
ARBEITSGRUPPE HAFENENTWICKLUNG

SITZUNG VI

Protokoll

Donnerstag, 05. Dezember 2019, 17 bis 20 Uhr

media docks, Lübeck

Teilnehmer Arbeitsgruppe	Matthias Braun, Jochen Brüggem, Marcus Clasen, Sascha Conrad, Reinhard Degener, Martin Finnberg, Philipp Geißler, Ralf Giercke, Sabine Haltern, Ines Hartmann, Stefan Höfel, Sophie Jent, Thomas Kaitschick, Tobard J. Klemke, Holger Lehmann, Frank Maaßmann, Achim März, Marcus Meyer, Horst Pahl, Wolfgang Pistol, Prof. Dr. Sebastian Jürgens, Martin Redepenning, Rüdiger Schacht, Michael Schaefer, Jürgen Schlichting, Michael Senger, Sabine Steglich, Ludwig Striewe, 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.	Bericht aus der Sitzung der Kleingruppe Elbe-Lübeck-Kanal	2
TOP 3.	Die Sitzungen der AG Hafenentwicklung (I bis V) – Wesentliche Aspekte und Erkenntnisse	3
TOP 4.	Entwurf des Ergebnisberichts der AG Hafenentwicklung: Hinweise und Anmerkungen / Empfehlungen der AG.....	4
TOP 5.	Ausblick auf den Weiteren Prozess der Hafenentwicklung und Abschluss:.....	6

TOP 1. BEGRÜßUNG

Guido Kaschel, Dr. Maik Bohne

Dr. Maik Bohne und Guido Kaschel heißen alle Teilnehmer herzlich willkommen. Es wird ein positives Resümee aus den vergangenen drei Sitzungen gezogen, in denen die Entwicklungsperspektiven der drei Hafenstandorte diskutiert worden sind. Es wurde deutlich, dass verschiedene Interessen vertreten und z.T. auch kontrovers diskutiert wurden. Die unterschiedlichen Meinungen konnten jedoch auf konstruktiv sachlicher Ebene herausgearbeitet werden.

Der Ablauf der Veranstaltung gliedert sich in einen Rückblick auf die interne Sitzung der Kleingruppe ELK. Im Anschluss beginnt die Arbeit am Ergebnisbericht, der im Vorfeld an die Teilnehmer im Entwurf versandt wurde.

TOP 2. BERICHT AUS DER SITZUNG DER KLEINGRUPPE ELBE-LÜBECK-KANAL

Teilnehmende der Kleingruppe

Der Gastgeber der Kleingruppe, Fa. Brüggen, stellt die wesentlichen Ergebnisse der Kleingruppe vor, die sich im Rahmen der AG Hafententwicklung am 28. November getroffen hatte. Der gemeinsame Wunsch der Kleingruppe ist es, den ELK als wertvollen Gütertransportweg im Einklang mit Natur zu entwickeln. Hierfür wurde ein stufenweiser Ausbau empfohlen, der einer ständigen Rückkopplung mit der wirtschaftlichen Entwicklung des ELK unterliegen soll. In der ersten Stufe sollten die Schleusen und die Brückenbauwerke auf die Regelschiffe angepasst werden. Hier besteht aufgrund des Alters der Bauwerke unabhängig vom Ausbau ein akuter Handlungsbedarf. Evtl. wären an einigen markanten Stellen Radienanpassungen aufgrund der neuen Schiffsgröße erforderlich oder auch Ausweichbuchten. Ein Vollausbau sollte sich dann in weiteren Stufen in Abhängigkeit der sich einstellenden Verkehrsentwicklung ergeben. Dieser Stufenplan wäre z.B. in Form einer Projektskizze zu erstellen – und dem Bund als Vorhabenträger vorzustellen.

ATR Landhandel unterstreicht hierzu die konstruktive und wertvolle Diskussion ohne die Anwesenheit der Presse. Es war sehr hilfreich, sich untereinander auszutauschen und die verschiedenen Meinungen (Naturschutz und Wirtschaft) zu diskutieren. Generell sei der ELK prädestiniert für Schütt- und Massenguttransporte. Ein Güterverkehr mit Containern sei auf dem ELK nicht wirtschaftlich. Die Bahn sei für die Kanalmengen kein geeignetes Substitut, da die Destinationen z.T. bahntechnisch nicht erreicht werden können. Daher ist die lokale Hafenvirtschaft am Ausbau des ELK hoch interessiert. Ein minimalinvasiver Eingriff in die Natur nach einem Stufenmodell sei eine Variante, der die Beteiligten zustimmen könnten.

Der BUND erörtert, dass es derzeit seitens der WSV zu keinem weiteren Austausch mit den Umweltverbänden kommt. Ein Wiederaufleben der Kontakte und des gemeinsamen Austauschs können aber sehr hilfreich und zielführend für alle Beteiligten sein.

Aus Sicht des Nautischen Vereins, ist der ELK-Vollausbau mit vollständiger Zweischiffigkeit und Vertiefung zwingend notwendig und muss das letztendliche Ziel sein. Hier müsse langfristig gedacht werden, da die Kapazitäten auf der Straße und der Schiene heute schon limitiert seien. Von Anfang an die Forderung nach Vollausbau zu reduzieren, könne dazu führen, dass der Ausbau wegen mangelndem Interesse der Wirtschaft weiter hinausgezögert werde. Ein Signal, „Lübeck will keinen Ausbau“ sei der falsche Weg.

Für einen umweltfreundlichen Hafen sei nach dem Kreisseglerverband der Ausbau des ELK notwendig. Wenn der Lübecker Hafen eine Infrastruktur für das Betanken von LNG betriebenen Schiffen anbieten möchte, sei ein Ausbau unumgänglich, da der Transport von LNG per Binnenschiff der ökologisch sinnvollste Weg ist. Eine interaktive Projektgruppe mit Einbeziehung aller Beteiligten sei der konstruktiv wertvollste Weg und muss daher weiter verfolgt werden. Das zeige die Zusammenarbeit in dieser Gruppe der AG Hafententwicklung.

Guido Kaschel fasst die ELK-Sitzung zusammen und hält fest, dass eine Verlagerung der Güterströme von der Straße auf das Schiff oder Schiene von allen Teilnehmern gewünscht sei. Ein derzeitiges Problem stelle die mangelnde Verfügbarkeit von passenden Transportbehältern dar, welche den ELK befahren können. Um schnell positive Effekte und Impulse für die Transportwirtschaft durch einen Ausbau zu erzielen, sei ggf. ein Stufenmodell beim Ausbau sinnvoll. Dafür ist im Rahmen der Planung zunächst zu ermitteln, durch welche Bestandteile der Planungen welche Effekte erzielt werden können.

TOP 3. DIE SITZUNGEN DER AG HAFENTWICKLUNG (I BIS V) – WESENTLICHE ASPEKTE UND ERKENNTNISSE

Herr Bohne blickt auf die wesentlichen Erkenntnisse aus den vergangenen Sitzungen zurück. Zunächst stellt er eine Zusammenfassung der wichtigsten Punkte der Grundlagengutachten vor. Generell sei erkennbar, dass sich die Ladungsstruktur in Lübeck auch bei einer Steigerung des Gesamtumschlags nicht wesentlich verändern wird. In diesem Zusammenhang werden die geplanten Entwicklungsperspektiven der Hafenstandorte kurz zusammengefasst. Hierzu stellt Guido Kaschel einen Änderungswunsch vor, der seitens der maritimen Wirtschaft ggü. der LPA geäußert wurde. Die Rückmeldung hat im mündlichen Austausch stattgefunden, und wurde daher bisher nicht schriftlich formuliert und betrifft die Planungen zum Terminalausbau Lehmannkai 1 auf dem benachbarten ehemaligen EON-Gelände. Eine Teilfläche der bisher dargestellten Erweiterungsfläche am Lehmannkai 2 werde zum EON-Gelände verlagert. Dies ist durch die grundsätzliche Verfügbarkeit der EON-Fläche im Hinblick auf den HEP-Entwicklungszeitraum bis 2030 begründet.

Der BUND kritisiert, dass eine nachträgliche Änderung der vorgestellten Planung zu Missverständnissen führen könne und wenig vertrauensbildend sei. Die LPA wird das Layout (Mittelhäfen) und die dazugehörige Bewertung der Umweltauswirkungen entsprechend anpassen und der Gruppe zur Verfügung stellen.

Die eingegangenen Anmerkungen der Teilnehmer sind nun durch die LPA abzuwägen und zu hinterfragen. Der Ergebnisbericht der AG stelle keinen Konsens dar, sondern soll die unterschiedlichen Interessen und Meinungen sowie Anregungen der Stakeholder zusammenfassen.

Im Gegensatz zum ELK scheint die Schiene als Verkehrsträger gemäß eines Bürgerversprechers bisher nicht so gebündelt und prominent dargestellt worden zu sein. Es wurde wenig über die notwendigen Anpassungen im Hinterlandbahnnetz diskutiert. Diesem Verkehrsträger komme für Lübeck aber eine wichtige Rolle zu.

Michael Siemens (LPA) macht deutlich, dass einzelne Projekte der Bahn in den Veranstaltungen angesprochen wurden. Hierzu zählten die Nordkurve FFBQ, die beiden neuen KV-Terminals in Dänischburg / Siems und am

Skandinavienkai und die so genannte Kurve Bad Kleinen zur Herstellung der Durchgängigkeit in diese Richtung.

Auf Hinweis des Bürgervertreters besteht ein besonderes Problem auf der Schiene im Großraum Hamburg und damit zur Schienenanbindung Lübecks. Daher müsse das Bahnnetz außerhalb Lübecks für den Güterverkehr ebenso diskutiert und mitgedacht werden.

Hierzu seien laut LPA weitere Punkte z.B. bzgl. der erforderlichen Kapazitäten für die hafenenbezogenen Güterverkehre der Bahnknoten Lübeck und Hamburg sowie des Abzweigs Waldhalle erkannt und Richtung DB kommuniziert. In diesem Zusammenhang fordere der Hafen Lübeck Projekte wie die S4 und eine zweite elektrifizierte leistungsfähige Bahnquerung der Elbe.

Der Ortsrat Travemünde unterstreicht vor diesem Hintergrund die Notwendigkeit einer Fortschreibung der Hafenenwicklungsplanung. Nach der Übergabe des Ergebnisberichts wird ein weiterer Prozess notwendig sein, um auch die Entwicklungen außerhalb Lübecks sinnvoll weiter zu diskutieren.

Der Gemeinnützige Verein Schlutup weist darauf hin, dass der Rangierverkehr in Schlutup deutlich verringert und die Bahn in diesem Bereich durch einen Anschluss an die Bad Kleinen-Strecke effektiver genutzt werden könne.

Das Thema „Bahnhinterlandinfrastruktur“ sei nach Guido Kaschel schon länger in der LPA in Bearbeitung. Es bestehe ein regelmäßiger Austausch mit der DB um Projekte zur Verbesserung der Hinterlandanbindung durch die Bahn zu unterstützen.

Der Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer möchte berücksichtigt wissen, dass die früheren Ausbauprojekte zum LSK-Betriebsbahnhof (Stammgleis) am Skandinavienkai zu massiven Grundwasserabsenkungen geführt haben. Durch den Gleiseinschnitt habe sich der Grundwasserstand im Dummersdorfer Feld massiv verringert. Das hat zum Verschwinden von vielen kleinen Bächen und zu einer Verkleinerung des Krebssees geführt. Dadurch habe sich die Natur in dem Bereich verändert.

Südwestlich des Skandinavienkais und des Gewerbegebiets Skandinavienkai-Süd befindet sich das Mineralaufbereitungszentrum (MAZ), welches gemäß dem Kreisseglerverband direkt angrenzende Flächen Richtung LSK-Betriebsbahnhof erwerben wolle. Um eine weitere Vergrößerung des emissionsreichen Betriebs - insbesondere Staub - zu verhindern, müsse die Stadt diese Flächen für den Hafen durch Kauf sichern.

TOP 4. ENTWURF DES ERGEBNISBERICHTS DER AG HAFENENTWICKLUNG: HINWEISE UND ANMERKUNGEN / EMPFEHLUNGEN DER AG

Gemeinsame Diskussion

Am 29. November wurde ein Entwurf des Ergebnisberichts an die Teilnehmer versandt. Rückmeldungen sind fristgerecht bis zum 04. Dezember eingegangen. Am 5. Dezember wurde dem Teilnehmerkreis ein aktualisierter Bericht mit den bis dahin schriftlich eingegangenen Anmerkungen und Änderungswünschen übermittelt. Dieser bildete die Diskussionsgrundlage, um noch einige weniger, aber wesentliche Punkte zu diskutieren, allen voran die Empfehlungen (Kap. 6) und den Ausblick (Kap. 7).

Im Allgemeinen wird seitens logRegio gewünscht, den Blick nicht zu sehr auf den Lübecker Raum zu begrenzen, sondern insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklung der Bahnkapazitäten auch weiträumige Anpassungen aufzuzeigen, um so zukunftsorientiert aufgestellt zu sein.

Der BUND fordert ein generelles Umdenken bei der Planung. Aus Sicht des BUND müsse die Flächeninanspruchnahme in Zukunft weiter reduziert werden. Auch eine Rekultivierung und Renaturierung von nicht mehr notwendigen Hafen- bzw. Industrieflächen muss aus Sicht des BUND und NABU mehr ins Auge gefasst werden, so dass zukünftig in der Bilanz kein neuer Flächenverbrauch stattfindet.

Demgegenüber wird das Argument angeführt, dass bei der Beurteilung flächeninvasiver Maßnahmen die damit verbundenen Effekte ganzheitlich betrachtet werden müssen. So kann eine Flächeninanspruchnahme in Lübeck anderenorts zu Entlastungseffekten führen. Dies ist bei logistischen Maßnahmen naturgemäß in einem großräumlichen Zusammenhang zu sehen.

Im Rahmen der Diskussion über alternative Kraftstoffe möchten die Verbände den Einsatz von LNG aufgrund wenig naturschonender Fördermethoden und des Problems des Methanschlupfes (Entweichen von Methan in die Atmosphäre) nicht uneingeschränkt unterstützen. Die LHG hält dagegen, dass die maritime Wirtschaft sich auf alternative Antriebe wie LNG umstelle und das anscheinend nicht akzeptabel sei. Allen müsse klar sein, das LNG als Übergangstechnologie anzusehen ist, bis es bessere leistungsfähige Alternativen gäbe. Durch den Einsatz der LNG-Technologie würden sich schnelle Verbesserungen der Emissionssituation einstellen, was ja auch in der Öffentlichkeit eingefordert wird. Die Lotsenbrüderschaft stellt hierzu aktuelle Zahlen vor, welche die deutliche Emissionsreduktion von Luftschadstoffen wie NO_x, Rußpartikeln (PM) und CO₂ durch den Einsatz von LNG-betriebenen Schiffen belegen.

BUND und NABU kritisieren, dass in der Empfehlung zur land- und seeseitigen Erreichbarkeit des Hafens eine Anpassung des Travegewässers abgeleitet wird. Die Empfehlung enthalte keinen Hinweis darauf, dass die Trave nicht uneingeschränkt weiter verbreitert und vertieft werden könne. Die Trave sei europäisch geschütztes FFH-Gebiet, ein Eingriff müsse eine Ausnahme bleiben. Lotsenbrüderschaft, Nautischer Verein, LHG und die Vereinigung der Schiffsmakler betonen einhellig, dass die Schiffgrößen stetig weiter wachsen und der Lübecker Hafen sich dieser Entwicklung anpassen müsse, um nicht von der wirtschaftliche Entwicklung abgehängt zu werden. Abschließend einigt die AG sich darauf, für eine ökonomisch sinnvolle und ökologisch verträgliche Anpassung der Trave zu plädieren. Die LHG fordert eine stärkere Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten im Rahmen der Diskussion zur Hafenentwicklungsplanung. Wenn sich die Hafenwirtschaft entwickeln soll, um den ökologischen Verkehrsträger Schiff und Schiene zu fördern, und die regionalen Effekte erhalten werden sollen, dürfe es kein Denkverbot beim Eingriff in Naturschutzflächen geben.

Der Landschaftspflegeverein Dummersdorfer Ufer wünscht ökologische Vorgaben der Hansestadt Lübeck, um Naturschutzflächen weiterhin zu schützen. Neue Planungen müssen aus Sicht des Vereins zwingend in Einklang mit dem Klima- und Umweltschutz gebracht werden.

Der Ergebnisbericht wird auf Grundlage aller Diskussionspunkte und Anmerkungen der Teilnehmer ergänzt und vervollständigt. Die Empfehlungen und Handlungsfelder werden hierzu im Kapitel 6 und 7 des Berichtes zusammengefasst. Der Ergebnisbericht wird spätestens am 13.12. nochmal verteilt. Die Gruppe wird insbesondere zum Kapitel 7 gebeten, weitere Textbausteine bis zum 19.12. zu liefern.

TOP 5. AUSBLICK AUF DEN WEITEREN PROZESS DER HAFENENTWICKLUNG UND ABSCHLUSS:

Guido Kaschel, Dr. Maik Bohne

Es wird zusammengefasst, dass eine weitere Zusammenarbeit notwendig ist, um den Lübecker Hafen auch für die Zukunft nach 2030 nachhaltig und wirtschaftlich zu entwickeln. Daher wird seitens der Gruppe die Einführung eines Hafenbeirates gewünscht, um den Prozess zu verstetigen und zu begleiten.

Die Übergabe des Ergebnisberichtes an Bürgermeister Lindenau ist für den 13. Januar 2020 17:00 Uhr im Rathaus vorgesehen. Im Anschluss werden alle Dokumente und Protokolle im Internet veröffentlicht. Es wird für den 13.01. eine Pressemitteilung vorbereitet, die mit der Gruppe abgestimmt wird. Hierin wären von den Vertretern entsprechende Statements zum abgelaufenen Dialogprozess wünschenswert.

Die AG erklärt sich bereit, nach der Übergabe des Ergebnisberichts, für Fragen der Politik gemeinsam zur Verfügung zu stehen. Herr Kaschel dankt für die Bereitschaft und sagt zu, gemeinsam mit dem Moderator einen Vorschlag für die Pressearbeit der AG Hafenentwicklung zu erstellen.

Für das Protokoll

F. Witt