

---

# ARBEITSGRUPPE HAFENENTWICKLUNG

## SITZUNG IV

Protokoll

Donnerstag, 07. November, 17 bis 20 Uhr

media docks, Lübeck

Teilnehmer Arbeitsgruppe	Matthias Braun, Marcus Clasen, Reinhard Degener, Dorothee Gaedeke, Philipp Geißler, Michael Gröning, Sabine Haltern, Stefan Höfel, Sophie Jent, Thomas Kaitschick, Jürgen Schlichting, Tobard J. Klemke, Holger Lehmann, Michael Lüdemann, Frank Maaßmann, Achim März, Marcus Meyer, Horst Pahl, Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Martin Redepenning, Michael Senger, Sabine Steglich, Jörg Ullrich, Andreas Weber, Martin Finnberg, Martin Krause
Lübeck Port Authority	Guido Kaschel, Michael Siemensen, Finn Witt
Gutachter	Birger Latki, Dr. Bernd Burandt, Jobst Schlenstedt, Stefan Greuner-Pönicke
Moderation	Dr. Maik Bohne

### INHALT

TOP 1.	Begrüßung.....	2
TOP 2.	Rückblick auf die Sitzung III/ Abnahme des Protokolls.....	2
TOP 3.	Blick nach vorn: Gliederungsentwurf des Ergebnisberichts.....	2
TOP 4.	Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich: Dänischburg / Siems / Schlutup .....	3
TOP 5.	Zusammenfassung und Ausblick auf die nächste Sitzung.....	12

## **TOP 1. Begrüßung**

Dr. Maik Bohne begrüßt zusammen mit Guido Kaschel die Anwesenden und erläutert den Ablauf der 4. Sitzung.

Zunächst soll ein Rückblick auf die vergangene Sitzung erfolgen. Daran anschließend soll ein Gliederungsentwurf für den Ergebnisbericht diskutiert werden. Die Teilnehmer sollen hier die Möglichkeit erhalten, eigene Vorschläge für weitere Punkte angeben zu können, die im Ergebnisbericht aufgeführt werden sollten.

Anschließend erfolgt die Vorstellung des Entwicklungslayouts für die Hafenterminals im Bereich Dänischburg / Siems / Schlutup. Dabei sollen die Terminals anhand von Steckbriefen und die Untersuchungsergebnisse der Umweltgutachter vorgestellt werden. Ziel ist eine Diskussion an einer großformatigen Karte.

## **TOP 2. Rückblick auf die Sitzung III/ Abnahme des Protokolls**

Im Rahmen der zweiten und dritten Sitzung wurde über die Gründung einer Prozessbegleitenden Kleingruppe für den Elbe-Lübeck-Kanal abgestimmt. Etwa 15 Teilnehmer haben ihr Interesse hieran bekundet. Am 28. November wird ein Treffen dieser Gruppe stattfinden. Herr Brüggem hat Räumlichkeiten für dieses Treffen angeboten. Eine finale Einladung erfolgt noch über Herrn Dr. Bohne.

Es wird herausgestellt, dass für die Layoutsitzungen aufgrund der kurzen Terminabstände zwar Protokolle erstellt werden, jedoch zunächst keine finale Abstimmung erfolgen kann. Es wird den Teilnehmern ermöglicht, finale Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zu den Protokollen abzugeben. Im Rahmen der späteren Bearbeitung, werden diese folglich eingearbeitet.

Bei der Layoutentwicklung wurden Flächenpotenziale der Zukunft zusammengestellt. Mögliche zukünftige unternehmerische Entscheidungen werden nicht in der Layoutgestaltung berücksichtigt und sollen folglich auch nicht beeinflusst werden.

## **TOP 3. Blick nach vorn: Gliederungsentwurf des Ergebnisberichts**

Dr. Maik Bohne stellt einen Entwurf für die Gliederung des späteren Ergebnisberichtes vor. Er soll etwa 20 Seiten umfassen und die wesentlichen Diskussionspunkte der Arbeitsgruppensitzungen zusammenstellen. Zunächst soll der Anlass der Hafententwicklung in Lübeck und die Funktion eines Hafententwicklungsplanes erläutert werden. Anschließend wird der Dialogprozess insgesamt im Zusammenhang mit Lübeck:überMorgen und die Arbeit der Arbeitsgruppe skizziert. Danach können die Grundlagen und Prognosen für den Lübecker Hafen wiedergegeben werden. Als erstes Ergebnis der Arbeitsgruppe folgen die Leitsätze, die Berücksichtigung bei der Hafententwicklung finden sollen. Nachdem die Planung für die Entwicklungsmöglichkeiten vorgestellt ist, sollen die Anmerkungen der Arbeitsgruppe zu den Entwicklungslayouts der Hafengebiete in Lübeck anschließen. Als Fazit sollen Empfehlungen der Arbeitsgruppe für die Hafententwicklung in Lübeck ausgesprochen werden. Dabei erfolgt auch ein übergreifender Blick auf den Gesamthafen.

Hierzu merkt die LHG an, dass der zugrundeliegende Planungshorizont des aktuellen Hafententwicklungsplans sehr kurz sei. Unternehmerische Entscheidungen im Hafen lebten jedoch von langfristigen Perspektiven. Daher wird der Wunsch nach einem gesonderten Punkt am Ende des Ergebnisberichtes geäußert. Hier sollen ausdrücklich langfristige Perspektiven, Innovationen und Forschungsarbeiten für die Entwicklung des Lübecker Hafens zusammengefasst werden, die weit über den Planungshorizont von 2030 hinausgehen sollen. Somit wäre der Wunsch eine kontinuierliche Hafententwicklungsplanung als Abgleich für die erarbeitete Planung und über den Zeitraum 2030 hinaus zu implementieren.

Der Nautische Verein unterstützt diesen Vorschlag ausdrücklich und erwähnt, dass schon vor längerer Zeit die Gründung eines Hafenbeirates vorgeschlagen wurde, welcher genau solche Punkte diskutieren soll.

Die LHG unterstützt die Gründung eines Beirates, jedoch müssten die Funktion und das Ziel dieses Beirates klar definiert sein, damit zukunftsweisende Ergebnisse produziert werden.

Ein Bürgervertreter merkt an, dass man sich nicht ausschließlich auf die vorhandenen Fakten und heutigen Erkenntnisse stützen dürfe. Die Hansestadt Lübeck könne Vorreiter bei zukünftigen Innovationen und Technologien werden. Daher wird der Vorschlag zur Gründung des Hafenbeirates weiter unterstützt.

Eine weitere Bürgervertreterin schlägt eine Verknüpfung der vorhandenen Arbeitsgruppe Wasserstoff in Lübeck vor. Gegebenenfalls könnten Kooperationen und Synergien zu Erfolgen führen.

Guido Kaschel bestätigt die Ansichten zum perspektivischen Denken bei der langfristigen Fortschreibung des Hafententwicklungsplanes. Eventuell könne die bestehende Arbeitsgruppe Hafententwicklung ein begleitendes Instrument darstellen, da die vorhandene Zusammensetzung als einmalig für Lübeck erachtet wird.

#### **TOP 4. Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich: Dänischburg / Siems /**

##### **Schlutup**

Die Teilnehmer der AG versammeln sich um eine großformatige Karte des betreffenden Hafengebietes. Guido Kaschel erläutert noch einmal, auf welcher Planungsebene sich der HEP allgemein befindet und welche Funktionen er erfüllt. Es ginge um eine langfristige Flächenplanung, die unabhängig von Eigentums- und bestehenden Flächennutzungen erfolgt. Ziel ist die Identifikation von Flächenpotenzialen und Anforderungen an die Hafenterminals der Zukunft.

Michael Siemensen stellt die einzelnen Hafengebiete im Status Quo anhand von Steckbriefen vor. Dabei erfolgt auch eine Bewertung, in welchen Kategorien es in der Zukunft in bestimmten Terminals zu Engpässen kommen kann und welche Voraussetzungen für die Zukunftsfähigkeit der Terminals geschaffen werden müssen. Die infrastrukturellen Anpassungen und vorgestellten Erweiterungen werden hergeleitet und benannt.

##### **Lehmannkai 1**

Im Bereich Dänischburg-Siems wurde der Forstprodukteumschlag weiter konzentriert. Am diesem Lehmannkai soll der Umschlag von Zellulose und von Lignin konzentriert und erweitert werden.

Es ergibt sich der Bedarf der Hafengebieteerweiterung. Hierzu werden Teile des ehemaligen Eon-Geländes als Hafenerweiterung benötigt. Das ehemalige Eon-Gelände war früher der Standort des Kohlekraftwerks Lübeck-Siems mit entsprechendem Kohlelagerplatz und zugehöriger Anlegerstruktur für die Anbindung an den Seeverkehr. Somit hat diese Fläche traditionell einen maritimen Bezug. Die vorhandenen Liegeplätze am Lehmannkai 1 wären für das HEP-Referenzschiff Kümo (Abstand zum Travefahrwasser) infrastrukturell anzupassen. Der Wendebereich Kattegat wäre bzgl. seiner Abmessungen zu überprüfen und laut Ansicht der LPA auszubauen. Für den gesamten Bereich der Mittelhäfen in Dänischburg-Siems wären laut Einschätzung der LPA ganzzuglange Gleise (740 m) für den Intermodalverkehr erforderlich. Derzeit findet bereits Intermodalverkehr am CTL statt. Die Gleislängen betragen hier aber nur rd. 200 m und erfordern deshalb viel Rangiertätigkeit, um die Züge zusammenzustellen.

## Zusatz

Da grundsätzlich die Funktion „Ganzzuglängen für den Intermodalverkehr“ dem Hafenumfeld Dänischburg-Siems zugeordnet wurde und auch die Frage nach den Alternativen für den Vorschlag einer KV-Anlage auf den Terminals CTL und Seelandkai aufkam, hat die LPA die alternative Möglichkeit von ganzzuglangen Gleisen auf den Erweiterungsflächen des Lehmannkais 1 sowie des Lehmannkais 1 selbst im Rahmen der Arbeitsgruppensitzung benannt. Hierzu wurde im Rahmen einer Ergänzung das zukünftige Entwicklungslayout „Lehmannkai 1“ durch einen direkten Gleisanschluss an den Güterbahnhof Dänischburg flächenmäßig ergänzt und das entsprechende Layout fortgeschrieben.

## CTL

Die Hafenumfläche des CTL wird in der Bilanz augenscheinlich kleiner. Das liegt daran, dass die Gleisflächen des geplanten KV-Terminals nicht zu dem Terminal gezählt wurden. Grundsätzlich wird der CTL durch eine Flächenerweiterung größer. Die Entwicklungsfläche liegt zwischen dem Lehmannkai 1 und dem CTL. Zur Optimierung des operativen Hafenumschlags wäre ein Nachtbetrieb auf dem CTL von großem Vorteil. Hierfür sind die Emissionsauswirkungen zu prüfen und evtl. strukturelle Neuordnungen zu untersuchen. Als Erweiterungsfläche des CTL wird auch die Fläche der unter Denkmalschutz stehenden Ölmühle angesehen. Der Abriss dieses Gebäudes ist zwingend erforderlich um zwei leistungsfähige Anleger für das Regelschiff Short Sea Container infrastrukturell abbilden zu können. Aus dem Referenzschiff Short Sea Container kommt aufgrund des prognostizierten Schiffstiefgangs von > 9,0 m die Notwendigkeit der Vertiefung des Travefahrwassers sowie die Anpassung des Wendebereichs Kattogat.

Sollten ganzzuglange Gleise als alternative im Bereich Lehmannkai 1 umgesetzt werden, was eine schlechtere Anbindung aller Terminals im Bereich Siems/Dänischburg an den Intermodalverkehr bedeuten würde, verbleiben die mit Gleisen überplanten Flächen des CTL und des Seelandkais bei den Hafenterminals.

## Seelandkai

Der Seelandkai braucht für die Zukunft Hafenerweiterungsflächen. Diese befinden sich zwischen dem CTL und dem Seelandkai und sind der Bereich der alten Straße „Unter der Herrenbrücke“. Teile dieser Fläche wurden in 2019 bereits baulich umgesetzt. Grundsätzlich wäre eine Durchgängigkeit der Hafenumflächen vom Lehmannkai 1 bis zum Lehmannkai 2 von großem betrieblichen Vorteil, weil dann Umfahrten zwischen den Hafenterminals möglich wären, die den öffentlichen Verkehrsbereich schonen und die Flexibilität der Umschlagflächen deutlich erhöhen. Es entstehen hierdurch große Synergiepotenziale.

Für die Anordnung von ganzzuglangen Intermodalgleisen verweist die LPA auf die beiden vorgenannten Terminals. Ebenso wäre ein Nachtbetrieb von operativem Vorteil für diese Hafenumschlaganlage.

Am Seelandkai findet ConRo-Verkehr statt. Das heißt, es werden RoRo-Einheiten rollend über eine Hauptdeckrampe am Heck in das Schiff verladen oder gelöscht und gleichzeitig werden LoLo-Einheiten wie Container auf dem Wetterdeck verladen. Für das Regelschiff ConRo werden in Zukunft Längen-, Breiten- und Tiefgangzuwächse erwartet, die eine bauliche Anlegeranpassung erforderlich machen. Zudem muss aufgrund des prognostizierten maximalen Tiefgangs von >9,0 eine Fahrwasseranpassung erfolgen. Um aufwendige, wirtschaftlich nicht darstellbare rückbauten der bestehenden Kaianlagen zu vermeiden müsste aufgrund der Schiffsbreitenentwicklung das Fahrwasser im Bereich Herrendurchstich verlegt werden. Zum Drehen der Schiffe muss der Wendebereich im Breitling ausgebaut werden.

### **Lehmannkai 2**

Grundsätzlich gibt es am Lehmannkai 2 keine ganzzuglangen Gleise für Intermodalverkehr, aber wachsenden Bedarf für eine Anbindung. Die Priorität für diese Infrastruktur liegt auf den bereits genannten Terminals und somit in der Nähe des Lehmannkai 2. Aufgrund der zugeordneten Ladungspakete besteht für 2030 der Bedarf einer flächenmäßigen Erweiterung des Hafenterminals. Die Erweiterungsfläche befindet sich östlich des Lehmannkais 2 – in Richtung des Standorts des Baltic Cable/Lehmannkai 3. Der Erweiterungsfläche Lehmannkai 2 (LK 2-Ost) wurde ein moderner RoRo-Anleger für die zukünftig erwarteten Schiffsgrößen zugeordnet. Grundsätzlich müssen die bestehenden Anleger und weitere Anlegerkapazitäten für das Regelschiff RoRo baulich angepasst bzw. geschaffen werden.

Das Travefahrwasser wäre hier in jedem Fall anzupassen inkl. des Wendekreises Breitling für 250 m lange Schiffe.

### **Lehmannkai 3**

Das zugeordnete stabile Ladungspaket Schüttgut (Baustoffe) hat ausreichend Fläche. Zudem steht eine Erweiterungsfläche mit der Fläche „Alter Kühlturm“ zur Verfügung. Eine Optimierung der Wassertiefe würde hier für die Massengutschiffe eine Erhöhung der max. zu transportierenden Mengen bewirken und damit den Standort stärken. Schiffe die derzeit den Lehmannkai 3 anfahren, könnten maximal bis 9,7 m Tiefgang abgeladen werden. Das Travefahrwasser lässt aber in seinem gegenwärtigen Ausbauzustand max. nur 8,7 m Tiefgang zu.

### **Nordgetreide**

Der Werkshafen Nordgetreide bleibt hinsichtlich des Flächenbedarfs für den Werkshafen unverändert. Die Darstellung ist auf dem Layoutplan missverständlich und wird angepasst.

Nordgetreide hat einen Bahnanschluss, der aktuell nicht in Nutzung ist, in Zukunft aber eine wichtigere Rolle spielen könnte. Die Erreichbarkeit ist nur über die Hafenbahngleise des Hafenterminals Schlutupkai 2 gegeben. Eine Optimierung dieses Gleisanschlusses der Fa. Nordgetreide sollte für die Zukunft geprüft werden.

Im Abgleich mit dem HEP-Regelschiff Kümo wird deutlich, zeigt einen Widerspruch auf, der zukünftig der weiteren Prüfung bedarf. Die Trave erlaubt hier nur einen maximalen Tiefgang von 4,7 m. Zudem weist der Anleger hinsichtlich Liegeplatzlänge, -breite und -tiefgang Anpassungsbedarf auf. Noch erscheint kein konkreter Handlungsbedarf, weil es noch ausreichend Schiffe in der heutigen Größe gibt, aber die Entwicklung sollte regelmäßig geprüft werden.

### **Schlutupkai 2**

Im Rahmen der Bedarfsermittlung für die zukünftigen Anforderungen an das Hafenterminal hat sich ergeben, dass die Anpassung der Kaikante für das Aufstellen von LoLo-Equipment (z. B. Krane) zum Laden und Löschen von Stückgut (z.B. Zuschlagstoffe der Papierproduzenten) bzw. Containern vom Wetterdeck erforderlich sind. Derzeit ist das Terminal ein reines Spezialterminal für Forstprodukte (Papier und Kartonnage) die im RoRo-Verfahren umgeschlagen werden. Durch die infrastrukturellen Anpassungen würde sich die Nutzungsmöglichkeit viel flexibler darstellen. Die Position des Schlutupkai 2 im Forstproduktemarkt würde sich deutlich verbessern. Deshalb wurde im Zielkonzept des HEP eine der heutigen Uferkante vorgesezte Kaikante mit zugehöriger Boden hinterfüllung geplant. Dadurch entstehen Aufstellflächen für LoLo-Umschlaganlagen zwischen den Schiffs Liegeplätzen und den gedeckten Lagerflächen (Lagerhallen). Mit der damit verbundenen Anpassung der neuen wasserseitigen Anlegerbereiche kann auch dem Bedarf an erforderlicher Schiffsliiegelänge (bis zu 250 m) und –breite (bis zu 38,50 m) abgedeckt werden. Zudem kann auch ein dritter Anleger abge-

bildet werden. Grundsätzlich ist auch eine Anpassung der Wassertiefe an das heutige Travefahrwasser von 9,5 m erforderlich. Darüber hinaus ist eine generelle Vertiefung der Trave und der entsprechenden Anleger auf 10,5 m zukunftsgerichtet. Hierbei müsste auch der Wendebereich im Breitling entsprechend der Schiffsgrößenentwicklung angepasst werden.

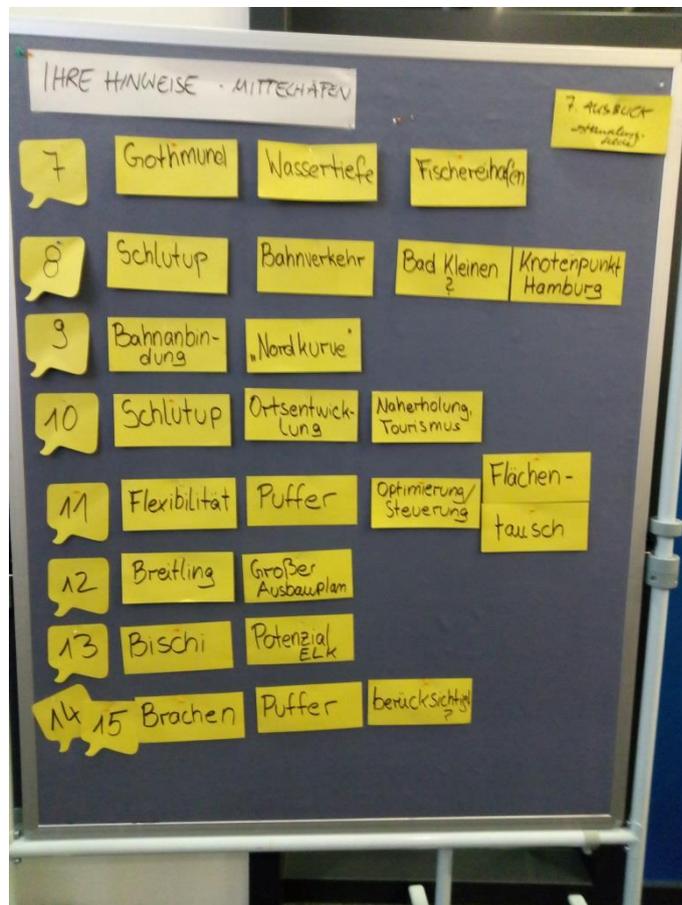
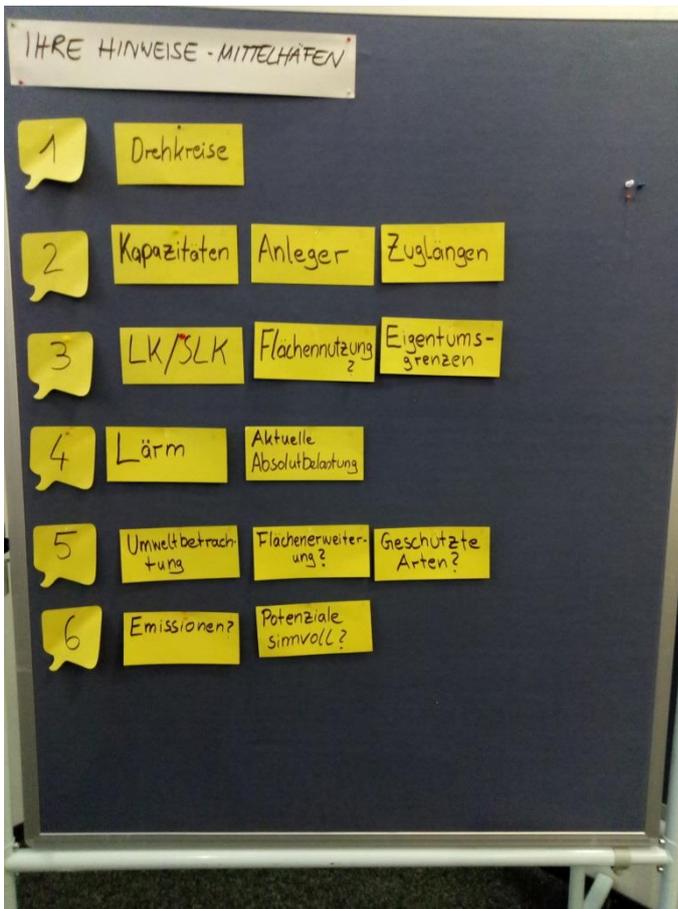
### **Schlutupkai 1**

Derzeit ist festzustellen, dass die Umschlagfläche zu klein ist und dass das Lagergut teilweise außerhalb des Hafenterminals eingelagert wird. Zur Optimierung des Hafenumschlags und somit zur Reduzierung von Umfuhrverkehren wird eine zusätzliche Fläche (rd. 1 ha) dem Hafenterminal zugeschlagen. Zudem ist für das HEP-Regeschiff Kümo der Liegeplatz hinsichtlich Länge, Breite und Tiefgang anzupassen.

Daran anschließend stellt der Gutachter Dr. Bernd Burandt die Untersuchungsergebnisse bezüglich der Lärmemissionen und Luftschadstoffen im Bereich Dänischburg / Siems / Schlutup. vor. Es wird deutlich, dass bereits heute schon keine gesetzlichen Grenzwerte bei den Luftschadstoffen überschritten werden. In der Zukunft wird es aufgrund neuer Antriebstechniken zu weiteren Verbesserung kommen. Es fand keine Detailbetrachtung bei der Gutachtenerstellung, wie im Rahmen einer Genehmigungsplanung, statt. Es handelt sich bei Lärm und Luftschadstoffen um Abschätzungen. Eine genaue Beurteilung erfolgt erst später bei konkreten Bauvorhaben.

Stefan Greuner-Pönicke erläutert anhand von Kartenmaterial die Auswirkungen auf die Naturräume entlang der Terminalflächen. Methodisch wurden im Abstand von 500m zu den Hafentflächen Wirkräume definiert und direkte und indirekte Einflüsse auf betroffene Schutzräume identifiziert. Im Rahmen des Konzepts „Nature inclusive planning“ soll gekoppelt mit dem HEP eine Naturraumentwicklung bearbeitet werden.

Im Folgenden werden Anmerkungen der Teilnehmer gesammelt und auf der Karte angeordnet. Die Fotodokumentation stellt die Erkenntnisse dieser Diskussion dar.







Die nummerierten Hinweise wurden auf einer Moderationswand gesammelt und dokumentiert:

1. Kattegat - Drehkreise

Die Lotsenbrüderschaft erläutert, dass bereits heute Schiffe bis 170 m Länge im Kattegat drehen. Ein Ausbau des Drehkreises Kattegat wird deshalb nicht gesehen.

2. Kapazitäten – Anleger - Zuglängen

Die Lotsenbrüderschaft bemerkt, dass die Darstellung der Schiffe im Layout suggeriert, dass Schiffe auf der Terminalgrenze liegen.

Eigentumsgrenzen werden im Rahmen einer übergeordneten Flächenplanung, wie der des HEPs, nicht detailliert berücksichtigt. Ein HEP stellt die Anforderungen der Zukunft dar und identifiziert künftige Engpässe bei Anlegerkapazitäten. Die Überschneidung der Sicherheitsabstände der Schiffsliegeplätze am Seelandkai und Lehmannkai 2 sind eher als zeichnerische Unschärfe zu bezeichnen. Die Zeichnung zeigt vielmehr, dass für die prognostizierten Regelschiffe infrastruktureller Anpassungsbedarf besteht.

Hinsichtlich der dargestellten Erweiterung des Intermodalverkehrs merkt der Verein Lübecker Spediteure an, dass größere Zuglängen beim Transport auf der Langstrecke nützlich sind. Doch können Züge bei der Beladung geteilt und wieder zusammengeführt werden.

Diese Teilung werde derzeit regelmäßig durchgeführt, jedoch kommt es im Zuge dessen zu betrieblichen Einschränkungen. Der HEP versucht die betrieblichen Anforderungen durch Berücksichtigung zu optimieren.

3. Lehmannkai / Seelandkai – Flächennutzung - Eigentumsgrenzen

LogRegio stellt klar, dass das vorliegende Entwicklungslayout eine theoretische Grundlage für die Zukunft darstelle. Es werden jedoch Eigentumsgrößen und vorhandene Flächennutzungen nicht berücksichtigt. Wie wird hiermit umgegangen? Gibt es Alternativen für ganzzuglange Gleise (Stadtbereich, Skandinavienkai), sollte es zu keiner Einigung bei den Akteuren kommen?

#### 4. Lärm – Aktuelle Absolutbelastung

In den Lärmkarten wurden die Differenzen zwischen der heutigen und zukünftigen Lärmemission dargestellt. Der BUND fordert auch eine Betrachtung der absoluten Belastung in diesem Bereich. Nur so könne festgestellt werden, wie hoch die derzeitige Belastung für die Anwohner sei.

Eine Betrachtung der absoluten Lärmbelastung fand statt. Wurde jedoch zur Übersichtlichkeit nicht gezeigt. Im HEP und im Bericht würden entsprechende Karten den Status Quo darstellen.

Die LHG bittet wiederholt um Berücksichtigung der tatsächlichen Belastungen. Lärm sei keine konstante Größe, die der Hafen hervorruft. Eine wichtige Information für den Bürger wäre doch auch zu wissen, in welchen Zeiträumen oder Tagen der Hafen leise ist.

#### 5. Umweltbetrachtung – Flächenerweiterungen? – Geschützte Arten

Der BUND erkennt an, dass bei der Gutachtenerstellung geschützte Flächen und deren Beeinflussung betrachtet wurden. Wie wird aber mit geschützten Tierarten wie zum Beispiel Otter, Zauneidechse und Flussneunauge umgegangen?

Auch dieser Punkt geht im späteren HEP mit ein. Es gibt bereits Karten, welche das Vorkommen geschützter Arten und deren Beeinträchtigung darstellen. Darüber hinaus gibt der Managementplan für das FFH Schutzgebiet der Untertrave Empfehlungen für den Umgang mit geschützten Arten.

#### 6. Emissionen – Potenziale Sinnvoll?

Eine Bürgervertreterin weist darauf hin, dass zwar Entwicklungsflächen auf der Karte dargestellt, es aber an Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen mangle. Wie kann die Situation für die Bürger hinsichtlich Emissionen verbessert werden? Gibt es Empfehlungen, wo evtl. über Innovation Lösungen erarbeitet werden könnten?

Es könne keine pauschale Aussage zu Maßnahmen getroffen werden. Innovationen sind erwünscht, jedoch muss im Einzelfall eine Maßnahme sorgfältig geprüft werden (z.B. der Einsatz von Landstrom). Im HEP können aber Empfehlungen für Untersuchungen gegeben werden.

Der Ortsrat Travemünde schlägt vor, das Thema Innovationen generell unter dem erweiterten Punkt im Ergebnisbericht zu clustern. So könne eine Einteilung in Felder erfolgen, welche künftig genauer betrachtet und zielführend diskutiert und bearbeitet werden könnten.

Guido Kaschel zeigt auf, dass entsprechende Maßnahmen zur Emissionsverbesserung im HEP nicht darstellbar seien. Es ginge ausschließlich um Flächenpotenziale. Würden Grenzwerte und Maßnahmen definiert werden, führe das später zu Konflikte auf der Genehmigungsebene. Es wird eine Betrachtung aus heutiger konservativer Sicht angestrebt. Künftige Grenzwerte würden bei entsprechenden Detailbetrachtungen bei Genehmigungsplanungen berücksichtigt.

#### 7. Gothmund – Wassertiefe - Fischereihafen

Die Fischer geben zu bedenken, dass sie schon heute durch die Strömungs- und Sedimentationsverhältnisse in der Hafenzufahrt Gothmund Tiefenprobleme durch Verlandung haben. Eine Erhöhung des Schiffsverkehrs direkt vor der Zufahrt, z. B. durch den Einsatz von Bugstrahlruder, könnten die Probleme noch verschärfen. Es wären hier Baggerungen erforderlich.

#### 8. Schlutup – Bahnverkehr – Bad Kleinen / Knotenpunkt Hamburg

Der NABU erläutert, dass umfangreicher Rangierverkehr in Schlutup stattfindet und erfragt, ob eine östliche Anbindung der Bahn in Bad Kleinen im HEP Berücksichtigung gefunden hat. Eine Optimierung des Hafenbahnanschlusses Schlutupkai 2 wäre erstrebenswert, um die Rangiertätigkeiten zu sparen und auch direkt über die Strecke Bad Kleinen fahren zu können. Zudem würde durch diese bahntechnische Optimierung eine Entwicklungsfläche für den Stadtteil Schlutup entstehen, der städtebaulich entwickelt werden könnte.

Generell muss ein Weg gefunden werden, den Knotenpunkt Hamburg mit der Bahn umgehen zu können, damit die Nutzung der Bahn im Hinterland noch attraktiver werde.

#### 9. Bahnanbindung - Nordkurve

Im Falle einer Festen Fehmarnbelt Querung (FFBQ) wäre eine direkte bahntechnische Nordanbindung der Hafenterminals Dänischburg / Siems / Schlutup und Skandinavienkai aus maritimer Hafensicht erforderlich. Hierzu gibt es eine Machbarkeitsstudie „Nordkurve“. Aus Sicht von logRegio gehört diese Verkehrsinfrastruktur auch zum HEP.

#### 10. Schlutup – Ortsentwicklung – Naherholung / Tourismus

Der gemeinnützige Verein Schlutup stellt ein erarbeitetes Konzept zur Entwicklung der Naherholung und des Tourismus für Schlutup vor. Demnach könne im Bereich der Schlutuper Wiek mit wenigen Maßnahmen die Attraktivität für Bürger erhöht werden (Freiraumgestaltung, Erweiterung der Marina + Hausboote, Museum + Anlegestelle für Tourismusboote auf dem Weg nach Travemünde). In der Vergangenheit kam es vermehrt zu Geschäftsschließungen in Schlutup. Dadurch wäre die Lebensqualität in diesem Stadtteil gesunken. Ziel ist eine Wiederbelebung und Verjüngung des Stadtteils mit Zukunftsperspektive. Es wird gebeten, bei Umstrukturierungen und Anpassungen im Hafen und Hafenbahnbereich diese Ziele zu berücksichtigen.

#### 11. Flexibilität – Puffer – Steuerung / Flächentausch

Der NABU hält fest, dass auch künftig nicht jeder Anleger und jeder Terminal immer voll ausgelastet sei. Könnte eine Kooperation der Hafenterminals oder eine Steuerung der Anlauftermine der Reedereien nicht zu einer verbesserten zeitlichen Verteilung der Schiffe im Hafen führen und so Flächenerweiterungen in der Zukunft vermieden werden?

Problematisch in diesem Zusammenhang sei nicht die Verfügbarkeit von Flächen, sondern viel mehr die fehlende Umschlagstechnik für die verschiedenen Ladungspakete.

Der Verein Lübecker Spediteure stellt klar, dass der HEP schon heute auf die Flächenengpässe der Zukunft hinweist. In jedem Hafenbereich seien Zwänge mit Wohnbebauung und Naturschutzgebieten vorhanden. Ziel müsse die Steigerung der Effizienz und Produktivität in jedem Terminal sein.

#### 12. Breitling – Großer Ausbauplan

Der Nautische Verein fragt nach der Vision, die der vorliegende Plan verfolgt. Es hätten in der Vergangenheit Pläne für den Breitling (Travebucht bei Schlutup) bestanden, die eine deutliche Zukunftsentwicklung größeren Ausmaßes für den Lübecker Hafen bedeutet hätten. Jedoch hätte Lübeck das Ziel nicht hinreichend verfolgt. Es wird um eine weitreichendere Visionen für den Hafen gebeten.

#### 13. Binnenschiff – Potenziale

Mit dem Elbe-Lübeck-Kanal besitze der Seehafen Lübeck einen wichtigen Anschluss an das Binnenwasserstraßen-Netz. Es wird nach den Potenzialen für den Hafen gefragt, die aus dem Elbe-Lübeck-Kanal generiert werden könnten.

Zu dem gesamten Thema des Elbe-Lübeck-Kanals wurde eine Prozessbegleitende Kleingruppe gegründet, welche dieses Thema in einem separaten Termin diskutiert. Hieraus werden ggfs. Empfehlungen für die zukünftige Nutzung des Elbe-Lübeck-Kanals und seiner Potenziale hervorgehen.

#### 14. Industrielle Brachflächen – Puffer berücksichtigt?

In Zusammenhang mit dem Anmerkungspunkt 15 wird seitens der AG empfohlen, brachliegende Industrieflächen in der Flächenplanung zu berücksichtigen. In der Nähe von Hafenumschlagsflächen gelegen, könnten diese Flächen für den Hafen entwickelt und genutzt werden. Somit können der Verbrauch wertvollen Naturraumes im Bestand reduziert werden.

Generell müsse sich die Hansestadt Lübeck darauf vorbereiten können, dass heute nicht bekannte Umstände zu Mangelflächen und Zwängen in der Extension des Hafens führen könnten. Sollte eine größere produzierendes Gewerbe künftig einmal das Interesse bekunden, sich in Lübeck anzusiedeln, so müssten Flächen zur Verfügung gestellt werden können, wenn die Förderung des Wirtschaftsstandortes Lübeck erwünscht sei. Aus diesem Grund müssten aktivierbare Flächen ermittelt und bei der Hafenentwicklung in Lübeck berücksichtigt werden.

### **TOP 5. Zusammenfassung und Ausblick auf die nächste Sitzung**

Es kann festgestellt werden, dass die produktive Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe zu wertvollen Hinweisen und Aufgaben für die Hafenentwicklung geführt hat. Insbesondere wurden übergreifende Themen für den Gesamthafen diskutiert.

Eine Berücksichtigung der Anwohnerinteressen muss eine hohe Priorität haben, um die an Hafenstandorten gelegenen Stadtteile für Bürger attraktiv entwickeln zu können.

Auf dem Gebiet der Hansestadt Lübeck sind praktisch keine restriktionsfreien Hafenerweiterungsflächen vorhanden. Die im von der LPA vorgestellten Hafenerweiterungsflächen im Layoutplan des Gebiets Dänischburg / Siems / Schlutup stellen die letzten restriktionsarmen aktivierbaren Flächen dar. Erklärtes Ziel muss es sein, zukunftsorientierte Ideen und Projekte im Bereich der Prozesssteuerung, Flächeneffizienz und Emissionsreduzierung zu entwickeln, die dem Problem der räumlichen Zwänge begegnen.

Die Sitzung wird um 19:50 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll F. Witt