
ARBEITSGRUPPE HAFENENTWICKLUNG

SITZUNG V

Protokoll

Montag, 18. November 2019, 17 bis 20 Uhr

media docks, Lübeck

Teilnehmer Arbeitsgruppe	Matthias Braun, Jochen Brüggem, Marcus Clasen, Sascha Conrad, Reinhard Degener, Martin Finnberg, Dorothee Gaedeke, Philipp Geißler, Sabine Haltern, Ines Hartmann, Stefan Höfel, Sophie Jent, Thomas Kaitschick, Tobard J. Klemke, Sven Lohse, Michael Lüdemann, Frank Maaßmann, Jürgen Schreiber, Marcus Meyer, Horst Pahl, Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Martin Redepenning, Manfred Rohde, Rüdiger Schacht, Michael Schaefer, Georg Sewe, Sabine Steglich, Helmut Heins, Jörg Ullrich, Andreas Weber
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 IV	2
TOP 3.	Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich: Skandinavienkai	5
TOP 4.	Zusammenfassung und Ausblick auf die Abschlussitzung	14

TOP 1. BEGRÜßUNG

Dr. Maik Bohne und Guido Kaschel heißen alle Teilnehmer herzlich willkommen und bedanken sich für die bisherige konstruktive Mitarbeit der Arbeitsgruppe Hafententwicklung. Herr Bohne weist auf den Ablauf der Veranstaltung hin, wobei zunächst Layoutkorrekturen für den Lehmannkai I (Flächenanspruch des Hafenhafenanschlusses) sowie für den Werkhafen Nordgetreide vorgestellt wurden. Anschließend sollen die Nachträge zur CO₂-Bilanzierung des Lübecker Hafens und die Betroffenheit geschützter Arten erfolgen. Prozessbegleitend wurde eine Kleingruppe zum Elbe-Lübeck-Kanal organisiert, welche in einem gesonderten Termin am 28. November eine Sitzung abhalten wird.

TOP 2. RÜCKBLICK AUF DIE SITZUNG IV

Rückblickend auf die letzte Sitzung können die Themen der eingeschränkten Flexibilität und Variabilität der Hafenterminals für die Zukunft identifiziert werden. Es solle ermöglicht werden, auch größeren Gewerbeunternehmen die Chancen zur Ansiedlung in Lübeck unter Nutzung des Hafens zu eröffnen. Außerdem wurde Landstrom als eine wichtige Stellschraube zur Verbesserung der Luftqualität in Lübeck gefordert und soll dringend in Lübeck weiter verfolgt werden.

Es folgen die Nachträge zu den oben genannten Punkten.

Korrektur: Lehmannkai I

In der vierten Sitzung wurden die benötigten Flächen für einen künftigen Anschluss der Hafenbahn am Lehmannkai I nicht dargestellt. Dies wurde nun korrigiert (siehe rote Ellipse in Abbildung 1)

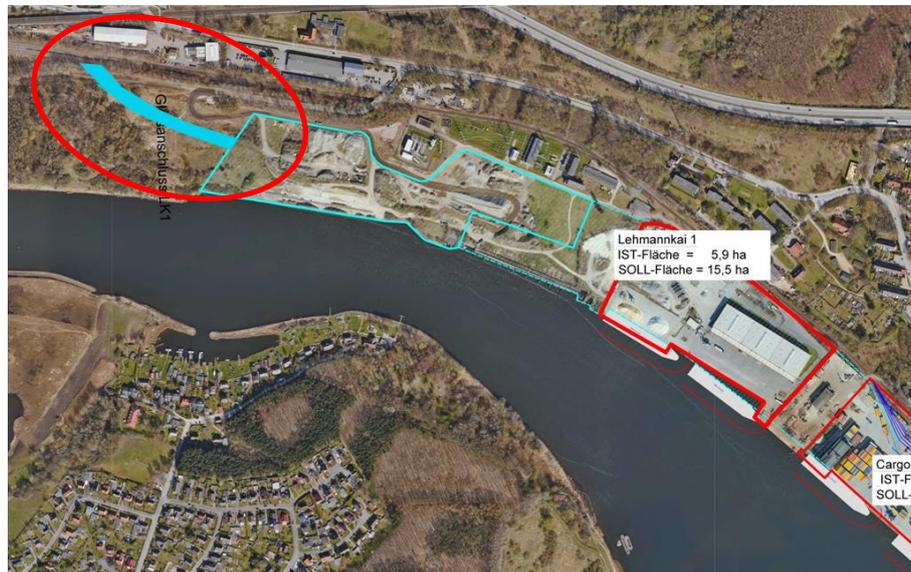
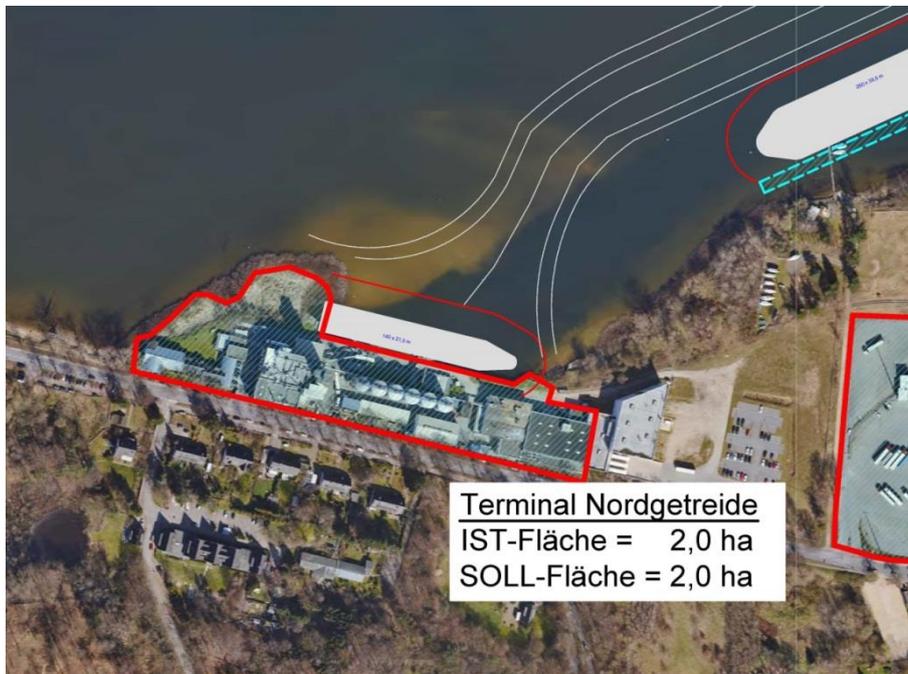


Abbildung 1: Korrektur zum Hafenhafenanschluss am LK 1

Korrektur Nordgetreide:

Die Darstellung des Layouts im Bereich Dänischburg / Siems / Schlutup suggerierte, dass der Werkhafen Nordgetreide flächenmäßig stark verkleinert werden würde. Die dem Werkhafen zugeordnete Fläche bleibt jedoch unverändert.



Nachtrag: Geschützte Arten:

Teile der Layoutdarstellung am Lehmannkai 1 waren in der Sitzung IV nicht vollständig dargestellt. Diese wurden nachgearbeitet und hinsichtlich der Betroffenheit von Schutzgebieten und geschützten Arten beurteilt. Es ist festzustellen, dass sich die indirekte Wirkung auf Schutzgebiete vergrößert. Die Beurteilung der direkten Wirkung wird nicht verändert. Als Nachtrag wurden auch die geschützten Tierarten und Pflanzen in dem Bereich hinsichtlich ihrer Betroffenheit nachgereicht. Hierfür wurden die offiziellen Datenbanken der Umweltbehörden verwendet. Es ist festzustellen, dass unter anderem Zauneidechsen und Waldeidechsen als europäisch geschützte Arten betroffen sein werden. Im Zuge konkreter Bauvorhaben müssten im Rahmen der zugehörigen Genehmigungsverfahren hierfür Lösungen gefunden werden.

Nachtrag: CO₂-Bilanzierung im Lübecker Hafen

Dr. Bernd Burandt stellt die Ergebnisse seiner Untersuchung vor, welche gesondert zu dem Thema der CO₂-Emissionen angefertigt wurden. Beispielhaft werden die Ergebnisse für den Seelandkai präsentiert. Generell wurde das gesamte für den Hafen relevante Untersuchungsgebiet betrachtet, welches die Hafeneisenbahn, die hafenbezogenen Straßenverkehre, Schiffsfahrten und Schiffs Liegezeiten sowie die hafeninternen Umschlagsverkehre berücksichtigt. Eine Gesamtbeurteilung für die Hansestadt Lübeck wurde nicht durchgeführt. Eine konkrete Detailbetrachtung, an welchem Anleger explizit Emissionen zu reduzieren sind, bietet der HEP nicht. Vielmehr müsse im Einzelfall geprüft werden, ob z. B. durch den Bau eines Landstromanschlusses erhebliche CO₂-Emissionen eingespart werden können. Denn auch das Schiff muss einen passenden Anschluss besitzen und die Anlage auch nutzen können.

Exemplarisch kann festgehalten werden, dass im Gesamthafen bei der reinen Liegezeit von Schiffen mit CO₂-Emissionen von etwa 30.500 t/Jahr gerechnet werden kann. Der reine Schiffsverkehr auf der Trave stellt mit rund 27.000 t/Jahr einen weiteren hohen Anteil in der Bilanz dar.

Durch die Installation und Nutzung einer Landstromanlage am Seelandkai könnte gemäß den Ergebnissen der Untersuchung eine Einsparung von CO₂ unter op-

timalen Randbedingungen von etwa 70% erzielt werden. Hierfür liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Jeweils 1 Stunde als An- und Abschlusszeit werden von der gesamten Liegezeit eines angelegten Schiffes abgezogen → 6 Stunden Liegezeit – 1 Stunde Anschluss und 1 Stunde Abschlusszeit = 4 Stunden Landstrom
- Der Landstrom wird zu 100% aus erneuerbaren Energie gewonnen → Best-Case

Deutlich kürzere Liegezeiten sind aufgrund der hochfrequenten Linienverkehre am Skandinavienkai zu berücksichtigen. Generell wird für jedes Terminal ein CO₂-Steckbrief im HEP-Abschlussbericht eingearbeitet. Als Grundlage für die Steckbriefe werden verschiedene Szenarien betrachtet, welche zum Beispiel auch einen veränderten Strommix aus erneuerbaren und fossilen Energieträgern für das Jahr 2030 beinhaltet.

Der BUND erfragt hierzu, ob bereits dieses Szenario für alle Layoutvarianten für das Bezugsjahr betrachtet wurde.

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen hierfür noch keine Ergebnisse vor. Im HEP-Abschlussbericht wird es hinsichtlich dieser Betrachtung weitere Ausführungen zu den Terminals geben.

Firma Brüggens erfragt, ob auch die Schiffstechnik, bzw. die Nutzung neuer Antriebstechnologien in der CO₂-Betrachtung eingeflossen sei.

Die Antriebstechnik der Schiffe wurde zum heutigen Stand angenommen. Eine Berücksichtigung zum Beispiel von LNG oder Wasserstoff sei nicht möglich, da die Annahme zu unsicher sein würde, welchen Effekt tatsächlich eine Umstellung auf LNG haben wird. Insbesondere das Thema Methanschluß sei noch nicht vollumfänglich geklärt.

Hierzu merkt der nautische Verein an, dass alternative Kraftstoffe auch bei den Reedern ein immer wichtigeres Thema wird. In anderen Verkehrssektoren, zum Beispiel der Luftfahrt wird besonders stark an neuen Technologien geforscht.

Generell seien die Annahmen zu vage und wissenschaftlich nicht begründbar. Daher könne diese Betrachtung in der Bilanzierung mit dem Horizont von 2030 nicht stattfinden.

Eine Bürgervertreterin stellt dar, dass die Annahme eines Best-Case eventuell nicht realistisch genug sei.

Es werden diesbezüglich verschiedene Szenarien abschließend betrachtet, um auch die Auswirkung eines nicht voll umfänglichen Landstromangebotes, welches unrealistisch ist, an allen Anlegern zu berücksichtigen.

Ein weiterer Bürgervertreter vermisst die Berücksichtigung von künftigen Innovation und der Potenziale der Digitalisierung. Es gibt ein Konzept namens „Digitales Lübeck“. Was ist mit dem Thema Verkehrssteuerung und Hafenkooperation wenn Flächen zur Lagerung nicht verfügbar seien.

Generell soll das Thema der Digitalisierung und Zu- und Ablaufsteuerung in dieser Sitzung zum Thema werden. Eine gesamthafenübergreifende Betrachtung zum Thema Innovation und Digitalisierung wird in der Abschlussveranstaltung stattfinden. Im Ergebnisbericht der Arbeitsgruppe wäre unter dem siebten Kapitel das Thema „Innovationen“ mit Empfehlungen zu formulieren.

TOP 3. ENTWICKLUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR DEN BEREICH: SKANDINAVIENKAI

Arbeit an der Karte

Michael Siemensen stellt den Steckbrief des Skandinavienkais vor und erläutert, dass es im Zuge der Umschlagentwicklung zu notwendigen Anpassungen im vorhandenen Flächenzuschnitt und der Anlegerkonfiguration kommen wird. Darüber hinaus erscheint der Bau eines neuen KV-Terminals aufgrund schon heutiger Kapazitäts-Engpässe unumgänglich. Diese soll für mindestens 740 m lange Züge zur Verfügung stehen und auf 850 m Länge erweiterbar sein, ohne bestehende Hafenfläche zu überplanen. Darüber hinaus wurden Suchräume für die Entwicklung von öffentlichen LKW-Stellplätzen mit Angebot aller benötigten Infrastrukturen sowie zur Ansiedlung von Gewerbeeinheiten GE-Flächen definiert und im Layout ausgewiesen. Ziel müsse es sein, eine Flächenanpassung und Optimierung der Zu- und Ablaufverkehre zu erzielen. Außerdem müssten Flächen im neuen Flächennutzungsplan der Hansestadt Lübeck als Sondergebiet Hafen reserviert werden.

Skandinavienkai

Der Skandinavienkai ist mit einem Anteil von rd. 75 % der größte Hafenterminal des Lübecker Hafens. Bei den zum Skandinavienkai zugeordneten Ladungspaketen handelt es sich um die bereits heute schon vorhandenen durchgehenden RoRo-Verkehre. Diese Ladungspakete wachsen laut Umschlagprognose am deutlichsten, weil u.a. der Austausch von Halb- und Fertigwaren für die Produktion und den Konsum deutlich schneller wachsen als der von Rohstoffen. Laut Prognose steigt die Umschlagmenge bis 2030 um rd. 5 Mio. t netto, was trotz deutlicher Steigerung der Flächenproduktivität einer Hafenflächenerweiterung bedarf. Die Flächenproduktivitätssteigerung ist u.a. durch eine digitale Zu- und Ablaufsteuerung der hafenbezogenen Straßenverkehre zu bewirken. Hierfür soll öffentlicher LKW-Parkraum beidseitig der B75neu entstehen. Hierzu hat die LPA entsprechende Suchräume für LKW-Parkplätze im Layout verortet. Im Rahmen von weiteren Planungsschritten muss dieser für den Hafen neue Prozess weiter präzisiert sowie die erforderliche Flächengröße und die Ausstattung dieser LKW-Rastplätze ermittelt werden.

Der stark wachsende Intermodalverkehr am Skandinavienkai muss ausgebaut werden, da er mittlerweile die Kapazitätsgrenze der Umschlaganlage (Baltic Rail Gate) und des vorgelagerten Bahnhofs (LSK) erreicht. Hierfür wurde eine für 740 m lange Ganzzüge geeignete neue Intermodalanlage so an den vorgelagerten LSK-Betriebsbahnhof angeordnet, dass in einer zweiten Ausbaustufe Ganzzuglängen von 850 m möglich sind, ohne bestehende Hafenumschlagsflächen später überbauen zu müssen. Der neue KV-Terminal liegt quasi in der Fläche der Borndieksquelle. Zudem muss die Gleiskapazität des LSK-Betriebsbahnhofs um 3 bis 4 ganzzuglange Gleise erweitert werden. Hierfür muss der Geländeeinschnitt vergrößert und die vorhandene Böschung parallel verschoben werden. Grundsätzlich vertritt die LPA die Meinung, dass nach dem Bau des neuen KV-Terminals alte bereits heute bestehenden Gleisanlagen zu Gunsten von neuen Umschlagsflächen zurückgebaut werden können, um im Bereich der Anleger 7a und 8 anlegernahe Umschlagflächen zu erhalten. Das kann auch für den bestehenden KV-Terminal gelten.

Aufgrund der Schiffgrößenentwicklung im RoRo- und RoPax-Segment sind die Bestandsanleger am Skandinavienkai an den veränderten Bedarf anzupassen. Der Skandinavienkai kommt laut Prüfung mit 9 gleichwertigen also austauschbaren Anlegern bis 2030 aus. Eine Teilfläche des jetzigen Gewerbegebiets Skandinavienkai-Nord, die restlichen Flächen des Borndieks und Teile der Travemünder Landstraße werden für eine Verschiebung des Südgates nach Süden benötigt. Zweck dieser Verschiebung ist u.a. der Gewinn von Vorstaufflächen im heutigen unteren Gatebereich sowie die generelle Neuorganisation der Zu- und Ablaufverkehre.

Eine Aufgabe, die die LPA im Rahmen der HEP-Erstellung zu bearbeiten hatte, war die Frage nach dem Bedarf für Logistikflächen mit Hafenbezug. Im Grundlagengutachten 7 wurden hierzu entsprechende Fragestellungen abgearbeitet. Ein Ergebnis sind die von der LPA im Layout Skandinavienkai dargestellten Gewerbeflächen im Bereich zwischen dem bereits vorhandenen Gewerbegebiet Skandinavienkai-Süd und der Straße Sandfeld kurz vor dem Ortsteil Lübeck-Kücknitz – Roter Hahn.

Ostpreußenkai

Am Ostpreußenkai sind keine infrastrukturellen Anpassungen zielführend. Grundsätzlich ist an dieser Stelle festzuhalten, dass der Ostpreußenkai für Kreuzfahrer bis zu einer Schiffslänge von 200 m geeignet bleibt. Die LPA sieht im Hinblick auf das Thema „Kreuzfahrt in Lübeck“ keinen Handlungsbedarf, der die Marktposition des Lübecker Hafens in diesem Segment nachhaltig verbessern würde. Die grundsätzlichen Reviereigenschaften der Trave lassen weiterhin keine Zufahrt von Kreuzfahrtschiffen >300m zu. Die LPA verfolgt keine Kreuzfahrtentwicklungspläne vergleichbar mit den Häfen Kiel und Rostock-Warnemünde.

Die LHG ergänzt hierzu, dass diese KV-Anlage nicht als Ersatz zu verstehen sei. Es wird erwünscht, dass mehr Ladung per Bahn an- und abtransportiert werde. Bereits heute kommt es zu starken Beeinträchtigungen. Darüber hinaus konnte ein neuer Anteil im Umschlag von Neufahrzeugen akquiriert werden. Diese würde künftig zu 80% per Bahn angeliefert. Eine bessere Abstimmung des Konzeptes Bahn / Schiff muss im erweiterten Kapitel des Ergebnisberichtes betrachtet werden.

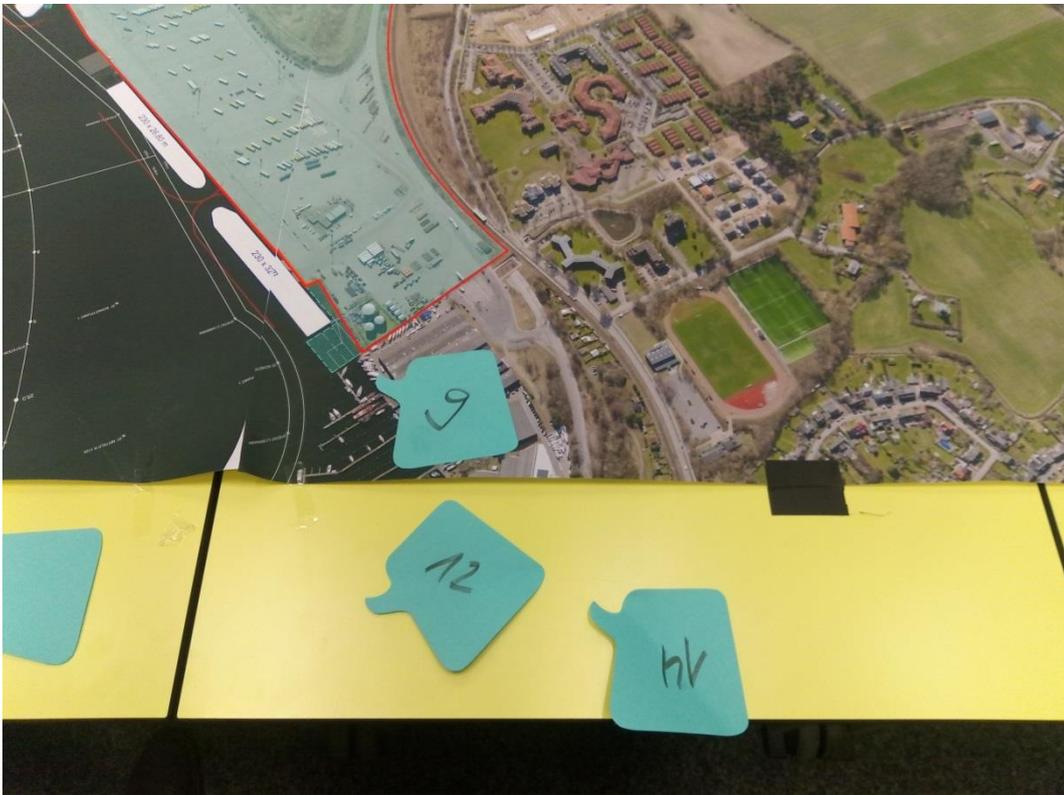
Alle Anmerkungen der Teilnehmer werden hierzu auf der Karte festgehalten und stichpunktartig an Moderationswänden gesammelt. Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse:

IHRE HINWEISE

- 1 GE-Suchräume Anschluss Straße
- 2 Grenze DU KEINE Verschiebung Senkrechte Wand
- 3 ISEK ABSTAND POTER HAHN
- 4 B76-Brücke LARM
- 5 Borndiek Alternativen? Altlasten!
- 6 DU Denkverbot ???
- 7 Anleger Nautische Erreichbarkeit
- 8 Traversmünde Verkehrsbindung

- 9 Erweiterung Flächentausch ???
- 10 KV Altlasten?
- 11 GE-Suchräume Ansiedlung Gewerbe
- 12 Fischerfeihafen ERHALTEN
- 13 Flächen-Effizienz Entwicklung in Höhe?
- 14 O-KAI? Kreuz-Schiffahrt
- 15 Bunkern LNG-Anleger?
- 16 FFBQ Fertig 2028! Formelle Berücksichtigung
- 17 Flächen-verfügbarkeit Vorstau-flächen!
- 18 Angaben vom Boot??? Angelplätze





1. GE-Suchräume – Anschluss Straße:

Die IG Ivendorf interessiert sich für den Anschluss der Suchräume der öffentlichen LKW-Stellplätze. Bereits heute sei die Lärmsituation für die Gemeinde Ivendorf als kritisch zu bezeichnen. Es wird erbeten, den Anschluss der LKW-Stellplätze direkt über die Anschlussstraße der B75 und nicht über die kleineren Straßen herzustellen.

Eine Bürgervertreterin merkt hierzu an, dass die Suchräume auch für Gewerbeunternehmen interessant und sinnvoll seien. So könnte eine Neuansiedlung gefördert werden.

Guido Kaschel erläutert, dass die Suchräume zunächst für die Realisierung einer Zu- und Ablaufsteuerung ausgewiesen sind. Der Auftrag des HEPs sei es auch, die Hafenstandorte logistisch zu entwickeln und neue Flächen anzubieten. Hierfür wurde das Gebiet bis *Roter Hahn* in Verlängerung des GE Skandinavienkai-Süd als GE-Entwicklung dargestellt.

2. Grenze Dummersdorfer Ufer – Keine Verschiebung – Senkrechte Wand

Der BUND erkennt, dass die Böschung zwischen Terminalfläche und Dummersdorfer Ufer als Hafenfläche genutzt werden soll. Es findet kein Eingriff in das Dummersdorfer Ufer statt. Die Grenze bleibt folglich erhalten. Die Böschung gehört bereits heute schon zur Hafenfläche.

Michael Siemens erläutert, dass für die Realisierung der beiden modernen Anleger und der Grenzerhaltung zwischen dem Dummersdorfer Ufer sowie Skandinavienkai die Herstellung einer hohen senkrechten Wand notwendig wäre. Diese wäre erforderlich um den hohen Geländesprung zu sichern und den erforderlichen Platz für die Anlegerezufahrten generieren zu können.

3. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) – Abstand Roter Hahn

Für den Bereich *Roter Hahn* wurde gemäß des Gemeinnützigen Vereins Kücknitz im Rahmen des ISEK ein anderes Entwicklungskonzept verfolgt. Bei Realisierung des Gewerbegebietes und der hiermit verbundenen öffentlichen LKW-Stellplätze wird um ausreichend Abstand und Lärmschutz gebeten.

Die Planer des HEPs empfehlen, welche Flächen für die Entwicklung des Hafenstandorts Lübeck notwendig werden. Die Hansestadt Lübeck wird im Rahmen eines Abwägungsprozesses des Flächennutzungsplans, im Hinblick auf die älteren Aussagen aus dem ISEK, prüfen und abwägen, welche Entwicklungsrichtung zukünftig vorbereitet werden soll.

4. Brücke B75-Anschluss – Lärm

Die IG Ivendorf weist darauf hin, dass bereits heute durch die Anschlussstelle der B75 und der vorhandenen Brücke zum Skandinavienkai eine hohe Lärmbelastung zu ertragen sei. Bei Eintreten des Verkehrszuwachses, wegen Steigerung der Umschlagmenge wird ein Zuwachs der Belastung erwartet. Ein Lärmschutzkonzept sei dringend erforderlich.

5. Borndiek – Alternativen - Altlasten

Der BUND spricht die umfangreichen Eingriffe in den Naturraum Borndieksquelle durch das neue KV-Terminal an. Es handele sich um geschützte Biotope mit hohem Rang.

Guido Kaschel verweist auf die hohen Restriktionen der vorhandenen Randbedingungen. Hierzu zählt das Konzept der Vorstaufflächen, welche beim schnelldrehenden RoRo-Verkehr dringend notwendig sind. Außerdem sei im Süden mit dem Dummersdorfer Ufer ein europäisches Naturschutzgebiet ausgewiesen, im Westen liegt die Gemeinde Ivendorf, im Osten die Trave und im Norden Travemünde mit dem Gebiet Pommernzentrum. Um wichtige Hafentflächen für den Vorstau zu erhalten, muss die Anordnung des KV-Terminals soweit wie möglich am Rande des Terminals erfolgen. Darüber hinaus sollte vermieden werden, die KV-Anlage nach 20 Jahren wieder verschieben zu müssen, weil der Umschlag es erfordert.

Der Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer weist ergänzend hierzu auf die im Borndiek zahlreichen Altlasten hin, welche hohe Kosten bei der Realisierung dieses Erweiterungsgebietes verursachen könnten.

Eine Bürgervertreterin interessiert sich für die Kosten, die für den KV-Terminal veranschlagt sind.

Guido Kaschel erläutert hierzu, dass es zwar erste Zahlen gebe, allerdings seien diese nicht hinreichend belastbar, um sie zum Gegenstand der Diskussion anzuführen.

Der Ortsrat Travemünde lobt den vorliegenden Layoutplan. Man müsse bedenken, dass schützenswerte Naturräume am Rande des Terminals vorhanden sind, darüber hinaus seien mit den umliegenden Gemeinden weitere Grenzen für eine Erweiterung festgelegt. Der HEP stellt einen guten Kompromiss dar. Allerdings müssten die Pläne zur Herstellung von öffentlichen LKW-Stellplätzen die notwendige Infrastruktur für die Fahrer bieten. Es müsse sich für die Fahrer „lohnen“, ihre Fahrzeuge dort abzustellen und dort zu pausieren.

6. Dummersdorfer Ufer – Denkverbot?

Die LHG bemängelt, dass Denkverbote hinsichtlich einer Erweiterung in Richtung des Dummersdorfer Ufers vorliegen. Man dürfe nicht von vorn herein Denkverbote aussprechen, sondern müsse zunächst alle Möglichkeiten in Betracht ziehen. In einem weiteren Abwägungsprozess seien dann abschließend Bewertungen über die Realisierbarkeit anzustellen.

Der Landschaftspflegeverein DU unterstreicht hierzu den europäischen Schutz des Dummersdorfer Ufers. Es sei hinsichtlich der Biodiversität die

wertvollste Fläche in Schleswig-Holstein und sei auch von der Flächengröße her einzigartig. Darüber hinaus sei die Naherholung mit den vorhandenen Wanderwegen von hohem Stellenwert. Das Dummersdorfer Ufer sei nicht ersetzbar und müsse zwingend geschützt werden.

Der BUND unterstützt den Schutzgedanken zum Dummersdorfer Ufer. Der Schutz der Biodiversität sei gleichzustellen mit der von Wirtschaftsentwicklungen und hat aber aufgrund des Naturschutzstatus des Dummersdorfer Ufers Vorrang erhalten. Diese Flächen sind nicht austauschbar!

Die LHG fordert die Gleichstellung ein und bittet um Berücksichtigung des Raumes für wirtschaftliche Entwicklungen.

Der Gemeinnützige Verein Kücknitz unterstreicht die Naherholungswirkung und fordert, dass das Dummersdorfer Ufer eine Tabu-Fläche für den Hafen bleibt, da in der Bevölkerung diese Fläche hinsichtlich ihrer Bedeutung als Naturschutzgebiet tief verwurzelt ist.

7. Anleger – Nautische Erreichbarkeit

Die Vereinigung Lübecker Schiffsmakler weist darauf hin, dass das vorhandene „Sägezahnmuster“ der Anleger zu einer schwierigen nautischen Erreichbarkeit für Schiffe führt. Außerdem sei mit dem Prinzip des Vorstaus kaum Fläche für eine andere Anlegerkonfiguration vorhanden. Es sind zu wenige Stauflächen vorhanden.

Guido Kaschel bestätigt die suboptimale Anlegerkonfiguration am Skandinavienkai. Dennoch stellt sie die aktuell beste Alternative hinsichtlich der Nähe zum Fahrwasser und den Vorstauflächen dar. Eine wichtige Aufgabe wird es sein, die Steigerung der Flächenproduktivität fortzuführen und geeignete Maßnahmen gemeinsam mit dem Hafensbetreiber zu erarbeiten.

8. Travemünde – Verkehrsanbindung

Die IG Ivendorf stellt klar, dass es bereits in der Vergangenheit Forderungen nach einer weiteren südlichen Verkehrsanbindung Travemündes gegeben hat. Diese wurden jedoch nicht hinreichend verfolgt. Die Verkehrssituation in Travemünde sei inakzeptabel und bedarf einer Überplanung. Es wird eine Alternative vorgeschlagen, wobei die Trasse der Anbindung zunächst teilweise über den Hafen, dann nach Westen die Bahn kreuzt und parallel zur Ostseestraße über die landwirtschaftlichen Flächen an die B75neu nördlich des Ivendorfer Bergs führt.

Die LHG weist auf die umfangreichen Sicherheitsbestimmungen hin und lehnt eine Nutzung des Hafens für den öffentlichen Straßenverkehr ab. Es wird von der LHG ein gesonderter Termin vorgeschlagen bei dem die Sicherheitsbestimmungen und geltenden Gesetze thematisiert werden sollen.

9. Erweiterung – Flächentausch???

Der NABU stellt fest, dass eine Erweiterung in Richtung Norden bisher nicht diskutiert wurde. Ein Flächentausch mit den dort ansässigen Flächennutzern könnte eine Alternative zu Flächenerweiterungen nach Südwesten sein.

Guido Kaschel merkt hierzu an, dass mit dem Pommernzentrum, dem im Umbau befindlichen Fischereihafen sowie grundsätzlich mit der Nähe zu den Wohnnutzungen in Travemünde eine nördliche Hafenerweiterung aufgrund der Emissionslage sehr kritisch zu bewerten ist.

10. KV – Altlasten

Gemäß des Landschaftspflegevereins Dummersdorfer Ufer befinden sich im Bereich des geplanten KV-Terminals umfangreiche Altlasten aus der Vergangenheit. Wie wird hiermit umgegangen?

Seitens der LPA gibt Michael Siemensen an, dass es im Falle eines Realisierungsprojektes zu umfangreichen Untersuchungen kommt, inklusive Klärung des Entsorgungsweges gemäß den gesetzlichen Bestimmungen.

11. GE-Suchräume – Ansiedlung Gewerbe

Dieser Aspekt wurde durch eine Bürgervertreterin aufgegriffen. Es würde begrüßt werden, wenn Lübeck Neuansiedlungen von Gewerbe fördern möchte, dass die erwähnten Suchräume für öffentliche LKW-Stellplätze auch für die Ansiedlung von Gewerbe zur Verfügung gestellt werden sollten. Am Skandinavienkai mit der Nähe zur Bundesautobahn würden Unternehmen gute Bedingungen vorfinden.

12. Fischereihafen Travemünde – Erhaltung!

Der Ortsrat Travemünde macht auf die Lage der Fischer in Travemünde aufmerksam. Die Zahl gewerblicher Fischer hätte in der Vergangenheit stark abgenommen. Man müsse im Rahmen der Hafenentwicklungsplanung auch den Fischereihafen Travemünde in die Betrachtungen aufnehmen und Konzepte zur Erhaltung und Förderung der Fischerei erarbeiten.

13. Flächeneffizienz – Entwicklung in die Höhe?

Der Verein Lübecker Spediteure erkennt die umfangreichen Restriktionen zur Flächenerweiterung am Skandinavienkai. Man müsse auch über Alternativen zur Steigerung der Flächeneffizienz nachdenken.

14. Ostpreußenkai – Kreuzschiffahrt

Der Lotsenbrüderschaft zufolge wurde bei den Betrachtungen der Ostpreußenkai in Travemünde nicht beachtet. Lübeck müsse die Entwicklungen im Bereich Kreuzschiffahrt neu überdenken und diesen Geschäftszweig nicht vernachlässigen.

Michael Siemensen erörtert, dass für die Kreuzschiffahrt durch Einschränkungen des Fahrtwassers der Trave bei der Schiffsgröße für Kreuzfahrtschiffe Grenzen gegeben sind. Ein Ausbau der Kreuzschiffahrt - vergleichbar mit den Kreuzfahrthäfen Kiel oder Rostock-Warnemünde - wird laut Ansicht der LPA als nicht erstrebenswert angesehen. Das Layout des Ostpreußenkais wurde kurz gezeigt. Eine infrastrukturelle Anpassung ist nicht vorgesehen.

15. Bunkern – LNG Anleger

Die Lotsenbrüderschaft stellt fest, dass bisher keine Entwicklungen im Layout des Skandinavienkais hinsichtlich der Verfügbarkeit von LNG zu erkennen sei, zudem wurde die Bunkerstation Hillenberg überplant. Da Hafen müsse hier ein Versorgungskonzept haben. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Arbeitsgruppe das Thema der alternativen Kraftstoffe in der Schifffahrt fokussiert und als wichtiger Baustein für die Zukunft identifiziert. Man müsse auch hierfür Lösungen anbieten.

16. Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) – 2028 fertig! – Formelle Berücksichtigung in der Layoutentwicklung

Gemäß des BUND gibt es öffentliche Aussagen, dass eine Fertigstellung und Inbetriebnahme der FFBQ für das Jahr 2028 erwartet wird. Wenn die

vorliegenden Planungen für den Prognosehorizont bis 2030 dargestellt sind, müsse die volle Funktionsfähigkeit der FFBQ inklusive der Hinterlandanbindung auch so berücksichtigt werden. Hierdurch würde die prognostizierten Ladungsmengen am Skandinavienkai reduziert und der Flächenbedarf in Zukunft weniger dramatisch aussehen.

Die LHG bezweifelt die Fertigstellung der FFBQ bis zum Jahr 2028.

Die LPA weist darauf hin, dass nicht automatisch nur mit der Seeverkehrsprognose des Bundes gerechnet wurde und verweist auf das Protokoll der ersten Sitzung, in der eine Anpassung der Umschlagmengen auf Lübeck diskutiert, bearbeitet und dargestellt wurde.

17. Flächenverfügbarkeit – Vorstaufflächen

Dem NABU zufolge würden doch nicht alle Flächen für den Vorstau benötigt. Es müssten Alternativen gefunden werden. Wenn zum Beispiel die Einheiten vom Schiff, direkt aus dem Hafen transportiert oder auf die Bahn gebracht würden, bedarf es nicht derart umfangreicher Vorstaufflächen.

LogRegio begründet die Notwendigkeit dieser Flächen mit der begrenzten Standzeit der Züge im KV-Terminal. Diese müssten aufgrund der begrenzten Kapazitäten stets so schnell wie möglich entladen werden. Die Vorstaufflächen würden daher dringend als Puffer benötigt, um die Ent- und Beladezeiten der Schiffe und Züge auch in Zukunft zu gewährleisten.

Gemäß eines Bürgervertreters und der Vereinigung Lübecker Schiffsmakler wird hierzu angemerkt, dass schnelldrehende Verkehre wie am Skandinavienkai unbedingt Vorstaufflächen benötigen. Ein Schiff mit 4500 bis 5000 Spurmeter zu entladen, benötigt Pufferflächen wie im Vorstau, da sonst die Aufenthaltszeiten von Zügen und Schiffen ineffizient hoch sein würden.

Der NABU fordert zunächst die Steigerung der Produktivität auf der vorhandenen Fläche und bittet um Reduktion künftiger neuer Flächenbedarfe.

18. Angelplätze – Angeln vom Boot

Der Kreisverband Lübecker Sportfischer bittet um Berücksichtigung der Bedürfnisse der Lübecker Angler. Im Bereich Dänischburg / Siems / Schlutup würden weitere Flächen für den Hafen voraussichtlich umgenutzt und somit für Angler nicht mehr zugänglich, bzw. das Angeln in weiteren Bereichen Lübecks verboten.

Zudem kommt es über das Jahr zu Ballungszeiträumen im März / April und im Herbst. Das Durchschnittsalter der Angler steige an. Im Zuge veränderter Lebenseinstellungen käme es zudem zu Zuwächsen in der Anglergemeinschaft, da immer mehr Menschen einen Freizeitausgleich einforderten. Vor dem Hintergrund möglicher Umschlagsreduktionen an bestimmten Hafenterminals im Stadtbereich wird um eine Lockerung der Verbotszonen und ggfs. einer Erlaubnis für das Angeln vom Boot gebeten. Dies müsse naturgemäß unter Berücksichtigung aller Belange der Travenutzer abgestimmt werden.

Nach Sammlung zahlreicher Anmerkungen und Hinweisen zum Entwicklungslayout am Skandinavienkai erläutern die Gutachter die Ergebnisse zur Betrachtung der Umweltauswirkungen.

Hinsichtlich der Lärmbelastung kann im Zusammenhang mit der Gewerbeentwicklung im Süden des Skandinavienkais mit geringen Zunahmen gerechnet werden. Bei konkreten Bauvorhaben müssten im Rahmen der Genehmigungsverfahren Lösungen und Festsetzungen hierfür gefunden werden.

Luftschadstoffe überschreiten bereits heute in keinen Bereichen die gesetzlichen Grenzwerte. Zwar wurden geringe punktuelle Zunahmen identifiziert, jedoch weiterhin keine Grenzwerte überschritten. Feinstaub und Schwefeldioxid entwickeln sich aufgrund der heute gültigen Vorgaben an die Luftreinhaltung im Schiffsverkehr analog zu den Stickoxiden.

Für den Skandinavienkai wurde außerdem ein CO₂-Steckbrief zusammengestellt. Im konservativen Fall mit geringerer Landstromauslastung könnten bis zu 31 % des CO₂-Ausstoßes eingespart werden. Würden alle Anleger mit Landstrom ausgestattet und auch genutzt, könnten sogar rund 55 % eingespart werden. In beiden Fällen wurde ausschließlich eine Stromerzeugung aus regenerativen Energien zugrunde gelegt.

Nach Stefan Greuner-Pönicke sind von möglichen Erweiterungsmaßnahmen z. B. in der Borndieksquelle geschützte Biotope direkt betroffen. Zwar würde im Bereich des Anlegers 8 ein Baumbestand zur Grenze des Dummersdorfer Ufers (DU) betroffen sein, jedoch bliebe dieses Schutzgebiet unberührt.

Für das DU können indirekte Wirkungen identifiziert werden. Außerdem seien durch die GE-Suchräume indirekte Wirkungen auf umliegende Schutzgebiete festzustellen. Als geschützte Tierarten seien Zauneidechsen, Waldeidechsen, seltene Brutvögel und weitere europäisch geschützt Arten betroffen.

Das dargestellte Layout zeigt eine gute Kompromisslösung, welche die Eingriffe und Auswirkungen in Schutzgebiete auf ein mögliches Minimum reduziere.

Michael Siemensen stellt darüber hinaus das Konzept namens „Nature Inclusive Planning“ vor. Im Rahmen dessen sollen weitergehende Maßnahmen des Managementplans „Traveförde und angrenzende Flächen“ zur Verbesserung der Wasserqualität und des Lebensraums Traveästuar beitragen. Durch das Anlegen eines Ökokontos soll so ein vorgezogener Ausgleich von Ausbaumaßnahmen des Lübecker Hafens aufgebaut werden.

Eine Frage des BUND hierzu beschäftigt sich mit der Anrechenbarkeit dieser Maßnahmen für ein Ökokonto. Sofern diese verpflichtend und notwendig für die Verbesserung der Wasserqualität seien, ist eine Anrechenbarkeit nicht möglich.

Allerdings handelt es sich hier, auch wenn eine gewisse Nähe zu notwendigen Maßnahmen besteht, um weitergehende Maßnahmen. Diese seien anrechenbar.

Ein Bürgervertreter bittet um Erklärung für die nicht erfolgte Verteilung der Präsentationen zur Schadstoffbelastung und der Umweltbelange.

Dies wird im Rahmen des Ergebnisberichtes umfassend nachgeholt.

TOP 4. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK AUF DIE ABSCHLUSSSITZUNG

Zusammenfassend wurde bisher ein sehr positives Fazit an der Arbeitsgruppe Hafententwicklung geübt. Es kam zu weitreichenden konstruktiven Diskussionen, welche einen wichtigen Beitrag für den HEP darstellen. Ein Bürgervertreter bedankt sich für die Möglichkeit, sich an diesem Prozess beteiligen zu dürfen und lobt die Arbeit der Organisatoren.

Die Lotsenbrüderschaft weist darauf hin, dass die Entwicklungslayouts durchaus Handlungsbedarf identifiziert haben. Da sich bereits jetzt schon größere Schiffe im Bau befinden, muss dringend gehandelt werden. Diese Schiffe werden Ende

2021 ausgeliefert und brauchen dann geeignete Bedingungen, um abgefertigt werden zu können.

Abschließend bedankt sich Guido Kaschel bei allen Teilnehmern für die sachliche und konstruktive Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe.

Dr. Maik Bohne wird die gesammelten Hinweise und Anregungen in einem Ergebnisbericht zusammenfassen und einen Entwurf von Empfehlungen zum HEP am 29.11. verteilen. Hierüber soll im Rahmen der letzten AG-Sitzung diskutiert und entschieden werden.

Die Sitzung wird um 19:40 geschlossen.

Für das Protokoll

F. Witt