

„Terminalkapazitäten und Kapazitätsauslastung der Lübecker Häfen“
(ausgewählte Ergebnisse einer im Auftrag der Hansestadt Lübeck durchgeführten Studie)

5. logRegio Logistikforum
02. September 2015
media docks Lübeck

Birger Latki
Baltic Marine Consult GmbH

Ziele der Kapazitätsbetrachtung

- Überblick über die Vielfalt und Leistungsfähigkeit des Lübecker Hafens
- Schaffung einer einheitlichen Basis für die Fortschreibung des HEP

Methodik

- Die Kapazitätsbestimmung erfolgt flächen- und liegeplatzbezogen
- Gliederung der Terminals nach Umschlagtechnologien
- Einschätzung der Kapazitätsauslastung durch die Gegenüberstellung von Terminals vergleichbarer Umschlagtechnologien

Grundsatz

- Umschlagflächen mit Zugang zum seeschifftiefen Wasser sind begrenzt und kostenintensiv daher
- sparsamer Umgang mit Flächen aus wirtschaftlicher Sicht

Der Hafen Lübeck

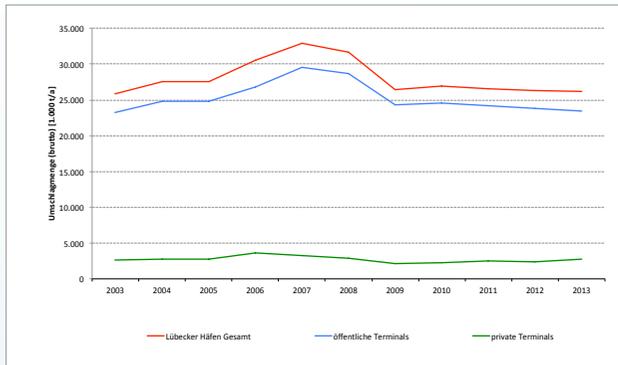
- 17 abgeschlossene Hafenstandorte
- 7 Umschlagtechnologien
- 21 Terminals
- verschiedenste Wirkungen auf Umwelt und Stadt



Legende

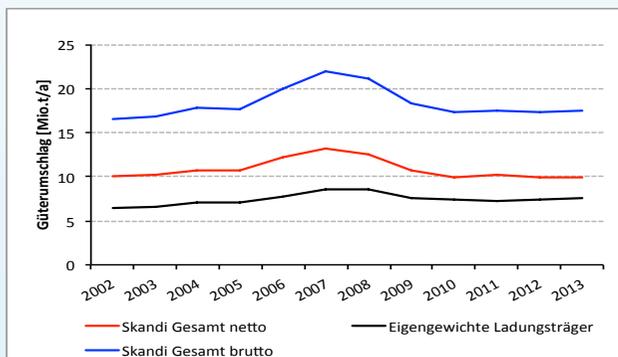
- | | |
|--|--------------------------------------|
| ● konv. Stückgutterminals | ● RoPax-Terminals (durchg. Verkehre) |
| ● Schüttgutterminals für witterungsabhängige Güter | ● RoRo-Terminals (ndurchg. Verkehre) |
| ● Schüttgutterminals für witterungsunabhängige Güter | ● Container LoLo-Terminals |
| | ● Flüssiggutterminals |

Gütermengen und Güter- und Ladungsträgerstruktur



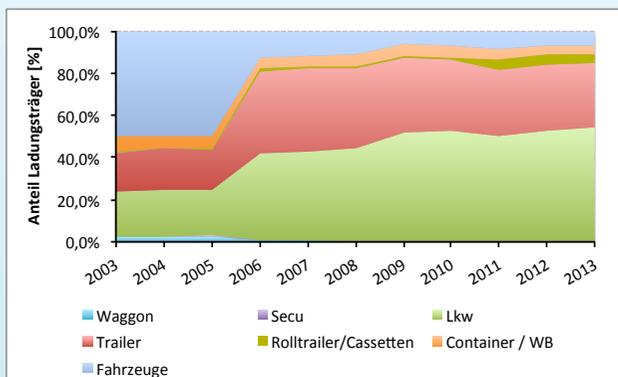
Gesamtumschlages des Lübecker Hafens

- Kaum Mengenentwicklung von 2003 gegenüber 2013/14
- 85 ... 90 % über die öffentlichen Terminals
- Zwischenzeitlich 120 ... 130 % von der Menge 2003 bzw. 2013



Gesamtumschlages in den einzelnen Terminals

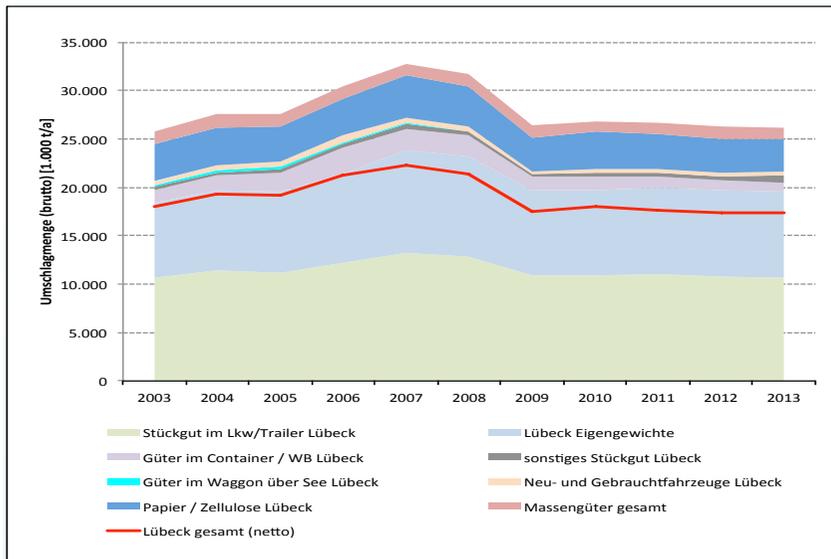
- Erfassung von Brutto- und Nettomengen in den RoRo-Terminals
- Strukturwechsel (Güter, Technologien) in den Terminals
- Umverteilungen zwischen den Terminals



Ladungs- und Ladungsträgerstruktur in den einzelnen Terminals

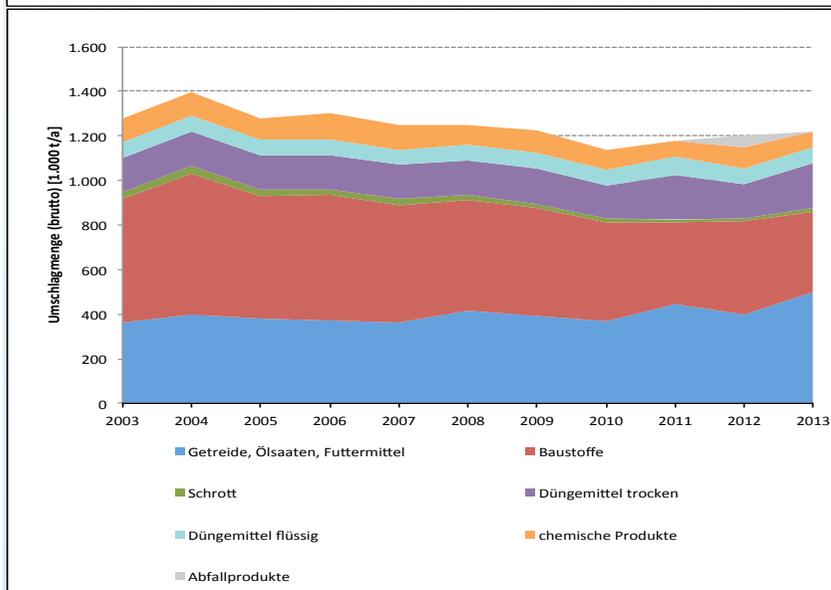
- Aufgabe des Trajektverkehrs am Skandinavienkai
- Strukturwechsel (Güter, Technologien) in den Terminals
- Aufnahme, Aufgabe, Wiederaufnahme des LoLo-Containerumschlages

Gütermengen und Güter- und Ladungsträgerstruktur



Ladungsträger- und Ladungsgruppenstruktur

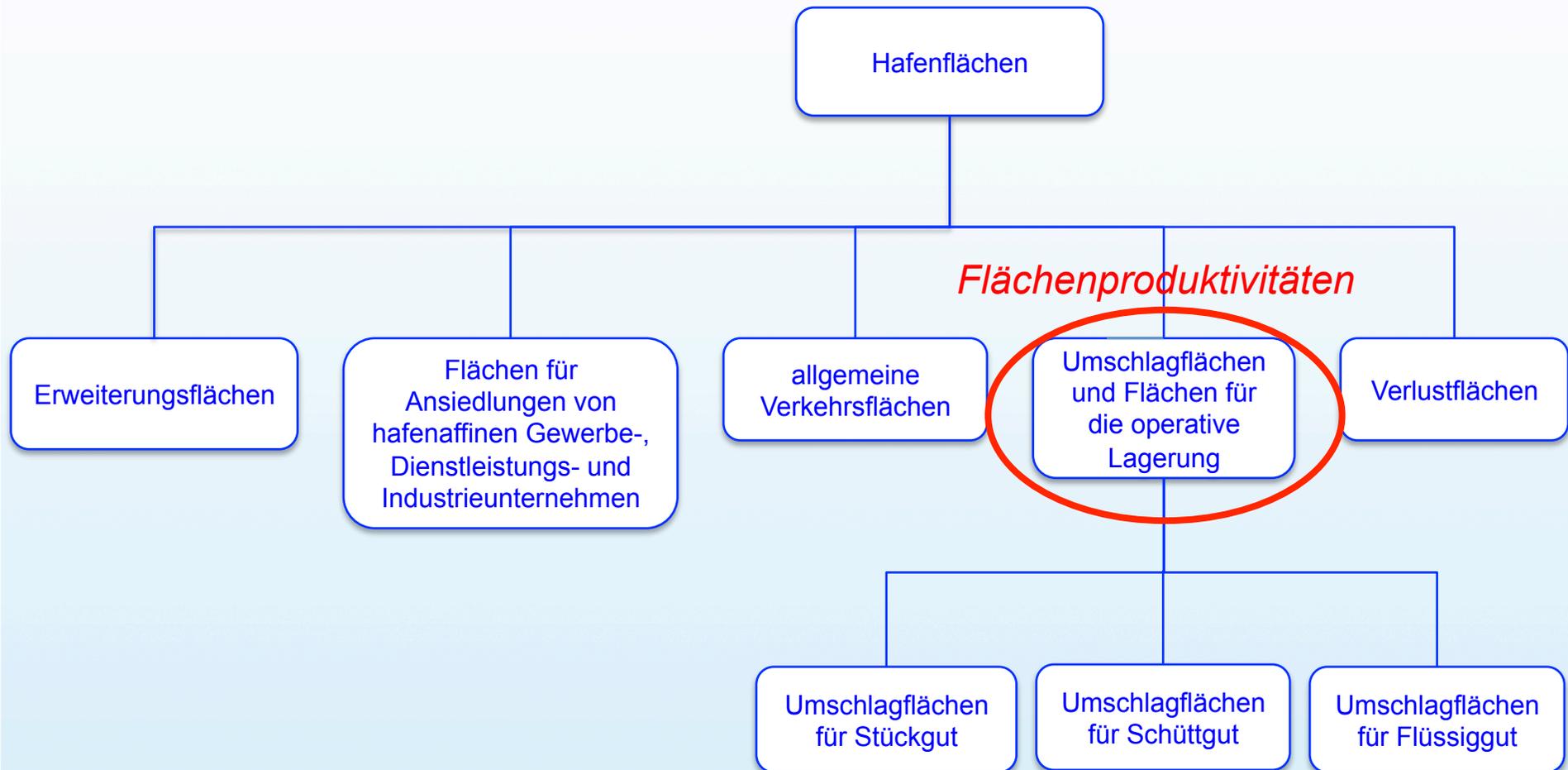
- Grundlage der Umschlagtechnologien
- Brutto- und Nettoumschlag, Lübeck speziell
- mehr als 90 % aller Güter im RoRo-Verfahren
- mehr als 70 % aller Güter im Skandinavienkai (17,5 Mio.t)
- mehr als 75 % durchgehender RoRo-Verkehr
- ca. 20 % gebrochener RoRo-Verkehr (3,9 Mio.t)
- ca. 5 % Massengutverkehre
- konv. Stückgutverkehr (Rohholz) gering, aber gefestigt



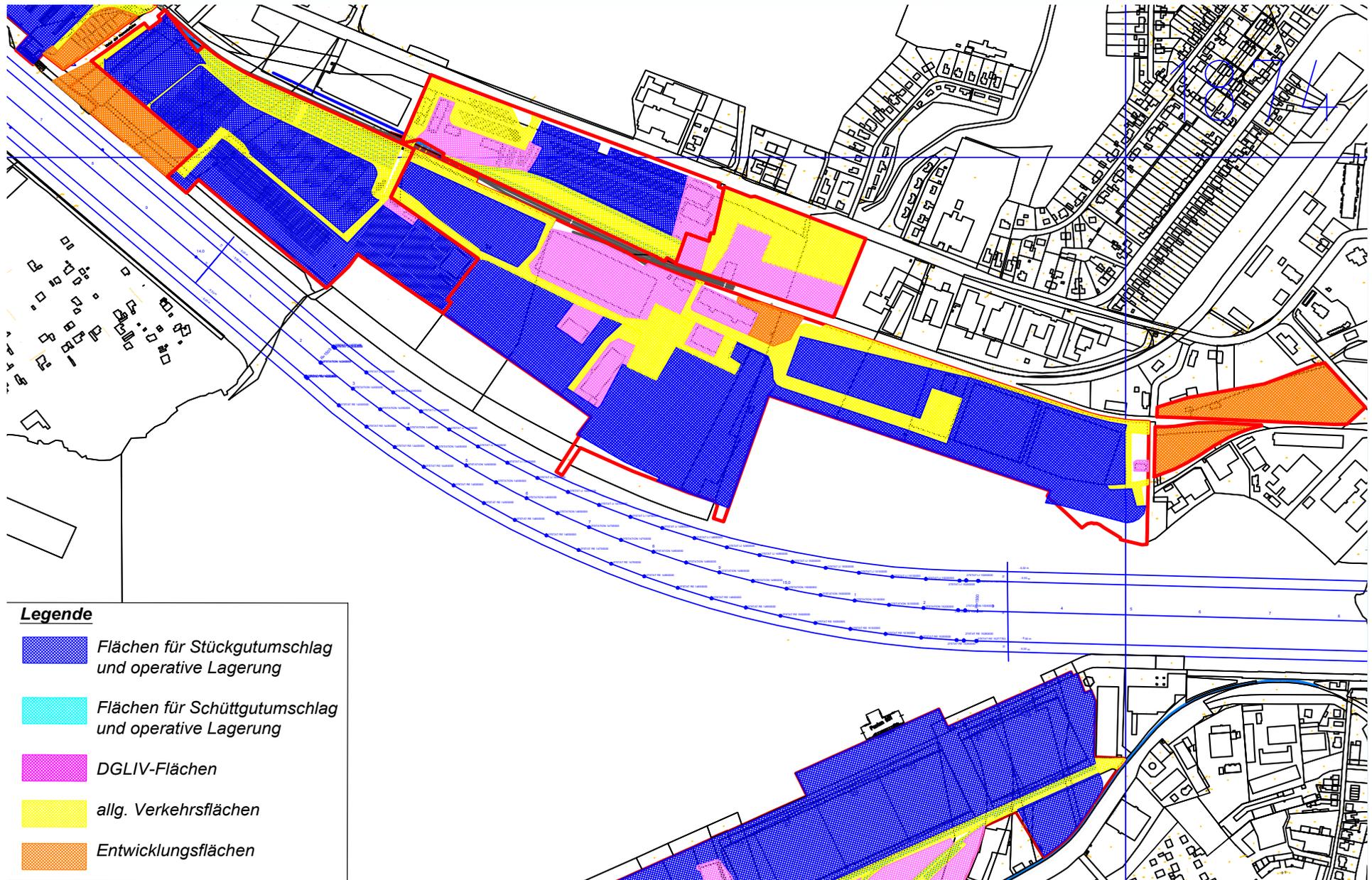
Detaillierte Darstellung im Massengutbereich

- getragen von Getreide-, Futtermittel-, Düngemittel- und Baustoffumschlag
- Flüssiggutumschlag als exponierte Technologie
- Zulassung für den Umschlag von Abfallprodukten

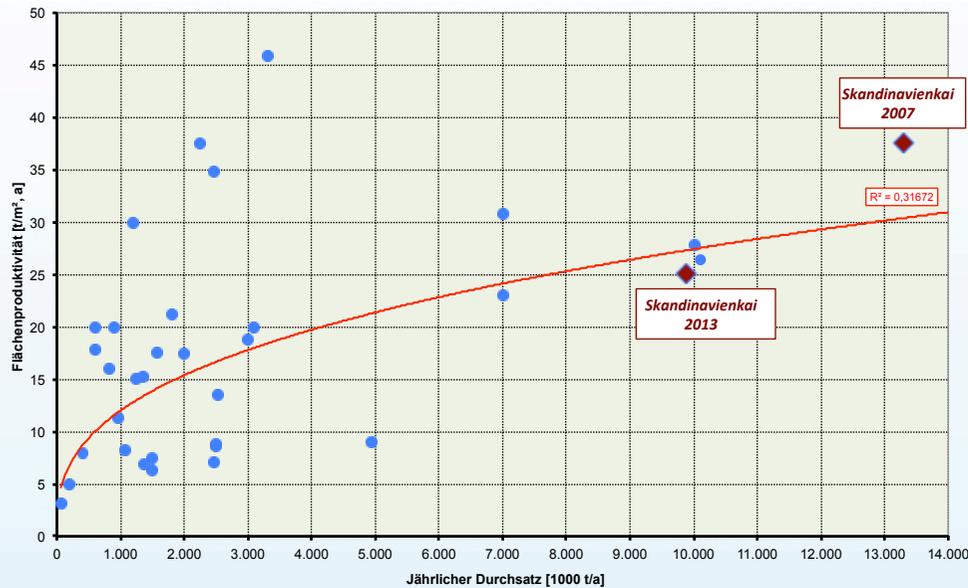
Gliederung von Hafenflächen unter Nutzungsaspekten



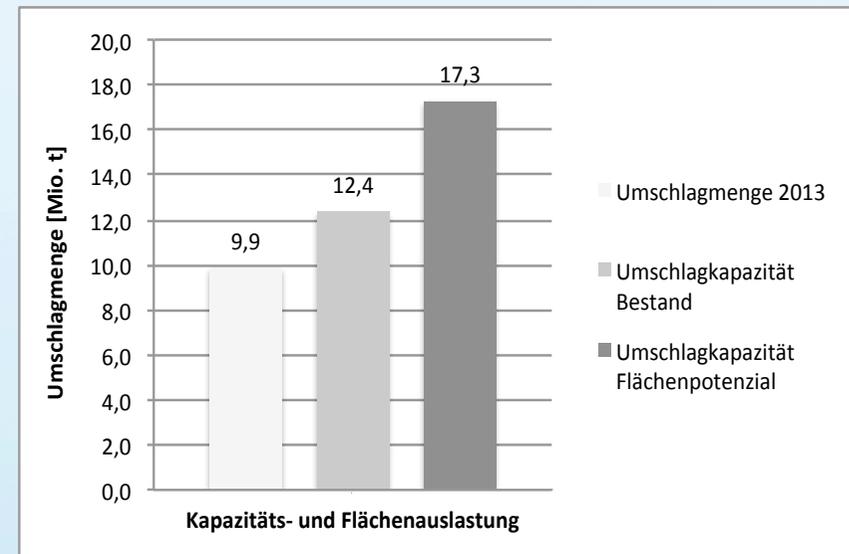
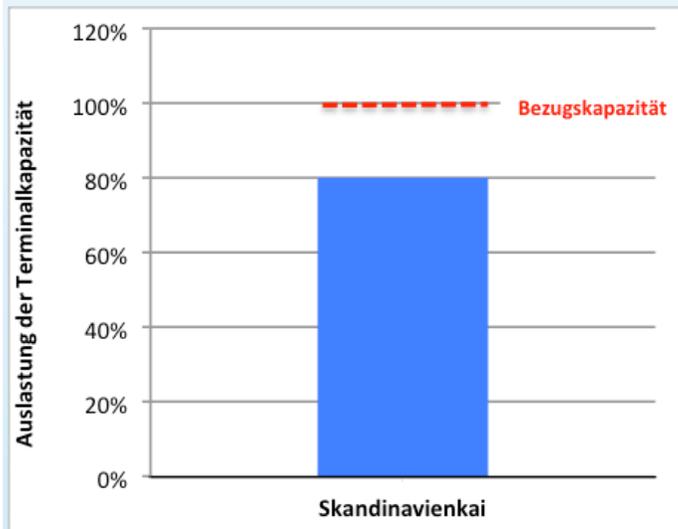
Gliederung von Hafenflächen, Bsp. Lübeck Siems

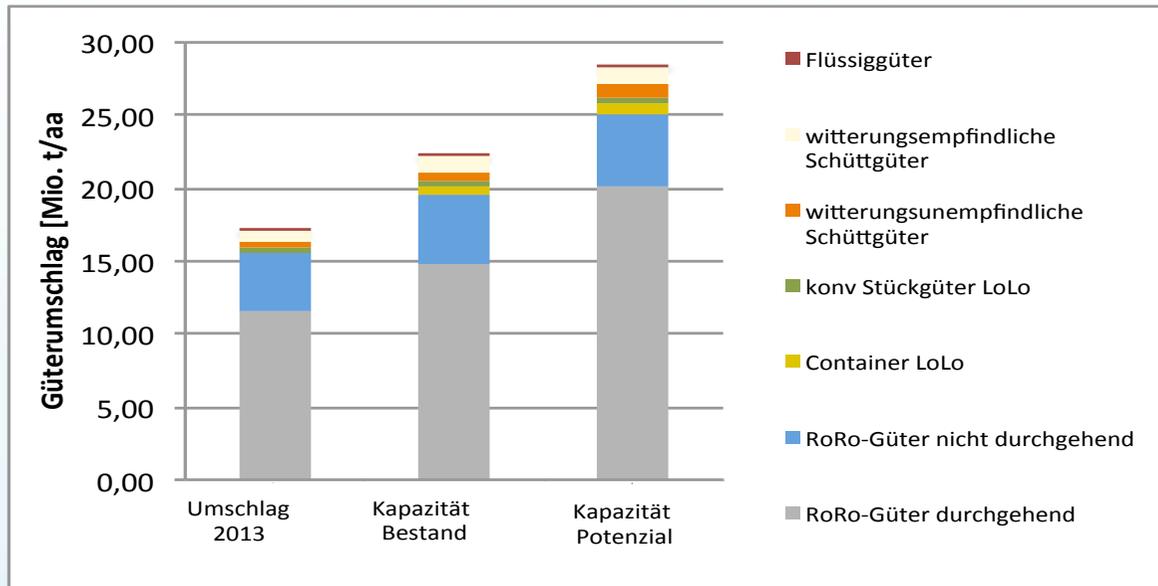


Kapazitäten der Lübecker Häfen, Bsp. Skandinavienkai



- Gegenüberstellung der Flächen- und Liegeplatzproduktivitäten vergleichbarer Terminals
- Wertung der Flächen- und Liegeplatzproduktivitäten
- Skandinavienkai ist das leistungsfähigste Terminal seiner Kategorie im Nord- und Ostseeraum
- 2007 über der Kapazitätsgrenze
- ggw. ca. 80 % Auslastung auf den Umschlagflächen
- >90 % Auslastung an den Liegeplätzen
- Erweiterungsflächen bieten zusätzlich ca. 40 % Kapazität





Gütergruppe bzw. Umschlagtechnologie	Güterumschlag 2013 [Mio. t/a]	Kapazität des Flächenbestands		Kapazität des Flächenbestands und des Erweiterungspotenzials	
		[Mio. t/a]	±	[Mio. t/a]	±
RoRo-Güter durchgehend	11,60	14,75	3,2	20,01	8,4
RoRo-Güter nicht durchgehend	3,88	4,76	0,9	5,10	1,2
Container LoLo	0,00	0,57	0,6	0,70	0,7
konv Stückgüter LoLo	0,49	0,33	-0,2	0,33	-0,2
witterungsunempfindliche Schüttgüter	0,39	0,67	0,3	1,08	0,7
witterungsempfindliche Schüttgüter	0,71	1,22	0,5	1,22	0,5
Flüssiggüter	0,07	0,08	0,0	0,11	0,0
Summe	17,1	22,4	5,3	28,6	11,5

- Gegenüberstellung des Ist-Umschlages und der Terminalkapazität
 - Abschätzung der möglichen Umschlagmengen **bei gleichbleibender Ladungsträger- und Ladungsstruktur**
 - Berücksichtigung potenzieller Erweiterungsflächen
 - → Ausweisung einer Potenzial-Kapazität
-
- Gesamtkapazität 22,4 Mio. t
 - Für den Umschlag durchgehender RoRo – Güter stehen auf den vorhandenen Umschlagflächen knapp 30 % Reserve
 - Die konv. Stückgutanlagen arbeiteten 2013 über ihren Kapazitätsgrenzen und besitzen auch kaum Erweiterungsflächen
 - Potenzialkapazität 28,6 Mio. t



Friedrich - Barnewitz - Strasse 3
18119 Rostock-Warnemünde
Tel. +49(0)381 / 51 93 575
Fax. +49(0)381 / 51 93 576
latki@bmc-info.de
www.bmc-info.de

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Birger Latki
Senior Consultant
Tel. +49(0)381 / 5191129