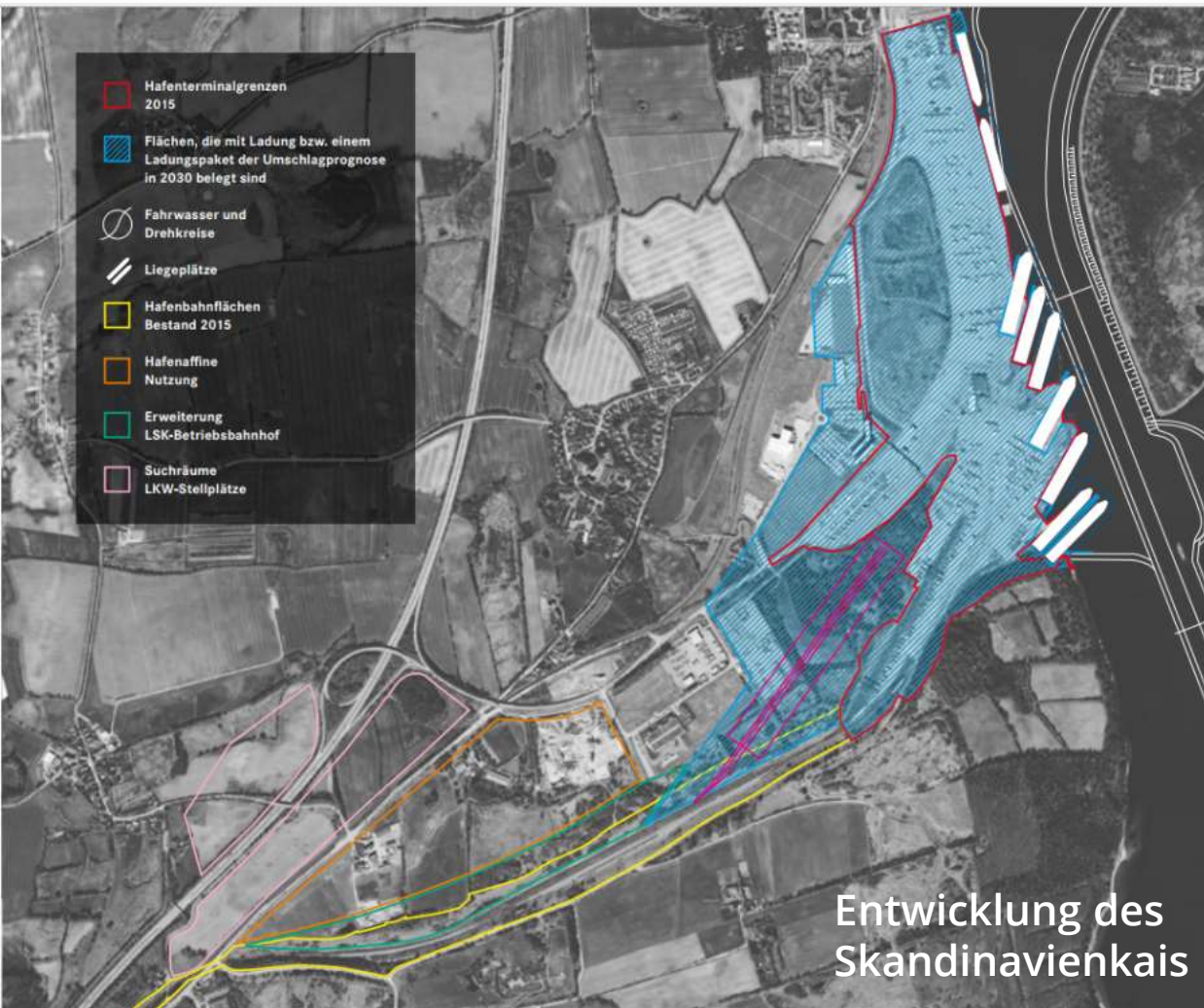
d = durchgehend n.r. nicht relevant ✓ Infrastruktur ist passfähig
 g = gebrochen n.b. nicht bekannt ✓ möglicher Infrastruktureller Engpass
 n.e. = nicht erforderlich n.g. nicht gegeben

öffentlich	Alternative Kraftstoffe			-	LNG, Landstrom		↑
	Digitalisierungseffekte			ja	Zu- und Ablaufsteuerung Skandinavienkai		↑
Verkehrsanschlüsse	2018	2030		Terminal Skandinavienkai	2018	2030	
	✓	✓	aber Prgateflächen erforderlich	Umschlagart	RoPax RoRo (d) RoRo (g)	RoPax RoRo (d) RoRo (g)	✓
	✓	✓	Ganzzüge 740m/850m (KV)	Betrieb	24/7	24/7	✓
	✓	n.e.		Reine Umschlagfläche [ha]	39,7 (ohne 2. BA)	53,8 +	✓
				Gesamtfläche [ha]	100,2	129,2	
				Umschlagmenge [Mio. t netto]	10,0	15,1	✓
				Flächenproduktivität [t/m²] pro Jahr	15 – 32,5	25 – 35	✓
Emissionen	Lärm			Bestand	geringe Zunahmen		
	Luftschadstoffe			Bestand	sehr geringe Zunahmen		
	Licht			Bestand	geringe Zunahmen		
Naturschutzbewertung der Planung	Natura 2000			direkt betroffen	nein	indirekt betroffen	ja
	NSG			direkt betroffen	nein	indirekt betroffen	ja
	LSG			direkt betroffen	nein	indirekt betroffen	ja
	Geschützte Biotope			direkt betroffen	ja	indirekt betroffen	ja
Wichtige Standortfaktoren:				KV-Terminal (600 m), Vorbahnhof, quasi BAB Straßenanschluss, 4 Doppelstockrampen, Self Check-In			
Zielprofil:				KV mind. +140m, Erweiterung Kapazität Vorbahnhof, austauschbare Anleger, + hafennahes Gewerbe und öffentliche Stellplätze für LKW			

- größtes Umschlagpotenzial m

Seeseite	2018	2030	
Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,7 m	9,5	9,5	✓
Entfernung See/Tonne 3/4 [km]	3,7	3,7	✓ für RoRo (d)
Drehkreis Siechenbucht (Ø345m) max. Länge [m], Breite [m]	ca. 300 ca. 40	wie 2018	✓
Schiffsliegeplätze:			
Anzahl Anleger:	9	9	✓ wenn austauschbar
Länge [m]	220	250	✓
Breite [m]	32,5	38,5	✓
Tiefgang [m]	7,0	8,0	✓

- größtes Umschlagpotenzial mit rd. + 5 Mio. t



HEP 2030

Layout Ergebnis für den Skandinavienkai:

+ 50 % Umschlagzuwachs

+ 30 % Schiffsgrößenwachstum

+ 25 % Zuglängenzuwachs

Aussagen des HEP zum Skandinavienkai

Der HEP2030 unterstellt eine positive Mengenentwicklung und ein überproportionales Wachstum, weil die strategische Hafenentwicklung im Wesentlichen von 3 unabhängigen primären Entwicklungen geprägt wird.

1. Mengenwachstum resultierend aus dem Warenaustausch zwischen den durch den Hafen verknüpften Volkswirtschaften
2. Größenentwicklungen der Transportbehälter
3. Konzentration der Umschlagpakete innerhalb des Port of Lübeck

Alle drei Entwicklungen sind zu berücksichtigen.

Masterplan (MP) Skandinavienkai



Identifizierung von kapazitären Engpässen und deren Beseitigung

Überprüfung und Fortschreibung des HEP auf Basis von Betriebsdaten und Kundenbedarfen

Umschlagentwicklung Skandi – Abgleich HEP

Jahr	HEP2030 (3,5%)	Ist	Abgleich
2018	10,00	10,40	+4,0%
2019	10,35	10,58	+2,2%
2020	10,71	10,70	+/-0,1%
2021	11,08	12,05	+8,7%
2022	11,47	12,20	+6,4%
...	...	...	
2030	15,1	...	

Angaben in Mio. t netto



Ziele des Masterplans Skandinavienkai

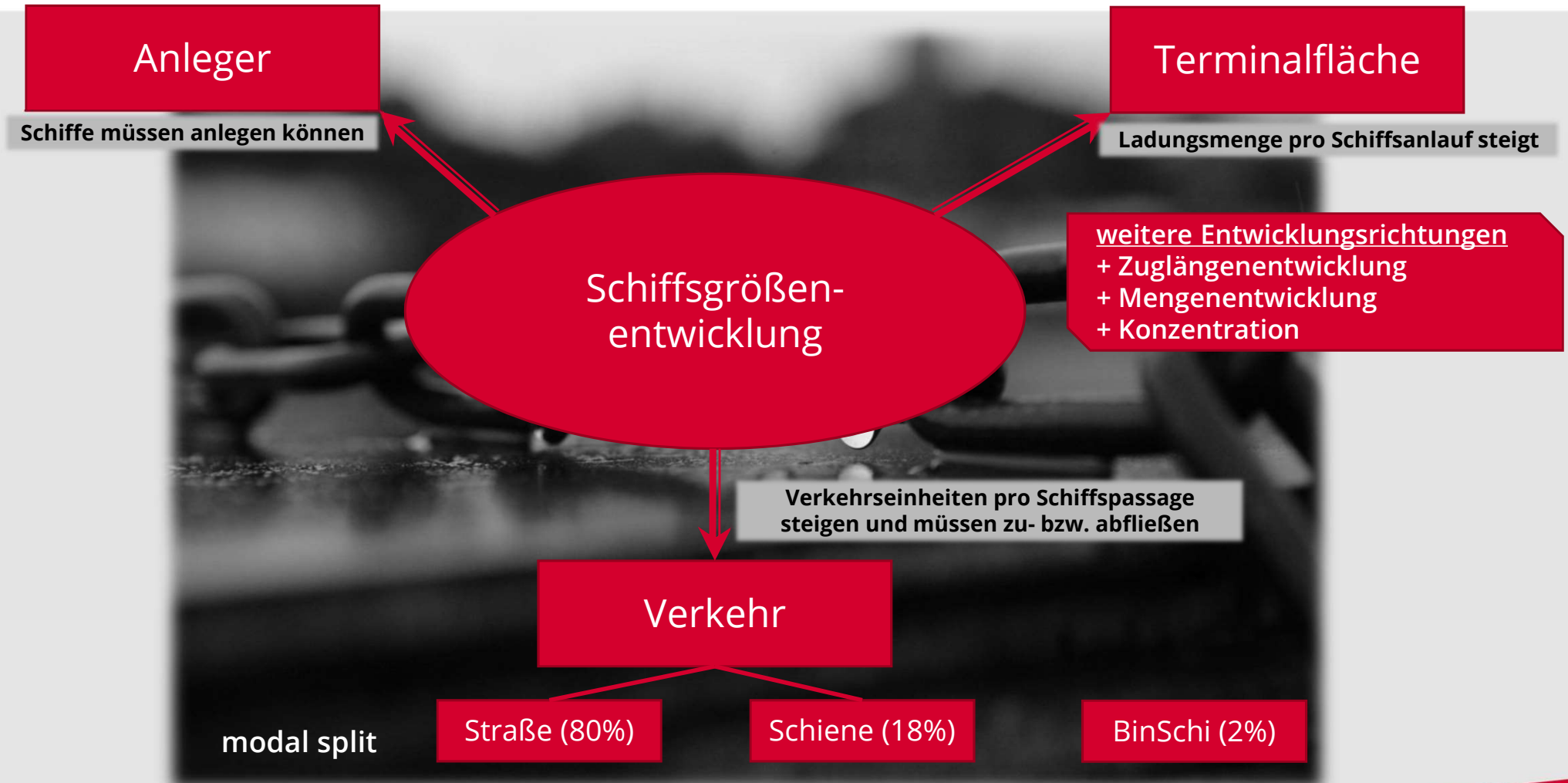
- Die europäische Verkehrsaufgabe im Sinne des TEN-T Verkehrskorridors Skandinavien-Mediterranean wahrnehmen;
- Bedarfsplanung für alle Ladungssegmente (Kunden- und Marktbedarfe durch Aufrechterhaltung der Qualität bedienen können);
- Beseitigung der betrieblichen Engpässe (die Linienschifffahrt muss bedient werden können)
- Den modal split-Anteil der Schiene auf ≥ 25 % erhöhen;
- Herleitung der erforderlichen und notwendigen infrastrukturellen Entwicklungen auf Betriebsdatenbasis;
- Sicherstellung eines zuverlässigen Hafenbetriebs
- Chancen der FFBQ aktivieren;

Traileryard Juni 2022



Baltic Rail Gate November 2022





Teilbereiche des MP und zugehörige Gliederung

Teilbereiche

Anlegerkante
Operative Fläche
Betrieb
Gleisanschluss
Straßenanschluss
Naturschutz
Klimaschutz

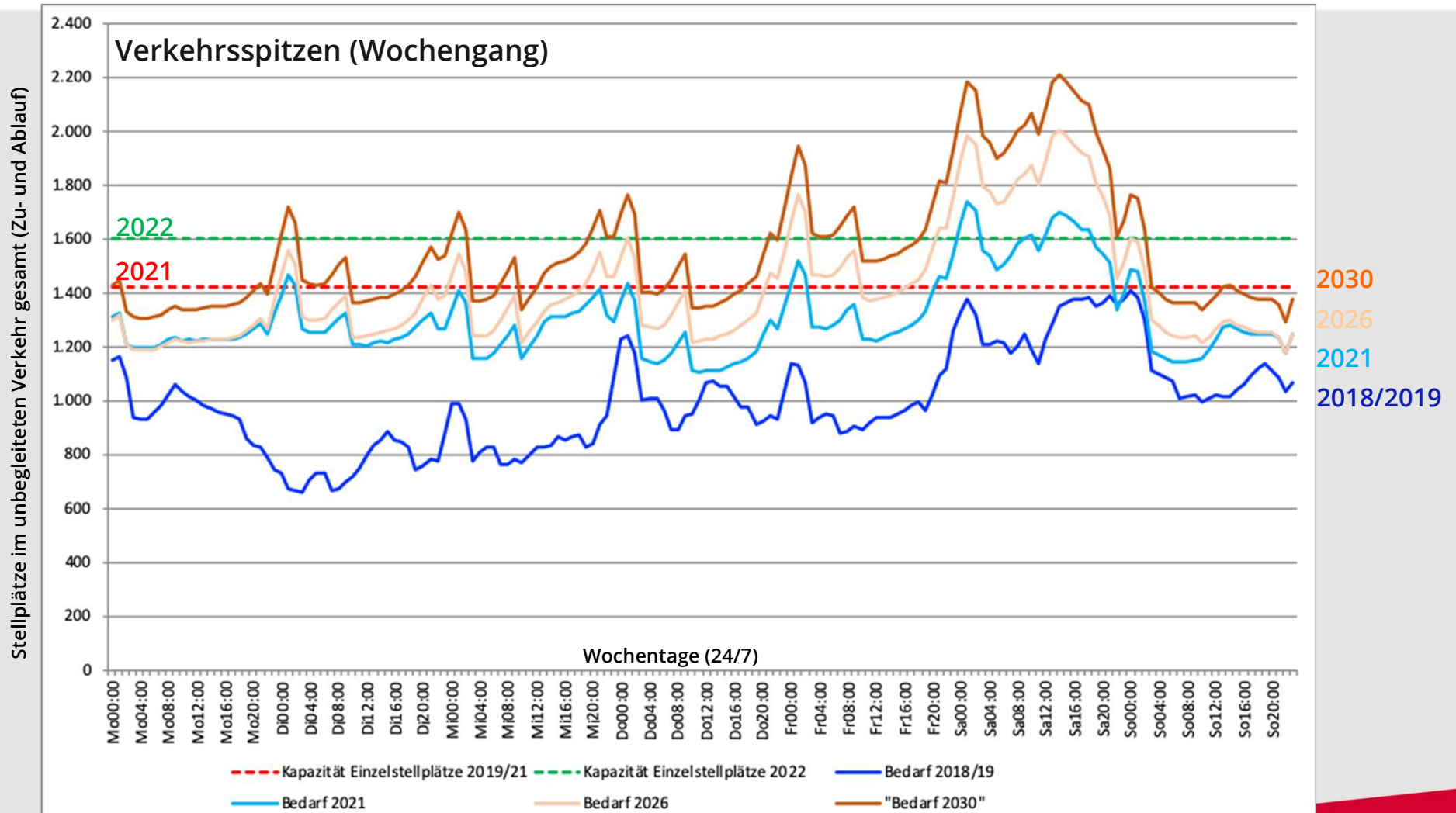


Gliederung der Teilbereiche

Bestandsbeschreibung
Anforderung/Zieldefinition
Umsetzung
Notwendige infrastrukturelle Anpassungen
Notwendige betriebliche Anpassungen



Ladungssegment unbegleiteter Verkehr





Wesentliche Ergebnisse

- ausreichend leistungsfähige Anleger zur Verfügung gestellt werden. Nach Inbetriebnahme des Anlegers 5 ist schnellstmöglich der Anleger 3 auszubauen und danach der Anleger 6a zu modernisieren.
- interne und externe Flächen baulich zu entwickeln - es werden bis 2026 rd. 400 Stellplätze für Trailer gebraucht und bis 2030 nochmal +200. Dazu +200 Stellplätze für weitere Transporteinheiten (z.B. SECU-Boxen). Das macht rd. 10 ha neue Fläche.
- grundlegende Neuorganisation des straßenbezogenen Verkehrszulaufs durch die Umsetzung des Konzepts Pregate (Produktivität u. Flächeneffizienz muss steigen. Weiterer Ansatz: Trailerdurchlaufzeiten und zugehörige Maßnahmen etc. (+)
- Trennung Bahngeschäftsfelder: konventioneller Bahnverkehr (Stückgut, Papier, Stahl, Auto) ins Gewerbegebiet Skandinavienkai-Nord (Nordbahnhof). Somit neue Kapazitäten für den Intermodal-/KV-Verkehr und den konventionellen Verkehr.

Baumaßnahme Anleger 5

Inbetriebnahme Ende
April 2023

Abgrabung und
Nassbaggerung sind
vorangeschritten

August 2022





Übersicht Schlüsselprojekte Skandinavienkai

Schlüsselprojekt	Kosten*	Umsetzung	Federführend zuständig
Umbau Anleger 5	-	bis Anfang 2023	LPA
Verlängerung Anleger 3	7,5 Mio. EUR	Ende 2025	LPA
Umbau Anleger 6a	35,0 Mio. EUR	Ende 2027	LPA
Erschließung Borndiek 1	5,6 Mio. EUR	Mitte 2026	LPA
Pregate inkl. LKW-Stellplätze (10 ha)	15,6 Mio. EUR	Ende 2025	LPA/Bereich Verkehr
Verlagerung OC/Werkstatt	??		LHG
Herrichtung der Fläche OC/Werkstatt	1,2 Mio. EUR	Ende 2024	LPA
Bau Nordbahnhof	19,5 Mio. EUR	Ende 2025	LPA
Verlängerung KV-Terminal	??		LHG
OPS – Stufe 2 u. 3	5,0 Mio. EUR	Ende 2025/Ende 2027	LPA

89,4 Mio. EUR

*ohne Grunderwerbskosten

PORT OF LÜBECK

Fragen und Diskussion