


(11)

Lübecker Häfen – Ostsee-Hafenstandort - Potentiale für multimodale Hinterland-Anbindung

Florian Richter – Lübeck

Hansestadt LÜBECK 



PORT OF LÜBECK

LÜBECKER HÄFEN – OSTSEE-HAFENSTANDORT MIT BEDEUTENDEN POTENZIALEN DER MULTIMODALEN
HINTERLAND-ANBINDUNG

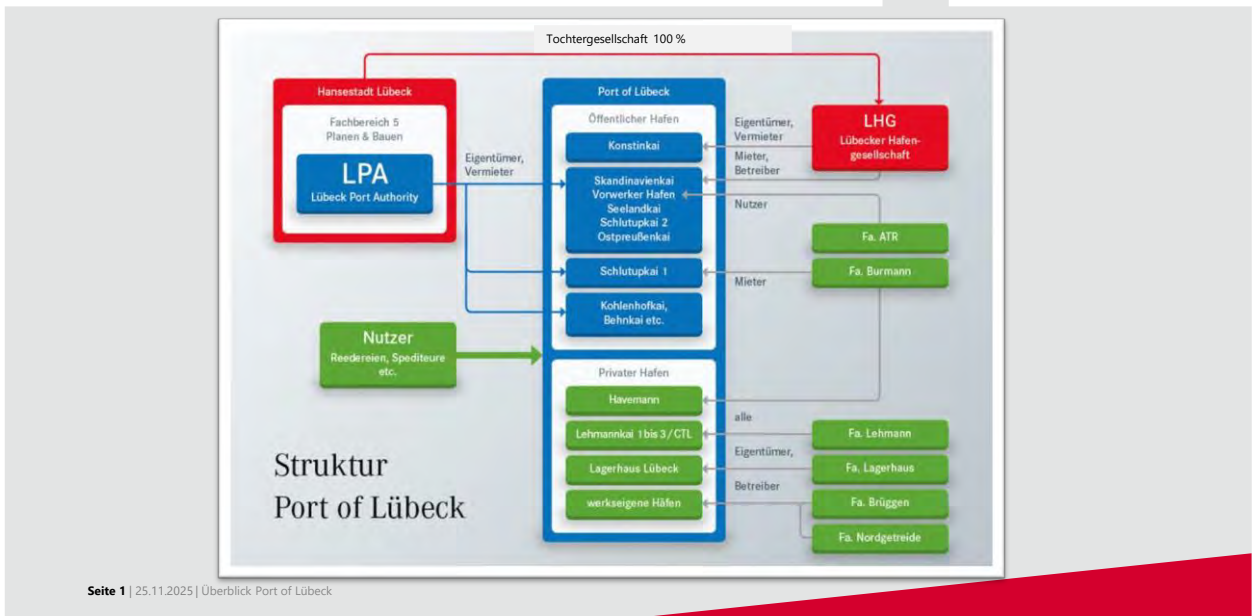
STRALSUND, 15.10.2025, ODER/HAVEL COLLOQUIUM

 PORT OF LÜBECK



Lübeck Port Authority (LPA)

- 1 • Hansestadt Lübeck, Fachbereich Planung und Bauen, Bereich LPA
- 2 • Eigentümerin und Verwalterin der öffentlichen Hafenanlagen (ca. 140 ha)
- 3 • Eisenbahninfrastrukturunternehmen für ca. 60 km Hafensbahn
- 4 • Strategische Entwicklungsplanung für den Port of Lübeck
- 5 • Projektrealisierung, Anlagenmanagement und Hafensbahn nur für öffentliche Hafenanlagen



Port of Lübeck

- 1 • Größter Fähr- und RoRo Hafen der Ostsee
- 2 • Wesentlicher Wirtschaftsfaktor für die Hansestadt Lübeck, die Region und das Land
- 3 • Drehscheibenfunktion für Verkehre zwischen dem Wirtschaftsraum der Ostsee und den Wirtschaftsmetropolen in Südwest- und Zentraleuropa
- 4 • Kernnetzhafen des Trans-European Transport Network (TEN-T)
- 5 • 98 % reine Linienverkehre im Ostseeraum insbesondere nach Schweden, Finnland und Lettland



Umschlagverteilung des PORT OF LÜBECK

Gesamtumschlag rd. 25,1 Mio. t (brutto) in 2020

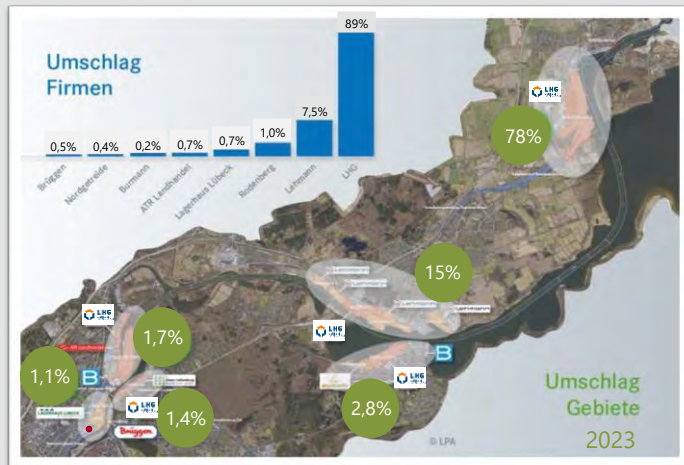
Gesamtumschlag rd. 26,7 Mio. t (brutto) in 2021

Gesamtumschlag rd. 25,6 Mio. t (brutto) in 2022

Gesamtumschlag rd. 25,0 Mio. t (brutto) in 2023

Gesamtumschlag rd. 24,4 Mio. t (brutto) in 2024

Gesamt: 17 Hafenterminals
8 Hafenbetreiber



Hafenstatistik - Lübecks TOP10 – Partnerhäfen (2024)

RoRo/RoPax (Hauptgeschäft) - Linienverkehre



Hafen	Umschlag [Mio. t, brutto]
Malmö / SWE	6,26
Trelleborg / SWE	5,29
Helsinki / FIN	3,54
Hanko / FIN	1,91
Liepaja / LET	1,77
Hamina-Kotka / FIN	0,56
Jelsa / NOR	0,36
Paldiski / EST	0,28
Klaipeda / LIT	0,27
Domsjö / SWE	0,26

TOP10 - 85%



Schiffsabfahrten pro Woche (Regelfahrplan des Linienverkehrs) PORT OF LÜBECK



Zielhafen (Land)	Abfahrten	Hafenterminal
Trelleborg (SWE)	3 x täglich (Mo 2 x täglich)	Skandinavienkai
Malmö (SWE)	3 x täglich (Mo u. So nur 2 x täglich)	Skandinavienkai
Helsinki (FIN)	1 x täglich	Skandinavienkai
Liepaja (LET)	6 x wöchentlich	Skandinavienkai
Hanko (FIN)	5 x wöchentlich	Seelandkai
Uusikaupunki (FIN)	2 x wöchentlich	Skandinavienkai
Kotka (FIN)	3 x wöchentlich	Seelandkai
Tallin (EST)	2 x wöchentlich	Seelandkai
Turku (FIN)	2 x wöchentlich	Skandinavienkai
Kemi/Oulo (FIN)	1 x wöchentlich	Skandinavienkai
Husum (SWE)	1 x wöchentlich	Schlutupkai 2



Innerhalb Europas ist der Port of Lübeck TEN-T- (Trans-European Transport Network) Kernnetzhafen auf dem ScanMed- (Scandinavian-Mediterranean) Corridor von Helsinki nach Valetta

- ein Garant für reibungslose logistische Abläufe insbesondere auf der Achse zwischen Skandinavien – Südeuropas und hat damit eine große Bedeutung für den innereuropäischen Warenaustausch

Hansestadt LÜBECK
Intermodalterminal



Umschlag 2024: 142.050
Einheiten bei 398.542 Einheiten
im unbegleiteten Verkehr
(Schienenanteil ca. 36%)

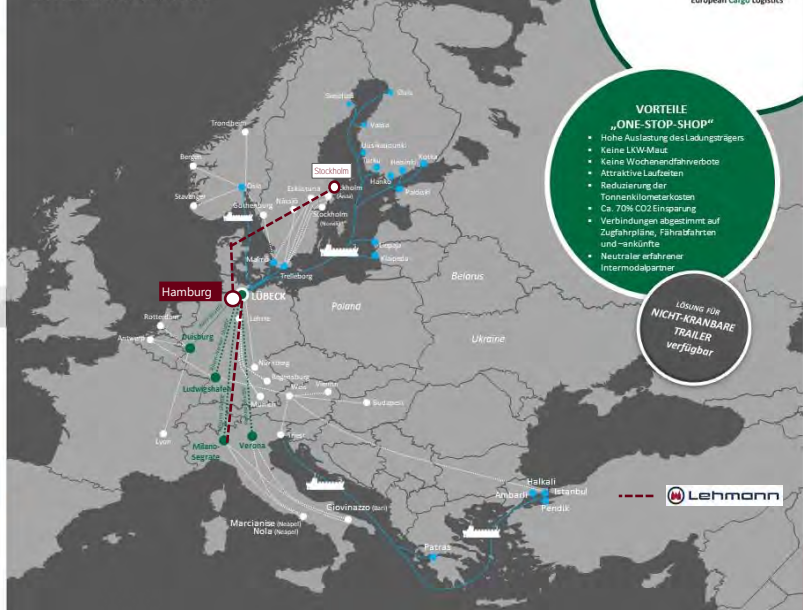
In der Regelwoche 7-15 Züge
pro Tag im
Schienengüterverkehr

Seite 1 | 25.11.2025 | Überblick Port of Lübeck

OUR PARTNERS:

- CargoNet
- green cargo
- FIVE LOGISTICS International Transporte
- HUPAC
- kombi verkehr
- Lugo Terminal
- Rail Cargo Operator
- TKLOGISTIK
- ColorLine
- DFDS
- Finnlines
- TRANSFENICA Highway of the Sea
- TT-Line
- Stena Line
- WALLENIUS & SOL

INTERMODALKARTE



- VORTEILE**
„ONE-STOP-SHOP“
- Hohe Auslastung des Läsungsträgers
 - Keine LKW-Maut
 - Keine Wochenendfahrverbote
 - Attraktive Laufzeiten
 - Reduzierung der Tonnenkilometerkosten
 - Ca. 70% CO2-Einsparung
 - Verbindungen abgestimmt auf Zugfahrpläne, Fahrabfahrten und -ankünfte
 - Neutraler erfahrener Intermodalpartner

Lösung für
**NICHT-KRANBARE
TRAILER**
verfügbar



Hansestadt LÜBECK

Einzugsgebiete
Quellgebiete und
verkehrliche
Verflechtung



Seite 1 | 25.11.2025 | Überblick Port of Lübeck



Zusammenfassung der Potenziale:

- 1) Die verkehrliche Verflechtung des Standorts im Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßennetz zu den entsprechenden wichtigen Märkten ist optimal.
- 2) Diese Lage in Kombination mit hochfrequenten Fährabfahrten in alle Destinationsrichtungen und darauf getaktete Intermodal-/KV-Züge...
- 3) sowie die Servicequalität und das vorhandene Standort Know-How...

erzeugen entsprechende Potenziale bzgl. Wachstum und nachhaltiger Entwicklung.



HEP2030 Auftrag



**Die Lübecker Bürgerschaft hat auf der Sitzung
am 28.05.2020 den HEP beschlossen.**



Hafenentwicklungsplan (HEP) – was ist das?



HEP - Schiffsgrößenentwicklung



ausgewählte Hafenterminals

- Wettbewerb mit festen Landquerungen und küstenparallelen Landverkehren
- steigende Preise für Schiffstreibstoffe
- Emissionsschutzgesetze

erfordern eine Optimierung der Transportkosten durch Reduktion des spezifischen Verbrauchs

(Reduzierung des spezifischen Verbrauchs = größere Schiffe + Reduzierung der Fahrstrecken)

Skandinavien	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
Schlutupkai 2																	
Lehmannkai 2																	
Seelandkai																	
CTL																	
Vorwerker Ha																	
Burgorkai																	

* Trave und Hafenterminals haben bis in den Bereich der Eric-Warburg-Brücke eine Wassertiefe von 9,5 m. Die Schiffe dürfen demnach einen maximalen Tiefgang von 8,7 m haben. Ab der Eric-Warburg-Brücke hat die Trave stromaufwärts eine Wassertiefe von 8,0 m (= 7,2 m Tiefgang der Schiffe zulässig).

** (8,9) aktuelle Schiffsparameter für in Bau befindliche Schiffe

Seite 1 | 25.11.2025 |



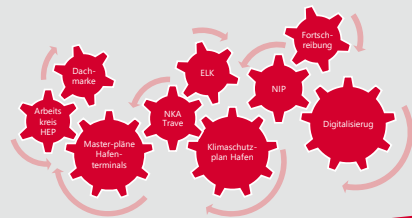
Übersicht über die Arbeitsbereiche aus dem HEP2030 (1/2)

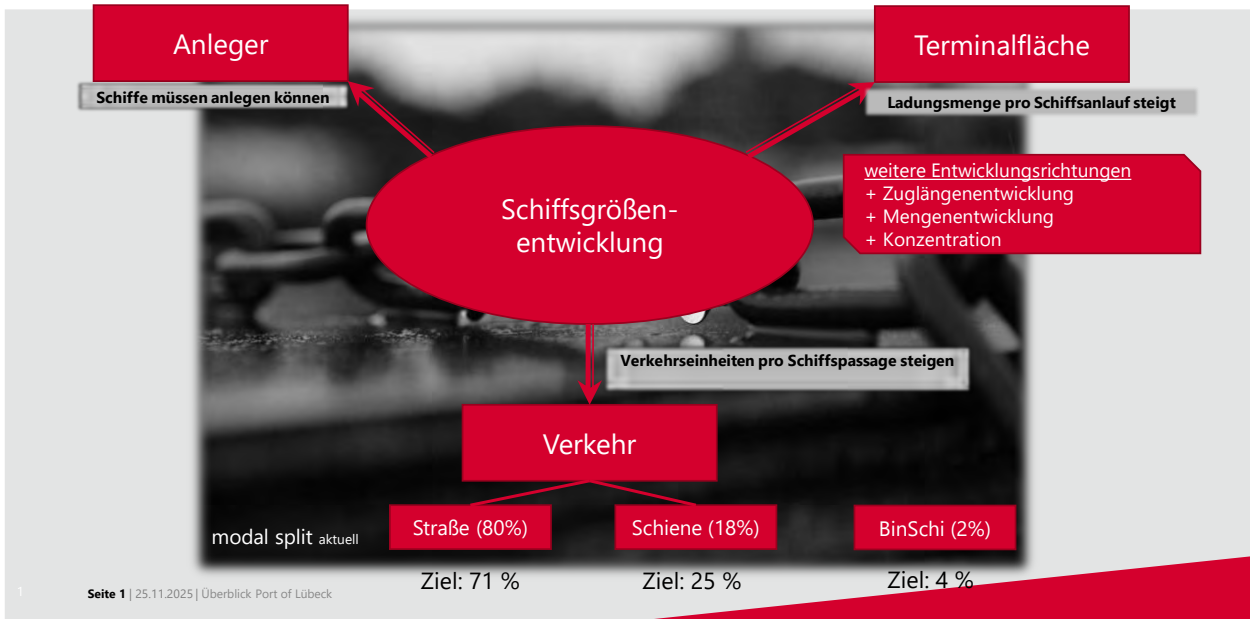
1. Entwicklung und Umsetzung einer Marke „PORT OF LÜBECK“
2. Übernahme der Hafenerweiterungen in den neuen Flächennutzungsplan
3. Kontinuierliche Entwicklung der Infrastrukturprojekte und Umsetzung des „nature inclusive plan (NIP)“
4. Sicherstellung der Flächenentwicklung (Entwicklung von neuen Flächen, Maßnahmen zur Steigerung der Flächenproduktivität, Grunderwerb)
5. Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit
6. Sicherstellung der Hinterlandanbindung
7. Aufstellung und Umsetzung eines Klimaschutzplans Hafen



Übersicht über die Arbeitsbereiche aus dem HEP2030 (2/2)

8. Umsetzung einer digitalgestützten Zu- und Ablaufsteuerung der straßen- und schienengebundenen Hafenhinterlandverkehre
9. Erarbeitung und Umsetzung von Entwicklungspotenziale durch die FFBQ für den Hafenstandort Lübeck
10. Kontinuierliche Fortschreibung des HEP und Fortführung des öffentlichen Dialogs u.a. mit dem Arbeitskreis Hafenentwicklung



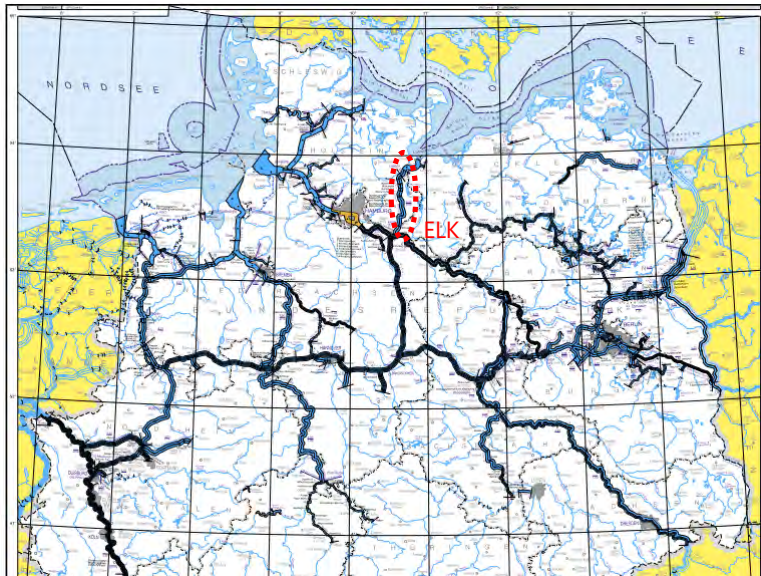


Verkehrswende: Gesamtbetrachtung (Netzgedanke)

Verkehrsträger: Straße – Schiene – Binnenwasserstraße

- die Verkehrswende erfordert den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Schiene)
- große wichtige Infrastrukturprojekte dauern sehr lange (BAB A21 Süd, Schienenstrecke Bad Kleinen, Schienenstrecke Lübeck – Lüneburg, ELK) → nach 2030
- Was passiert mit dem Verkehr in der Zwischenzeit?





Seite 1 | 25.11.2025 | Überblick Port of Lübeck

Verkehrswendepapier
Hinterland LPA

Aktivierung der vorhandenen
Verkehrskapazität auf den
Binnenwasserstraßen

Schaffung von geeignetem
Schiffsraum
auch unter den klimatisch
bedingten Wasserstands

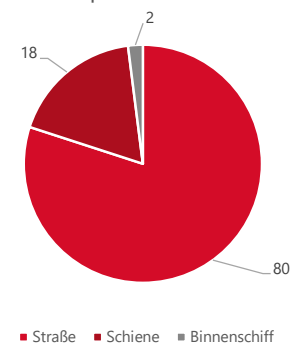


Der Elbe-Lübeck-Kanal...

- ... ist die **einzige deutsche Anbindung des europäischen Binnenwasserstraßen-Netzes an den Wirtschaftsraum Ostsee**
- ... hat einen Anteil am Modal Split des Port of Lübeck von **zirka 2 Prozent**
- ... konnte in der Vergangenheit bereits bis zu **1,3 Mio. Tonnen transportierte Ladung** möglich machen
- ... eignet sich vor allem für den Transport von **Massengütern und Projektladungen (bisher keine Container)**

Ziel: ELK-Anteil von 2 auf 4 Prozent erhöhen!

Modal Split Port of Lübeck





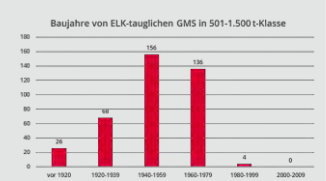
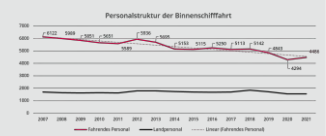
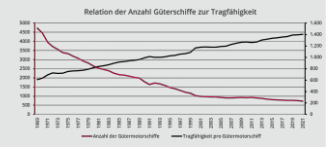
Herausforderungen der Binnenschifffahrt

- Wie derzeit überall sinkt der **Personalbestand** in der Binnenschifffahrt seit Jahren stetig
- Die in die Jahre gekommene **Infrastruktur** funktioniert zwar noch, lässt jedoch keine Größenentwicklung des Schiffsraums zu
- Die letzten großen Neubauprogramme für **Binnenschiffe** liegen bereits 70 – 80 Jahre zurück, womit auch das Alter der noch zur Verfügung stehenden Schiffe stetig steigt

→ Nicht nur die alte Infrastruktur behindert das Ladungsaufkommen auf dem ELK!

→ These der LPA:

Durch Reduzierung der Herausforderungen im Personal und Schiffsbereich, ließe sich ggfs. schon deutlich kostengünstiger das Potenzial des ELK heben



Impressionen Port of Lübeck



Seite 2 | 25.11.2025 | Überblick Port of Lübeck