

Hansestadt LÜBECK 

**Arbeitsgruppe Hafententwicklung:
4. Sitzung**

07. November 2019, media docks, Lübeck



TOP 1 Begrüßung

Guido Kaschel, Leiter, Lübeck Port Authority

Dr. Maik Bohne, Moderation, Die Gesprächspartner



Ablauf der heutigen Veranstaltung

1 Begrüßung

Guido Kaschel, Leiter, Lübeck Port Authority / Dr. Maik Bohne, Die Gesprächspartner

2 Rückblick auf die Sitzung III

Dr. Maik Bohne, Die Gesprächspartner / alle Teilnehmenden

3 Blick nach vorn: Gliederungsentwurf für den Ergebnisbericht der AG

Dr. Maik Bohne, Die Gesprächspartner

4 Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich: Mittelhäfen

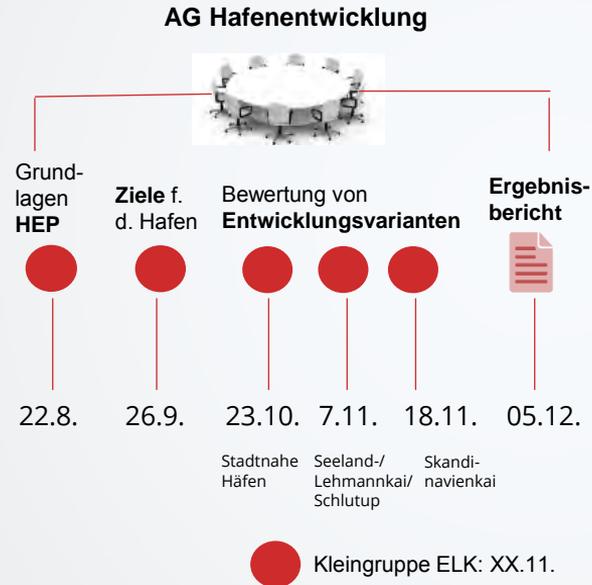
*Gemeinsame Diskussion der Entwicklungsmöglichkeiten einzelner Standorte im Bereich der innenstadtnahen Häfen
– Arbeit am Kartentisch*

5 Zusammenfassung und Ausblick auf die nächste Sitzung

Dr. Maik Bohne, Die Gesprächspartner



Dialog zur Hafententwicklung: **Sitzungstermine**



Der Entwurf des max. 20-seitigen Ergebnisberichts geht Ihnen am **29.11.** zur Prüfung zu.



TOP 2

Rückblick auf die Sitzung III

Dr. Maik Bohne, Die Gesprächspartner / alle Teilnehmenden



Rückblick auf Sitzung III

1. Systematik der Hafenplanung – Steckbriefe

Ladungspakete - Flächenpotenziale

Emissionsberechnungen: Luft und Lärm – Differenzialbetrachtung
-> Hausaufgabe: Können auch CO₂-Emissionen abgebildet werden?

Naturschutz – Direkte und indirekte Wirkungen auf Schutzgebiete (500m-Radius)

2. Hinweise der Teilnehmenden zur Planung: **Stadtnahe Häfen**



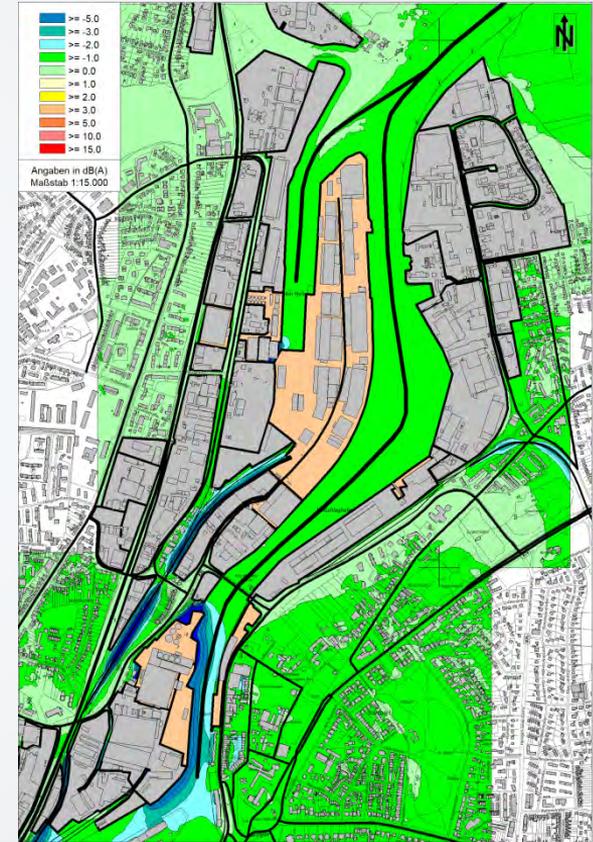
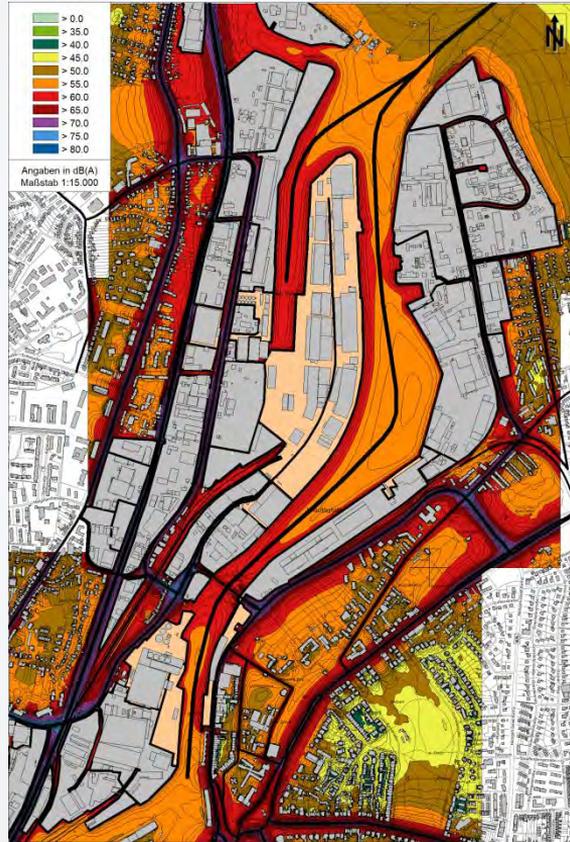
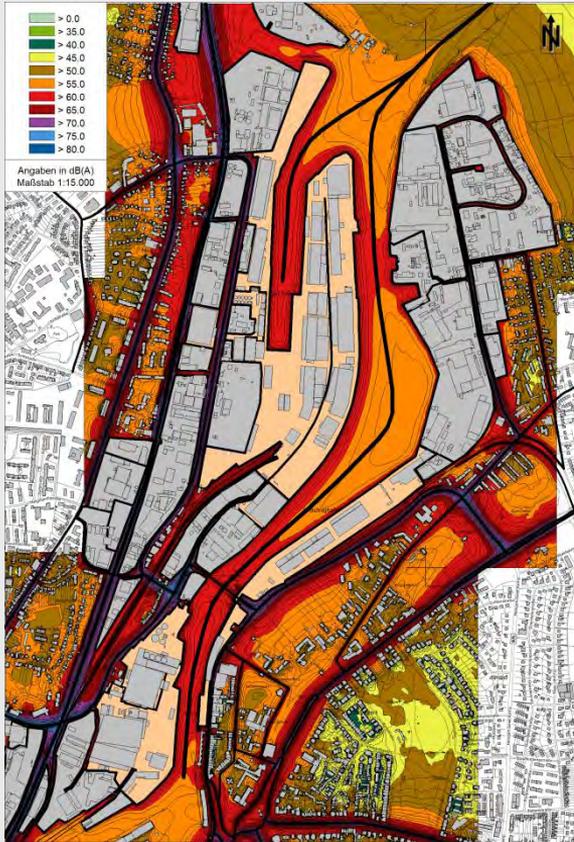
Steckbrief Hafenterminal **Konstinkai**

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 ✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf

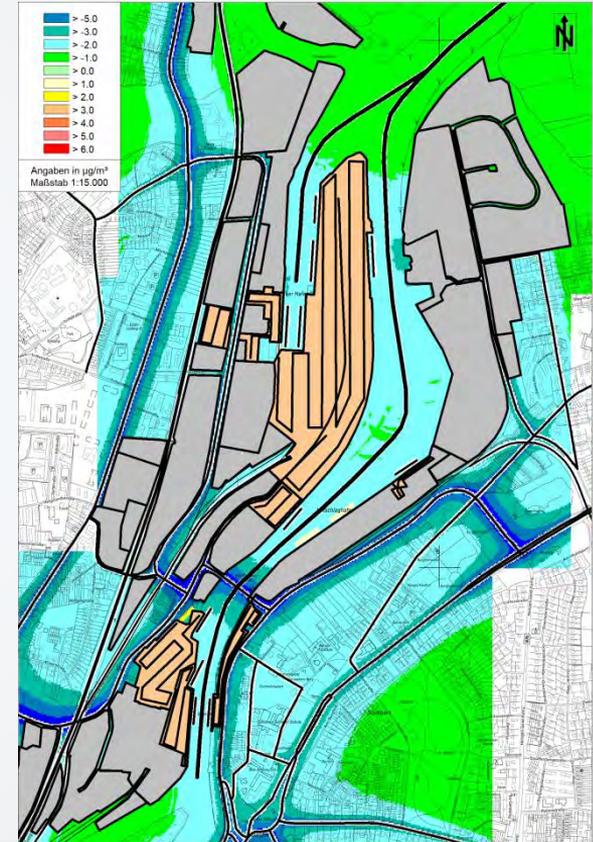
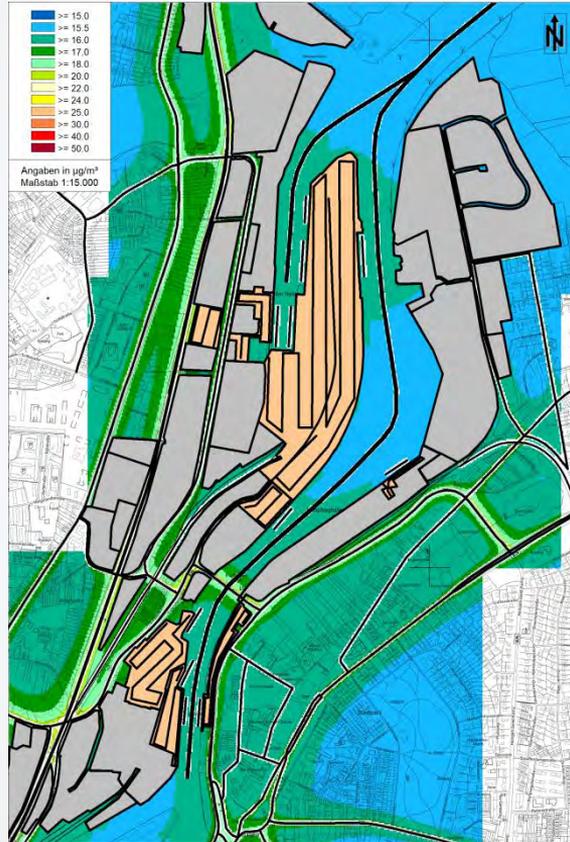
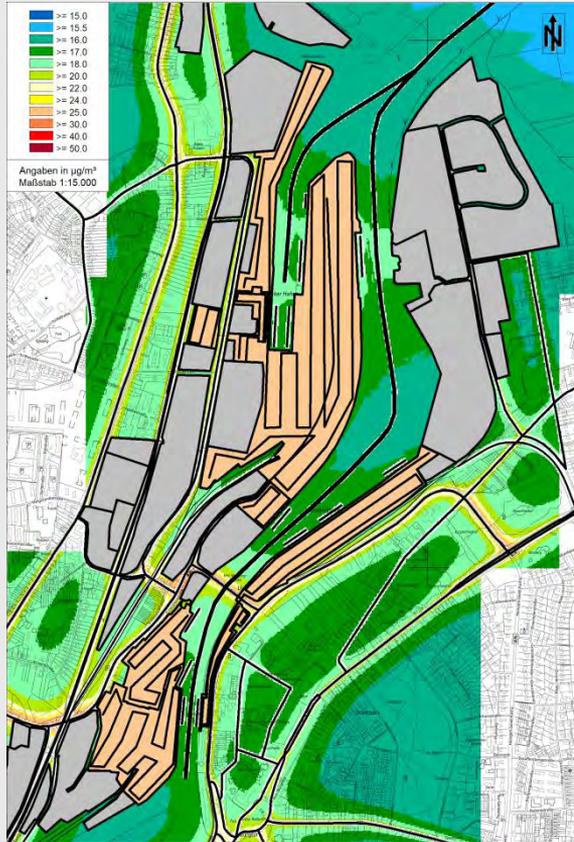


| öffentlich | | Alternative Kraftstoffe | | - | | z.B. LNG | | | | | |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|---|----------------------------|--------------|---|--|----------------------|-------------|---|
| | | Digitalisierungseffekte | | ja | | | | | | | |
| Verkehrsanschlüsse | 2018 | 2030 | | Terminal Konstinkai | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | |
| | ✓ | ✓ | Schwerlastverkehr ! | Umschlagart | LoLo-Stgut LoLo-Schgut. | LoLo-Schgut. | ✓ | Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,2 m | 8,0-9,0 | 8,0-9,0 | ✓ |
| | ✓ | ✓ | Ganzzüge 740m | Betrieb | 24/7 | 24/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 21,7 | 21,7 | ✓ |
| | ✓ | ✓ | | Reine Umschlagfläche [ha] | 2,9 | 0,1 | ✓ | Drehkreis Vorwerker Hafen (Ø250m) max. Länge [m], Breite [m] | ca. 205 ca. 30 | wie 2018 | ✓ |
| | | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 0,3 | 0,02 | ✓ | Schiffslicheplätze: | | | |
| | | | | Flächenproduktivität [t/m ² pro Jahr] | 14,5 –15,5 | | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon LoLo: | 3 0 3 | 1 0 1 | ✓ |
| Emissionen | Lärm | | Bestand | wird besser | ↑ | | | Länge [m] | 95 | 140 | ✓ |
| | Luftschadstoffe | | Bestand | wird besser | ↑ | | | Breite [m] | 15,2 | 21,5 | ✓ |
| | Licht | | Bestand | wird besser | ↑ | | | Tiefgang [m] | 6,0 | 7,7 | ✓ |
| Naturschutzbewertung der Planung | Natura 2000 | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | NSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | LSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | Geschützte Biotope | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | | lange gerade Kaikante, geringe Geländetiefe, langes Revier, Gleisanschluss mit Kai- und Vorstellgleisen | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | | Werkhafen Baustoffproduktion | | | | | | | |

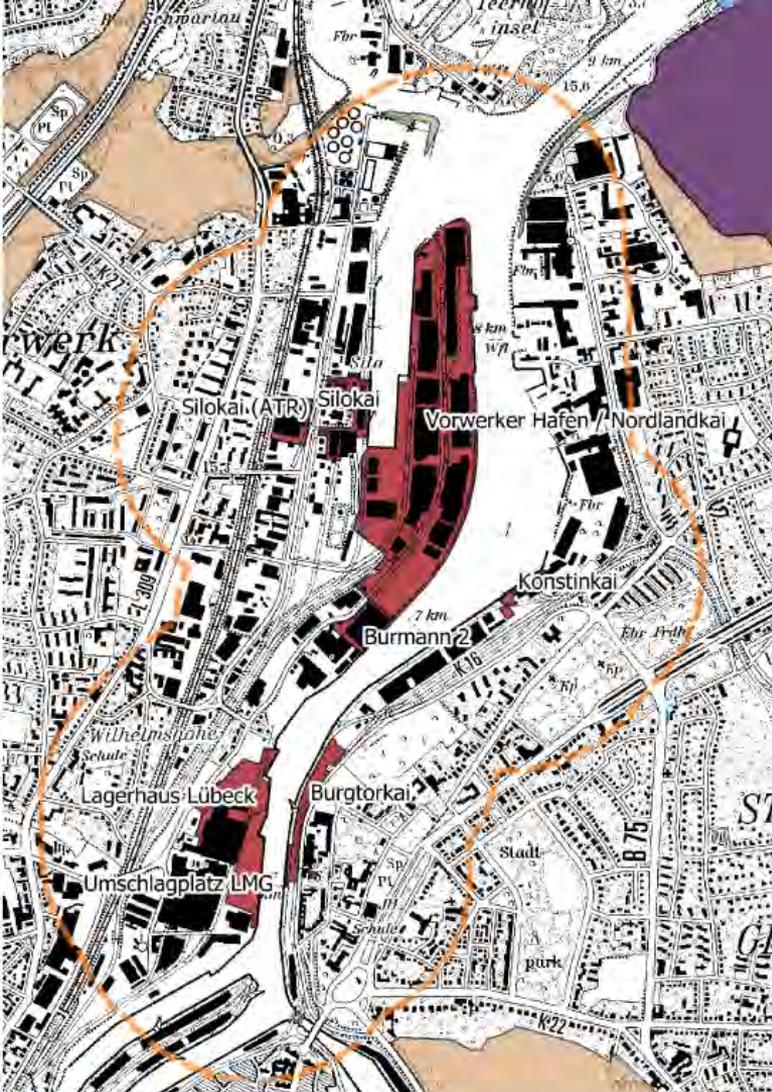
Gesamtlärm tags (2015, HEP 2030 und Differenzen)



Stickstoffdioxid NO₂ (2015, HEP 2030 und Differenzen)



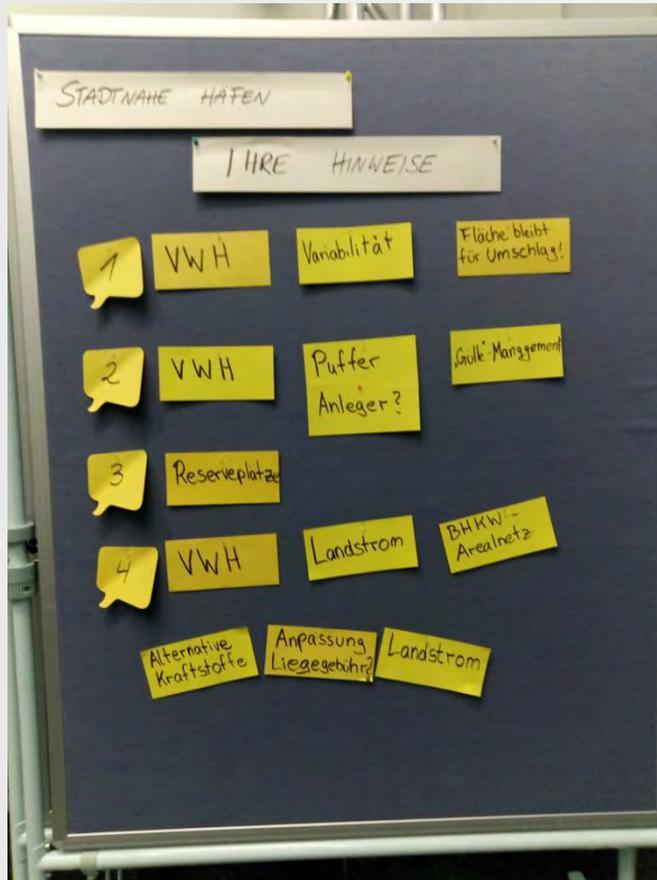
Methodik zur Naturschutzbewertung der Planung



Legende

- Terminals
- 500m Buffer
- FFH-Gebiete
- Vogelschutzgebiete
- Landschaftsschutzgebiete
- Geschützte Biotope
- Naturschutzgebiete

Hinweise aus der Arbeitsgruppe



8 – Reduzierung der Liegegebühren für den stadtnahen Bereich, um Standorte interessant zu halten.

9 – mögliche Auswirkungen von Landstrom und alternativer Kraftstoffe in der Emissionsbetrachtung erarbeiten und darstellen.

10 – Steigerung von touristischem Schiffsverkehr

11 – Erhöhung der Zugänglichkeit von Wasserkanten z.B. für Angler



TOP 3

Blick nach vorn: Gliederungsentwurf für den Ergebnisbericht der AG

Dr. Maik Bohne, Die Gesprächspartner



Entwurf: Gliederung

1 Anlass: Ein Hafententwicklungsplan für den *Port of Lübeck*

- Auftrag der Bürgerschaft
- Vorbereitende Arbeiten
 - Grundlagengutachten
 - Projektgruppe
- Ziel und Funktion des Hafententwicklungsplans für Lübeck

2 Dialog: Die Arbeit der AG Hafententwicklung

- Auftrag und Charakter des Dialogs
- Ablauf und Prozess
 - Umfrage und Stadtteilveranstaltungen
 - Arbeitsgruppe Hafententwicklung
- Teilnehmende

3 Grundlagen: Prognosen für den Lübecker Hafen

- Seeverkehrsprognose / Lübeck-Prognose
 - Innovationen: Verkehrsträger und alternative Kraftstoffe
 - Regionalökonomische Effekte des Hafens
- ⇒ Hinweise der Teilnehmenden



Entwurf: Gliederung

4 Ziele: Leitsätze für den Lübecker Hafen

- 10 Postulate für den *Port of Lübeck*

5 Planung: Entwicklungsmöglichkeiten für den Lübecker Hafen

- Systematik der Entwicklungsplanung

Stadthäfen

- Entwicklungspotenziale
- ⇒ Hinweise der Teilnehmenden

Mittelhäfen

- Entwicklungspotenziale
- ⇒ Hinweise der Teilnehmenden

Skandinavienkai

- Entwicklungspotenziale
- ⇒ Hinweise der Teilnehmenden

6 Empfehlungen der AG Hafententwicklung

- ...
- ...
- ...



TOP 4

Entwicklungsmöglichkeiten für den Bereich: Mittelhäfen

Gemeinsame Diskussion der Entwicklungsmöglichkeiten einzelner Standorte im Bereich der innenstadtnahen Häfen – Arbeit am Kartentisch



Hafenentwicklungsplan – auf welcher Planungsebene befinden wir uns?



Hafenentwicklungsplan – was ist das?

- Grundlage für die Entwicklung des Hafens
 - Raum
 - Flächengröße
 - Verkehrsanbindung
- Grundlage für Politik und Privatwirtschaft
- Grundlage für die Sicherung und den Ausbau des Logistikstandorts Lübeck
- Basis für eine nachhaltige Hafenentwicklung



Steckbrief Hafenterminal **Lehmannkai 1**

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 ✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf



| privat | | Alternative Kraftstoffe | | z.B LNG | | ↑ | | | | | |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|---|--------------------|------------------|--------------|--|----------------------|-------------|-------------------|
| | | Digitalisierungseffekte | | ja | | ↑ | | | | | |
| Verkehrsanschlüsse | 2018 | 2030 | | Terminal Lehmannkai 1 | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | |
| | ✓ | ✓ | Schwerlastverkehr ! | Umschlagart | RoRo (g) LoLo | RoRo (g) LoLo | ✓ | Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,7 m | 9,5 | 9,5 | ✓ |
| | ✓ | ✓ | Ganzzüge 740m/850m | Betrieb | 16/7 (?) | 24/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 15,8 | 15,8 | ✓ für RoRo (g) |
| | ✓ | ✓ | | Reine Umschlagfläche [ha] | 2,7 | 9,2 | ✓ | Wendebereich Kattegat inoffiziell (km 13,1) max. Länge [m], Breite [m] | ca. 130 ca. 20 | 140 21,5 | ✓ |
| | | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 0,4 | 0,8 | ✓ | Schiffsliegeplätze: | | | |
| | | | | Flächenproduktivität [t/m²] pro Jahr | 6,0 – 8,0 | 6,5 – 10,0 | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon LoLo: | 2 1 1 | 2 1 1 | ✓ |
| Emissionen | Lärm | | Bestand | geringe Zunahmen | | - | Länge [m] | 120 | 140 | ✓ | |
| | Luftschadstoffe | | Bestand | geringe Zunahmen | | - | Breite [m] | bis 20,0 | 21,5 | ✓ | |
| | Licht | | Bestand | geringe Zunahmen | | - | Tiefgang [m] | 7,3- 7,7 | 7,7 | ✓ | |
| Naturschutzbewertung der Planung | Natura 2000 | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | ja | | | | | |
| | NSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | LSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | ja | | | | | |
| | Geschützte Biotope | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | ja | | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | | LoLo- und RoRo-Fazilitäten, gedeckte Lagerflächen, angebundener Gewerbestandort, nicht uneingeschränkt zur Entwicklung der Transportbehälter kompatibel | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | | Universalhafen für witterungsempfindliche Stückgüter, RoRo- und LoLo-Hafen | | | | | | | |



Steckbrief Hafenterminal Cargo Terminal Lehmann (CTL)

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 ✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf



| privat | Alternative Kraftstoffe | | | Landstromanlage | | LNG | → | | | | |
|---|-------------------------|-------------|--------------------------|--|--------------------|--|--------------|--|------------------|-------------|------------------------------|
| | Digitalisierungseffekte | | | ja | | zu- und Ablaufsteuerung Siems/Dänischburg | ↑ | | | | |
| Verkehrs-anschlüsse | 2018 | 2030 | | Terminal CTL | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | |
|  | ✓ | ✓ | Schwerlast- verkehr ! | Umschlagart | Container LoLo | (Container) Rohholz LoLo | ✓ | Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,7 m | 9,5 | 9,5 | ✓ |
|  | ✓ | ✓ | Ganzzüge 740m/850m | Betrieb | 16/7 | 24/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 15,3 | 15,3 | ✓ |
|  | ✓ | ✓ | | Reine Umschlagfläche [ha] | 3,8 | 2,8 | ✓ | Wendebereich Kattegat inoffiziell (km 13,1) max. Länge [m], Breite [m] | ca. 130 29 | 170 29 | ✓ |
| | | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 0,2 ... 0,3 | 0,4 | ✓ | Schiffsliegeplätze: | | | |
| | | | | Flächenproduktivität [t/m ²] pro Jahr | 15,0 | 15,0 | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon LoLo: | 2 1 1 | 2 1 1 | ✓ derzeit zu klein |
| Emissionen | Lärm | | Bestand | Abnahme an Hafenbahn, sonst geringe Zunahmen | | - | Länge [m] | 160 | 140 (170) | ✓ | |
| | Luftschadstoffe | | Bestand | geringe Zunahmen | | - | | | | | |
| | Licht | | Bestand | keine Veränderungen | | 0 | Breite [m] | 25,5 | 21,5 (29) | ✓ | |
| Naturschutz- bewertung der Planung | Natura 2000 | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | ja | Tiefgang [m] | 8,2 | 7,7 (>9,0) | ✓ | |
| | NSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | LSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | ja | | | | | |
| | Geschützte Biotope | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | ja | | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | | LoLo-Container Terminal mit mobiler Technik, Gleisanschluss, Intermodal-Umschlag, nicht uneingeschränkt zur Entwicklung der Transportbehälter kompatibel | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | | LoLo-Hafen für den Rohholzumschlag od. Containerumschlag | | | | | | | |



Steckbrief Hafenterminal Seelandkai

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 ✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf



| öffentlich | | Alternative Kraftstoffe | | Landstromanlage | | LNG, Wasserstoff | | ↑ | | | |
|--|--------------------|-------------------------|--------------------------|---|--------------------|--|---|--|----------------------|-------------|--------------------------|
| | | Digitalisierungseffekte | | ja | | zu- und Ablaufsteuerung Siems/Dänischburg | | ↑ | | | |
| Verkehrs- anschlüsse | 2018 | 2030 | | Terminal Seelandkai | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | |
| | ✓ | ✓ | Schwerlast- verkehr ! | Umschlagart | ConRo | ConRo | ✓ | Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,7 m | 9,5 | 9,5 | ✓ |
| | ✓ | ✓ | Ganzzüge 740m/850m | Betrieb | 16/7 | 24/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 14,5 | 14,5 | ✓ |
| | ✓ | n.r. | | Reine Umschlagfläche [ha] | 8,9 | 10,3 | ✓ | Wende Breitling inoffiziell (km 15,0) max. Länge [m], Breite [m] | ca. 220 ca. 30 | 240 32 | ✓ |
| | | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 1,5 | 2,2 | ✓ | Schiffsliegeplätze: | | | |
| | | | | Flächenproduktivität [t/m ² pro Jahr] | 17,0 | 20,0 | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon ConRo: | 3 2 1 | 2 1 1 | ✓ derzeit zu klein |
| Emissionen | Lärm | | Bestand | geringe Zunahmen | - | | | Länge [m] | 205 | 240 | ✓ |
| | Luftschadstoffe | | Bestand | sehr geringe Zunahmen | - | | | Breite [m] | 25,5 | 32,0 | ✓ |
| | Licht | | Bestand | geringe Zunahmen | - | | | Tiefgang [m] | 8,7 | >9,0 | ✓ |
| Naturschutz- bewertung der Planung | Natura 2000 | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | NSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | LSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | Geschützte Biotope | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | | ConRo-Terminal für durchgehende Verkehre | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | | ConRo-Terminal für durchgehende Verkehre | | | | | | | |



Steckbrief Hafenterminal Lehmannkai 2

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 ✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf



| | | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------|------|--|---------------------------|--|-----------|---|--|------------------------|-------------|---|
| privat | Alternative Kraftstoffe | | Landstromanlage | | LNG, Wasserstoff | | ↑ | | | | |
| | Digitalisierungseffekte | | ja | | zu- und Ablaufsteuerung Siems/Dänischburg | | ↑ | | | | |
| Verkehrs- anschlüsse | 2018 | 2030 | Terminal Lehmannkai 2 | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | | |
| | | ✓ | | ✓ | Umschlagart | | | RoRo LoLo | RoRo/LoLo Container | | ✓ |
| | ✓ | ✓ | Schwerlast- verkehr ! | Betrieb | 24/7 | 24/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 14,2 | 14,2 | ✓ |
| | ✓ | n.r. | Ganzzüge 740m/850m | Reine Umschlagfläche [ha] | 13,2 | 15,5 | ✓ | Wende Breitling inoffiziell (km 15,0) max. Länge [m], Breite [m] | ca. 220 | 250 38,5 | ✓ |
| | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 1,5 | 2,0 | ✓ | Schiffsliegeplätze: | | | | |
| | | | Flächenproduktivität [t/m ² pro Jahr] | 6,0 – 8,0 | 13,0 – 14,0 | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon LoLo: | 3 2 1 | 5 3 2 | ✓ | |
| Emissionen | Lärm | | Bestand | geringe Zunahmen | - | Länge [m] | 220 | bis 250 | ✓ | | |
| | Luftschadstoffe | | Bestand | sehr geringe Zunahmen | - | | | | | | |
| | Licht | | Bestand | keine Veränderungen | 0 | | | | | | |
| Naturschutz- bewertung der Planung | Natura 2000 | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | ja | Breite [m] | 30,0 | bis 38,5 | ✓ | |
| | NSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | LSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | Geschützte Biotope | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | Nein | | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | Universalhafen für Stück- und Schüttgüter aller Art, RoRo- und LoLo-Terminal, gedeckte Lager und Freilager | | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | Universal- und Short Sea-Container Hafen | | | | | | | | |



Steckbrief Hafenterminal Lehmannkai 3

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

✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf



| privat | Alternative Kraftstoffe | | | Landstromanlage | | LNG, Wasserstoff | → | | | | |
|---|-------------------------|------|--------------------------|---|---------------------|--|------|---|----------------------|-------------|---|
| | Digitalisierungseffekte | | | ja | | zu- und Ablaufsteuerung Siems/Dänischburg | ↑ | | | | |
| Verkehrs- anschlüsse | 2018 | 2030 | | Terminal Lehmannkai 3 | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | |
|  | ✓ | ✓ | Schwerlast- verkehr ! | Umschlagart | Schgut LoLo | Schgut LoLo | ✓ | Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,7 m | 9,5 | 9,5 | ✓ |
|  | ✓ | ✓ | | Betrieb | 16/7 | 16/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 12,6 | 12,6 | ✓ |
|  | ✓ | ✓ | | Reine Umschlagfläche [ha] | 2,0 | 1,0 | ✓ | Trave / Lehmannkai 3 max. Länge [m], Breite [m] | ca. 225 ca. 32 | 225 32 | ✓ |
| | | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 0,3 | 0,3 | ✓ | Schiffs Liegeplätze: | | | |
| | | | | Flächenproduktivität [t/m ² pro Jahr] | 23,0 | 25,0 | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon LoLo: | 2 0 2 | 2 0 2 | ✓ |
| Emissionen | Lärm | | | Bestand | keine Veränderungen | | 0 | Länge [m] | 225 | 225 | ✓ |
| | Luftschadstoffe | | | Bestand | keine Veränderungen | | 0 | Breite [m] | 32 | 32 | ✓ |
| | Licht | | | Bestand | keine Veränderungen | | 0 | Tiefgang [m] | 7,2 | bis 9,7 | ✓ |
| Naturschutz- bewertung der Planung | Natura 2000 | | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | |
| | NSG | | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | |
| | LSG | | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | |
| | Geschützte Biotope | | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | | größtes LoLo-Schüttgutterminal für witterungsunempfindliche Güter an der Trave mit Distributionsfunktion, Umschlag mit Portalkränen | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | | LoLo-Schüttgutterminal für witterungsunempfindliche Güter | | | | | | | |



Steckbrief Hafenterminal Nordgetreide

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 ✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf



| | | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------|------------------|-----------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|----------------|----------------|--|---|--------------|---------------|
| privat | Alternative Kraftstoffe | | Landstromanlage | | LNG, Wasserstoff | | → | | | | |
| | Digitalisierungseffekte | | ja | | Optimierung betriebliche Distribution | | → | | | | |
| Verkehrs- anschlüsse | 2018 | 2030 | | Terminal Nordgetreide | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | |
| | | ✓ | ✓ | Schwerlastverkehr ! | Umschlagart | Schgut LoLo | Schgut LoLo | ✓ | Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 4,7 m | 9,5 (5,5) | 9,5 (8,5) |
| | ✓ | ✓ | derzeit keine Nutzung | Betrieb | 16/7 | 16/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 14,7 | 14,7 | ✓ |
| | ✓ | ✓ | | Reine Umschlagfläche [ha] | 0,3 | 0,3 | ✓ | Wende Breitling inoffiziell (km 15,0) max. Länge [m], Breite [m] | ca. 220 ca. 30 | 140 21,5 | ✓ |
| | | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 0,12 | 0,15 | ✓ | Schiffs Liegeplätze: | | | |
| | | | | Flächenproduktivität [t/m²] pro Jahr | 50,0 | 50,0 – 60,0 | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon LoLo: | 1 0 1 | 1 0 1 | ✓ zu klein |
| Emissionen | Lärm | Bestand | | keine Veränderungen | | 0 | Länge [m] | 85 | bis 140 | ✓ | |
| | Luftschadstoffe | Bestand | | sehr geringe Abnahmen | | + | Breite [m] | 11,5 | bis 21,5 | ✓ | |
| | Licht | Bestand | | keine Veränderungen | | 0 | Tiefgang [m] | 4,5 | bis 7,7 | ✓ | |
| Naturschutz- bewertung der Planung | Natura 2000 | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | | nein | | | | | |
| | NSG | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | | nein | | | | | |
| | LSG | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | | nein | | | | | |
| | Geschützte Biotope | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | | nein | | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | | Werkshafen Nordgetreide AG | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | | Werkshafen Nordgetreide AG | | | | | | | |



Steckbrief Hafenterminal Schlutupkai 2

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 ✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf



| öffentlich | Alternative Kraftstoffe | | Landstromanlage | | LNG, Wasserstoff | ↑ | | | | | |
|---|-------------------------|------------------|-----------------------|---|----------------------------------|------------|-----------|--|----------------------|-------------|--------------------------|
| | Digitalisierungseffekte | | ja | | zu- und Ablaufsteuerung Schlutup | ↑ | | | | | |
| Verkehrsanschlüsse | 2018 | 2030 | | Terminal Schlutupkai 2 | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | |
|  | ✓ | ✓ | Schwerlastverkehr ! | Umschlagart | RoRo (g) | RoRo (g) | ✓ | Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,7 m | 9,5 | 9,5 | ✓ |
|  | ✓ | ✓ | Ganzzüge 740m/850m | Betrieb | 24/7 | 24/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 14,6 | 14,6 | ✓ |
|  | ✓ | n.r. | | Reine Umschlagfläche [ha] | 17,2 | 18,5 | ✓ | Wende Breitling inoffiziell (km 15,0) max. Länge [m], Breite [m] | ca. 220 ca. 30 | 250 38,5 | ✓ |
| | | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 0,8 | 1,6 | ✓ | Schiffs Liegeplätze: | | | |
| | | | | Flächenproduktivität [t/m²] pro Jahr | 8,0 | 8,0 | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon RonLo: | 2 2 0 | 3 3 2 | ✓ derzeit zu klein |
| Emissionen | Lärm | Bestand | | keine Veränderungen | | 0 | Länge [m] | 205 | bis 250 | ✓ | |
| | Luftschadstoffe | Bestand | | sehr geringe Abnahmen | | + | | | | | |
| | Licht | Bestand | | keine Veränderungen | | 0 | | | | | |
| Naturschutzbewertung der Planung | Natura 2000 | direkt betroffen | ja | indirekt betroffen | ja | Breite [m] | 26,5 | bis 38,5 | ✓ | | |
| | NSG | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | | |
| | LSG | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | | |
| | Geschützte Biotope | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | | Forstprodukteterminal mit Distributionsfunktion | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | | Forstprodukteterminal mit Distributionsfunktion; LoLo-Verfahren | | | | | | | |



Steckbrief Hafenterminal **Schlutupkai 1**

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

✗ infrastruktureller Anpassungsbedarf



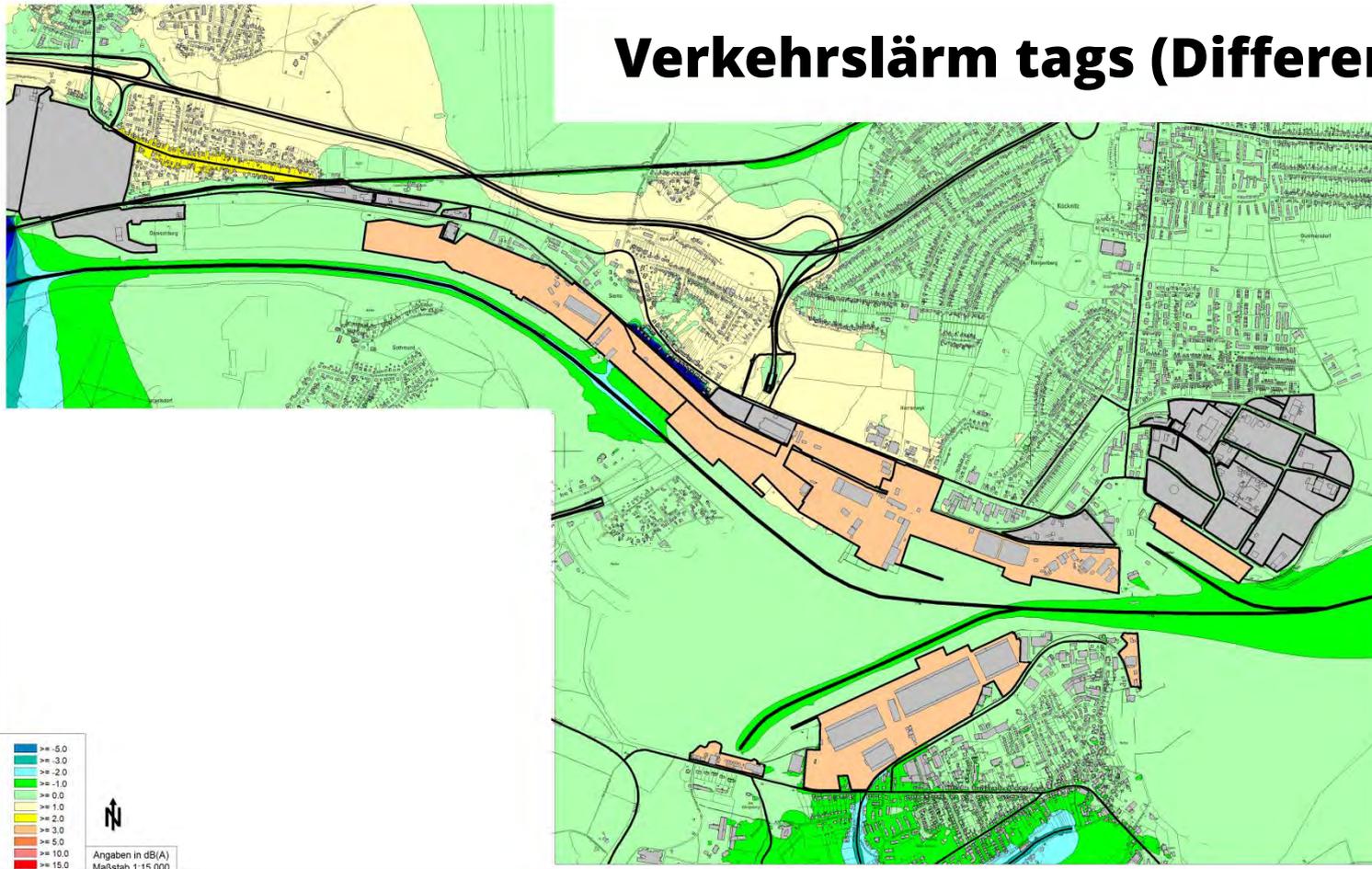
| öffentlich | Alternative Kraftstoffe | | Landstromanlage | | LNG, Wasserstoff | | → | | | | |
|---|-------------------------|-------------|---------------------|---|---------------------------------------|---------------------------|------------|---|-------------------|-------------|--------------------------|
| | Digitalisierungseffekte | | ja | | Optimierung betriebliche Distribution | | ↑ | | | | |
| Verkehrsanschlüsse | 2018 | 2030 | | Terminal Schlutupkai 1 | 2018 | 2030 | | Seeseite | 2018 | 2030 | |
| | ✓ | ✓ | Schwerlastverkehr ! | Umschlagart | Schgut LoLo | Schgut LoLo | ✓ | Trave - Wassertiefe [m] erlaubt einen Tiefgang von 8,7 m | 9,5 | 9,5 | ✓ |
| | n.g. | n.e. | | Betrieb | 16/7 | 16/7 | ✓ | Entfernung See/Tonne 3/4 [km] | 13,0 | 13,0 | ✓ |
| | ✓ | ✓ | | Reine Umschlagfläche [ha] | 0,3 | 1,4 | ✓ | Trave / Lehmannkai 3 max. Länge [m], Breite [m] | ca. 225 ca. 32 | 140 21,5 | ✓ |
| | | | | Umschlagmenge [Mio. t netto] | 0,15 | 0,24 | ✓ | Schiffsliegeplätze: | | | |
| | | | | Flächenproduktivität [t/m ² pro Jahr] | 16,0 | 12,5 (lagern am Terminal) | ✓ | Anzahl Anleger: davon RoRo: davon LoLo: | 1 0 1 | 1 0 1 | ✓ derzeit zu klein |
| Emissionen | Lärm | | Bestand | geringe Abnahmen | + | | Länge [m] | 90 | bis 140 | ✓ | |
| | Luftschadstoffe | | Bestand | keine Veränderungen | 0 | | | | | | |
| | Licht | | Bestand | keine Veränderungen | 0 | | | | | | |
| Naturschutzbewertung der Planung | Natura 2000 | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | ja | Breite [m] | 14,0 | bis 21,5 | ✓ | |
| | NSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | LSG | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| | Geschützte Biotope | | direkt betroffen | nein | indirekt betroffen | nein | | | | | |
| Wichtige Standortfaktoren: | | | | einziges LoLo-Schüttgutterminal für witterungsempfindliche Güter auf der Ostseite der Trave, Umschlag mit mobiler Technik | | | | | | | |
| Zielprofil: | | | | LoLo-Schüttgutterminal für witterungsempfindliche Güter; Reduzierung der Umfuhrverkehre | | | | | | | |



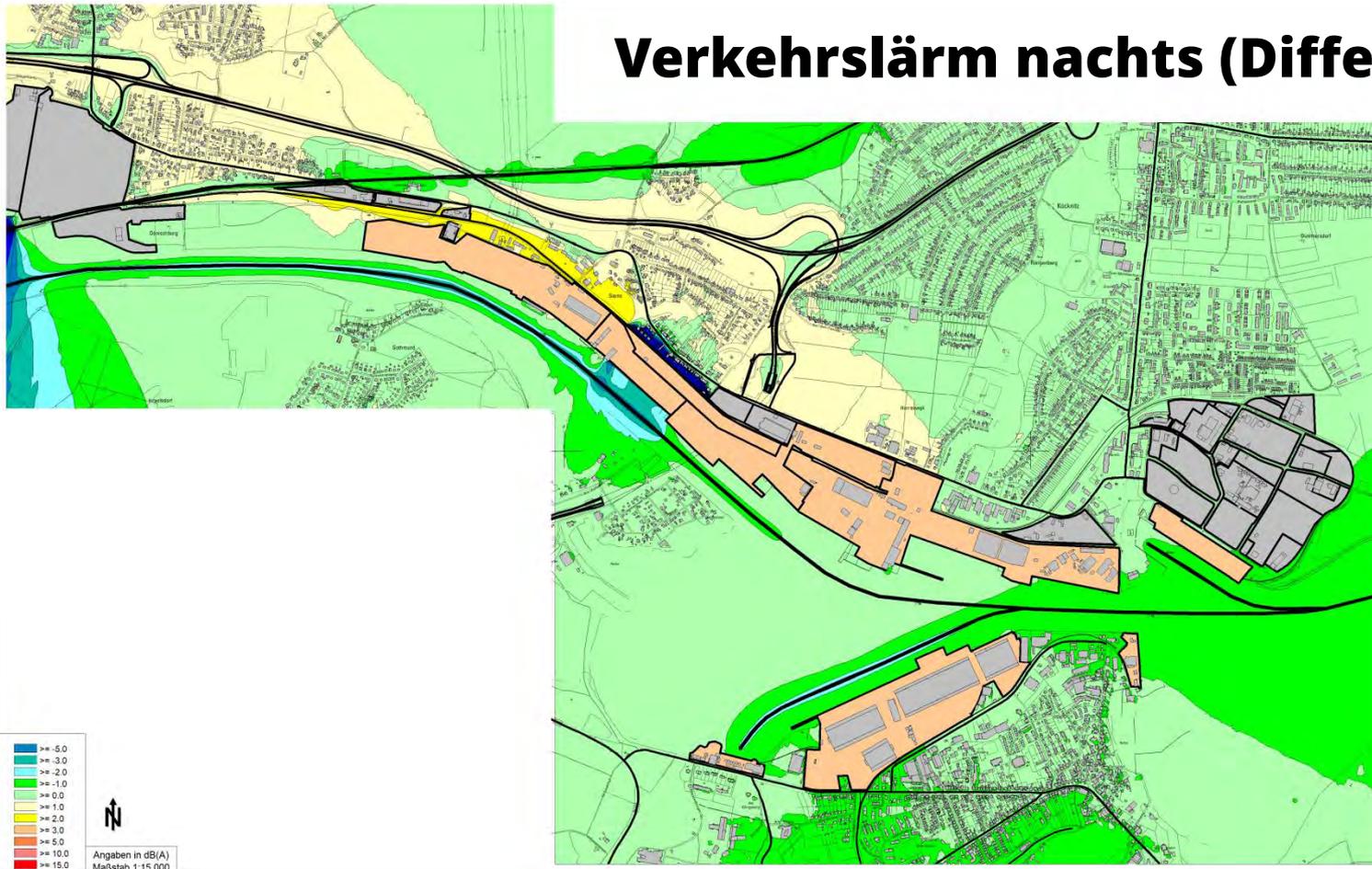
Emissionen



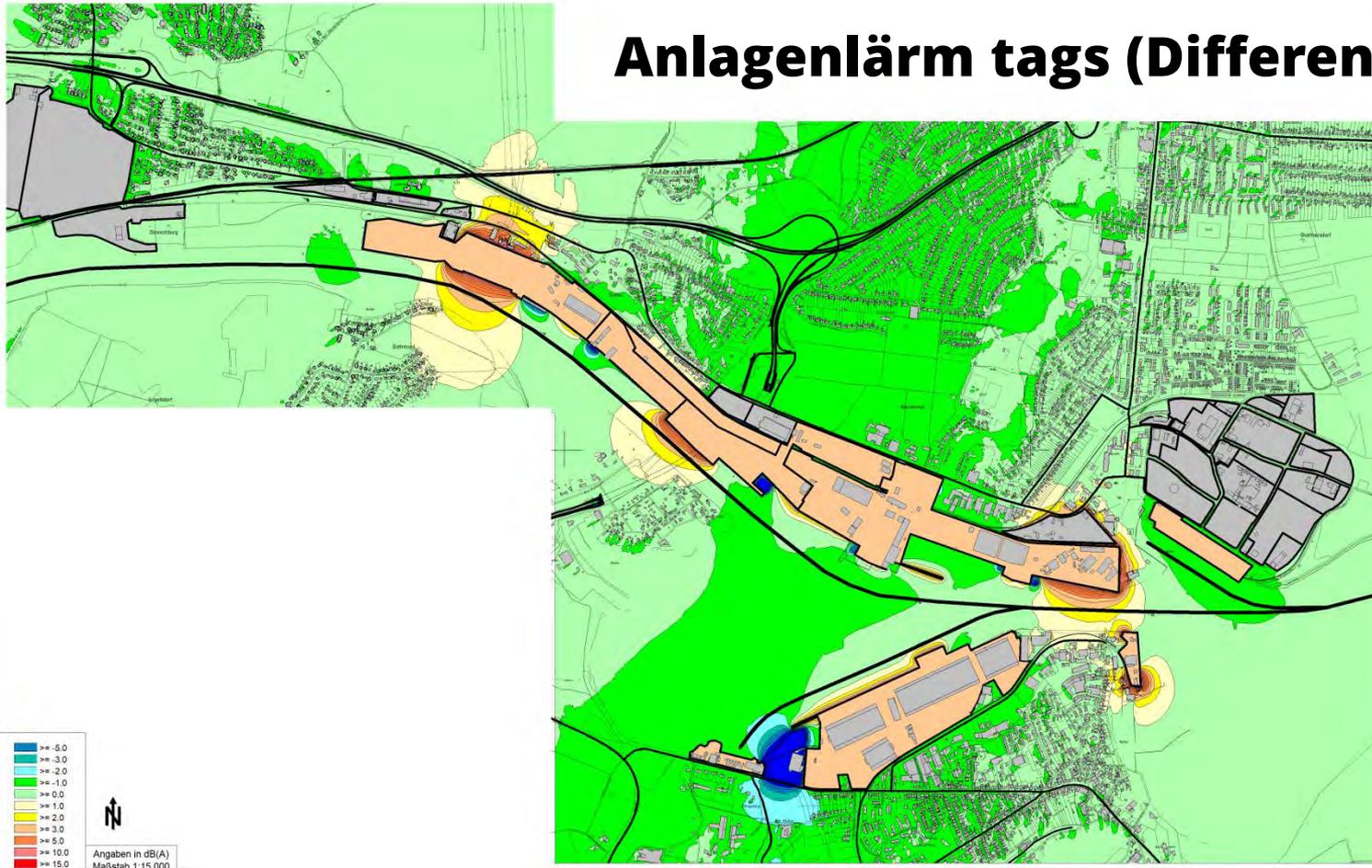
Verkehrslärm tags (Differenzen)



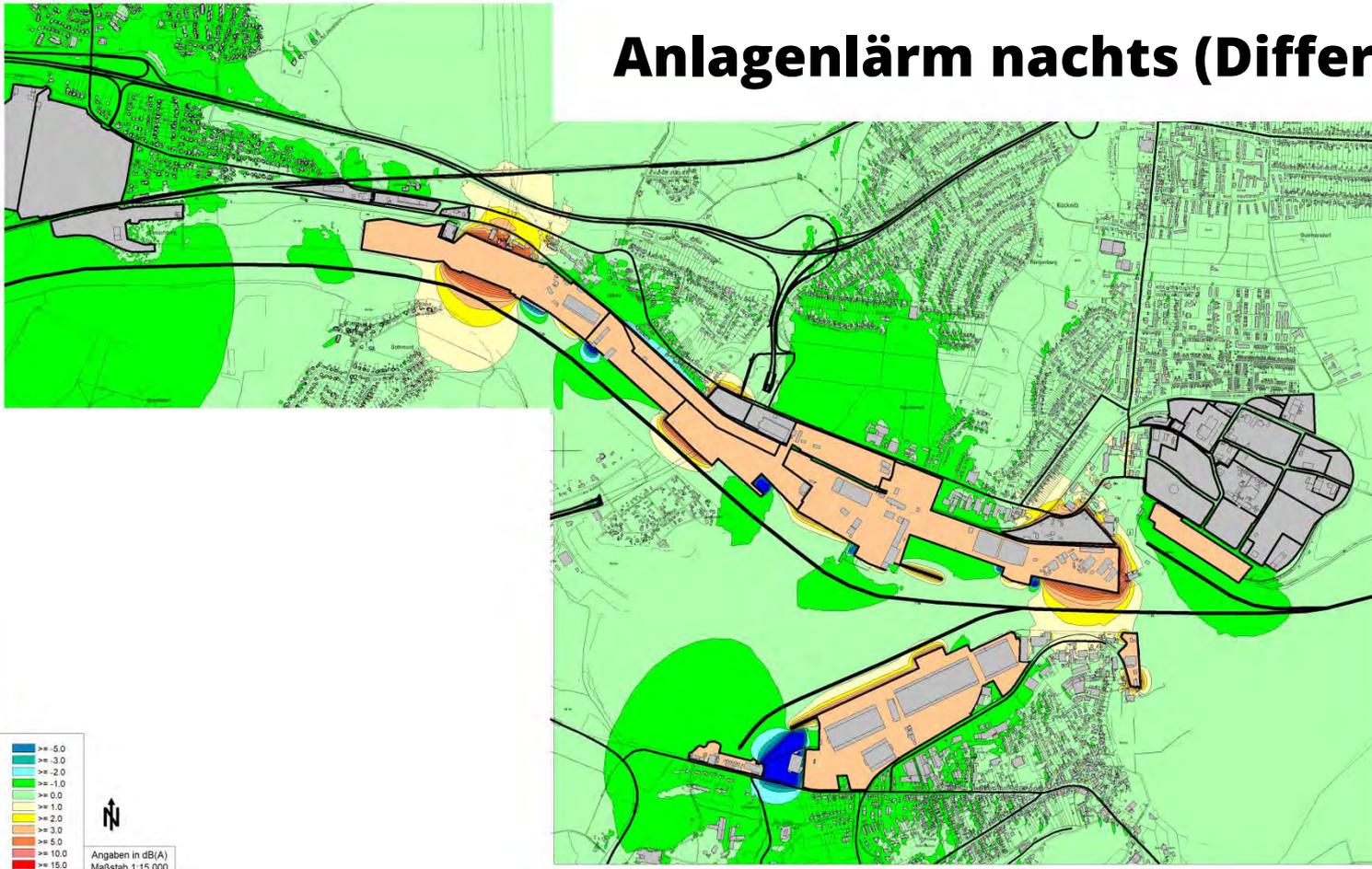
Verkehrslärm nachts (Differenzen)



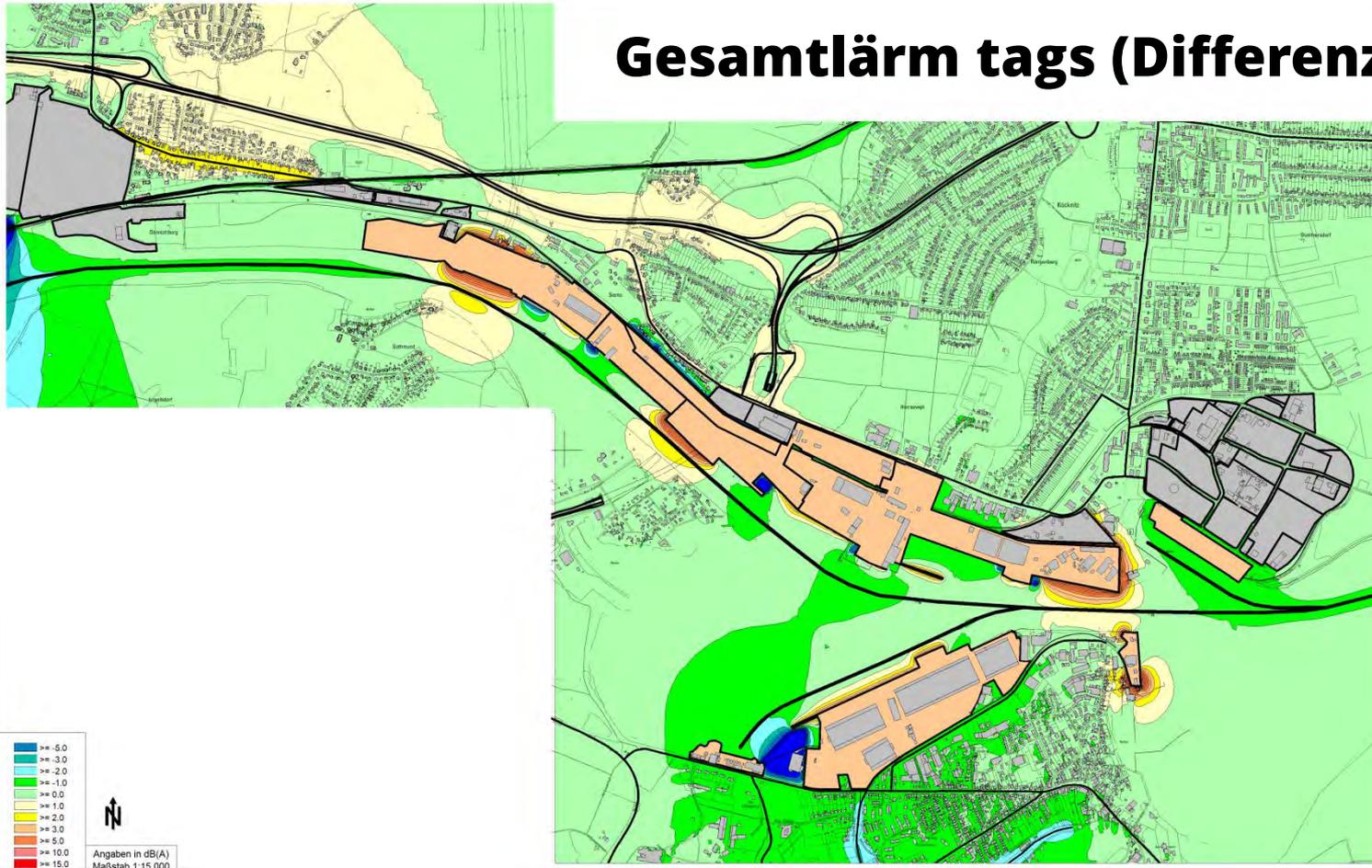
Anlagenlärm tags (Differenzen)



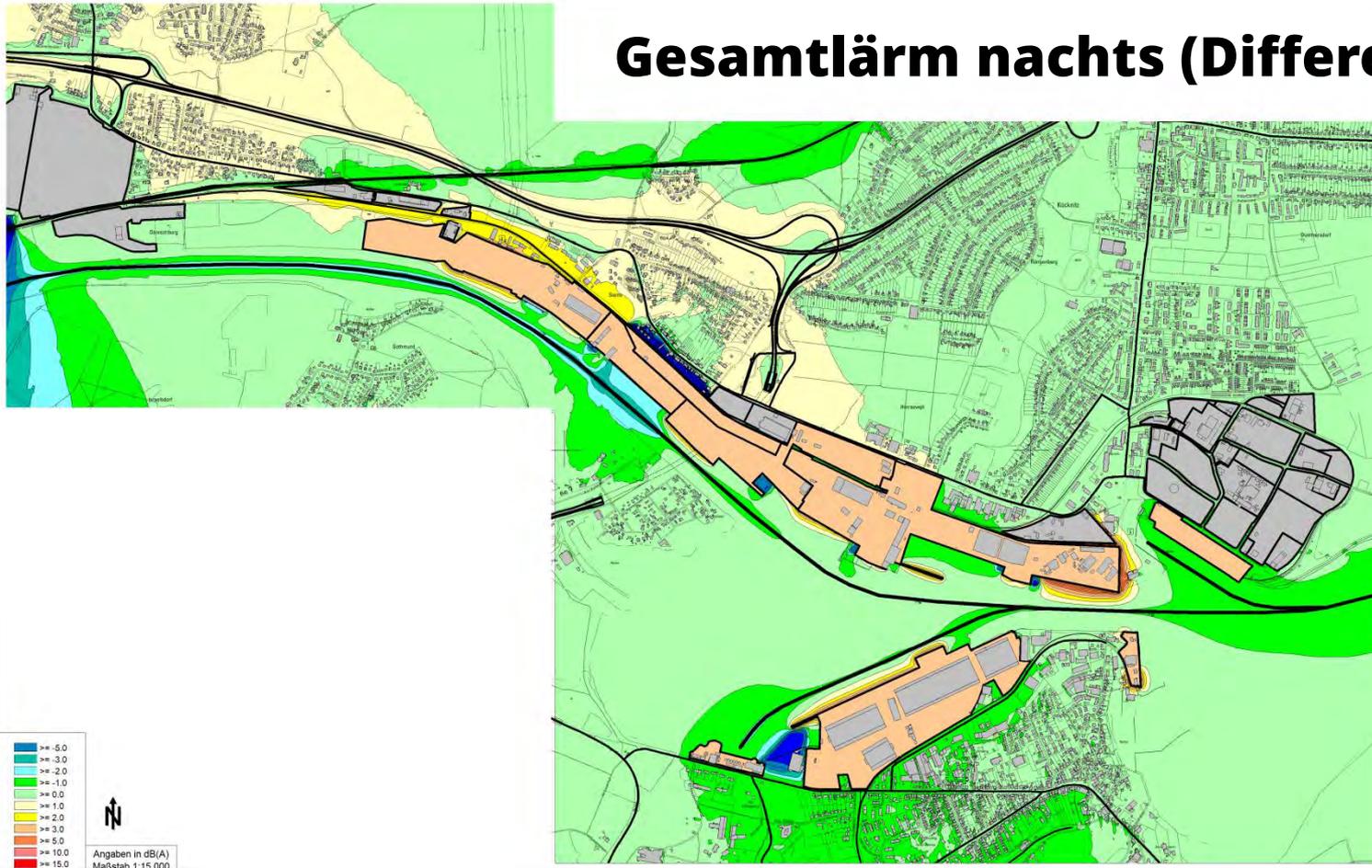
Anlagenlärm nachts (Differenzen)



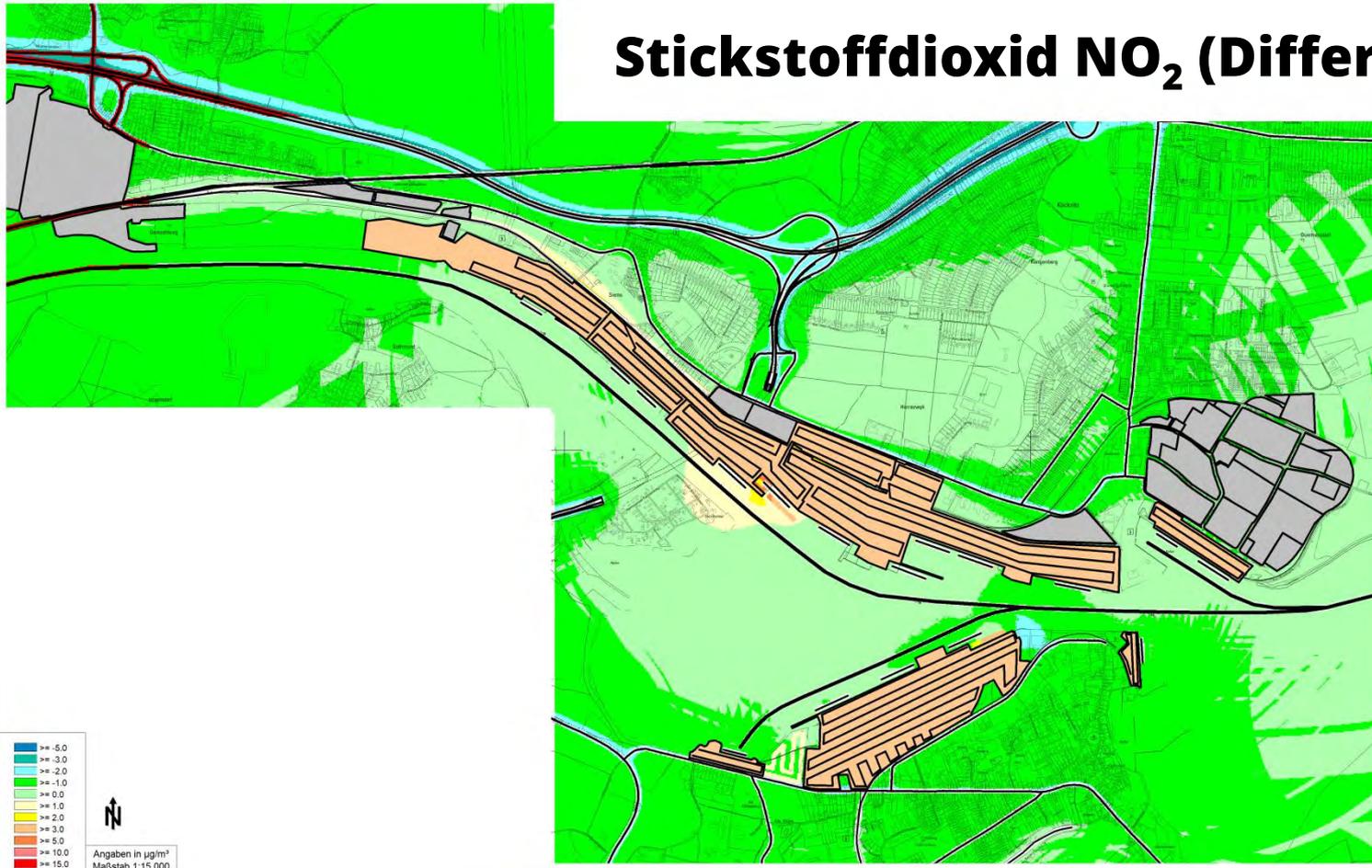
Gesamtlärm tags (Differenzen)



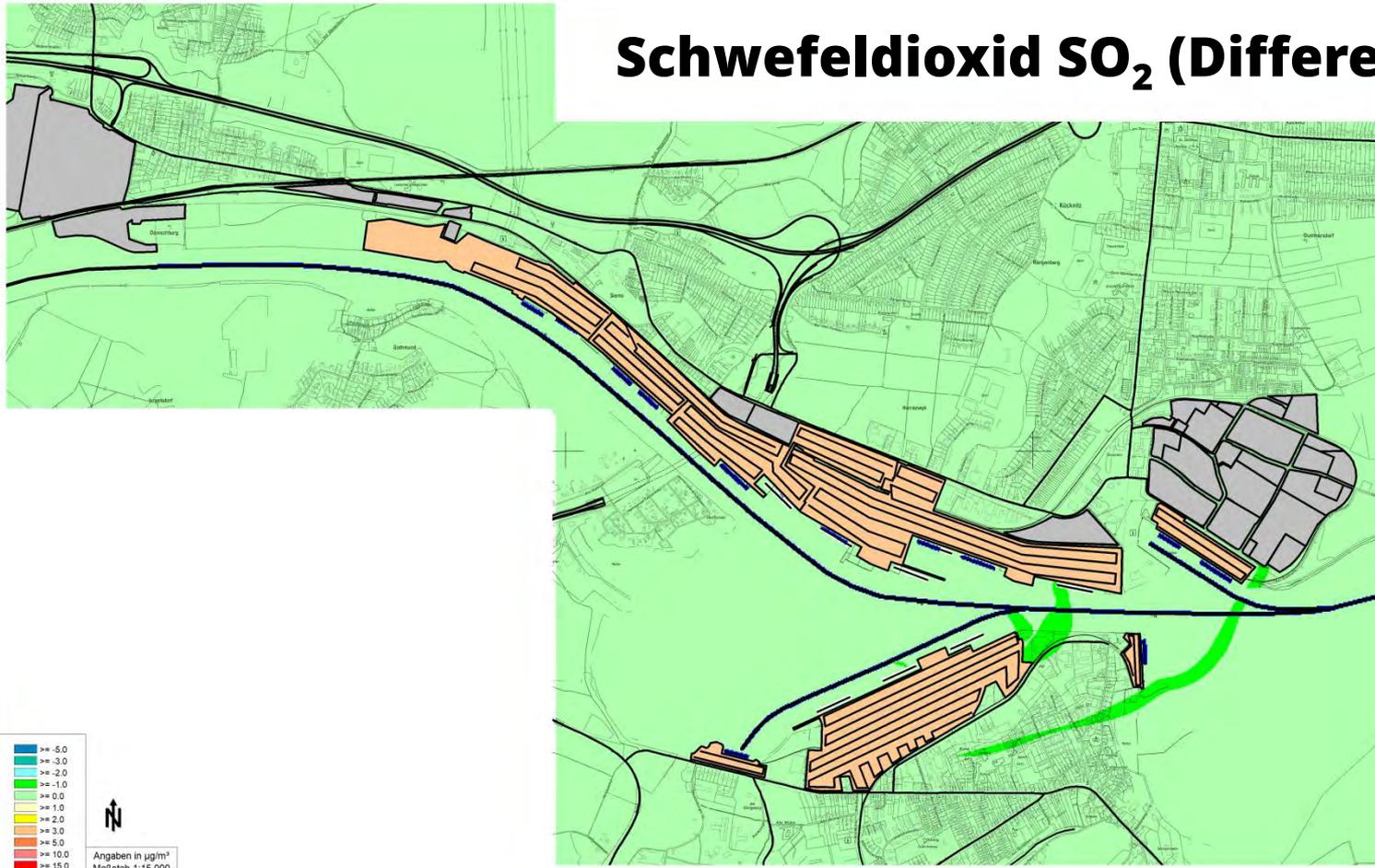
Gesamtlärm nachts (Differenzen)



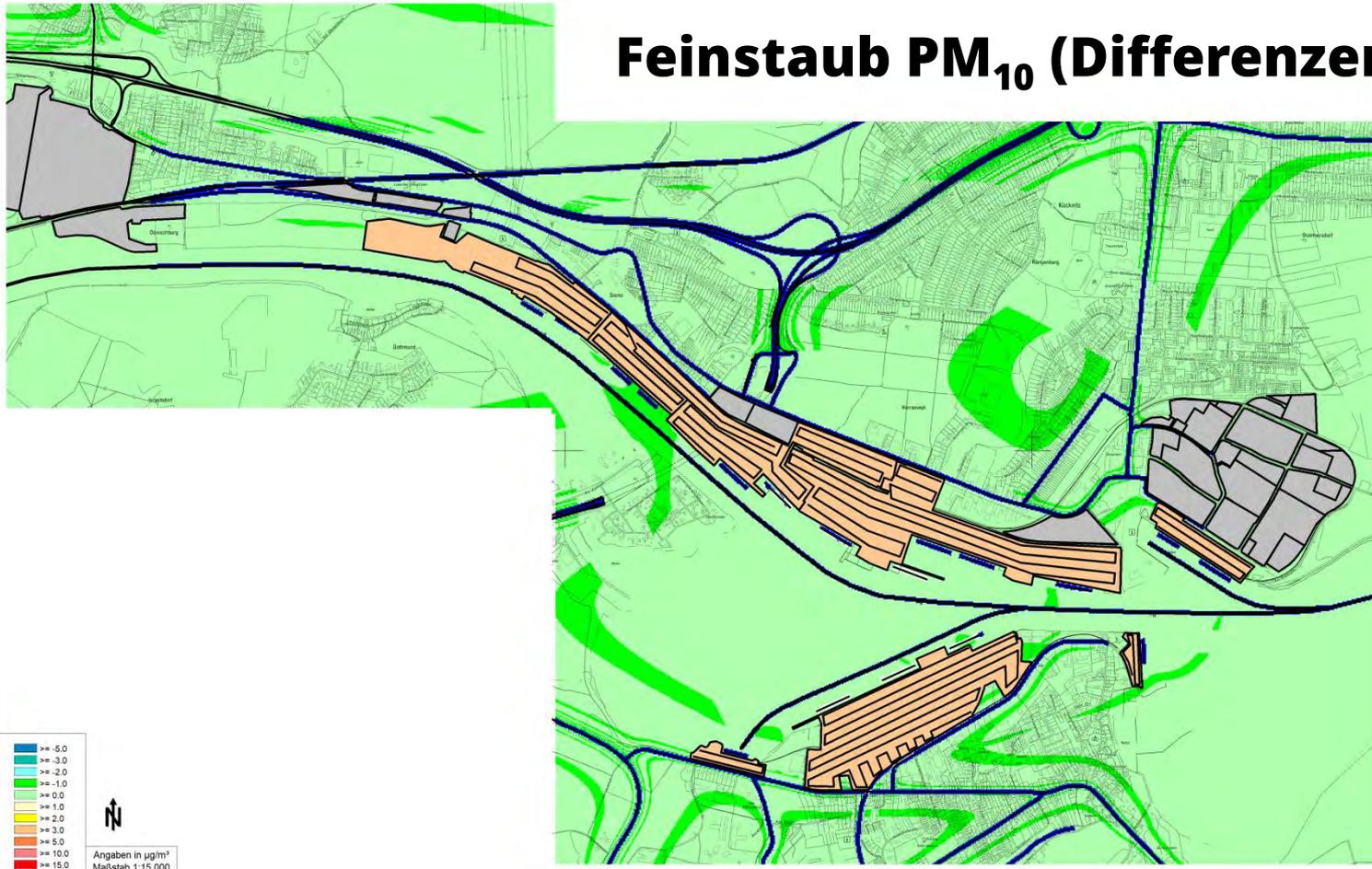
Stickstoffdioxid NO₂ (Differenzen)

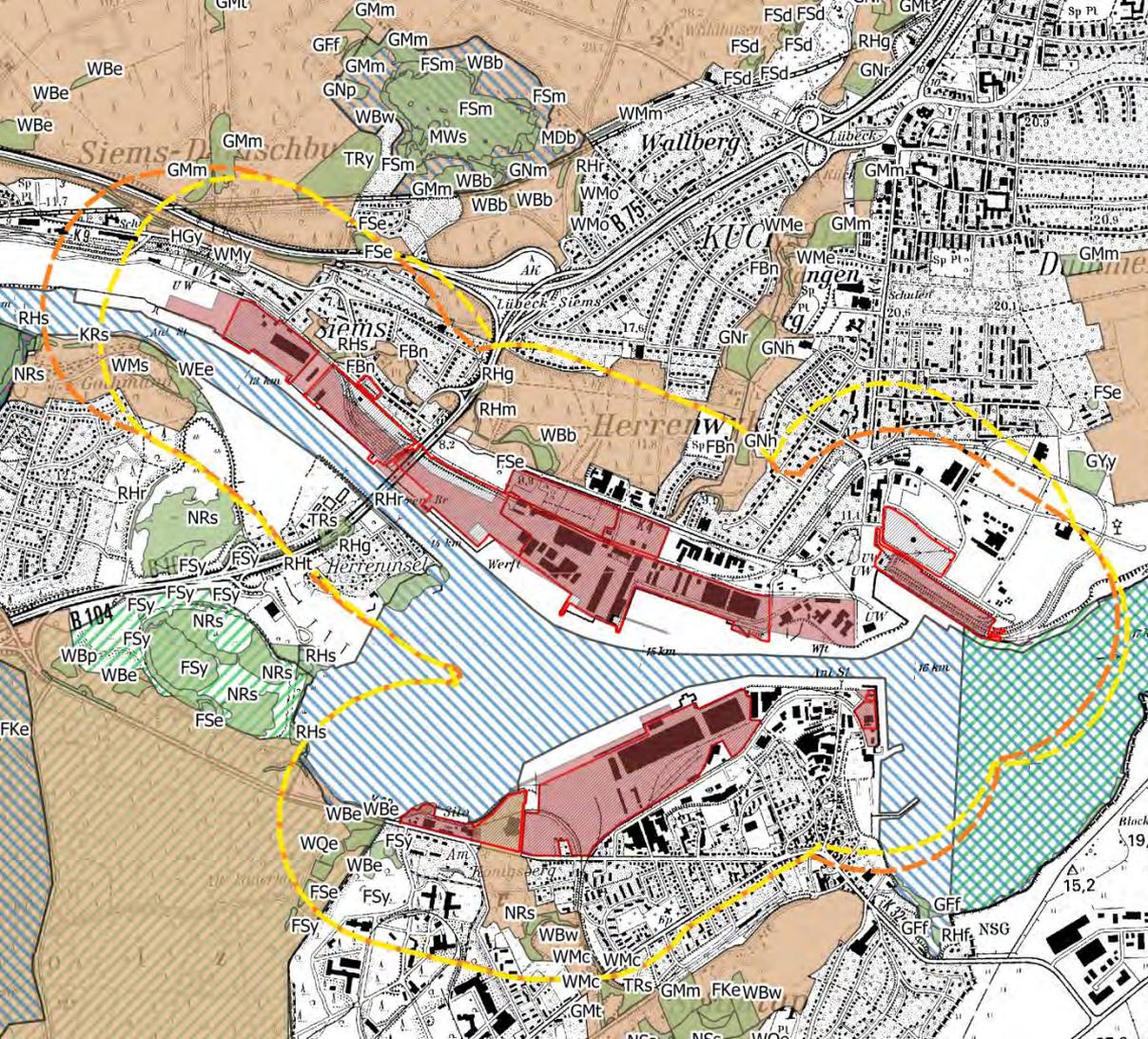


Schwefeldioxid SO₂ (Differenzen)



Feinstaub PM₁₀ (Differenzen)





Legende

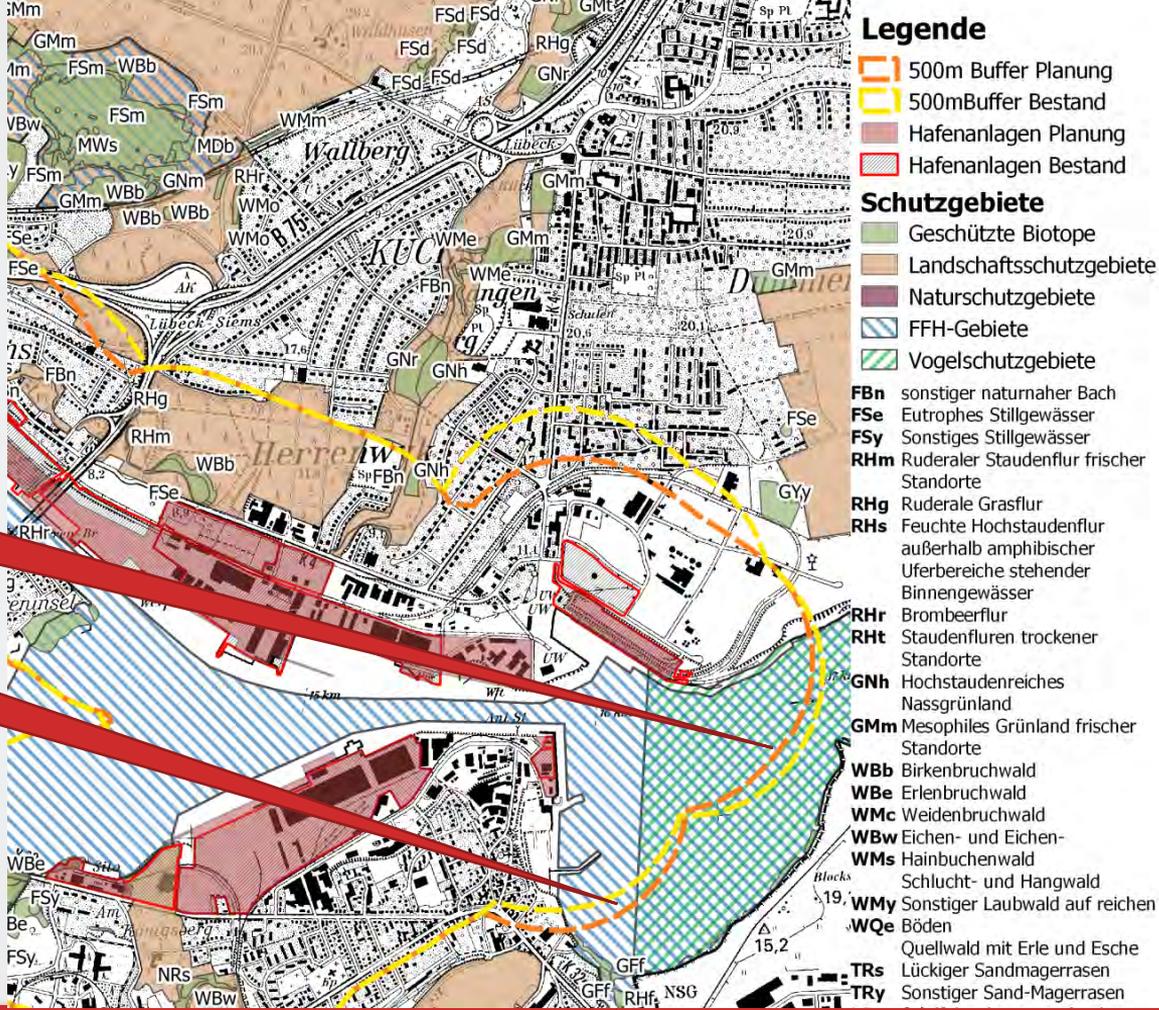
- 500m Buffer Planung
- 500m Buffer Bestand
- Hafenanlagen Planung
- Hafenanlagen Bestand

Schutzgebiete

- Geschützte Biotope
- Landschaftsschutzgebiete
- Naturschutzgebiete
- FFH-Gebiete
- Vogelschutzgebiete

- FBn** sonstiger naturnaher Bach
- FSe** Eutrophes Stillgewässer
- FSy** Sonstiges Stillgewässer
- RHm** Ruderaler Staudenflur frischer Standorte
- RHg** Ruderale Grasflur
- RHs** Feuchte Hochstaudenflur außerhalb amphibischer Uferbereiche stehender Binnengewässer
- RHr** Brombeerflur
- RHT** Staudenfluren trockener Standorte
- GNh** Hochstaudenreiches Nassgrünland
- GMm** Mesophiles Grünland frischer Standorte
- WBb** Birkenbruchwald
- WBe** Erlenbruchwald
- WMc** Weidenbruchwald
- WBw** Eichen- und Eichen-
- WMs** Hainbuchenwald
- WMy** Schlucht- und Hangwald
- WQe** Sonstiger Laubwald auf reichen Böden
- TRs** Quellwald mit Erle und Esche
- TRY** Lückiger Sandmagerrasen
- KRs** Schilf-Brackwasserröhricht
- HGy** Feldgehölze aus Erlen
- NRs** Schilf-, Rohrkolben-, Teichsimsen-Röhricht

Naturschutz Planung/Bestand Betroffenheiten



Legende

- 500m Buffer Planung
- 500m Buffer Bestand
- Hafenanlagen Planung
- Hafenanlagen Bestand

Schutzgebiete

- Geschützte Biotope
- Landschaftsschutzgebiete
- Naturschutzgebiete
- FFH-Gebiete
- Vogelschutzgebiete

- FBn** sonstiger naturnaher Bach
- FSe** Eutrophes Stillgewässer
- FSy** Sonstiges Stillgewässer
- RHm** Ruderaler Staudenflur frischer Standorte
- RHg** Ruderale Grasflur
- RHs** Feuchte Hochstaudenflur außerhalb amphibischer Uferbereiche stehender Binnengewässer
- RHr** Brombeerflur
- RHT** Staudenfluren trockener Standorte
- GNh** Hochstaudenreiches Nassgrünland
- GMm** Mesophiles Grünland frischer Standorte
- WBb** Birkenbruchwald
- WBe** Erlenbruchwald
- WMc** Weidenbruchwald
- WBw** Eichen- und Eichen-
- WMs** Hainbuchenwald
- WMy** Schlucht- und Hangwald
- WQe** Sonstiger Laubwald auf reichen Böden
- TRs** Quellwald mit Erle und Esche
- TRY** Lückiger Sandmagerrasen
- TRy** Sonstiger Sand-Magerrasen

Naturschutz

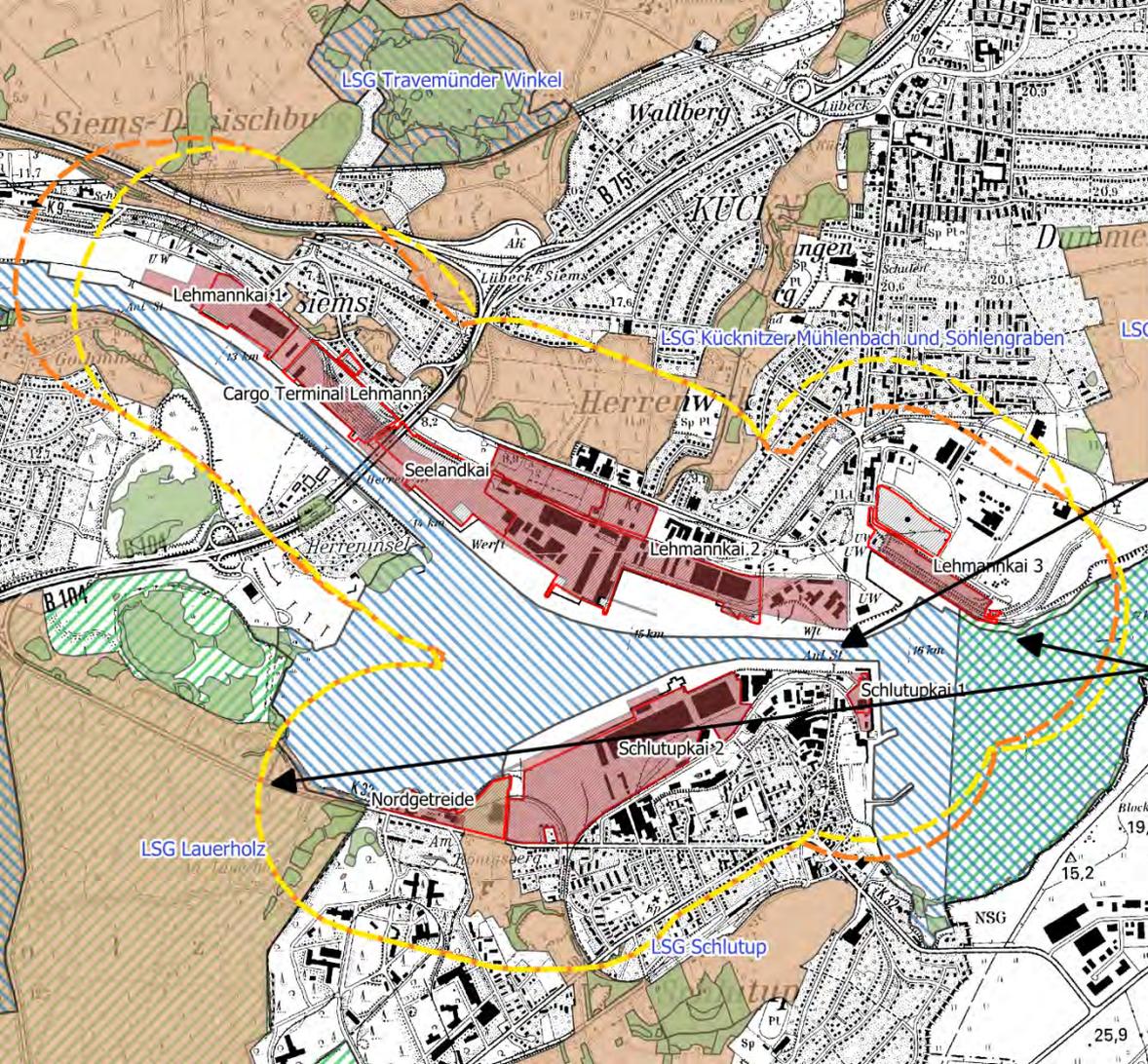
Planung/Bestand

Betroffenheiten

in Ausschnitten

**Geringe Abnahme
Wirbereich**

**Geringe
Ausdehnung
Wirbereich**



Legende

-  500m Buffer Bestand
-  500m Buffer Planung
-  Hafenanlagen Planung
-  Hafenanlagen Bestand

Schutzgebiete

-  Geschützte Biotope
-  Landschaftsschutzgebiete
-  Naturschutzgebiete
-  FFH-Gebiete
-  Vogelschutzgebiete

1. FFH-Gebiet: Traveförde und angrenzende Flächen

Einziges und vielbuchtiges Ästuar der schl.-h. Ostsee mit komplexen, artenreichen Wasser - Lebensgemeinschaften in den unterschiedlichen Salzgehaltszonen und der größten Lagune in SH.

2. Vogelschutzgebiet: Traveförde

Internationale Bedeutung als Rast- und Überwinterungsgebiet für Singschwan, Reiherente und insbesondere für die Bergente. Für Zwergschnäpper gehört d. unmittelbar an die Trave anschließende Waldgebiet zu den fünf besten Vorkommen SH's.

Naturschutz

Planung/Bestand

Betroffenheiten von maßgeblichen Zielen NATURA 2000

Naturschutz

Planung/Bestand

weitere Regelungen

Flächeninanspruchnahme und ggf. Wirkbereiche werden zu Regelungen in weiteren Verfahren führen, die tws. im HEP abgearbeitet werden können:

- **Eingriffe i.S. §§ 14 und 15 BNatSchG, Vermeidung und Minimierung, Vorbereitung von Kompensation**
- **Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG (NATURA 2000)
Ermittlung von Konfliktbereichen und Vermeidung**
- **Beeinträchtigungen von NSG/LSG, Vermeidung und Minimierung**
- **Suche nach Kompensationsmaßnahmen und -Flächen**
 - tws. über den Magagemenplan Traveförde
 - tws. auch im Umfeld über Abstimmung, z.B. mit UNB
 - tws. in den Gewässereinzugsgebieten, z.B. für Schutzzstreifen zur Verbesserung der Wasserqualität im Ästuar
- **Die möglichen Regelungen sind Bestandteil des NIP (nature inclusive planning)**



TOP 5

Zusammenfassung und Ausblick auf die nächste Sitzung

Dr. Maik Bohne, Moderation, Die Gesprächspartner



Nächste Sitzung am 18. November: Entwicklungsvarianten

