



Lübeck, 04.04.2016

Bericht

Verantwortliche Bereiche:
5.691 - Lübeck Port Authority

Bearbeitung: Michael Siemensen (E-Mail: michael.siemensen@luebeck.de Telefon: 122-6911)

Aufstellung des Hafentwicklungsplans 2030 – Ergebnisse des Grundlagengutachtens 7 (5.691)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
19.04.2016	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
02.05.2016	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
09.05.2016	Wirtschaftsausschuss und Ausschuss für den "Kurbetrieb Travemünde (KBT)"	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
17.05.2016	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.05.2016	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
26.05.2016	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anlass:

Die Ergebnisse eines weiteren Gutachtens zur Aufstellung eines neuen Hafentwicklungsplans (HEP) bis 2030 liegen vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst. Es handelt sich hierbei um das Gutachten „Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck“ (Gutachten 7).

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:
Ergebnis:

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
Fa. Hans Lehmann GmbH
Industrie- und Handelskammer zu Lübeck
Wirtschaftsförderung Lübeck GmbH
Bereich 5.610 Stadtplanung
zustimmend – Anmerkungen eingearbeitet

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen
gem. § 47 f GO ist erfolgt:
Begründung:

- Ja
 Nein
Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47f GO ist nicht erfolgt, weil deren Belange nicht berührt werden.

Die Maßnahme ist:

- neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

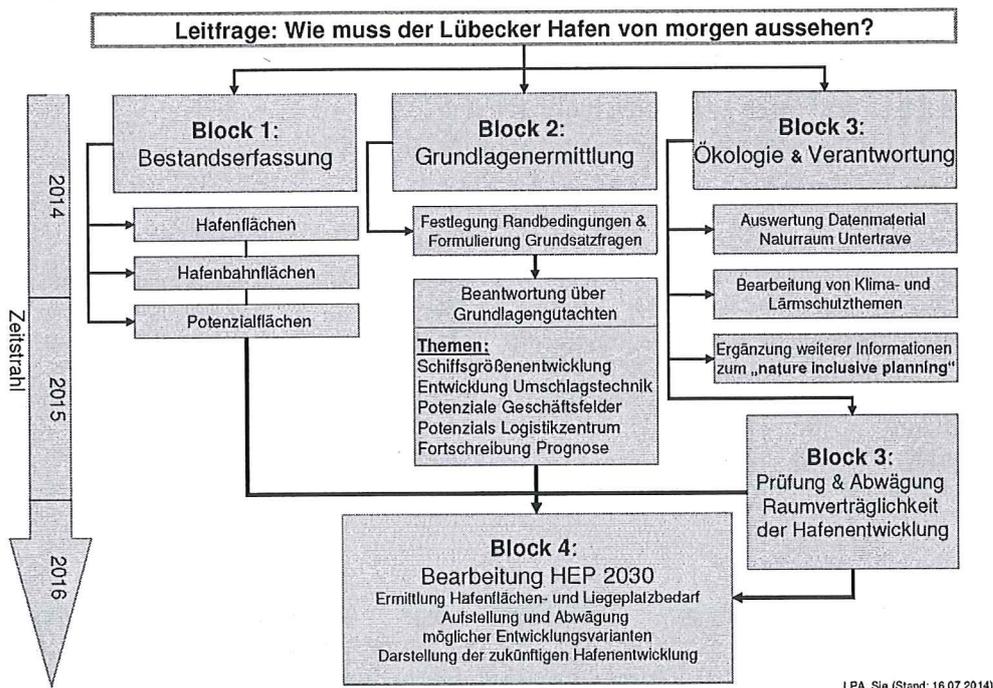
Finanzielle Auswirkungen:

- Nein
 Ja (Anlage 1)

Bericht:

1 Allgemeines

Die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck hat am 28.11.2013 unter TOP 10.6 (VO/2013/00904) den Bürgermeister beauftragt, für den Prognosezeitraum bis 2030 einen neuen Hafenentwicklungsplan (HEP) aufzustellen. Die LPA hat hierzu eine Grundstruktur für die Bearbeitung des HEP 2030 aufgestellt. Demnach werden gem. den nachfolgenden Schaubildern im Block 2 die Grundlagendaten vor der eigentlichen Bearbeitung des Hafenentwicklungsplans im Block 4 erhoben. Die Ergebnisse des Gutachtens 7 liegen mittlerweile vor und werden in diesem Bericht zusammengefasst.



LPA, Sia (Stand: 16.07.2014)

Abb. 1 – Grundstruktur HEP2030

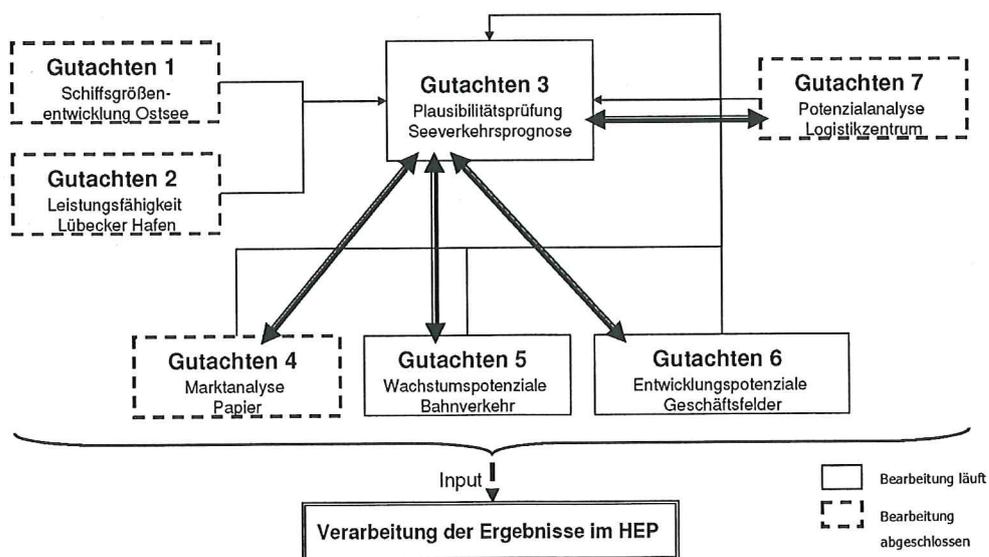


Abb. 2 – Grundstruktur Block 2 HEP2030

Die Ergebnisse der Gutachten 1 und 2 wurden bereits mit Bericht vom 01.06.2015 (VO/2015/02673) der Bürgerschaft vorgestellt. Die Ergebnisse des Gutachtens 4 werden mit dem Bericht VO/2016/03550 vorgestellt und die Gutachten 3 sowie 5 und 6 liegen voraussichtlich in Kürze vor und sollen noch vor der Sommerpause in weiteren Berichten dargestellt werden.

2 Ergebnisse des Gutachtens 7 „Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck“

2.1 Anlass

Laut der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Los 2 (Seeverkehrsprognose) wird das Umschlagvolumen des Lübecker Hafens ausgehend vom Basisjahr 2010 um 10,1 Mio. t wachsen können. Allerdings könnte das Wachstum des Lübecker Hafens ohne die Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) noch größer ausfallen. Aus der Seeverkehrsprognose geht hervor, dass das Verlagerungspotenzial der deutschen Ostseehäfen durch die FFBQ 4,2 Mio. Tonnen im Jahr 2030 beträgt. Dieses Potenzial ergibt sich aus einem angenommenen Rückgang in den Häfen Lübeck, Rostock und Kiel. Unter der Annahme, dass der prozentuale Rückgang in Lübeck doppelt so hoch ist wie in Rostock und Kiel (da der negative Einfluss durch die FFBQ stark ist und nicht nur tendenziell wie in Rostock und Kiel), ergibt sich für Lübeck ein möglicher Rückgang des gesamten Umschlagvolumens für 2030 von ca. 2,8 Mio. Tonnen.

Mit dem Gutachten 7 sollte in erster Linie das generelle logistische Ansiedlungspotenzial Lübecks sowie das aus einer FFBQ mit vollfunktionstüchtigen Hinterlandanbindungen resultierende logistische Ansiedlungspotenzial ermittelt werden. Hier sollte insbesondere auch die Frage beleuchtet werden, wie der Lübecker Hafen auszurichten ist, um die Chancen der FFBQ nutzen zu können.

Im Ergebnis sollten mit dem Gutachten der grundsätzliche Bedarf und das Potenzial eines Logistikzentrums in Lübeck auch in Hafennähe identifiziert werden. Es sollten Zielgruppen benannt werden, um marketingstrategische Ansatzpunkte zu erhalten. Weiterhin sollte ein Überblick über neue Konzepte für neue mögliche Transportketten abgeleitet und beschrieben werden. Zudem sollte anhand der Untersuchung der resultierende mittlere Flächenbedarf [m² oder ha] für ein Logistikzentrum bzw. für Logistikkonzepte vornehmlich in Hafennähe einschließlich der verkehrlichen und infra-/suprastrukturellen Anforderungen benannt werden. Zudem sollte geprüft werden, in welchem Umfang das prognostizierte Umschlagvolumen der Seeverkehrsprognose 2030 für den Lübecker Hafen um zusätzliche positive Effekte eines Logistikzentrums anzupassen ist bzw. welche Vorteile unter Hafengesichtspunkten aus der FFBQ resultieren könnten.

Der Begriff „Logistikzentrum“ wird im Rahmen des HEP 2030 als Ballung bzw. Konzentration von Logistiktätigkeiten in einem bestimmten Gewerbegebiet verstanden. Grundsätzlich ist es schwierig, Logistiktätigkeiten mit Seehafenbezug und mit allgemeinem Wirtschaftsbezug ohne Seehafen zu trennen, so dass im Rahmen des Gutachtens selbstverständlich auch Aussagen für nicht hafenbezogene Logistikpotenziale ermittelt worden sind.

2.2 Durchführung

Derzeit gibt es nicht mehr die großen Mengenzuwächse vergangener Verkehrsprognosen. Der eher moderate Zuwachs der aktuellen Seeverkehrsprognose verschärft den Konkurrenzkampf um Marktanteile auch unter den deutschen Ostseehäfen im Seeverkehr mit Schweden, Finnland, Russland, den baltischen Staaten und Norwegen. Die derzeit schlechte wirtschaftliche Lage Finnlands und die Russlandsanktionen mit den Folgen für den Handelsverkehr zwischen der EU und Russland verstärken diesen Trend noch. Im Abgleich mit den Konkurrenzhäfen bekommt der Hafen Lübeck diese Situation deutlich negativer zu

spüren als Kiel und Rostock und verliert derzeit Marktanteile auch in originären Kerngeschäften.

Zu Beginn der Gutachtenbearbeitung wurden die in Deutschland existierenden Logistikzentren typologisiert und mit Hilfe der Lübecker Standortgegebenheiten die jeweilige Attraktivität eines Logistiktyps eingeschätzt. Es ergibt sich eine hohe Attraktivität als Import-/Export-Gateway, tendenzielle Attraktivität als Produktionslogistik-Standort. Zentrale und regionale Distributionslogistik erscheint nur gering attraktiv wie auch die Netzwerklogistik.

Im Rahmen des Gutachtens erfolgt eine empirische Ableitung der Marktpotenziale und Standortanforderungen potenzieller Nutzer aus der Logistik auf Basis einer spezifischen Marktbefragung bzw. einer Stichprobe. Im Rahmen der Marktbefragung - endogene und exogene Zielgruppen – wurden insgesamt 348 Unternehmen kontaktiert – hieraus ergaben sich 70 verwertbare Rückläufer.

Als endogenes Potenzial werden die Marktteilnehmer bezeichnet, die derzeit am Standort Lübeck schon aktiv und bekannt sind. Mit exogenem Potenzial sind die gemeint, die sich im Hafenhinterland befinden und nicht bekannt sind bzw. die, die mit dem Hafen Lübeck keine direkte Verbindung haben.

Unter logistischen Gesichtspunkten wurde im Rahmen des Gutachtens auch eine Stärken-Schwächen-Analyse für den Standort Lübeck vorgenommen.

Die geographische Lage Lübecks ist und bleibt weiterhin der entscheidende Wettbewerbsfaktor für den Aufbau und die Entwicklung von Logistikaktivitäten. Beispielsweise ist Lübeck ein Bündelungspunkt zwischen Produktionsunternehmen für Lkw in Finnland und Schweden und den entsprechenden Nachfragemärkten auf dem europäischen Kontinent.

Neben den natürlichen Wettbewerbsvorteilen existieren weitere Faktoren, die für die Wettbewerbsfähigkeit eines maritimen Logistikstandorts wie Lübeck entscheidend sein können. Hierunter fallen u. a. positive Wirkungen historisch entstandener Transportnetze und damit einhergehende Lock-in-Effekte (gestärkte Kundenbindung). So verfügt der Hafenstandort Lübeck über eine hohe Anzahl an Bahnabfahrten und Bahnverbindungen, die sich zum Teil bezüglich ihres Nutzens für die verladende Wirtschaft wechselseitig ergänzen und aufwerten.

Als Schwächen werden derzeit folgende Sachverhalte gesehen:

Verstreute Terminals und Terminalstandorte in der Nähe der Stadt, zum Beispiel der Vorwerker Hafen, werden als Hemmnisse für die zukünftige Realisierung etwaiger Potenziale eines Logistikzentrums gesehen. Aus skandinavischer und finnischer Sicht wäre eine Konzentration von Lager-, Seehafenterminals und intermodalen Einrichtungen in der Nähe des Skandinavienkais ein Vorteil für die Entwicklung von Lübeck als Logistikzentrum insbesondere im Hinblick auf den baltischen Markt.

Abgesehen vom Terminal-Standort gibt es weitere Einschränkungen, die nicht mit Infrastruktur und Landnutzung verbunden sind:

Das Kostenniveau für die Nutzung von Hafendienstleistungen in Lübeck gilt als relativ hoch. Dies könnte für die Transportwege zwischen Schweden und Deutschland einen gewissen negativen Einfluss auf die zukünftige Nutzung intermodaler Lösungen von/zu/über den Knotenpunkt Lübeck haben. Das Kostenniveau wirkt sich selbstverständlich auch negativ auf die Wettbewerbspositionierung Lübecks in Konkurrenz zu anderen Ostseehäfen aus. Auch äußerte der Markt Bedenken hinsichtlich der Streikanfälligkeit des Lübecker Hafens, welche die Zuverlässigkeit der Dienstleistungen in der Vergangenheit negativ beeinträchtigt hat. Dies wirkt sich auch zukünftig negativ auf die Entwicklung von Geschäftsmöglichkeiten aus.

2.3 Fazit

Es lässt sich derzeit schon eine Botschaft des Marktes durch die Gutachterbefragung feststellen: „Ohne Ansiedlung von neuen bzw. weiteren bestimmten Industrie-/Gewerbebetrieben wird sich keine relevante Steigerung von Logistikdienstleistungen am Standort ausbauen bzw. generieren lassen“.

Die Logistikbranche plant in der Regel 5 bis 8 Jahre bezüglich neuer Standorte und Immobilienansiedlung im Voraus. Deshalb sind konkrete Aussagen und Beurteilungen der Veränderungen der logistischen Transportketten bei Existenz einer FFBQ mit vollfunktionstüchtigen Hinterlandanbindungen für Straße und Schiene zum jetzigen Zeitpunkt schwierig.

Nichtsdestotrotz beschäftigt sich der Markt grundsätzlich mit den Möglichkeiten neuer oder ergänzender logistischer Ansiedlungen. Hierbei ist selbstverständlich auch der Standort Lübeck aufgrund seines vorhandenen Angebots an Fährdestinationen und KV-Shuttleverbindungen sehr interessant.

Im Rahmen der Empfehlungen wurde auch ein Flächenansatz mit rd. 50 ha für eine generelle Gewerbe-/Industriebetriebsansiedlung aufgenommen, der dem Bundesdurchschnitt für vergleichbare Kommunen entspricht und auch aus dem „Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck“ von 2012 als zusätzlicher Bedarf ableitbar ist. Diese Fläche hat nichts mit der stichprobenartigen Marktabfragung bzw. mit dem Thema Logistik zu tun. Die Angabe soll den Gesamt-/Überblick nur vervollständigen.

Als Ergebnis für das logistische Potenzial Lübecks wurde ein realistisches Entwicklungsszenario mit Abschätzung der aussichtsreichsten Logistiktypen und des zugehörigen mittleren Flächenbedarfs (brutto) abgeleitet. Die nachfolgende Tabelle gibt hierzu einen Überblick über die qualitativen und quantitativen Entwicklungspotenziale und ordnet diese den vorhandenen Potenzialflächen zu:

Nr.	Logistiktyp	Bedarf bis 2030	Flächenoption
1a	Food Centre	11,5 ha	Potenzialflächen Genin-Süd
1b	Paper Centre	5,8 ha	Schlutup, Dänischburg-Siems, Skandinavienkai
2	Trimodal Gateway	8,7 ha	Potenzialflächen am Skandinavienkai
3	Unimodal	11,0 ha	Potenzialflächen Genin-Süd u. Airport-Business-Park
4	Car Logistics Centre	3,5 ha	Potenzialflächen am Skandinavienkai
5	Agro Bulk Centre	1,8 ha	Metallhüttengelände
6	allgemeine Gewerbe- und Industrieflächen ohne Logistikbezug	50 ha	Potenzialflächen Genin-Süd u. Airport-Business-Park
		mind. rd. 93 ha	

Tabelle 1 – Übersicht bezüglich Bedarf an zukünftigen Logistikflächen sowie allgemeinen Gewerbe- und Industrieflächen

Die von der LPA zur Prüfung vorgegebenen Flächen aus dem Konzept „Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: „Lübeck 2030“ sind vom Gutachter geprüft und bewertet worden. Es wird empfohlen, diese entsprechend der ermittelten Nachfrage zu aktivieren und Masterpläne bzw. Erschließungskonzepte für deren Entwicklung zu starten. Für eine Lübeck gerechte Standortentwicklung ist eine Angebotsplanung von geeigneten Gewerbe- und

Industrieflächen zu erarbeiten, um sich im Markt bemerkbar zu machen. Ein erforderliches Instrument für die Flächenbevorratung ist der Flächennutzungsplan.

2.4 Ergebnisse

- Der Gutachter hat sich mit der Verfügbarkeit von GE-Flächen in Lübeck und mit der Eignung des generellen Angebots für Logistik beschäftigt. Fazit: Es fehlen zukünftig grundsätzlich Flächen.
- Generell lässt sich qualitativ ableiten, dass für Lübeck derzeit keine optimale und einheitliche Informationsgrundlage hinsichtlich am Markt verfügbarer und für die Logistik geeigneter Gewerbeflächen bzw. hafenauffiner Flächen vorhanden sind. Hier empfehlen die Gutachter grundsätzlich aktiv zu werden und die Angebotsdarstellung qualitativ zu optimieren.
- Die Grundvoraussetzung für logistische Ansiedlungen in Lübeck sind der Erhalt und die Erweiterung der hochfrequenten Angebote an Schiffs- und KV-Abfahrten, die Ansiedlung von produzierenden Industrie- und Gewerbeunternehmen – insbesondere in den starken Clustern Lübecks. Für die Logistikdienstleister muss demzufolge die Lübecker Grundladung erhöht werden.
- Für Unternehmen sind langfristige Investitionen sehr wichtig, so dass langfristig stabile Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des Standorts Lübeck entscheidend sind. Seitens der befragten Marktakteure wird aber gerade diese Stabilität für Lübeck in Frage gestellt.
- Der Transportdienst von Göteborg nach Verona über Kiel (Fähre und Bahn) stellt z.B. ein leistungsfähiges Beispiel für eine multimodale Transportkette zu vernünftigen Kosten dar. Für Lübeck wurde seitens der Befragten erwähnt, dass die Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden könnte durch Koordinierung der Fahrpläne zwischen Fähre und Zügen. Außerdem sollten multimodale Transportketten in Kooperation mit Reedereien und Speditionen entwickelt werden.
- Eine FFBQ wird vornehmlich Auswirkungen auf den Umschlag der Ladungsarten des RoRo-Verkehrs bei den unbegleiteten Einheiten haben. Durch ein Logistikzentrum in Lübeck könnten Potenziale genutzt und zusätzlicher Umschlag im Hafen generiert werden, um Rückgänge durch die FFBQ zu kompensieren oder sie zumindest abzumildern.
- Sollte die FFBQ zu wettbewerbsfairen Bedingungen betrieben werden, ist der Hafen in der Lage konkurrenzfähig zu sein. Andernfalls handelt es sich um Subvention zugunsten der FFBQ bzw. des Straßen- und Schienentransports.

Es wird aus den Ergebnissen deutlich, dass es für den Standort Lübeck einer wirtschaftlichen Entwicklungsstrategie - gekoppelt mit einem zugehörigen Vermarktungskonzept - bedarf, um die Vorteile aus einer sich in Zukunft entwickelnden Metropolregion zwischen Hamburg und Kopenhagen inkl. einer festen Fehmarnbeltquerung zu generieren und den Standort somit wettbewerbsfähig für die Zukunft aufzustellen. Nur so wird die weiter zu entwickelnde Lübecker Wirtschaftsregion mit dem Lübecker Hafen stärker vernetzt. Hierzu bedarf es einer proaktiven Marktaktivität seitens des Standorts Lübeck. Die Grundvoraussetzung hierfür ist ein ausreichendes Flächenangebot mit sofort verfügbaren Gewerbe- und Industrieflächen.

Für die zukünftige Positionierung Lübecks als Logistikzentrum in den TEN-T-Kernnetz-Verkehrskorridoren sind die dargestellten allgemeinen Trends sowie die beschriebenen endogenen wie exogenen Rahmengrößen von signifikanter Bedeutung. Eine effektive Flächennutzung für multimodale Logistikansiedlungen zu rentablen Kosten ist als alleinige

Voraussetzung für die Lokalisierung von logistischen Knoten nicht ausreichend. Häfen und Logistikzentren müssen sich in der Entwicklung von Hinterlandanbindungen und auch zwischen Logistikzentren in den Verkehrskorridoren engagieren. Das bedeutet zum Beispiel dass die Staus in Hamburg die Entwicklung von Lübeck behindern.

3 Empfehlungen für die weitere Vorgehensweise

- In Bezug auf das beschlossene Konzept „Zukuntorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030“ muss zu den benannten Suchräumen für Gewerbeflächenentwicklung der nächste Schritt erfolgen, also die Darstellung im Flächennutzungsplan.
- Das derzeitige Angebot an verfügbaren Gewerbeflächen ist bis auf wenige Ausnahmen erschöpft. Es werden umgehend neue vermarktbare Gewerbe- und Industrieflächen für den Standort Lübeck benötigt. Hierbei ist auch zu prüfen, ob die Entwicklung der Teerhofsinsel als große zusammenhängende Potenzialfläche ihren Teil dazu beitragen kann. Die Teerhofsinsel ist als Logistikstandort geeignet, weist aber hohe Entwicklungskosten auf und befindet sich zu einem Großteil im Eigentum des Bundes sowie anderer privater Eigentümer.
- Strategisch ist die generelle wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Lübeck enger mit dem bedeutenden Hafen zu verknüpfen. Der erste Schritt muss hierbei die Vorbereitung und Entwicklung von ausreichenden Ansiedlungsflächen sein. Demzufolge sind aus Hafensicht Gewerbe- und Industrieflächen, u.a. auf den untersuchten Potenzialflächen im Bereich Skandinavienkai, in Dänischburg-Siems und auch in Genin-Süd vorzubereiten und zu aktivieren. Zudem sind die Möglichkeiten der Nutzung/Umnutzung von Flächen im Bereich des Vorwerker Hafens weiter zu konkretisieren und voranzutreiben.
- Die Aufstellung einer Angebotsplanung an Gewerbe- und Industrieflächen ist zwingend erforderlich, um den Wirtschaftsstandort Lübeck wettbewerbsfähig zu entwickeln und somit auch den Hafen zu stärken. Hierzu sollte auf Basis einer Fortschreibung des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes eine Strategie für eine zukunftsfähige Gewerbegebietsausweisung erarbeitet werden. Da mit einer bedeutsamen Flächenentwicklung zu rechnen ist, welche sich analog ebenfalls bei der Wohnbauentwicklung in Lübeck abzeichnet, ist eine grundlegende Fortschreibung des Flächennutzungsplans erforderlich. Mit einem entsprechenden Verfahren sollte begonnen werden.
- Aus den Ergebnissen der Gutachten 4, 6 und 7 zeichnet sich ab, dass die Organisation und Außendarstellung des Lübecker Hafens sowie die Vermarktung mind. von hafenbezogenen Logistikflächen gebündelt und zentralisiert werden muss. Es bedarf einer zentralen Stelle/Einrichtung zur Vermarktung von verfügbaren Stau-, Lager- und Umschlagsflächen sowie den entsprechenden logistischen Serviceangeboten sowohl im Bereich der öffentlichen als auch der privaten Lübecker Hafenbereiche bzw. – terminals.
- Im Hinblick auf die zukünftig noch entstehenden und im Umfeld der bestehenden Landverbindungen nach Skandinavien und ins Baltikum sowie unter Berücksichtigung der Umschlagsentwicklung des Lübecker Hafens in den vergangenen 5 Jahren ist eine logistische Neuausrichtung des Lübecker Hafens sowie der Lübecker Wirtschaft erforderlich.
- Wenn Lübeck seine Logistikpotenziale nutzen will, dann müssen die aktivierbaren Flächen hierfür planerisch vorbereitet werden. Deshalb ist bezüglich der Flächenaktivierung in Genin-Süd, Travemünde Skandinavienkai, etc. mit der vorbereitenden Bauleitplanung zu beginnen.

- Bzgl. der Einrichtung einer Marketingzentrale ist die Lübecker Hafenwirtschaft unter Führung der LPA zu beauftragen einen konsensfähigen Vorschlag zu erarbeiten und der Bürgerschaft zur Entscheidung vorzulegen.

4 Nächste Schritte beim HEP2030

- Kenntnisnahme und Diskussion der Ergebnisse der übrigen Grundlagengutachten.
- Übernahme aller bis dahin vorhandenen Ergebnisse ins Gutachten 3 (Hafenumschlagsprognose Lübeck für 2020, 2025 und 2030).
- Bearbeitung Block 3 läuft seit 1. Quartal 2015.
- HEP-Bearbeitung im Block 4 läuft seit 1. Quartal 2016.

Anlagen :

Kurzfassung des Gutachtens 7



Senator F. - P. Boden

Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck Hafenentwicklungsplan 2030

Kurzfassung



*Delivering the
multimodal advantage*

Im Auftrag von

Hansestadt LÜBECK 

Lübeck Port Authority
Ziegelstraße 2
23539 Lübeck

Februar 2016

Impressum

Gutachter

UNICONCONSULT Universal Transport Consulting GmbH (Hauptauftragnehmer)
Burchardkai 1
21129 Hamburg
Tel.: +49-40-74008-116
Fax: +49-40-32 27 64
e-mail: o.boldt@uniconsult-hamburg.de
Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (Unterauftrag)
Schwarzenbergstraße 95 D
21073 Hamburg
Tel.: 040 42878 4451
Fax: 040 42878 4452
e-mail: carlos.jahn@cml.fraunhofer.de
Web: <http://www.cml.fraunhofer.de/>

Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS (Unterauftrag)
Nordostpark 93
90411 Nürnberg
Phone: 0911 58061 9539
Fax: 0911 58061 9599
e-mail: uwe.veres-homm@scs.fraunhofer.de
Web: www.scs.fraunhofer.de

Rambøll Sverige AB (Unterauftrag)
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö
Phone: 0046 (0)10-615 54 44
Mobil: 0046 (0)72-557 54 44
e-mail: thomas.ney@ramboll.se
Web: www.ramboll.se

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund	1
1.1	Zielstellung der Potenzialanalyse	1
1.2	Methodisches Vorgehen	2
2	Standortprofil als Basis zur Potenzialermittlung	3
3	Marktbetrachtung und Ansiedlungsideen für ein Logistikzentrum Lübeck bis 2030	5
3.1	Marktsicht / Logistikregion Lübeck	5
3.2	Marktsicht / Feste Fehmarnbeltquerung	7
3.3	Marktsicht / Trends und Wettbewerb aus skandinavischer Sicht	8
3.4	Marktbetrachtung / Mögliche Ansiedlungsoptionen	8
3.5	Marktbetrachtung / Entwicklungsszenario 2030	11
4	Logistikzentrum Lübeck – Warenströme und Mengen	12
4.1	Konkretisierung der Potenzialmengen	12
4.2	Zusätzliche Umschlagmengen für den Lübecker Hafen	14
5	Logistikzentrum Lübeck – Standorte, Flächen, Dimensionen	16
5.1	Bewertung und Priorisierung von Potenzialflächen	16
5.2	Standortfaktoren der Zielgruppen	18
5.3	Identifikation geeigneter Logistikzentrum-Typologien	19
6	Handlungsempfehlungen Logistikzentrum Lübeck	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Methodischer Rahmen der Potenzialanalyse	2
Abbildung 2	Abgleich Standortangebot und Investorennachfrage für Import-/Export-Gateways	3
Abbildung 3	Regionale Eignung als Import-/Export-Gateway.....	4
Abbildung 4	Gateway-Ostseehäfen zur Verbindung von Skandinavien mit Mitteleuropa	5
Abbildung 5	Korridore mit Mengenpotenzial für ein Logistikzentrum Lübeck	13
Abbildung 6	Logistikrelevante Gewerbegebiete der Stadt Lübeck	17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Ansiedlungsoptionen Logistikzentrum Lübeck.....	10
Tabelle 2:	Realistisches Entwicklungsszenario bis 2030 – Einzeldarstellung und Szenarienvergleich	11
Tabelle 3	Gesamt mengen Korridore und Potenzial LZ Lübeck.....	13
Tabelle 4	Potenzielle zusätzliche Umschlagmengen für den Hafen Lübeck im Vergleich zur Seeverkehrsprognose 2030	15
Tabelle 5	Standortanforderungen der Ansiedlungsoptionen.....	18
Tabelle 6	Bruttoflächenbedarf der Ansiedlungsoptionen bei Eintreten des realistischen Szenarios	19
Tabelle 7	Eignung der Ansiedlungsoptionen für die Potenzialflächen in Lübeck	21

1 Hintergrund

1.1 Zielstellung der Potenzialanalyse

Der Lübecker Hafen verbindet in seiner trimodalen Gateway-Funktion derzeit Verkehre zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen West- und Zentraleuropas und dem sich entwickelnden Wirtschaftsraum Ostsee. Geprägt wird der Hafen Lübeck durch das RoRo-Frachtgeschäft, welches für den Großteil des Umschlags verantwortlich ist.

Durch die ursprünglich für das Jahr 2021¹ geplante Inbetriebnahme der »Festen Fehmarnbeltquerung« (FFBQ) ergeben sich für die europäische Logistikbranche Chancen, die Drehscheibenfunktion Lübecks für neue Geschäftsfelder und Märkte zu nutzen. Die »Potenzialanalyse für ein Logistikzentrum Lübeck« setzt hier an und erhebt die Bedarfe für Logistikansiedlungen in Form eines oder mehrerer Logistikzentren in der Stadt bzw. der Region Lübeck. Damit werden die Chancen und Risiken einer FFBQ, wie auch die damit verbundenen Möglichkeiten und abzuleitenden Maßnahmen, für die Hafen- und Logistikentwicklung in Lübeck dargestellt.

Folgende Zielsetzungen werden mit der Potenzialanalyse verfolgt:

- Herausarbeitung und Analyse der Auswirkungen der FFBQ auf die Hafen- und Logistikwirtschaft in Lübeck, z. B. in Bezug auf aktuelle (2013) und zukünftige (2030) Warenströme über den Lübecker Hafen, mit Blick auf Verlagerungen von Transportströmen, Entwicklungsmöglichkeiten der Transitfunktion Lübecks und im Hinblick auf wesentliche Akteure und Ladungsträger für Mehrwertschöpfungsprozesse in einem Logistikzentrum.
- Ermittlung des Potenzials für ein Logistikzentrum Lübeck inklusive Identifikation der Wettbewerbssituation und geeigneter Branchen für eine Drehscheibenfunktion eines solchen Logistikknotens.
- Darstellung konkreter Standortanforderungen und Bewertung von Potenzialflächen für ein Logistikzentrum Lübeck, wobei Anforderungen an die Verkehrsanbindung wie auch trimodale Standortfaktoren betrachtet und analysiert werden.

¹ Im Rahmen der aktuell gültigen Verkehrsprognose für die Feste Fehmarnbeltquerung (Fehmarnbelt Forecast 2014 – Update of the FTC-Study of 2002) gehen die Gutachter BVU/Intraplan davon aus, dass der Tunnel 2022 für den Verkehr freigegeben wird. Vor dem Hintergrund der laufenden Diskussionen (z. B. Deutsche Verkehrszeitung Nr. 17, 27.02.2015, S. 2) soll im vorliegenden Gutachten jedoch von einem vollständigen Betrieb des Tunnels ab 2025 ausgegangen werden.

1.2 Methodisches Vorgehen

Die Bearbeitung der Potenzialanalyse erfolgte in den sechs nachfolgend dargestellten Arbeitsschritten. Die ersten drei Schritte bauen aufeinander auf und ermöglichen eine empirische Ableitung der Marktpotenziale und Standortanforderungen potenzieller Nutzer. Darauf basiert die Ableitung erster Entwicklungs- bzw. Ansiedlungsideen für ein Logistikzentrum bis zum Jahr 2030.

Abbildung 1 Methodischer Rahmen der Potenzialanalyse



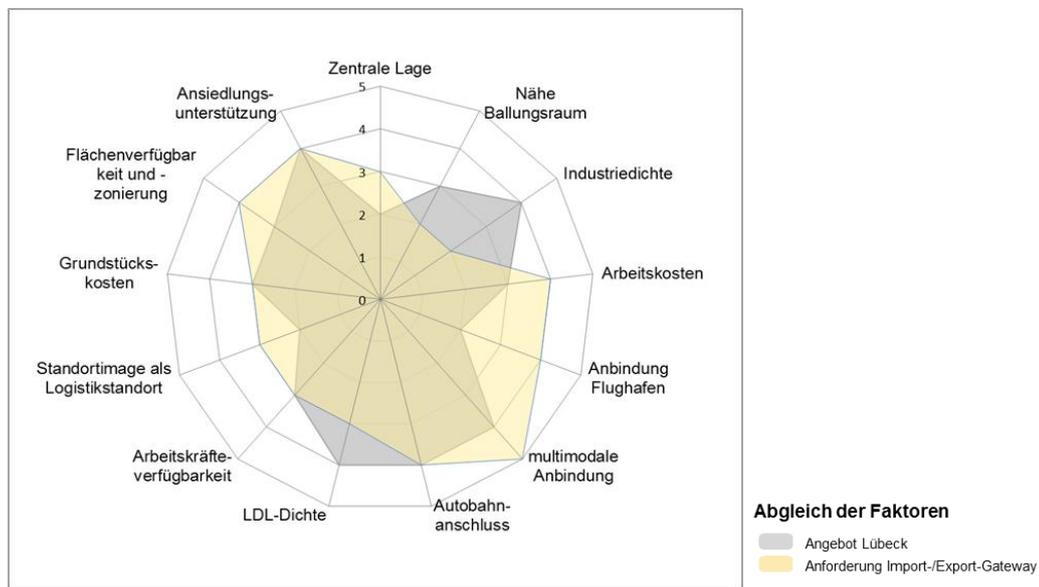
Quelle: UNICONSULT (2014).

Die Gliederung des Berichts folgt in wesentlichen Teilen den durchgeführten Arbeitsschritten.

2 Standortprofil als Basis zur Potenzialermittlung

Als Ergebnis einer ersten Attraktivitätsprüfung der Region Lübeck für die fünf logistischen Ansiedlungstypen »Import-/Export-Gateway«, »Zentrale Distributionslogistik«, »Regionale Distributionslogistik«, »Produktionslogistik« und »Netzwerk-Logistik« lässt sich festhalten, dass die Region die höchste Attraktivität als Import-/Export-Gateway aufweist. Die in diesem Fall so wichtige multimodale Infrastruktur in Richtung Hinterland trifft hier auf die direkte Seehafenanbindung und ausreichende Flächenverfügbarkeit zu moderaten Kosten.

Abbildung 2 Abgleich Standortangebot und Investorennachfrage für Import-/Export-Gateways



Quelle: Fraunhofer SCS (2015).

Lübeck hat auch im Vergleich der Landkreise in direkter Umgebung einen Standortvorteil, da hier die Kombination mehrerer Verkehrsträger am einfachsten möglich und die Infrastruktur am besten auf die Abwicklung internationaler Transportströme ausgerichtet ist.

Abbildung 3 Regionale Eignung als Import-/Export-Gateway



Quelle: Fraunhofer SCS (2015).

Insbesondere im Ostseeraum und in Bezug auf die skandinavischen Länder besteht eine historisch gewachsene und etablierte Außenhandels-Anbindung. Ein erfolgreicher Gateway-Standort ist jedoch in hohem Maße auch von den ihn tangierenden Güterströmen abhängig.

Daneben ist die Hansestadt Lübeck aufgrund ihrer logistikaffinen Wirtschaftsstruktur auch für Ansiedlungen im Bereich »Produktionslogistik« gut geeignet. Bei anhaltender Konjunktur ist hier mit einem Ausbau der am Standort vorhandenen Logistikkapazitäten für die Versorgung der Produktionsstätten und Distribution der Fertigprodukte durch die ansässigen Industrieunternehmen selbst oder durch entsprechende Logistikdienstleister zu rechnen.

Die relative Nähe zum großen Nachbarn Hamburg spricht nur in Einzelfällen für Lübeck als Standort in einem flächendeckenden Logistiknetz. Hier bestehen jedoch durch neue Infrastrukturentwicklungen wie die feste Fehmarnbeltquerung Chancen, um sich weiter als strategischer Standort in den Logistik-Netzwerken der Dienstleister zu etablieren.

Für die Ansiedlungstypen »zentrale Distributionslogistik« und »regionale Distributionslogistik« weist Lübeck hingegen nur eine geringe Attraktivität auf. In beiden Fällen ist es die im Vergleich zu anderen Standorten nur unterdurchschnittlich ausgeprägte Nähe zu den großen Absatzmärkten in Europa oder auch der Metropolregion Hamburg, die Lübeck für diese Ansiedlungstypen wenig interessant erscheinen lässt. Zwar sind auch in diesem Bereich aufgrund der ansonsten günstigen Rahmenbedingungen durchaus Ansiedlungen denkbar, diese dürften sich jedoch auf historisch am Standort etablierte Unternehmen oder spezielle Distributionsausrichtungen für den norddeutschen und skandinavischen Raum beschränken.

3 Marktbetrachtung und Ansiedlungs Ideen für ein Logistikzentrum Lübeck bis 2030

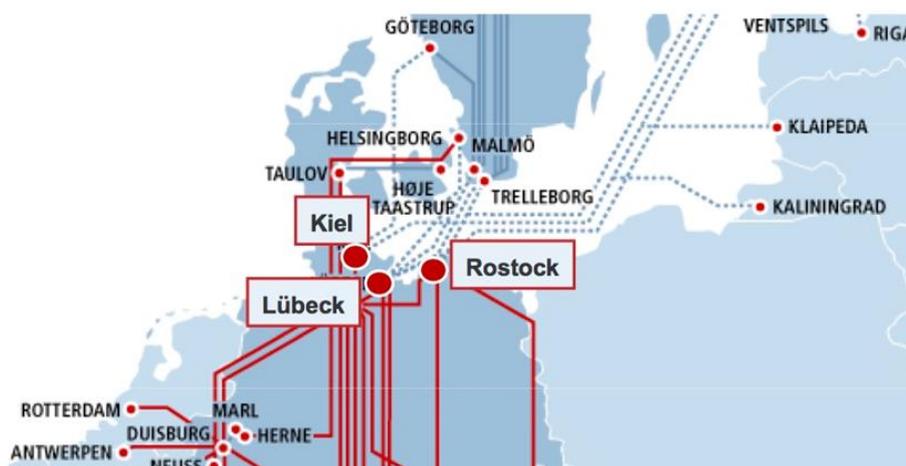
3.1 Marktsicht / Logistikregion Lübeck

Die geographische Lage Lübecks ist der entscheidende Wettbewerbsfaktor für den Aufbau und die Entwicklung von Logistikaktivitäten. Bspw. ist Lübeck ein Bündelungspunkt zwischen Produktionsunternehmen für Lkw in Finnland und Schweden und den entsprechenden Nachfragemärkten auf dem europäischen Kontinent.

Als bereits etablierter Hub für die Papierindustrie und für RoRo-Verkehre mit Schweden und Finnland etabliert sich Lübeck zunehmend für den Umschlag und Mehrwertdienstleistungen von Containern und Schüttgut. Die wesentlichen Logistikansiedlungen in Dänemark befinden sich seit der Eröffnung der Großen-Belt-Querung in Jütland. Daraus folgt, dass der Raum Lübeck in eher geringerem Ausmaß ein natürlicher Knotenpunkt für Transportketten zwischen Dänemark und dem europäischen Kontinent ist.

Lübeck ist hingegen ein guter unimodaler Knotenpunkt für Straßentransporte zwischen Deutschland und Schweden / Norwegen / Ost-Dänemark im Hinblick auf die unterschiedlichen Regelungen für Abmessungen von Straßenfahrzeugen. Zudem verfügt Lübeck über eine gute Anbindung an das Schienengüternetz und ermöglicht somit leistungsfähige intermodale Transporte.

Abbildung 4 Gateway-Ostseehäfen zur Verbindung von Skandinavien mit Mitteleuropa



Quelle: Kombiverkehr. Baltic Logistics Conference (2012).

Die Nähe zu Hamburg bedeutet für Lübeck nicht nur die direkte Nachbarschaft zu einem sehr konkurrenzfähigen Logistikstandort, sondern bietet auch Möglichkeiten, um überlastete Fahrwege in und um Hamburg zu vermeiden. Kurze Kommunikationswege mit der LHG wurden seitens der befragten Unternehmen als Vorteile des Standorts Lübeck angeführt. Skandinavische Unternehmen der Papier- und Forstindustrie nutzen für Überseeverkehre

den Hamburger Hafen, weshalb nach Aussage befragter Marktakteure Lübeck als Ostsee-Hub zur Vorkonsolidierung dieser Überseetransporte via Hamburg zukünftig an Bedeutung gewinnen könnte.

Lübeck wird durch die Marktteilnehmer des Weiteren als konkurrenzfähiger Knotenpunkt für Import/Export und Kontraktlogistik erachtet. Einige der Interviewten in Nordeuropa sahen auch die mögliche Funktion als regionales Verteilzentrum für Produkte aus der Lebensmittelbranche (teilweise abhängig von der FFBO). Es könnten sich auch Geschäftsmöglichkeiten als Automobil-Logistikzentrum entwickeln, aber dann in starker Konkurrenz mit den Häfen in Malmö und Kopenhagen. Vor allem die Verfügbarkeit von ausreichenden Logistikflächen und bei Bedarf auch Anlaufmöglichkeiten für reine Autotransportschiffe/Pure Car and Truck Carrier (PCTC)² werden als kritische Faktoren genannt.

Disperse Terminalstandorte und die teilweise direkte Nähe zum Stadtzentrum werden als Hemmnisse für die zukünftige Realisierung etwaiger Potenziale eines Logistikzentrums gesehen. Eine Konzentration intermodaler Einrichtungen in der Nähe des Skandinavienkais wäre ein Vorteil für die Entwicklung von Lübeck als Logistikzentrum insbesondere auch im Hinblick auf den baltischen Markt.

Abgesehen von den Terminalstandorten gibt es weitere Einschränkungen, die nicht mit Infrastruktur und Landnutzung verbunden sind:

- Das Kostenniveau für die Nutzung von Hafendienstleistungen in Lübeck gilt als relativ hoch. Dies könnte für die Transportwege zwischen Schweden und Deutschland einen gewissen negativen Einfluss auf die zukünftige Nutzung intermodaler Lösungen von/zu/über den Knotenpunkt Lübeck haben. Das Kostenniveau wirkt sich selbstverständlich auch negativ auf die Wettbewerbspositionierung Lübecks in Konkurrenz zu anderen Ostseehäfen aus.
- Auch äußert der Markt Bedenken hinsichtlich der Streikanfälligkeit des Lübecker Hafens welche die Zuverlässigkeit der Dienstleistungen in der Vergangenheit negativ beeinträchtigt hat. Dies wirkt sich auch zukünftig negativ auf die Entwicklung von Geschäftsmöglichkeiten aus.
- Für Unternehmen sind langfristige Investitionen sehr wichtig, so dass langfristig stabile Rahmenbedingungen für eine positive Entwicklung des Standorts Lübeck entscheidend sind. Seitens der befragten Marktakteure wird aber gerade diese Stabilität für Lübeck in Frage gestellt. Malmö gilt als ein Best-practice-Beispiel für politische Entscheidungen, welche auf lange Sicht stabile Bedingungen für die Entwicklung von Hafen und Logistik geben. Auch Køge / Skandinavisk Transport Centre kann als ähnliches Beispiel herangezogen werden.

² Mit Blick auf mögliche Bedarfe wie auch Tiefgangssituation in Lübeck und anderen Ostseehäfen wäre hierbei an PCTC-Schiffe mit Kapazitäten von bis zu 1.200 Fahrzeugen und Tiefgängen von ca. 6 m zu denken. Siehe bspw. <http://www.uecc.com/Fleet/VesselOverview.aspx> (2015).

3.2 Marktsicht / Feste Fehmarnbeltquerung

Auch für die im Rahmen des vorliegenden Gutachtens befragten Marktakteure ist es zum heutigen Zeitpunkt schwierig bis unmöglich, konkrete Wirkungen der FFBQ auf logistische Standortentscheidungen zu treffen. Teilweise, weil jedes Unternehmen diese Entscheidung von individuellen unternehmensstrategischen Entscheidungen abhängig macht und teilweise weil die Unternehmen nur in kleinem Ausmaße Infrastrukturänderungen für einen Zeitraum von max. acht Jahren im Voraus berücksichtigen. Logistische Entscheidungen werden erst dann getroffen, wenn die FFBQ in Betrieb ist und die Transportkosten und andere Variablen bekannt und quantifizierbar sind.

Die Hauptvariablen für die Transportroutenentscheidungen eines Unternehmens sind Transportkosten und Transportzeit. Auch sind Ruhezeitregelungen für Transportunternehmen von entscheidender Bedeutung. Des Weiteren sind aktuelle Strukturen von Produktion, Distribution und Lagerhaltung eine wesentliche Entscheidungsgrundlage.

Unternehmen, welche die Eisenbahn für ihre Transporte nutzen, werden mit der FFBQ voraussichtlich größere Wettbewerbsfähigkeit erhalten. Auch Lkw-Transporte mit zeitkritischen Gütern werden profitieren. Für den größten Teil des Straßengüterverkehrs wird die FFBQ nur geringe Auswirkungen haben, falls nicht die Kosten für die Nutzung der festen Verbindung wesentlich geringer sind als jene der aktuellen Fähren zwischen Rødby und Puttgarden.

Es wird seitens der befragten Marktakteure nicht erwartet, dass sich die Struktur der Distributionsnetze und Lager ändert. Lübeck und die Öresundregion werden vielleicht wichtiger als Distributionsstandorte, während Logistikregionen wie Taulov und Padborg an Bedeutung verlieren könnten. Es wird jedoch nicht erwartet, dass sich explizit durch die FFBQ neue Logistikbereiche entwickeln.

Die FFBQ wird im Wesentlichen die Wettbewerbsfähigkeit für den Eisenbahnverkehr verbessern; Engpässe werden jedoch bestehen bleiben. Die befragten Unternehmen behaupten, dass Engpässe im Schienennetz rund um Fehmarn die potenziellen Vorteile für den Eisenbahnverkehr verhindern. Eine Modernisierung der Eisenbahnstrecke zwischen Fehmarn und Lübeck sowie eine erhöhte Kapazität für den Schienengüterverkehr zwischen Dänemark und Schweden gelten als notwendige Maßnahmen, um die Vorteile der FFBQ zu nutzen. Andere Maßnahmen, welche die befragten Unternehmen besonders betonen, beziehen sich nicht auf die physische Infrastruktur, sondern auf bürokratische Aspekte wie Steuern und Abgaben.

Des Weiteren sollten intermodale Schienenverkehre als Korridorkonzepte geplant werden. Kapazitätsengpässe müssen im gesamten Korridor entfernt und geplant sein, um Redundanz und Zuverlässigkeit anzubieten. Technische Standards (z. B. Signalanlagen) sollten harmonisiert werden. Mit Blick auf den Straßenverkehr gilt es, Lkw-Rastanlagen entlang der Route über die FFBQ zu bauen.

3.3 Marktsicht / Trends und Wettbewerb aus skandinavischer Sicht

Die Frachtmengen im Ostseeraum werden voraussichtlich wachsen. Diese Erwartung wird auch durch Prognosen der Makroregion unterstützt. Das stärkste Wachstum wird für Stückgüter erwartet. Der Handel zwischen den starken Ökonomien Deutschlands und Skandinaviens wird voraussichtlich weiter wachsen. Die größte Entwicklung von Handel und Frachtvolumina wird jedoch aus skandinavischer Sicht mit den Ländern im östlichen Teil der EU, insbesondere mit Polen stattfinden. Als Folge werden Häfen wie Rostock, Szczecin / Świnoujście und Gdynia / Gdansk zu bedeutenden Knotenpunkten für den Handel zwischen den nordischen Ländern und Zentral- und Osteuropa werden. Allerdings besteht durch die politische Situation in Russland, Weißrussland und der Ukraine signifikante Unsicherheit über die Entwicklung der zukünftigen Güterströme.

Für Lübeck ist Rostock bereits heute ein ernsthafter Konkurrent um die wachsenden Verkehrsströme zwischen den nördlichen baltischen Staaten und Mittel- / Ost-EU sowie Italien. Neben der Entwicklung des Hafens selbst, sind große Investitionen in der Hinterlandanbindung getätigt worden. Der Rostocker Hafen ist auch sehr aktiv in der Entwicklung von Hinterlandanbindungen. Auch für Umschlag, Lagerung und Weitertransport von Papier und Holz könnte Rostock weiter an Bedeutung gewinnen – abhängig von der politischen und wirtschaftlichen Situation in Osteuropa.

Die Entwicklung der TEN-T Kernnetz-Korridore (Nordsee-Ostsee, Ostsee-Adriatisches Meer und in gewissem Maße auch Skandinavien-Mittelmeer) wird in den kommenden Jahren die Qualität der Infrastruktur der Ostseehäfen erhöhen und deren Rolle als Knotenpunkte für Verkehre zwischen dem europäischen Festland und Nordeuropa stärken. Für Finnland, St. Petersburg und die baltischen Staaten könnten jedoch leistungsfähige Schienen- und Straßeninfrastrukturen eine ernst zu nehmende Alternative zum Seetransport werden.

Neben wachsenden Transportmengen, insbesondere von Teilladungen, werden intermodale Transportlösungen zunehmend als Transportalternative gewählt. Dementsprechend werden zukünftig Regionen mit multimodalen Verkehrsmöglichkeiten ein gutes Entwicklungspotenzial besitzen, vor allem Logistikzentren in denen sich Hauptverkehrswege kreuzen. Treibende Kräfte sind dabei unter anderem das Wachstum von containerisierten Waren, längere Transportstrecken und, auf lange Sicht, steigende Kosten für Lkw-Fahrer.

3.4 Marktbetrachtung / Mögliche Ansiedlungsoptionen

Vor dem Hintergrund der analysierten Rahmengrößen werden die durch Marktbefragung erhobenen Informationen zu Potenzialen des Logistikstandorts Lübeck bis zum Jahr 2030 zu sinnvollen, empirisch basierten Ansiedlungsoptionen für Logistikzentren in Lübeck zusammengeführt und qualitativ und quantitativ dargestellt (z. B. Strukturen, logistische Ak-

tivitäten). Die Realisierung der Ansiedlungsoptionen hängt von unterschiedlichen endogenen³ und exogenen Einflusskriterien ab.

Sämtliche Ansiedlungsoptionen sind als Tendenzaussagen mit theoretischen Potenzialen zu verstehen. Alle befragten Marktakteure trafen Aussagen zu zukünftigen logistischen Aktivitäten oder Ansiedlungen unter Vorbehalt des Eintretens endogener und exogener Einflussgrößen; und diese dann auch lediglich als theoretisches Konstrukt. Kein Teilnehmer der Marktbefragung sah sich in der Lage, zum heutigen Zeitpunkt ein definitives Bekenntnis zu zukünftigen Ansiedlungen in der Region Lübeck zu geben.

Die aus der Marktbefragung generierten Informationen führten zur Identifikation folgender fünf Ansiedlungsoptionen, die näher geprüft wurden:

- Food & Paper Centre
- Trimodal Import-/Export Gateway
- Unimodal Logistics Park
- Car Logistics Centre
- Agro-Bulk Centre

Auf Grundlage der erarbeiteten Ansiedlungsideen wurden die jeweils relevanten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

³ Unter endogenen Einflussgrößen werden Kriterien subsummiert, die sich unmittelbar auf den Standort Lübeck beziehen und die grundsätzlich durch markt- und wettbewerbs- sowie standortpolitische Maßnahmen beeinflusst werden können. Exogene Einflussgrößen unterliegen nicht dem unmittelbaren, kurzfristigen Einfluss standortpolitischer Entscheidungen des Standorts Lübeck.

Tabelle 1: Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Ansiedlungsoptionen Logistikzentrum Lübeck

	Endogene Faktoren			Exogene Faktoren		Einfluss der FFBQ auf Ansiedlungsoption
	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken		
Food & Paper Centre	<ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähige Straßenanbindung für bis zu 40 Rampen - Anbindung an Schienennetz und seeschiffliches Wasser - Hochregallagerbau und skalierbare Flächen - Nordlokal mit zentraler verkehrsgeographischer Lage - Große Nähe zur verladenden Wirtschaft (Lebensmittel- und Papierindustrie) - Logistische Mehrwertdienstleistungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitskosten Standort Lübeck - Zunehmende Konkurrenzsituation mit Hafen Rostock im Bereich Papier - Anbindung Logistikzentrum an Produktionsanlagen via Trave 	<ul style="list-style-type: none"> - Globales Wachstum Lebensmittelindustrie - Supply Chain Collaboration durch Multi-User-Konzept im Lebensmittelbereich realisiert signifikante Synergiepotenziale - Relativ kurzfristige Realisierbarkeit bis 2020 - Langfristige Stärkung des Lebensmittelstandorts Lübeck - Feste Feinmarmeladenentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> - Negative Marktentwicklung Papierindustrie - Hohe Abhängigkeit von zukünftigen unternehmensstrategischen Entscheidungen 	<p>FFB hat weder positiven noch negativen Einfluss auf "Food & Paper Center"</p> <p>➔</p>	
Trimodal Import/Export Gateway	<ul style="list-style-type: none"> - Trimodalität am Standort Lübeck bereits grundsätzlich gegeben: KV-Terminal, RoRo-Umschlag, Autobahnanbindung - Durchgehender Betrieb in reinem Gewerbegebiet in Nähe Skandinavienai - Vielzahl logistischer Mehrwertdienste 	<ul style="list-style-type: none"> - Grundstück und Flächen sollten Umschlag und Beladung von Trailern nach skandinavischen Maßen und Gewichten ermöglichen - Bedarf nach größeren Flächen (Autohof, Umschlag, Lagerung, Equipment, Werkstätten, Tankstelle, Bürogebäude) - Arbeitskosten Standort Lübeck - Konkurrenzsituation Hafen Rostock 	<ul style="list-style-type: none"> - Diversifikation des Gateway macht Konzept grundsätzlich weniger abhängig von einzelnen Marktschwankungen - Outsourcing erhöht Nachfrage logistischer Mehrwertdienste - Multi-User-Konzept attraktiv für größere Logistik- und Transportdienstleister - Stärkung Hafenstandort Lübeck (Feste Feinmarmeladenentwicklung) - Hohes Tomateng- und Flächenpotenzial - Short-Sea-Container-Entwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> - Wirtschaftspolitische Entwicklung Russland/Baltikum - SECA-Regelungen mit tendenziell negativen Effekten - Feste Feinmarmeladenentwicklung führt zu Aufkommensverlusten von ca. 10% des eigentlichen Mengenpotenzials ab 2025 	<p>FFB führt zwar kurzfristig zu Aufkommensverlusten; für Landverleiher nach Schweden entstehen den Nutzern jedoch Bündelungsvorteile durch FFBQ</p> <p>➔</p> <p>➔</p>	
Unimodal Logistics Park	<ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähige Straßenanbindung gegeben - Durch Hochregallagerbauweise geringer Flächenbedarf - Nähe zur verladenden Wirtschaft - Logistische Mehrwertdienstleistungen werden zum Teil bereits durchgeführt 	<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitskosten Standort Lübeck erhöht Attraktivität von Regionen in Mecklenburg-Vorpommern und von Standorten zwischen Hamburg und Lübeck - Kurzfristige Verfügbarkeit geeigneter Flächen 	<ul style="list-style-type: none"> - Wachstumsmärkte Pharmaindustrie und Medizintechnik - Stärkung des Standorts Lübeck in ScanBalt BioRegion - Trend zu Just-in-Sequence Produktionslogistik - Kurzfristige Realisierbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Negative Auswirkung, falls Feste Feinmarmeladenentwicklung nicht gebaut wird - Hohe Abhängigkeit von zukünftigen unternehmensstrategischen Entscheidungen 	<p>kurzfristig langfristig</p> <p>➔</p> <p>FFBQ erhöht Attraktivität Lübecks als Standort für "Unimodal Logistics Park"</p> <p>➔</p>	
Car Logistics Centre	<ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähige Straßeninfrastruktur Skandinavienai - Anbindung an seeschiffliches Wasser - Verkehrsgeographische Lage zur Automobilindustrie mit Marktvorteilen gegenüber Wettbewerbsorten - Logistische Mehrwertdienstleistungen werden zum Teil bereits durchgeführt 	<ul style="list-style-type: none"> - Für Ansiedlung nahe Nordbahnhof muss Schieneninfrastruktur ausgebaut werden - Ausbau Schwerlastfähigkeit Straßennfrastruktur - Hohe Flächenverfügbarkeit und Erschließung - Grundsätzlich hohe Investitionskosten Infra- und Superstruktur - Arbeitskosten Standort Lübeck 	<ul style="list-style-type: none"> - Positive Entwicklung europäische Automobilindustrie - Steigendes Outsourcing Automobilindustrie und Pkw-Handel - Feste Feinmarmeladenentwicklung ohne wesentliche Auswirkungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Wirtschaftspolitische Entwicklung Russland/Baltikum - SECA-Regelungen mit tendenziell negativen Effekten - Abfahrtsdichte Fähr- und RoRo-Dienste muss gegeben sein; PCTC-Schiffe 	<p>FFB hat weder positiven noch negativen Einfluss auf "Car Logistics Center"</p> <p>➔</p>	
Agro-Bulk Centre	<ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähige Straßeninfrastruktur - Anbindung an seeschiffliches Wasser und Schieneninfrastruktur - Nähe zur verarbeitenden Industrie - Anbindung an Binnenwasserstraßennetz - Logistische Mehrwertdienstleistungen werden zum Teil bereits durchgeführt 	<ul style="list-style-type: none"> - Verfügbarkeit adäquater reiner Gewerbeflächen - Lärm- und Geruchsemissionen - Arbeitskosten Standort Lübeck 	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Mengenpotenziale bei Ausbau Elbe-Lübeck-Kanal - Märkte für Agro-Bulk und bioenergetische Brennstoffe mit Zukunftspotenzial - Zunehmende Tendenz zu logistischen Mehrwertdienstleistungen in der Agro-Bulk Branche - Feste Feinmarmeladenentwicklung ohne wesentliche Auswirkungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Wirtschaftspolitische Entwicklung Russland/Baltikum - SECA-Regelungen mit tendenziell negativen Effekten - Kein Ausbau Elbe-Lübeck-Kanal 	<p>FFB hat weder positiven noch negativen Einfluss auf "Agro-Bulk Center"</p> <p>➔</p>	

Quelle: UNICONCONSULT (2015).

3.5 Marktbetrachtung / Entwicklungsszenario 2030

Mittels optimistischer, konservativer und pessimistischer Erwartungen der Marktteilnehmer sowie der Experteneinschätzungen wurde ein realistisches Entwicklungsszenario berechnet. Dazu wurden die mittels empirisch-quantitativer Daten und sekundärstatistischer Einflussgrößen hergeleiteten optimistischen, konservativen und pessimistischen Entwicklungsszenarien zu einem gewichteten durchschnittlichen Mengen- und Flächenszenario zusammengeführt. Dieses wird als „Mittleres realistisches Szenario“ bezeichnet. Die folgende Tabelle zeigt die entsprechenden Berechnungen.

Tabelle 2: Realistisches Entwicklungsszenario bis 2030 – Einzeldarstellung und Szenarienvergleich

Entwicklungsszenarien je Ansiedlungsoption	2020		2025		2030	
	Umschlag [Tonnen]	Netto- Flächen [qm]	Umschlag [Tonnen]	Netto- Flächen [qm]	Umschlag [Tonnen]	Netto- Flächen [qm]
Food & Paper Centre "realistisches Szenario"	244.290	39.438	305.758	53.035	384.512	72.162
Trimodal Gateway "realistisches" Szenario	280.022	29.850	466.665	32.735	498.369	36.443
Unimodal Logistics Park "realistisches" Szenario"	149.344	23.638	217.688	32.051	334.125	45.851
Car Logistics Centre Lübeck "realistisches" Szenario"	250.122	42.527	331.769	57.128	444.448	77.463
Agro-Bulk-Centre Lübeck "realistisches Szenario"	68.774	3.500	160.882	4.550	285.801	4.550
TOTAL "Mittleres realistisches Szenario"	992.552	138.952	1.482.762	179.498	1.947.254	236.470

Quelle: UNICONSULT (2015).

4 Logistikzentrum Lübeck – Warenströme und Mengen

4.1 Konkretisierung der Potenzialmengen

Um die Datenbasis der realistischen Entwicklungsszenarien auf ihre Plausibilität zu prüfen, wird das Gesamtpotenzial für ein Logistikzentrum in Lübeck identifiziert. Die realistischen Entwicklungsszenarien sollten quantitativ unterhalb der theoretischen Potenzialmenge liegen.

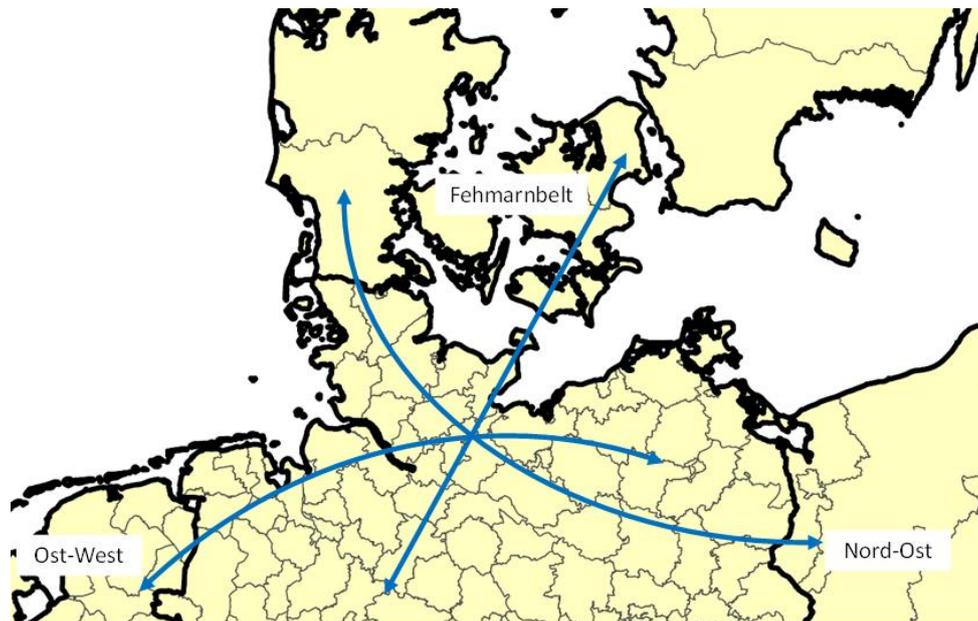
Für die Ermittlung des theoretischen Potenzials für das Logistikzentrum in Lübeck wurden nur die Gütergruppen betrachtet, die zuvor als relevant für ein Logistikzentrum eingestuft wurden. Diese Einstufung resultiert aus den verschiedenen erarbeiteten Ansiedlungsoptionen auf Grundlage der durchgeführten Interviews. Die relevanten Gütergruppen sind:

- Landwirtschaft,
- Fahrzeuge,
- Nahrungs- und Genussmittel,
- Holz etc.,
- Nicht identifizierbare Güter.

Die theoretischen Potenziale werden aus der Gesamtmatrix der Verkehrsverflechtungsprognose 2030⁴ abgeleitet. Hierfür wurden Verkehrskorridore identifiziert, die Transportmengen zum, von und durch den Großraum Lübeck beinhalten. Bei den identifizierten Transportkorridoren handelt es sich um die in der folgenden Abbildung graphisch als Pfeile dargestellten Korridore.

⁴ Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger.

Abbildung 5 Korridore mit Mengenpotenzial für ein Logistikzentrum Lübeck



Quelle: Fraunhofer CML (2015).

Für die betrachteten Korridore wurden die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Gesamt mengen bestimmt sowie das sich hieraus ergebende Potenzial für ein Logistikzentrum Lübeck ermittelt.

Tabelle 3 Gesamt mengen Korridore und Potenzial LZ Lübeck

Korridor	Gesamtmenge	Potenzial LZ Lübeck
Fehmarnbelt	40,1 Mio. t	29,6 Mio. t
Nord-Ost	9,5 Mio. t	4,75 Mio. t
Ost-West	3,3 Mio. t	1,65 Mio. t
Summe	52,9 Mio. t	36,0 Mio. t

Quelle: Fraunhofer CML (2015).

Die Potenzialermittlung erfolgte unter Berücksichtigung einer Vielzahl ausführlich beschriebener Unwägbarkeiten als grobe Schätzung. So wurden Transporte auf dem Fehmarnbelt-Korridor, die in Lübeck und Ostholstein beginnen oder enden, vollständig als Potenzial für ein Logistikzentrum Lübeck gezählt (ca. 21,3 Mio. t). Die Landtransporte zwischen Ost-Dänemark, Schweden, Norwegen und den Regionen südlich der Ostsee werden mit 44 % als Potenzial gezählt, da sich diese Verkehre zwischen der FFBQ und dem Großen Belt verteilen werden. Entsprechend der Verkehrsverflechtungsmatrix 2030 werden zwischen den benannten Ländern und Regionen über alle Gütergruppen 35,8 Mio. t transportiert. Eine aktuelle Prognose für Güterverkehre über die FFBQ⁵ sieht ca. 15,7 Mio. t für 2030 vor, was einem Anteil von ca. 44 % entspricht. Dieser Anteil wird auch für die als relevant identifizierten Gütergruppen angenommen. Für die Nord-Ost und Ost-West-Korridore

⁵ Intraplan, BVU (2014) - Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002.

ist jeweils eine Verteilung der Verkehre auf verschiedene Routen möglich (z. B. über die Autobahnen BAB A20 und BAB A24), die teilweise nicht an Lübeck vorbeiführen. Daher werden die Gesamtmengen zu 50 % als Potenzial gezählt. Somit ergibt sich ein Gesamtpotenzial für ein Logistikzentrum von 36,0 Mio. t, wobei das nicht heißen soll, dass alle diese Transporte einen Bedarf haben, in einem Logistikzentrum in Lübeck gebrochen bzw. umgeschlagen, gelagert und weiterverteilt zu werden.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass die reinen Mengen in den relevanten Gütergruppen für ein Logistikzentrum Lübeck theoretisch ausreichen, um die beschriebenen optimistischen, konservativen, pessimistischen und realistischen Entwicklungsszenarien abzudecken. Beispielsweise müssten ca. 9,3 % des errechneten Potenzials über das Logistikzentrum Lübeck verkehren, um das optimistische Entwicklungsszenario zu erfüllen (dies entspräche annähernd jedem elften Lkw). Da es sich aber bei den angesiedelten Unternehmen im Logistikzentrum auch um bereits in Lübeck ansässige Unternehmen handeln würde, müsste ein deutlich geringeres Volumen zusätzlich neu akquiriert werden. Im pessimistischen Szenario genügen weniger als 1 % des Gesamtpotenzials um die Mengen für das Logistikzentrum zu realisieren, das entspräche weniger als jedem 100. Fahrzeug.

Zusätzliches Potenzial kann für das LZ Lübeck entstehen, wenn sich Unternehmen dazu entscheiden, aufgrund des Logistikzentrums Mengen aus anderen Standorten nach Lübeck zu verlagern.

4.2 Zusätzliche Umschlagmengen für den Lübecker Hafen

Die Ansiedlungsoptionen „Car Logistics Centre“, „Agro-Bulk Centre“ und „Trimodal Import/Export-Gateway“ generieren laut Marktbefragung zu 100 % Hafenumschläge. Allerdings sind in diesen Optionen vollständig Aussagen von Unternehmen aus dem endogenen und exogenen Potenzialraum enthalten, die bereits heute über Lübeck Güter umschlagen und entsprechend von ihrem eigenen zukünftigen Wachstum am Standort ausgehen. Daher muss angenommen werden, dass diese zukünftigen Volumen bereits in der Seeverkehrsprognose berücksichtigt sind. Somit ergeben sich im Vergleich zur Seeverkehrsprognose keine zusätzlichen Hafenumschlagvolumen. Das „Food & Paper Centre“ wird seine Volumen nicht zu 100 % über den Hafen umschlagen. Dennoch gilt für es das Gleiche wie für die zuvor genannten Ansiedlungsoptionen.

Beim Unimodal Logistics Park wurde von einem Hafenanteil ausgegangen, der dem Gesamthafenanteil aller Verkehre von und nach Lübeck entspricht (54,0 %).⁶ Für die Berechnung wurden Verkehre der Gütergruppe „Holz etc.“, die in der Statistik der Stadt Lübeck zugeschrieben werden, zum Hafen Lübeck verschoben. Bei diesen Verkehren handelt es sich um Güter, die lediglich in Lübeck zwischengelagert und dann weiter ins Hinterland transportiert werden. Daher sind die Verkehre dem Hafenhinterland und nicht dem Hinterland der Stadt Lübeck zuzuordnen.⁷ Insgesamt konnten für Lübeck nachfolgende tabella-

⁶ Fraunhofer CML (2015) auf Basis MWP (2015) und BMVI (2015).

⁷ Lt. Aussage LPA.

risch dargestellte Umschlagpotenziale bestimmt werden, die aus einem Logistikzentrum resultieren und noch nicht in der Seeverkehrsprognose enthalten sind:

Tabelle 4 Potenzielle zusätzliche Umschlagmengen für den Hafen Lübeck im Vergleich zur Seeverkehrsprognose 2030

Szenario	2020 in t	2025 in t	2030 in t
Optimistisch	136.688	191.363	273.375
Konservativ	54.675	82.013	136.688
Pessimistisch	-	27.338	54.675
Realistisch	80.646	117.551	180.428

Quelle: Fraunhofer CML (2015).

Im optimistischen Szenario könnten 273.375 t im Jahr 2030 zusätzlich über den Hafen Lübeck umgeschlagen werden. Dadurch könnten die Verschiebungen von ca. 2,8 Mio. t durch die Feste Fehmarnbeltquerung zu ca. 10 % kompensiert werden. Im konservativen Szenario mit 136.688 t könnten die Verschiebungen nur zu 5 % kompensiert werden. Im pessimistischen Szenario könnte das Logistikzentrum kaum zusätzliche Volumen für den Hafen Lübeck generieren. Aus den drei Szenarien resultiert im Jahr 2030 für das realistische Szenario ein zusätzliches Volumen für den Hafen von 180.428 t.

Auch wenn ein Logistikzentrum nicht in der Lage ist, die Verschiebungen vom Hafen Lübeck zur Festen Fehmarnbeltquerung zu kompensieren, so zeigt die Untersuchung doch, dass ein Logistikzentrum in Lübeck sinnvoll ist. Vor allem, um den bereits ansässigen Unternehmen die Möglichkeit zur Expansion zu bieten, damit deren Wachstum im vollen Maße der Stadt Lübeck zugutekommt. Und zum anderen, damit die Unternehmen in Zeiten zunehmender Konkurrenz zwischen den Häfen in der südwestlichen Ostsee am Standort Lübeck ansässig bleiben.

5 Logistikzentrum Lübeck – Standorte, Flächen, Dimensionen

5.1 Bewertung und Priorisierung von Potenzialflächen

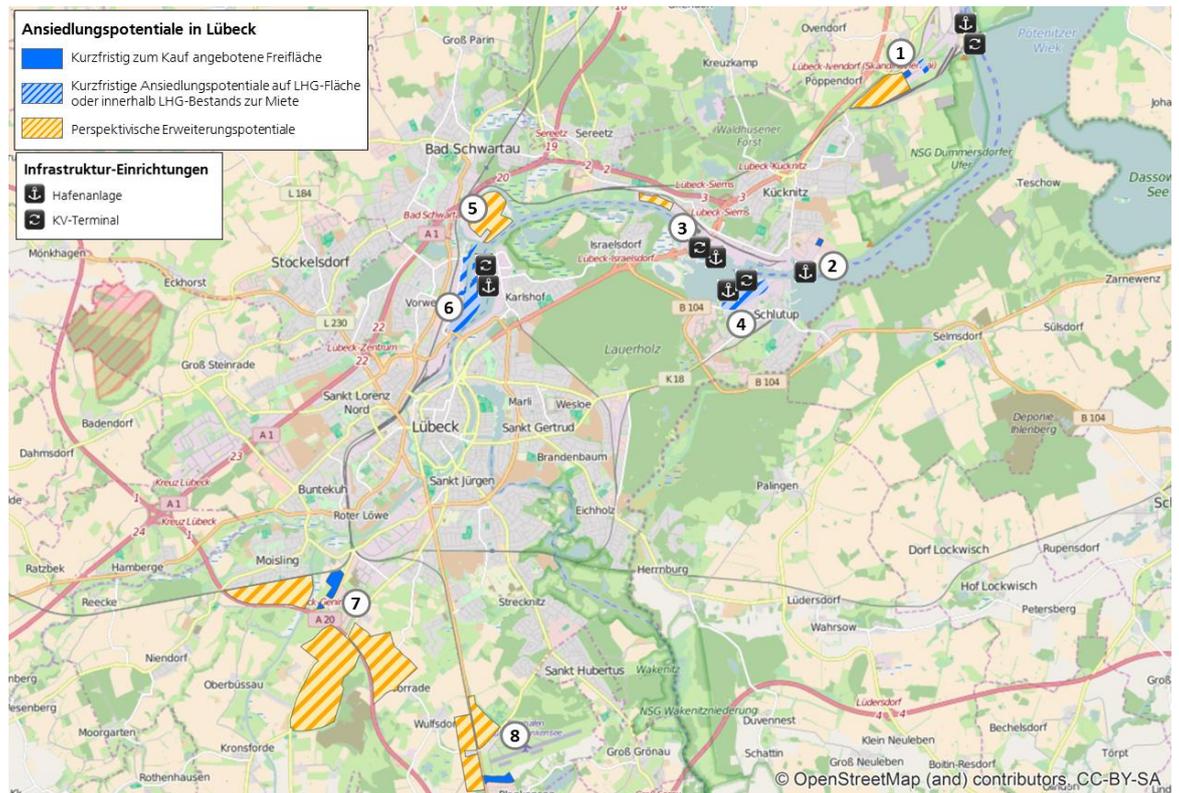
Die Attraktivität Lübecks als Import-/Export-Gateway spiegelt sich in der Ansiedlungsoption „Trimodal Import/Export Gateway“ wider. Die in diesem Fall so wichtige multimodale Infrastruktur im Seehafenhinterland kann an einem Standort in der Nähe des Skandinavienkais bzw. des Baltic Rail Gate mit der direkten Seehafenanbindung kombiniert werden.

Daneben ist der Standort Lübeck aufgrund seiner logistikaffinen Wirtschaftsstruktur auch für Ansiedlungen im Bereich Produktionslogistik gut geeignet. Dies wird durch die Ansiedlungsoptionen „Food & Paper Centre“ wie auch „Unimodal Logistics Park“ und „Agro-Bulk Centre Lübeck“ bestätigt. Bei sich positiv entwickelnder Konjunktur ist hier mit einer Umstrukturierung der am Standort vorhandenen Logistikkapazitäten für die Versorgung der Produktionsstätten und Distribution der Fertigprodukte durch die ansässigen Industrieunternehmen selbst oder durch entsprechende Logistikdienstleister zu rechnen. Auch diese Ansiedlungsoptionen bestätigen die bereits am Logistikstandort Lübeck vorhandenen Logistikkompetenzen im Bereich Nahrungsmittel, Papier, Maschinenbau und Schüttgutumschlag. In Zukunft könnten jedoch im Rahmen der Ansiedlungsoption „Unimodal Logistics Park“ Kompetenzen im Bereich Pharmalogistik am Standort Lübeck notwendig werden.

Aktuell stehen kurzfristig rund 24,8 ha unbebauter, logistikaffiner Ansiedlungsfläche in der Hansestadt Lübeck zur Verfügung. Tatsächlich sind die Anforderungen an einen Standort jedoch als heterogen zu bewerten und verlangen abhängig von der spezifischen Aufgabe, die ein Unternehmen mit dem Bau und dem Betrieb einer Logistikimmobilie erfüllen möchte, unterschiedliche Rahmenbedingungen.

Für Lübeck lassen sich acht aktuell oder perspektivisch logistikrelevante Ansiedlungsgebiete identifizieren. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über ihre Lage innerhalb Lübecks sowie die erfassten Standortkriterien dieser Gewerbeflächen.

Abbildung 6 Logistikrelevante Gewerbegebiete der Stadt Lübeck



Gebiete	Ausweisung	kurzfristig verfügbare Freifläche	größte verfügbare Freifläche	Preis pro qm	kurzfristige Anschließungspotenziale innerhalb der LHG-Flächen	perspektivische Erweiterungspotenziale	Anschließungsschwerpunkte	Infrastrukturanbindung (Entfernung in km)				
								🚢	🚚	🚗	⚓	🔄
① Skandinavienkai	GE	27.370 qm	27.370 qm	65,00 €	36.000 qm	410.000 qm	Logistik, hafenaaffines Gewerbe	6	ja	89	<1	<1
② Herrenwyk	GI/GE	17.000 qm	17.000 qm	41,00 €	-	-	Baustoffe, Recycling	3	ja	86	0	3
③ Dänischburg-Siems	GI/GE	-	-	k.A.	-	190.000 qm	Logistik, hafenaaffines Gewerbe, Baugewerbe	1	ja	84	<1	<1
④ Schlutup	GI/GE	-	-	k.A.	ja **	-	Produz. Gewerbe, Logistik	6	ja	89	<1	<1
⑤ Teerhofinsel	GI/GE*	-	-	k.A.	-	545.000 qm	bislang keine Gewerbeansiedlungen	1*	ja*	81*	<1*	k.A.*
⑥ Posener Straße/Vorwerker Hafen	GI/GE	-	-	k.A.	ja**	-	Hafenaaffines Gewerbe, produz. Gewerbe, Dienstl.	3	ja	79	<1	<1
⑦ Genin Süd	GE	80.000 qm	40.000 qm	65,00 €	-	3.410.000 qm	Industrie, Handel	1	mögl.	73	9	9
⑧ Airport Business Park	GE	88.000 qm	62.850 qm	65,00 €	-	780.000 qm	bislang keine Gewerbeansiedlungen	2	nein	81	13	13

Quelle: Recherche des Fraunhofer SCS, Zukunftsorientierte Stadtentwicklung: Lübeck 2030, Angaben der Wirtschaftsförderung Lübeck und Lübeck Port Authority, Stand 15.07.2015

* Angaben zur Teerhofinsel perspektivisch entsprechend den Plänen des Gewerbeflächenentwicklungskonzept Lübeck 2030

** Innerhalb der Hafengebiete gegebenenfalls bestehende Anschließungsmöglichkeiten in Form von freien oder nicht näher quantifizierbaren bebauten Flächen. Sie werden durch die Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) vermittelt und vermietet.

5.2 Standortfaktoren der Zielgruppen

Die übergeordneten Spezifika der einzelnen Ansiedlungsoptionen können vor dem Hintergrund einer konkreten Standortwahl in Lübeck jeweils mit einem eigenen Profil bezüglich ihrer konkreten Anforderungen für ein bestimmtes Gewerbegebiet versehen werden. Dabei sind in einzelnen Fällen auch K.O.-Kriterien zu beachten, die für eine erfolgreiche Ansiedlung in jedem Fall vorhanden sein sollten.

Ebenfalls gilt es zu berücksichtigen, dass sich die aufgezeigten Entwicklungsszenarien bisher auf die potentielle Nachfrage nach Nettologistikflächen beziehen. Um nun aus diesen Kennzahlen die Bedarfe der relevanten Bruttogrundstücksflächen ermitteln zu können, wurde für jeden Ansiedlungstyp ein spezifisches Verhältnis von logistischer Lager- bzw. Nutzfläche zur Gesamtgrundstücksfläche anhand einer Stichprobe vergleichbarer Ansiedlungen innerhalb Deutschlands ermittelt. Diese Werte wurden anschließend auf die Prognosen des realistischen Entwicklungsszenarios angewendet.

In nachfolgender Tabelle werden die Ansiedlungsoptionen mit unterschiedlichen Kriterien bewertet.

Tabelle 5 Standortanforderungen der Ansiedlungsoptionen

Ansiedlungsoptionen / Anforderungen	Food & Paper Centre	Trimodal Gateway	Unimodal Logistics Park	Car Logistics Centre	Agro-Bulk-Centre
Nettoflächenbedarf bis 2030	72.150 qm	36.450 qm	45.850 qm	28.050 qm *	4.550 qm
Verhältnis Logistikfläche zu Gesamtgrundstücksfläche	1 : 2,4	1 : 2,4	1 : 2,4	1 : 1,25	1 : 4
Gesamtgrundstücksfläche	173.200 qm	87.450 qm	110.050 qm	35.050 qm	18.200 qm
Nähe zur verladenden Wirtschaft	unmittelbare Nähe wünschenswert	irrelevant	mittelbare Nähe	irrelevant	unmittelbare Nähe wünschenswert
Straßenanbindung	Autobahn-anbindung	Autobahn-anbindung	Autobahn-anbindung	Autobahn-anbindung	Regionalstraße ausreichend
Gleisanschluss	wichtig	K.O.-Kriterium	irrelevant	K.O.-Kriterium	von Vorteil
Containerterminal	von Vorteil	K.O.-Kriterium	irrelevant	irrelevant	irrelevant
Hafen	wichtig	K.O.-Kriterium	irrelevant	K.O.-Kriterium	K.O.-Kriterium

Quelle: Fraunhofer SCS, 2015

* Zur Ermittlung des zusätzlichen Flächenbedarfs der Ansiedlungsoption „Car Logistics Centre“ wurden in Lübeck bereits vorhandene Stellflächen berücksichtigt. 28.050 qm sind demnach nötig, um den im Zuge des realistischen Szenarios prognostizierten Umschlagmengen bis 2030 begegnen zu können.

Wie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist, stellt im Falle des realistischen Szenarios die Ansiedlungsoption „Food & Paper Centre“ den größte Nachfrager nach gewerblichem Bauland dar. Mehr als 40% Prozent der insgesamt prognostizierten Nachfrage würden im Jahr 2030 von ihr in Anspruch genommen. Mit dem Typ des „Agro-Bulk Centre“ gehen hingegen relativ geringe Flächenbedarfe einher. Trotz eines hohen zusätzlichen Grundstücksbedarfs zur Nettobaufläche werden im Prognosezeitraum bis 2030 lediglich 18.200 qm an zusätzlicher Freifläche benötigt. Im Falle des „Car Logistics Centre“ könnten die prognostizierten Mengenpotenziale und damit einhergehende Flächenbedarfe bis zum Jahr 2020 über bereits in Lübeck vorhandene Stellflächen vollständig gedeckt werden. Über den langfristigen Prognosehorizont betrachtet ergibt sich eine Nachfrage nach einer zusätzlichen Bruttofläche von etwa 35.000 qm.

Tabelle 6 Bruttoflächenbedarf der Ansiedlungsoptionen bei Eintreten des realistischen Szenarios

	kumulierte Bruttoflächen [qm]		
	2020	2025	2030
Food & Paper Centre "realistisches Szenario"	94.650	127.300	173.200
Trimodal Gateway "realistisches Szenario"	71.650	78.550	87.450
Unimodal Logistics Park "realistisches Szenario"	56.750	76.900	110.050
Car Logistics Centre Lübeck "realistisches Szenario"	0	9.650	35.050
Agro-Bulk-Centre Lübeck "realistisches Szenario"	14.000	18.200	18.200
Total "realistisches Szenario"	240.550	315.150	423.950

Quelle: Fraunhofer SCS, 2015

Insgesamt sieht sich Lübeck im Falle einer Entwicklung entsprechend des realistischen Szenarios für alle fünf Ansiedlungsoptionen mit einer zusätzlichen Nachfrage von 42,4 ha bis zum Jahr 2030 konfrontiert. Je nach Entwicklungsszenario kann dieser Flächenbedarf allerdings stark divergieren. Bei Eintreten des pessimistischen Szenarios würden dementsprechend lediglich 0,6 ha Bauland in Anspruch genommen, im Falle des optimistischen Szenarios sogar 75,7 ha.

5.3 Identifikation geeigneter Logistikzentrum-Typologien

Grundsätzlich bietet Lübeck für alle beschriebenen Ansiedlungsoptionen günstige Rahmenbedingungen. Zudem steht der prognostizierte Bruttoflächenbedarf von knapp 42,4 ha bis zum Jahr 2030 einer gegenwärtig kurzfristigen Verfügbarkeit logistikaffiner Gewerbeflächen von 24,8 ha gegenüber, was auf den ersten Blick unter der Annahme einer kontinuierlichen Gewerbeflächenentwicklung nur bedingt Realisierungshemmnisse erwarten lässt.

Generell gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass es sich bei den errechneten Flächenbedarfen der fünf logistischen Ansiedlungsoptionen nur um einen Teilbereich der insgesamt zu erwartenden Gewerbeflächennachfrage handelt. Das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung NIW geht im Zuge der Studie „Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck“ bis zum Jahr 2025 von einer Gewerbeflächennachfrage von insgesamt 242 bis 296 ha aus. Rund 55% dieser Nachfrage würden in Lübeck klassischerweise auf bislang unbebaute Fläche entfallen, weshalb bis 2025 ein Angebot 135 bis 165ha gewerbliches Bauland zur Deckung des gesamten Bedarfs nötig wäre.⁸ Hierbei wurden verschiedenste gewerbliche Nutzungen berücksichtigt, wie das verarbeitende Gewerbe, das Baugewerbe, Groß- und Einzelhandel, Unternehmensdienste, ebenso wie Logistik und Lagererei. Somit muss trotz der augenscheinlich geringen Diskrepanz zwischen aktuell verfügbarem und zukünftig benötigten Baulandes berücksichtigt werden, dass die beschriebenen Ansiedlungsoptionen aus dem Bereich der Logistik in den logistikaffinen Suchräumen stets mit anderen, ansiedlungswilligen Unternehmen verschiedenster Wirtschaftsbereiche konkurrieren werden.

Angesichts der sich im Detail unterscheidenden Anforderungen an den Mikrostandort und der unterschiedlichen Gegebenheiten in den acht logistikaffinen Gewerbegebieten mit aktuellen oder zukünftigen Flächenpotentialen, ist zudem nicht jedes Gewerbegebiet für jeden Ansiedlungstyp gleichermaßen geeignet.

Der Abgleich der jeweiligen Standortanforderungen mit dem aktuellen Angebot an Gewerbeflächen ermöglicht nunmehr die Identifikation der tatsächlich für Lübeck in Frage kommenden Typen von Logistikzentren. Dazu wurden zunächst die vorhandenen K.O.-Kriterien für jede Ansiedlungsoption überprüft und ggfs. diejenigen Gewerbeflächen herausgefiltert, die diese Anforderungen nicht erfüllen können. So sind beispielsweise nur trimodal angebundene Gewerbegebiete auch für die Entwicklung als „Trimodal Import/Export-Gateway“ relevant.

Die verbleibenden Potenzialflächen wurden hinsichtlich ihrer sonstigen Rahmenbedingungen auf die Passgenauigkeit zum jeweiligen Ansiedlungstyp hin überprüft und entsprechend mit „hohe Eignung“, „grundlegende Eignung“ oder „geringe Eignung“ bewertet. Die Bewertungsergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Die Übersicht zeigt auf den ersten Blick, dass einzelne Ansiedlungsoptionen stark auf bestimmte Gewerbegebiete konzentriert sind, während sich für andere Typen mehrere Möglichkeiten zur Ansiedlung anbieten.

⁸ NIW (2012) – Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Hansestadt Lübeck.

Tabelle 7 Eignung der Ansiedlungsoptionen für die Potenzialflächen in Lübeck

Ansiedlungs- optionen Gewerbe- gebiete	Food Centre	Paper Centre	Trimodal Gateway	Unimodal Logistics Park	Car Logistics Centre	Agro-Bulk- Centre
Skandinavienkai						
Herrenwyk						
Dänischburg – Siems						
Schlutup						
Vorwerker Hafen						
Teerhofinsel						
Genin Süd						
Airport Business Park						

Quelle: Fraunhofer SCS, 2015

Damit sind auch nach der Prüfung der vorhandenen Mikrostandorte für jeden der identifizierten Typen von Logistikzentren ein oder mehrere Ansiedlungsoptionen in Lübeck vorhanden. Allerdings bleibt die aktuelle Verfügbarkeit von freien Ansiedlungsflächen in diesen Gewerbegebieten eine noch im Detail zu untersuchende Voraussetzung für die zukünftig erfolgreiche Entwicklung.

6 Handlungsempfehlungen Logistikzentrum Lübeck

Auch wenn die einzelnen Ansiedlungsoptionen für ein geographisch diversifiziertes Logistikzentrum nicht in der Lage sind, die erwarteten Verschiebungen vom Hafen Lübeck zur Festen Fehmarnbeltquerung zu kompensieren (z. B. ca. 10 % Rückgang des Umschlagvolumens des Trimodal Export/Import Gateways ab 2025), so zeigt die Untersuchung doch, dass ein Logistikzentrum in Lübeck sinnvoll ist. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Möglichkeit, den bereits in der Region Lübeck ansässigen Unternehmen die Möglichkeit zur Expansion zu bieten, damit deren Wachstum vollständig der Stadt Lübeck zu Gute kommt. Und zum anderen damit die Unternehmen in Zeiten zunehmender Konkurrenz zwischen den Standorten am Standort Lübeck ansässig bleiben:

- Die konkreten Planungen für ein Logistikzentrum Lübeck sollten begonnen werden, da dieses Zentrum wesentlich zur Stärkung des Logistik-Standortes Lübeck beitragen kann.
- Insbesondere für Lübeck als Hafen mit einem hohen Anteil RoRo-Aufkommen ist es wichtig, logistische Wertschöpfung am Standort anzubieten, da sonst im reinen RoRo-Verkehr vergleichsweise nur geringer regionalökonomischer Nutzen am Standort verbleibt.
- Mit Blick auf sämtliche identifizierten Ansiedlungsoptionen sind die logistischen Funktionen und Value Added Services Potenziale eines Import- und Export Gateways sowie diejenigen einer produktionslogistischen Ansiedlung (Food & Paper-Centre, Unimodal Logistics Park) am vielversprechendsten.
- Zurückgehende Güterumschläge im Hafen aufgrund der FFBQ und aufgrund struktureller Änderungen in der Logistik wichtiger Gütergruppen können mit einem Logistikzentrum kompensiert werden.
- Lübeck kann sich sowohl als trimodales, als auch als unimodales Logistikzentrum etablieren und zusammen mit dem Hafen Lübeck eine offensichtliche Lücke im Angebot der Logistikstandorte in der nördlichen Metropolregion Hamburg füllen.
- Mit Blick auf die in Kapitel 5 analysierte Flächensituation in der Region Lübeck und das realistische Entwicklungsszenario für die identifizierten Ansiedlungsoptionen eines Logistikzentrums Lübeck sehen die Gutachter folgende Handlungsempfehlungen:

Flächenanfragen aus dem Bereich der heimischen Lebensmittelindustrie sollten idealerweise im Bereich des Vorwerker Hafens realisiert werden. Da jedoch auch perspektivisch keine Erweiterungsflächen an diesem Mikrostandort zu erwarten sind, kommen hier momentan nur bestehende und ggfs. nicht genutzte Hallen- und Umschlagkapazitäten der LHG in Frage. Sollten diese nicht verfügbar sein, sind Logistiktungen der Lebensmittelindustrie idealerweise zusammen mit der logistischen Funktion des „Unimodal Logistics Park“ in **Genin Süd** zu realisieren. Um auch größere Anfragen zeitnah bedienen zu können,

sollten die zusätzlichen Flächenpotentiale am Mikrostandort Genin Süd nutzbar gemacht und erschlossen werden.

Der **Skandinavienkai** weist eine hohe Attraktivität für die Nutzung als „Trimodal Import/Export-Gateway“ und „Car Logistics Centre“ auf, kann aber mit den aktuell zur Verfügung stehenden Flächen nur für eine dieser Funktionen die erwartete Flächennachfrage befriedigen. Hier sollten zeitnah zusätzliche Ansiedlungsflächen von mindestens 4 ha verfügbar gemacht werden, um die fokussierte Ansiedlung dieser beiden Logistikfunktionen zu ermöglichen. Auch die weiteren Flächenpotentiale in der Nähe des Skandinavienkais sollten für den Fall einer überproportionalen Nachfrageentwicklung als Erweiterungsoption vorgehalten und entwickelt werden.

Sollte eine Erweiterung der Flächen am Skandinavienkai aus Planungs- oder Eigentumsrechtlichen Gründen nicht gelingen, sind die noch bestehenden Erweiterungspotentiale in **Dänischburg-Siems** zu realisieren. Als flexibelstes Gewerbegebiet mit grundlegender Eignung für alle beschriebenen Ansiedlungsoptionen kommt dieser Mikrostandort dem Gedanken eines „integrierten“ Logistikzentrums mit synergetischen Nutzungsmöglichkeiten am nächsten. Die Ausnutzung aller vorhandenen Flächenpotenziale sowie die Baureifmachung des Eon-Geländes würde eine attraktive Ansiedlungsalternative für die unterschiedlichen hafennahen Logistikknutzungen schaffen.

Anfragen aus dem Bereich der Papierlogistik finden in **Schlutup** sehr gute Rahmenbedingungen vor, die angesichts der frei werdenden Kapazitäten⁹ an diesem Standort auch ohne zusätzliche Flächenausweisungen befriedigt werden können.

Die Ansiedlungsoption „Agro-Bulk Centre“ findet in **Herrenwyk** die günstigsten Bedingungen vor und sollte an diesem Standort fokussiert entwickelt werden.

Auch ohne eine derzeit zwingende Entwicklungsnotwendigkeit der **Teerhofinsel** als Logistikstandort sollte das dort vorhandene Flächenpotential als Optionsfläche für eine das realistische Szenario übersteigende Nachfrage nach Logistikknutzungen aus dem Lebensmittel- und Trimodal-Gateway-Bereich vorgehalten werden.

Neben der fokussierten Ansiedlung der verschiedenen Logistikknutzungen sollten die Informationen zur aktuellen Flächenverfügbarkeit an einer zentralen Stelle gebündelt und in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden. Aktuell bieten mehrere Informationsportale teilweise voneinander abweichende Aussagen zu Ansiedlungsmöglichkeiten, je nachdem welche Quelle zuerst von ansiedlungswilligen Unternehmen herangezogen wird, kann ein unterschiedliches Bild zur Flächenverfügbarkeit entstehen. Ein einheitlicher Ansprechpartner für Ansiedlungsanfragen aus dem Logistikbereich würde den Außenauftritt der Stadt Lübeck als professionelle Partnerin für Unternehmensansiedlungen deutlich verbessern. (gebündelte Vermarktung)

⁹ Siehe bspw. <http://www.shz.de/lokales/luebeck/papierterminal-luebeck-unternehmen-verlagern-aktivitaeten-nach-kiel-id10056886.html>.

Obwohl der Hafen- und Logistikstandort Lübeck mit Blick auf die umgeschlagenen Transporteinheiten pro Jahr weiterhin eine dominante Position im Wettbewerb der südwestlichen Ostseehäfen einnimmt, wurde im Rahmen der durchgeführten Marktbefragung deutlich, dass der Hafen Lübeck aktuell weniger positiv wahrgenommen wird. Hierbei wurde vor allem die in den letzten Jahren erhöhte Streikanfälligkeit in den LHG-Terminals und nach Aussage des Marktes zu hohe Kosten für Umschlag, Kranung und Lagerung genannt. Auch wird der Hafen Rostock vom Markt als kundenorientierter hinsichtlich Service und Kosten wahrgenommen. (Optimierung der Kunden-Vermarktung)

Vor allem mit Blick auf die Ansiedlungsoptionen „Trimodal Import/Export-Gateway“ und „Car Logistics Centre“ werden seitens des Marktes zukünftig hochfrequente Fähr- bzw. RoRo-Verbindungen nach Finnland und Russland sowie ins Baltikum als notwendige Voraussetzung dafür genannt, dass die Region Lübeck in diesen Logistikbereichen bis 2030 weiterhin attraktiv bleibt. Auch wird das Potenzial für weitere Logistikansiedlungen in der Region Lübeck davon abhängen inwiefern es gelingt, weitere Industrie- und Handelsunternehmen anzusiedeln. (umfangreiches Konzept zur Standortvermarktung)

Die Weiterentwicklung des Hafens Lübeck im Rahmen des HEP 2030 erfordert zum einen eine abgestimmte Neupositionierung des Standortes Lübeck im internationalen Logistiknetzwerk. Hierbei gilt es, Lübeck im internationalen Logistiknetzwerk in Zukunft so zu positionieren, dass die absehbaren Mengenverluste in den südschwedischen Seeverkehren durch den Ausbau der Destinationen in Richtung Finnland, Russland und ins Baltikum zumindest kompensiert würden. Neben dieser Einsicht einer neuen Rolle Lübecks als land- und seeseitiger Knotenpunkt für alle Nordeuropaverkehre, erfordert die hierauf zugeschnittene Anpassung der Hafenlandschaft im Sinne der im Rahmen der vorliegenden Studie skizzierten Ansiedlungsoptionen für Logistikzentren die Bereitschaft und den politischen Willen, den hiermit verbundenen Strukturwandel konsequent und auf allen Ebenen umzusetzen.¹⁰ Hierbei gilt es, alle relevanten Akteure der Lübecker Hafen- und Logistikbranche in diesen Prozess zu integrieren und den Standort Lübeck in den im Rahmen des Kapitels 2 identifizierten und für Lübeck relevanten Hinterlandregionen aktiv in der dortigen Logistik- wie auch verladenden Wirtschaft deutlicher zu positionieren.

¹⁰ Vgl. hierzu auch Stuwe „FehmarnBeltQuerung (FBQ) Entwicklungsschub für die intermodalen Verkehre via Lübeck., 2015.