

**„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

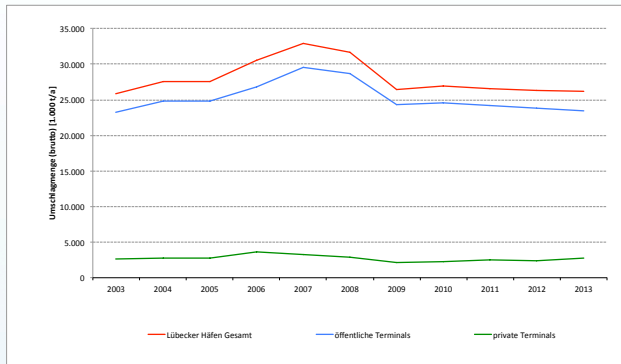
- 17 abgeschlossene Hafenstandorte
- 7 Umschlagtechnologien
- 21 Terminals
- verschiedenste Wirkungen auf Umwelt und Stadt



### Legende

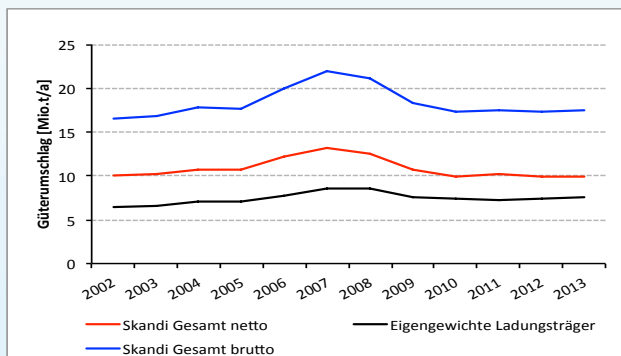
- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| ● konv. Stückgutterminals                            | ● RoPax-Terminals (durchg. Verkehre) |
| ● Schüttgutterminals für witterungsabhängige Güter   | ● RoRo-Terminals (ndurchg. Verkehre) |
| ● Schüttgutterminals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

## Gütermengen und Güter- und Ladungsträgerstruktur



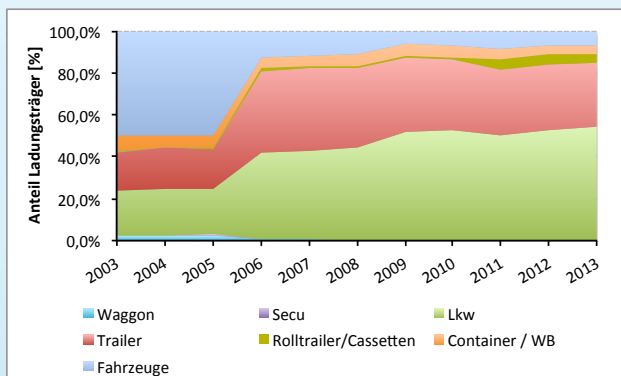
### Gesamtumschlages des Lübecker Hafens

- 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

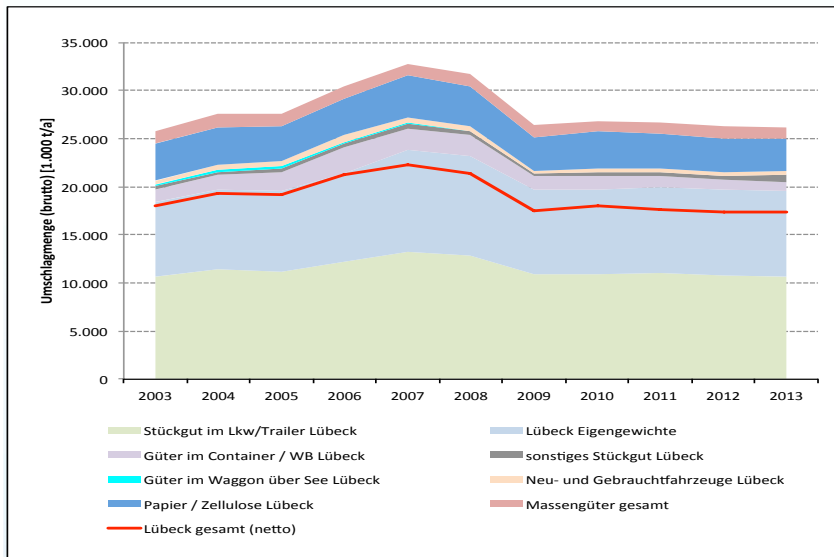
- Erfassung von Brutto- und Nettomengen in den RoRo-Terminals
- Strukturwechsel (Güter, Technologien) in den Terminals
- Umverteilungen zwischen den Terminals



### Ladungs- und Ladungsträgerstruktur in den einzelnen Terminals

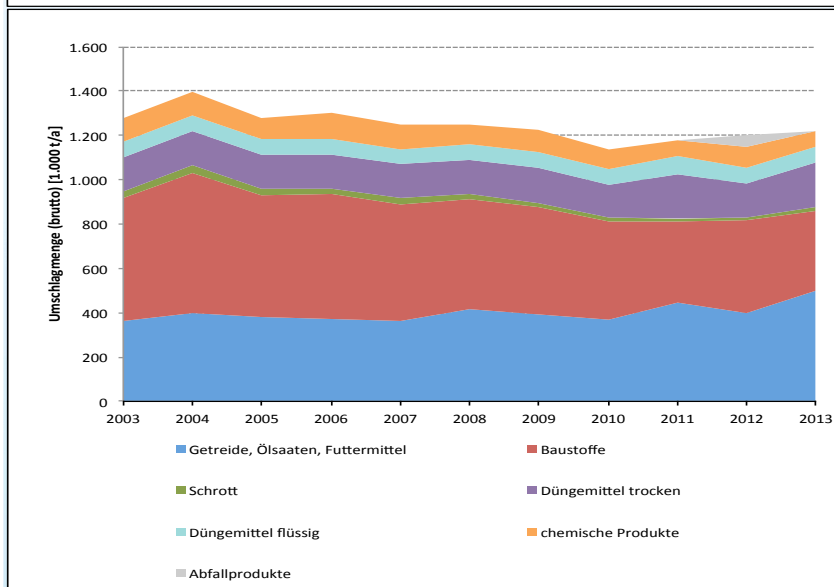
- Aufgabe des Trajektverkehrs am Skandinavienkai
- Strukturwechsel (Güter, Technologien) in den Terminals
- Aufnahme, Aufgabe, Wiederaufnahme des LoLo-Containerumschlages

## Gütermengen und Güter- und Ladungsträgerstruktur



### Ladungsträger- und Ladungsgruppenstruktur

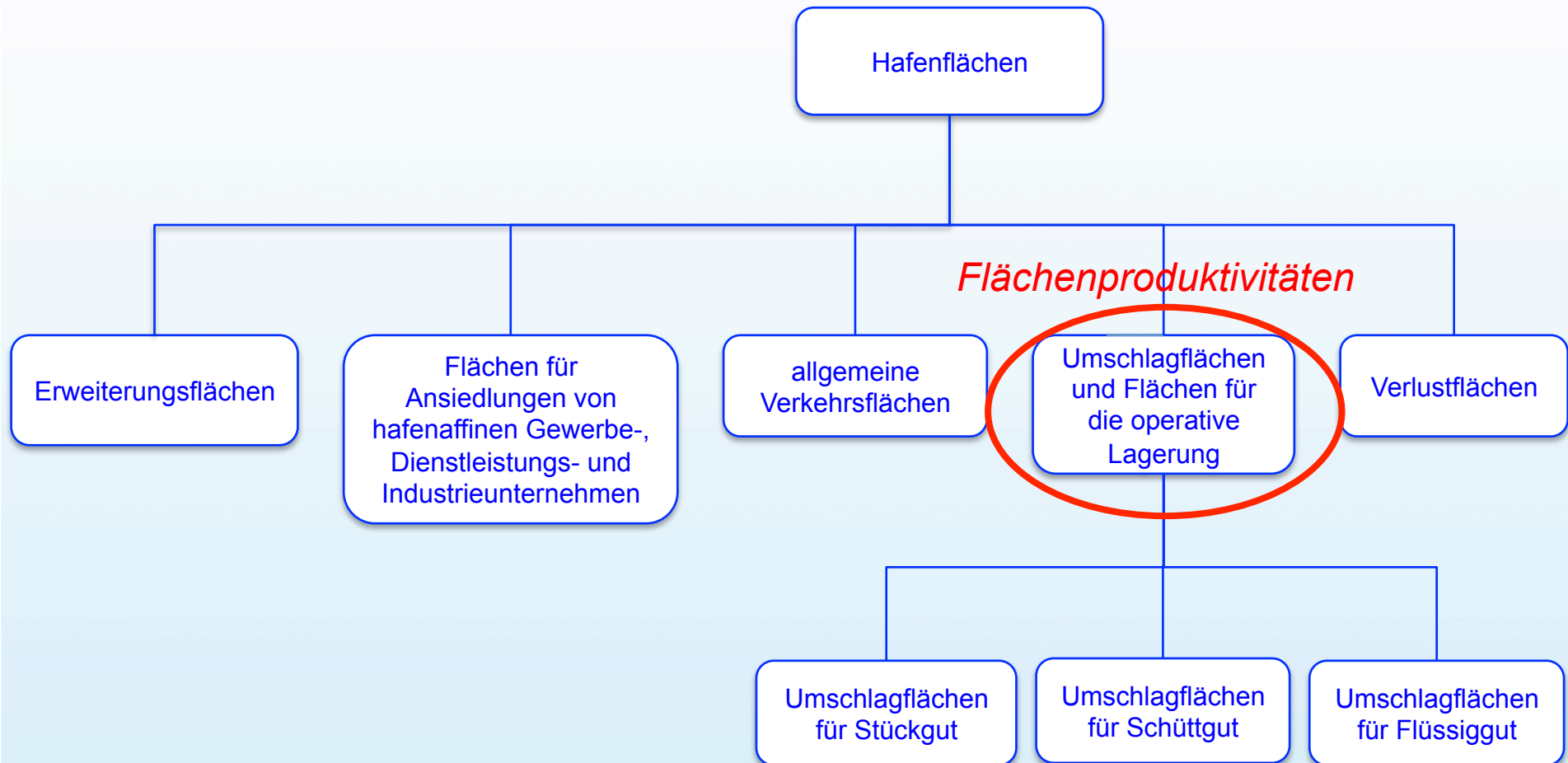
- Grundlage der Umschlagtechnologien
- Brutto- und Nettoumschlag, Lübeck speziell
- mehr als 90 % aller Güter im RoRo-Verfahren
- mehr als 70 % aller Güter im Skandinavienkai (17,5 Mio.t)
- mehr als 75 % durchgehender RoRo-Verkehr
- ca. 20 % gebrochener RoRo-Verkehr (3,9 Mio.t)
- ca. 5 % Massengutverkehre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



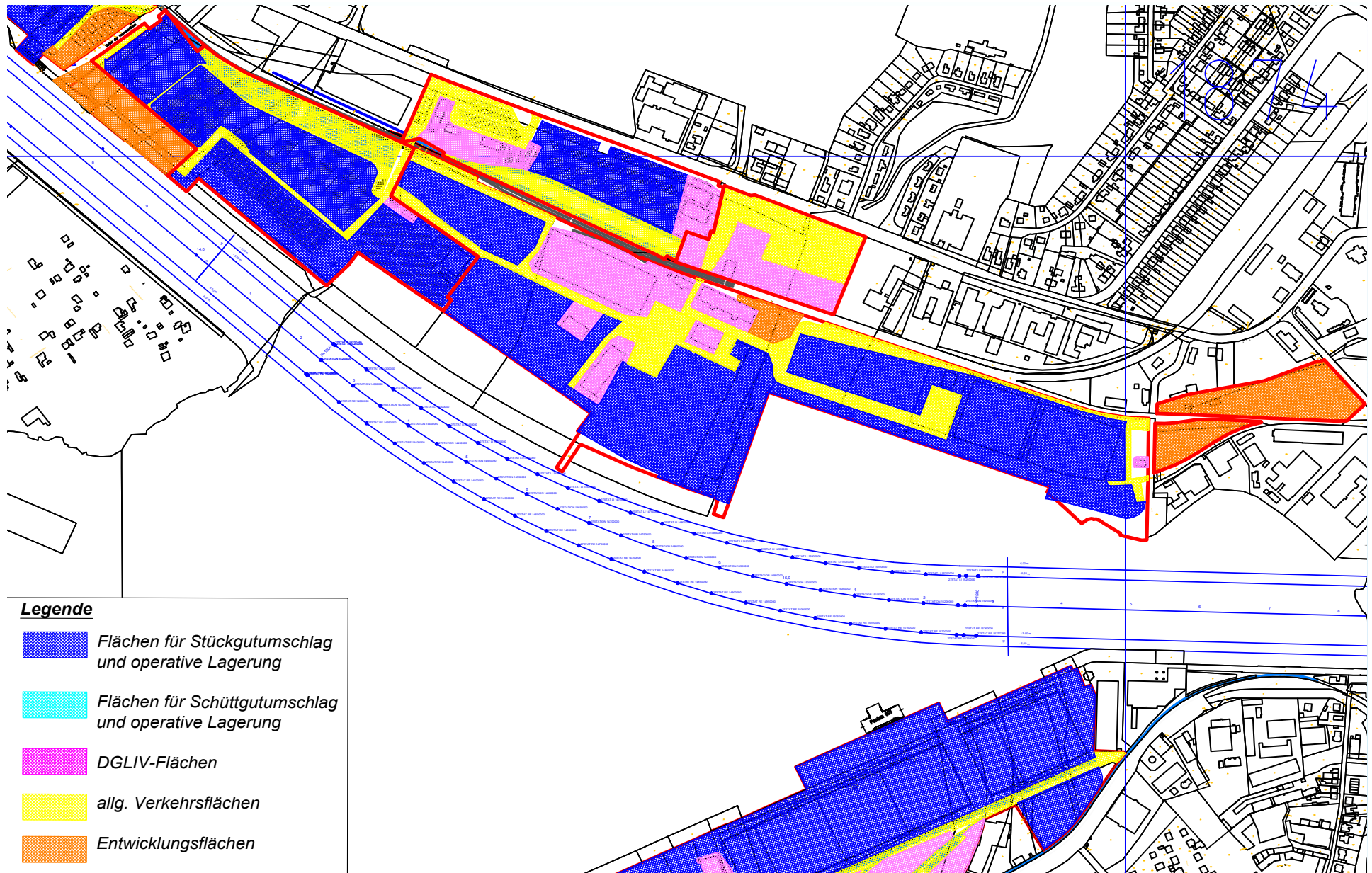
### Detaillierte Darstellung im Massengutbereich

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

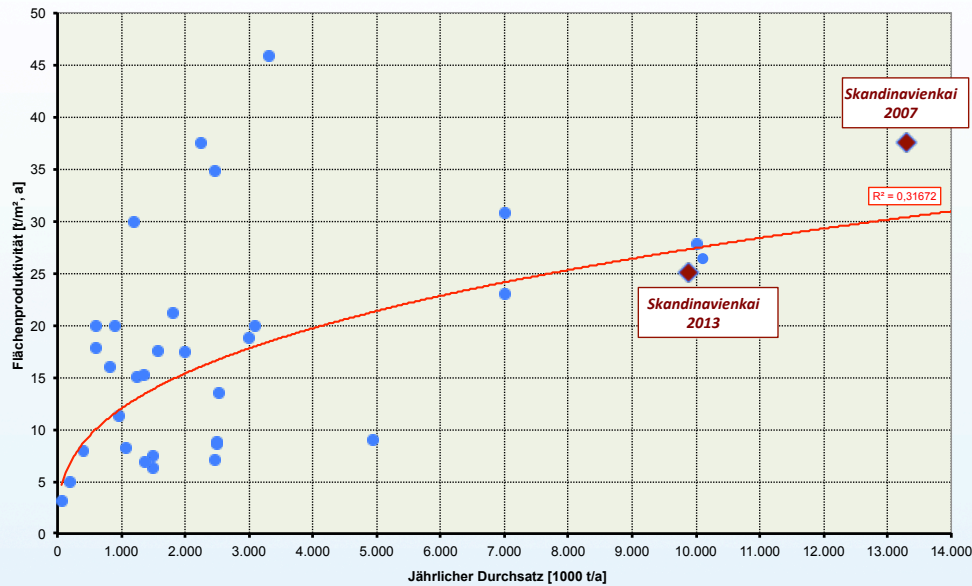
## Gliederung von Hafenflächen unter Nutzungsaspekten



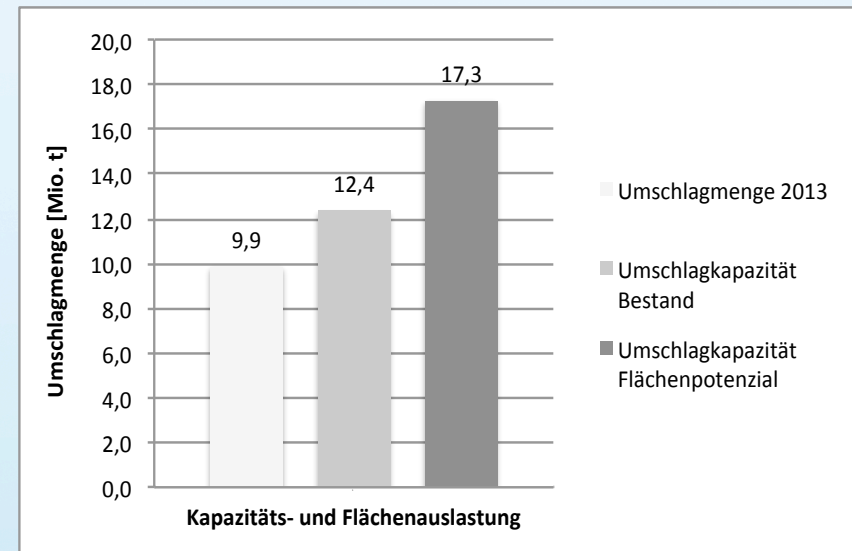
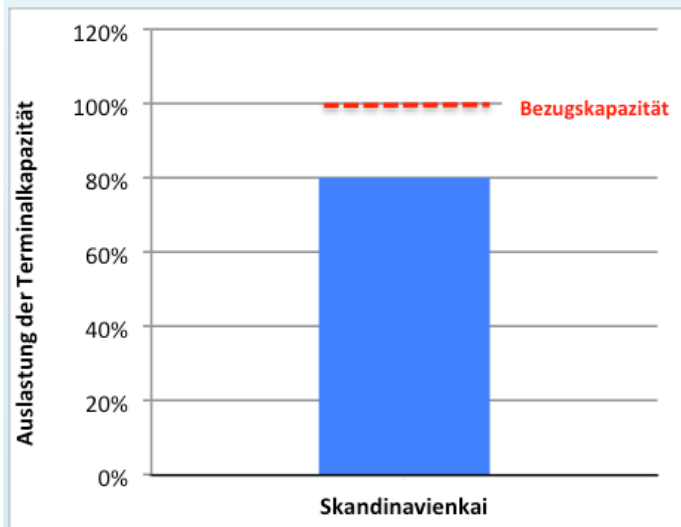
## Gliederung von Hafentflächen, Bsp. Lübeck Siems



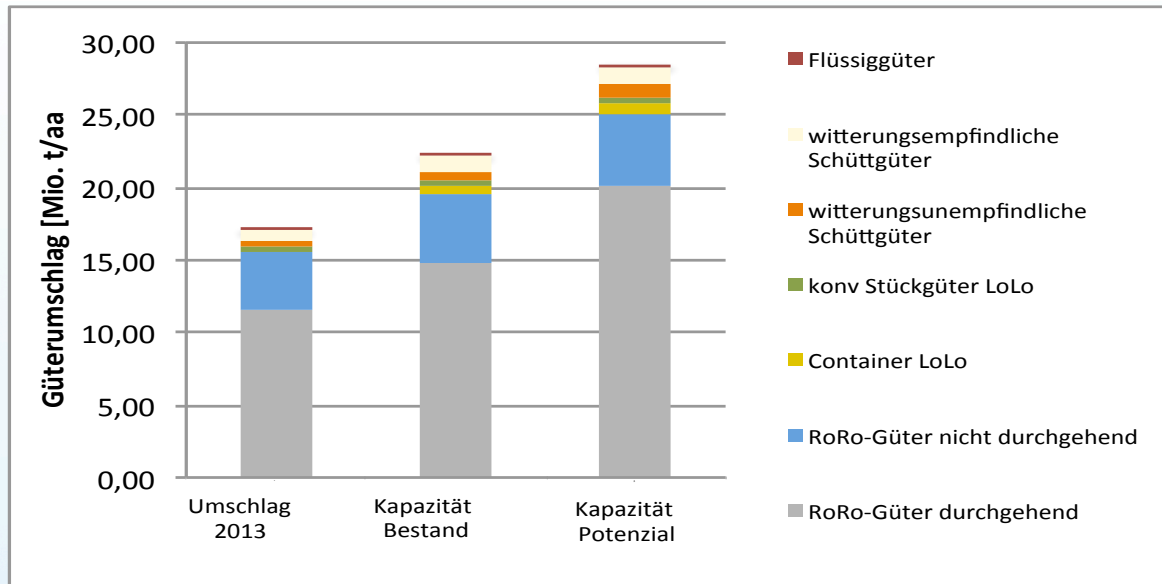
## Kapazitäten der Lübecker Häfen, Bsp. Skandinavienkai



- 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
<b>Summe</b>	<b>17,1</b>	<b>22,4</b>	<b>5,3</b>	<b>28,6</b>	<b>11,5</b>

- 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](mailto:latki@bmc-info.de)  
[www.bmc-info.de](http://www.bmc-info.de)

***Vielen Dank für die Aufmerksamkeit***

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