

# Die wirtschaftliche Bedeutung des Lübecker Hafens – Regionalökonomische Verflechtung und Wertschöpfungskette für Stadt und Region

## Abschlussbericht



# Die wirtschaftliche Bedeutung des Lübecker Hafens – Regionalökonomische Verflechtung und Wertschöpfungskette für Stadt und Region

## **Abschlussbericht**

Diese Studie wurde erstellt von:

UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH  
Container Terminal Burchardkai 1  
21129 Hamburg

Tel.: (0 40) 33 62 16

Fax: (0 40) 32 27 64

E-Mail: [uniconsult@uniconsult-hamburg.de](mailto:uniconsult@uniconsult-hamburg.de)

Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

Copyright © by UNICONSULT

Oktober 2012

### **Bearbeitung durch:**

Jobst Schlennstedt (Projektleitung)

Björn Pistol

Jens Benecke

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1. AUSGANGSLAGE</b>	<b>8</b>
<b>2. AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>10</b>
<b>3. VORGEHENSWEISE</b>	<b>12</b>
<b>4. LOGISTIKSTANDORT SCHLESWIG-HOLSTEIN</b>	<b>16</b>
<b>5. DER HAFENSTANDORT LÜBECK</b>	<b>23</b>
<b>5.1 Hafen- und Hafenbahnflächen</b>	<b>23</b>
<b>5.2 Terminals der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH</b>	<b>28</b>
5.2.1 Terminal Skandinavienkai	29
5.2.2 Terminal Schlutup	31
5.2.3 Terminal Seelandkai	33
5.2.4 Terminal Nordlandkai	34
5.2.5 Terminal Konstinkai	36
<b>5.3 Terminals der Hans Lehmann KG</b>	<b>36</b>
5.3.1 Lehmannkai 1	37
5.3.2 Lehmannkai 2	38
5.3.3 Lehmannkai 3	38
5.3.4 CTL Cargo-Terminal Lehmann (CTL)	39
<b>5.4 Weitere Terminals</b>	<b>40</b>
<b>5.5 Umschlagentwicklung des Lübecker Hafens</b>	<b>40</b>
<b>5.6 Hinterlandstatistiken des Lübecker Hafens</b>	<b>46</b>
<b>6. METHODIK ZUR ANALYSE DER REGIONALÖKONOMISCHEN EFFEKTE</b>	<b>53</b>
<b>6.1 Vorgehen</b>	<b>54</b>
<b>6.2 Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen für die Versendung der Fragebögen</b>	<b>54</b>
<b>6.3 Rücklaufquote der Fragebogenaktion</b>	<b>62</b>
<b>6.4 Unterstützende Methodik zur Ermittlung der Beschäftigtenzahlen</b>	<b>63</b>
<b>7. ERGEBNISSE DER REGIONALÖKONOMISCHEN ANALYSE</b>	<b>65</b>
<b>7.1 Beschäftigte</b>	<b>65</b>
7.1.1 Direkte Beschäftigteneffekte	65
7.1.2 Indirekte Beschäftigteneffekte	69
7.1.3 Induzierte Beschäftigteneffekte	72
7.1.4 Beschäftigteneffekte gesamt	73
7.1.5 Abschätzung der Beschäftigtenentwicklung bis 2020	74
7.1.6 Regionale Verflechtung Beschäftigte / Wohnort	74
<b>7.2 Umsatz</b>	<b>76</b>
7.2.1 Umsatzeffekte	76
7.2.2 Abschätzung der Umsatzentwicklung bis 2020	78

---

<b>7.3</b>	<b>Bruttolohn- und Gehaltssumme</b>	<b>78</b>
<b>7.4</b>	<b>Lohnsteuer</b>	<b>79</b>
<b>7.5</b>	<b>Gewerbesteuer</b>	<b>80</b>
<b>7.6</b>	<b>Investitionen</b>	<b>82</b>
<b>7.7</b>	<b>Vorleistungen</b>	<b>83</b>
<b>7.8</b>	<b>Wertschöpfung</b>	<b>84</b>
<b>7.9</b>	<b>Ergebnisse der regionalökonomischen Analyse</b>	<b>86</b>
<b>7.10</b>	<b>Abschätzung der zukünftigen regionalökonomischen Effekte</b>	<b>86</b>
<b>7.11</b>	<b>Vergleich der Ergebnisse mit früheren Daten zur Regionalökonomie des Hafens</b>	<b>87</b>
<b>8.</b>	<b>DER LÜBECKER HAFEN 2020</b>	<b>89</b>
<b>8.1</b>	<b>Herausforderungen für den Hafenstandort Lübeck</b>	<b>91</b>
<b>8.2</b>	<b>Maßnahmen zur Umsetzung einer Strategie: Lübecker Hafen 2020</b>	<b>93</b>
<b>9.</b>	<b>MANAGEMENT SUMMARY</b>	<b>100</b>

**Quellen- und Literaturverzeichnis**

**Anhang**

## Abbildungsverzeichnis

	Seite	
Abbildung 1	Wirkung der Studie	10
Abbildung 2	Regionalökonomische Effekte	13
Abbildung 3	Untersuchungskriterien	14
Abbildung 4	Autobahnnetz in Schleswig-Holstein	16
Abbildung 5	Schienennetz in Schleswig-Holstein	17
Abbildung 6	Häfen und Wasserstraßennetz in Schleswig-Holstein	17
Abbildung 7	Hauptverkehrsachsen in Schleswig-Holstein	19
Abbildung 8	Angebot und Nachfrage logistischer Dienstleistungen in Schleswig-Holstein	20
Abbildung 9	Logistische Entwicklungsschwerpunkte Schleswig-Holsteins	22
Abbildung 10	Hafen- und Hafenbahnflächen der Hansestadt Lübeck	24
Abbildung 11	Hafen- und Hafenbahnflächen Travemünde	24
Abbildung 12	Hafen- und Hafenbahnflächen Siems/Schlutup	25
Abbildung 13	Hafen- und Hafenbahnflächen Stadthäfen	26
Abbildung 14	Schiffsverbindungen von / zum Lübecker Hafen	27
Abbildung 15	Terminal Skandinavienkai	30
Abbildung 16	KV-Terminal am Skandinavienkai (Baltic Rail Gate GmbH)	31
Abbildung 17	Terminal Schlutup	32
Abbildung 18	Terminal Seelandkai	33
Abbildung 19	Terminal Nordlandkai	35
Abbildung 20	Terminals der Hans Lehmann KG	36
Abbildung 21	Terminal Lehmannkai 1	37
Abbildung 22	Terminal Lehmannkai 2	38
Abbildung 23	Terminal Lehmannkai 3	39
Abbildung 24	CTL Cargo-Terminal Lehmann	39

Abbildung 25	Entwicklung des Güterumschlages in den Lübecker Häfen in Mio. Tonnen (inkl. Eigengewichte)	41
Abbildung 26	Der Lübecker Hafen im Vergleich mit anderen Ostseehäfen (Nettogesamtumschlag) 2010	42
Abbildung 27	Der Lübecker Hafen im Vergleich mit anderen Ostseehäfen (RoRo-Nettoumschlag) 2010	43
Abbildung 28	Beförderungsleistungen in Tonnen im RoRo- und Fährverkehr (exkl. Eigengewichte)	44
Abbildung 29	Güterstruktur des Umschlags im Lübecker Hafen im Jahr 2010	45
Abbildung 30	Abschätzung des Umschlagvolumens im Lübecker Hafen im Jahr 2025	46
Abbildung 31	See- und Hinterlandverkehre des Lübecker Hafens im Detail im Jahr 2010 (in Tonnen)	47
Abbildung 32	Binnenschiffstransporte nach Lübeck	48
Abbildung 33	Binnenschiffstransporte aus Lübeck	49
Abbildung 34	Zugverbindungen des Lübecker Hafens	50
Abbildung 35	Bahntransporte nach Lübeck	51
Abbildung 36	Bahntransporte ab Lübeck	52
Abbildung 37	Vorgehensweise bei der Analyse der regionalökonomischen Effekte	53
Abbildung 38	Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen – Schritt 1	61
Abbildung 39	Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen – Schritt 2	62
Abbildung 40	Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen – Schritt 3	62
Abbildung 41	Unterstützende Methodik zur Berechnung der Beschäftigtenzahlen	64
Abbildung 42	Betrachtete Berufsgruppen – Direkt hafenabhängig Beschäftigte	66
Abbildung 43	Direkt hafenabhängig Beschäftigte nach Berufsgruppen im Jahr 2010	67
Abbildung 44	Direkt hafenabhängig Beschäftigte nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010	67
Abbildung 45	Zusammenfassung: Direkt hafenabhängig Erwerbstätige im Jahr 2010	68
Abbildung 46	Direkt hafenabhängig Erwerbstätige nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010	69
Abbildung 47	Betrachtete Wirtschaftsgruppen – Indirekt hafenabhängig Beschäftigte	69

Abbildung 48	Indirekt hafenabhängig Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen/-gruppen im Jahr 2010	70
Abbildung 49	Zusammenfassung: Direkt hafenabhängig Erwerbstätige im Jahr 2010	71
Abbildung 50	Indirekt hafenabhängig Erwerbstätige nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010	71
Abbildung 51	Zusammenfassung: Induziert hafenabhängig Erwerbstätige im Jahr 2010	72
Abbildung 52	Induziert hafenabhängig Erwerbstätige nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010	73
Abbildung 53	Gesamtzahl der hafenabhängig Erwerbstätigen im IHK-Bezirk im Jahr 2010	73
Abbildung 54	Gesamtzahl der hafenabhängig Erwerbstätigen nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010	73
Abbildung 55	Entwicklung der Beschäftigtenzahlen der Unternehmen mit Hafengebundenheit (Schätzung) bis zum Jahr 2020	74
Abbildung 56	Regionale Verflechtung Beschäftigte / Wohnort (Unternehmen mit Sitz in Lübeck)	75
Abbildung 57	Regionale Verflechtung Beschäftigte / Wohnort (Unternehmen mit Sitz im IHK-Bezirk, ohne Unternehmen aus Lübeck)	76
Abbildung 58	Generierter Umsatz der Unternehmen mit Hafengebundenheit im IHK-Bezirk im Jahr 2010	77
Abbildung 59	Generierter Umsatz der Unternehmen mit Hafengebundenheit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mrd. EUR)	77
Abbildung 60	Entwicklung des Umsatzes der Unternehmen mit Hafengebundenheit (Schätzung) bis zum Jahr 2020	78
Abbildung 61	Generierte Bruttolohn- und Gehaltssumme der Unternehmen mit Hafengebundenheit im IHK-Bezirk im Jahr 2010	79
Abbildung 62	Generierte Bruttolohn- und Gehaltssumme der Unternehmen mit Hafengebundenheit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)	79
Abbildung 63	Lohnsteuerzahlungen der Unternehmen mit Hafengebundenheit im IHK-Bezirk im Jahr 2010	80
Abbildung 64	Lohnsteuerzahlungen der Unternehmen mit Hafengebundenheit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)	80

---

Abbildung 65	Gewerbesteuern der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010	81
Abbildung 66	Gewerbesteuern der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)	81
Abbildung 67	Investitionsvolumen der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit pro Jahr im IHK-Bezirk	82
Abbildung 68	Vorleistungen der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010	83
Abbildung 69	Vorleistungen der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)	83
Abbildung 70	Berechnung und Definition von Wertschöpfung	84
Abbildung 71	Bruttowertschöpfung der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010	85
Abbildung 72	Bruttowertschöpfung der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)	85
Abbildung 73	Wichtigste Ergebnisse der regionalökonomischen Analyse	86
Abbildung 74	Abschätzung der regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens für das Jahr 2020	86
Abbildung 75	Beschäftigungseffekte des Lübecker Hafens zwischen 1978 und 1993	88



## Abkürzungsverzeichnis

BAB / A	Bundesautobahn
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
CTL	Cargo-Terminal Lehmann
DB	Deutsche Bahn AG
HHLA	Hamburger Hafen und Logistik AG
IHK	Industrie- und Handelskammer
KV	Kombinierter Verkehr
LHG	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
LPA	Lübeck Port Authority
NRS	Nordic Rail Service GmbH
SECA	Schwefelemissionsüberwachungsgebiet
SG	LHG-Service Gesellschaft mbH
TEN	Trans-European Networks
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit
VAS	Value added services

## 1. AUSGANGSLAGE

Der Verkehrs- und Logistiksektor hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der wichtigsten volkswirtschaftlichen Wachstumstreiber entwickelt. Seit der „Wachstumsdelle“, verursacht durch die internationale Finanzmarktkrise 2009/2010, steigen die Umschlagvolumina in vielen Häfen wieder – insbesondere in den Überseehäfen – stark an. Experten gehen mittel- und langfristig von weiter ansteigenden Güterverkehren aus. Gleichzeitig nimmt die Bedeutung von Logistik und Erreichbarkeit als Standortfaktoren im nationalen und internationalen Wettbewerb um die Ansiedlung von Unternehmen noch weiter zu.

Durch die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und die geographisch günstige Lage zwischen bedeutenden europäischen Zentren hat die Hansestadt Lübeck lange Zeit in besonderem Maße von dieser Entwicklung profitiert. Die Region ist Brücke und Drehscheibe zwischen Zentraleuropa und der Ostseeregion. Der Lübecker Hafen bildet den Kern der maritimen Wirtschaft der Region und ist mit seinen see- und landseitigen Verkehrsanbindungen Schnittstelle für europaweite Transportketten.

Über eine kurze Revierfahrt auf der Trave sind die zur Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) gehörenden Terminals sowie weitere private Terminals (z.B. Hans Lehmann KG) im Lübecker Hafen zu erreichen.

Das Umschlagaufkommen im Jahr 2011 betrug etwa 26,57 Mio. Tonnen, wobei knapp 24,03 Mio. Tonnen von der LHG umgeschlagen wurden. Dies entspricht einem Anteil von rund 90,4%. Der Gesamtumschlag im Lübecker Hafen stieg von 2001 (ca. 24,1 Mio. Tonnen) bis zum bisher erfolgreichsten Jahr 2007 (ca. 32,6 Mio. Tonnen) um gut 35,2 %.

Verursacht durch die Auswirkungen der internationalen Finanzmarktkrise sank der Umschlag im Lübecker Hafen um ca. 17,1 % im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr. In den Jahren 2010 und 2011 konnte zwar keine signifikante Steigerung des Umschlagvolumens erreicht werden. Es wird aber in den kommenden Jahren von einem moderaten Mengenwachstum ausgegangen. Die Zahlen unterscheiden sich (leicht) von den von der LHG statistisch erfassten Zahlen. Siehe auch weiter unten. Dies würde dann auch bedeuten, dass die daraus abgeleiteten Prozentzahlen nicht mehr ganz korrekt sind. .

Geprägt wird der Hafen Lübecks durch das RoRo-Frachtgeschäft, welches für den größten Teil des Umschlages verantwortlich ist. In den einzelnen Güterarten sticht vor allem der Umschlag von Forstprodukten hervor. Der Lübecker Hafen ist dabei der größte europäische Umschlaghafen für skandinavische Forstprodukte. .

Auf die lange Historie des Hafenstandortes zurückblickend ist die Hansestadt Lübeck seit jeher eng mit seinem Hafen verwachsen und prosperierte stets von dessen Existenz und Wachstum. Um diesen Nutzen genauer abschätzen zu können, wurden bereits in den 1980er Jahren im Auftrag der Hansestadt Lübeck und der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH die regionalökonomischen Auswirkungen des Lübecker Hafens auf die Stadt Lübeck untersucht.

Seit diesen Untersuchungen haben jedoch zum einen der weltweite Seehandel an sich als auch zum anderen der Hafenstandort Lübeck, wie oben bereits z. T. beschrieben, einen deutlichen Wandel durchlebt. In Lübeck ist seit dem Ende der 1980er nicht nur der Umschlag um gut 60 Prozent angestiegen, sondern es fand auch eine Diversifikation vom reinen Umschlag hin zu zusätzlich implementierten vor- bzw. nachgelagerten Logistikdienstleistungen statt. Die Hafenvirtschaft der Hansestadt Lübeck ist hierdurch deutlich breiter aufgestellt als zum Zeitpunkt der vorangegangenen Untersuchungen und kann heutzutage als Logistik-Hub verstanden werden.

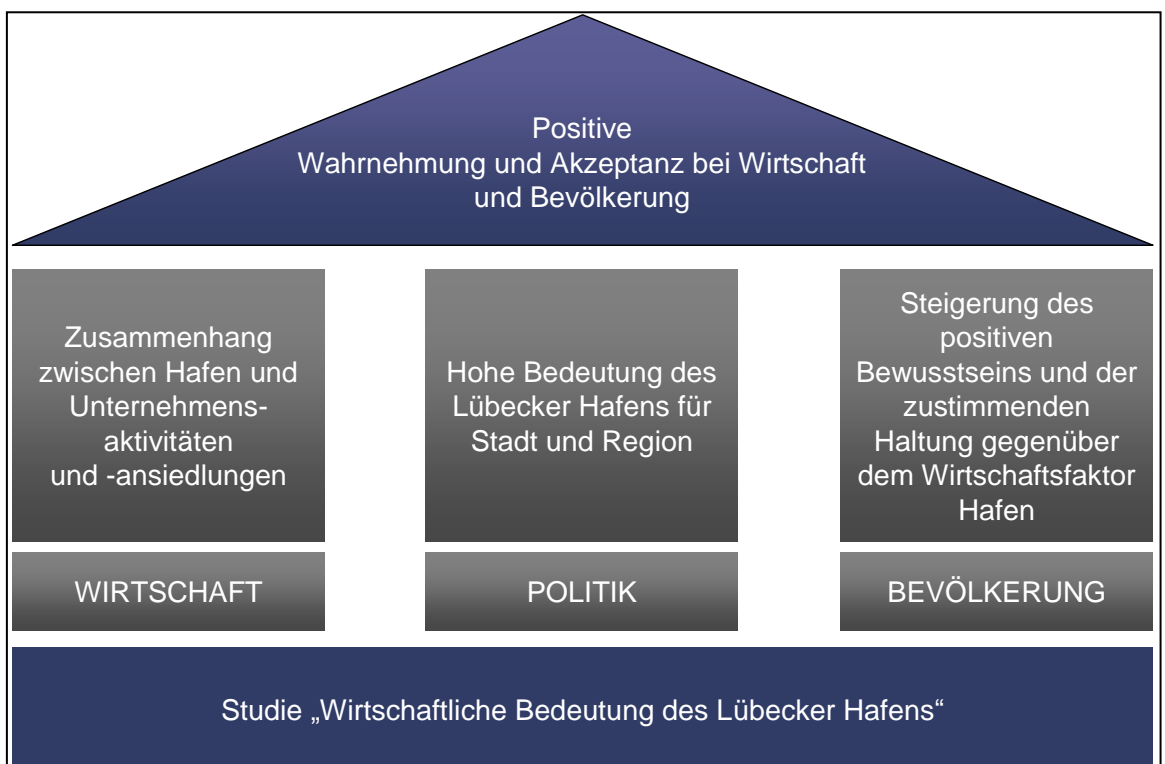
Vor diesem Hintergrund wurde im Auftrag der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck (IHK), der Hans Lehmann KG, der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) und der Lübeck Port Authority (Hansestadt Lübeck) durch UNICONSULT die aktuelle und mittelfristige wirtschaftliche Bedeutung des Lübecker Hafens erarbeitet.

## 2. AUFGABENSTELLUNG

Das Ziel der Studie ist es herauszufinden, in welchem Maße der Lübecker Hafen für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region bedeutend und inwieweit die Hafenvirtschaft mit den übrigen Wirtschaftssektoren in der Region regionalwirtschaftlich verflochten ist. Um dieses abzubilden, sollen die direkten, indirekten und induzierten Effekte des Lübecker Hafens auf die Hansestadt Lübeck und die Region analysiert werden. Als Kriterien sind die vom Lübecker Hafen abhängigen Beschäftigten, die Wertschöpfung, das Einkommen sowie das Steueraufkommen zu ermitteln und darzustellen. Gleichmaßen wichtig ist es, das positive Bewusstsein und die zustimmende Haltung zum Wirtschaftsfaktor „Hafen“ in Politik und Bevölkerung zu steigern.

Die empirische Grundlage soll durch eine statistische Ermittlung einschlägiger Daten im direkten Wirkungsbereich (u.a. Reedereien, Hafen- und Umschlagsbetriebe, Speditionen, Stauereien, Lagereien, Eisenbahn, Öffentliche Verwaltung, Handel, Dienstleistungen und Tourismus) gebildet werden. Die Daten hierfür werden durch eine Primärerhebung, Befragung und Expertengespräche, ermittelt.

**Abbildung 1 Wirkung der Studie**



Quelle: UNICONSULT, 2012

Die Ergebnisse der Studie sollen einerseits eine fundierte und valide Grundlage für eine Kommunikation der Bedeutung des Lübecker Hafens als herausragende regionalwirtschaftliche Verkehrsinfrastruktur sowohl für die Hansestadt Lübeck als

auch für die umliegende Region bilden. Andererseits sollen die erarbeiteten Ergebnisse zur Erstellung eines geplanten Hafenenwicklungsplanes dienen, weshalb die Ausarbeitung nicht nur die Betrachtung des Status Quo, sondern auch eine Zukunftsbetrachtung bis zum Jahre 2020 enthält.

Darüber hinaus wird eine qualitative Betrachtung der Stärken und Schwächen des Hafens vorgenommen, um auf diese Weise strategische Maßnahmen und Handlungsempfehlungen auszusprechen.

### 3. VORGEHENSWEISE

Die Aufgabenstellung beinhaltet – wie beschrieben – die Analyse und Darstellung der regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Lübecker Hafens für die Hansestadt Lübeck und die Region Lübeck (IHK-Bezirk Lübeck). Hierfür ist im Wesentlichen die regionalwirtschaftliche Verflechtung der Hafenwirtschaft mit den übrigen Sektoren zu quantifizieren und zu qualifizieren.

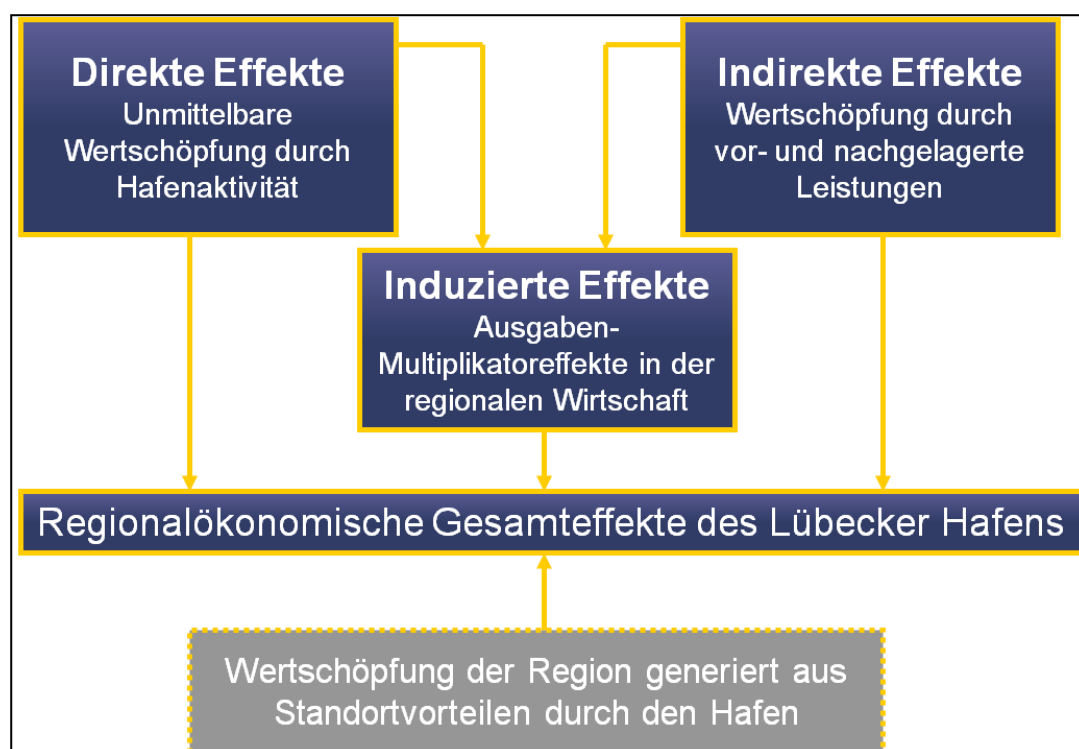
In der Vergangenheit sind unterschiedliche Verfahren und Methoden zur Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte von Häfen auf die Region entwickelt und angewendet worden. Hierzu zählen beispielsweise die deskriptive Analyse, die Multiplikatoranalyse und auch die regionale Input-Output-Analyse. Deren Anwendung wurde in der Literatur teilweise kontrovers diskutiert und ist neben anderen Faktoren insbesondere jeweils von der Güte des vorliegenden Datenmaterials und der Heterogenität des zu betrachtenden Falles abhängig.

Die von UNICONSULT gewählte Methodik orientiert sich an *Aberle* (Aberle, Gerd: Die wirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Hafens Lübeck für das Arbeitsplatzangebot, das Einkommen und das Steueraufkommen der Region Lübeck, Oktober 1980), der den Ansatz der Wirkungskettenanalyse für seine Untersuchung des Lübecker Hafens gewählt hat. Bei dieser Methode handelt es sich um eine systematische Erfassung und Abschätzung aller Tatbestände, in denen sich die wirtschaftliche Bedeutung der betreffenden Region darstellt.

Gleichzeitig wurde auch ein bewährter Ansatz des Fraunhofer Instituts zur Messung der Beschäftigtenzahlen berücksichtigt und zur Abschätzung der Beschäftigtenzahlen angewendet.

#### Wirkungsbereiche

Um die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Lübecker Hafens zu analysieren, wird in die Wirkungsbereiche direkte, indirekte und induzierte Effekte unterschieden.

**Abbildung 2 Regionalökonomische Effekte**

Quelle: UNICONSULT, 2012

Die genannten und in Abbildung 2 dargestellten Effekte werden im Folgenden kurz beschrieben.

*Direkte Effekte* sind definiert als Beschäftigung und Einkommen, die ganz oder zumindest überwiegend auf die Hafenoperationen zurückzuführen sind und entweder auf dem Hafengelände selbst erzeugt werden oder in dessen Funktion unmittelbarer mit der Hafenaktivität zusammenhängt. Dies beinhaltet direkt hafenbezogene Aktivitäten (z. B. Umschlag, Schiffsabfertigung, Lagerung von Schiffsgütern) sowieergänzende hafenbezogene Aktivitäten (z.B. Öffentliche Verwaltung, Handel und Versicherungen). Die Arbeitsplätze dieses Wirkungskreises entfielen, wenn der Hafen seine Tätigkeit einstellen würde.

*Indirekte Effekte* sind definiert als Beschäftigung und Einkommen, die durch die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen bei Lieferanten der direkt vom Hafen abhängigen Wirtschaft entstehen. Hierunter ist die mittelbar an der Hafenaktivität beteiligte Wirtschaft zu verstehen, wie z. B. industrielle Produktion, die eng mit dem Hafen verbunden ist, hafenbezogenen Handelsdienstleistungen, handwerkliche Dienstleistungen oder aber auch Planung, Bau- und Vorleistungsproduktion aus Investitionsvorhaben des Hafens.

*Induzierte Effekte* sind definiert als Beschäftigung und Einkommen, die durch die Verausgabung von Einkommen aus dem direkten und indirekten Wirkungsbereich für Güter und Dienstleistungen in der untersuchten Region bewirkt werden (z.B.

Nachfrage seitens der Hafen- oder Produktionsbeschäftigten nach Konsum- und Dienstleistungen). In der Folge entstehen umfangreiche Ausgabenmultiplikatoreffekte, die ebenfalls Wertschöpfung und Beschäftigung, insbesondere im Dienstleistungssektor und im Handel, generieren.

### Untersuchungskriterien

Mit der Festlegung der regionalen Untersuchungskriterien Beschäftigung, Einkommen, Steueraufkommen und Wertschöpfung ist die Grundlage für die Erstellung zielspezifischer Wirkungsverläufe gegeben. Insbesondere sind die Kriterien Beschäftigung und Einkommen eng miteinander verknüpft.

Da keine einschlägigen Statistiken mit den benötigten Angaben geführt werden, mussten diese in erster Linie empirisch durch direkte Befragung gewonnen werden. Daher wurden die benötigten Daten durch eine Primärerhebung bei den direkt an den Hafenaktivitäten beteiligten Unternehmen und der öffentlichen Verwaltung erfragt. Dieser Erhebung kommt in der Wirkungskette folglich eine besondere Bedeutung zu.

### **Abbildung 3 Untersuchungskriterien**



Quelle: UNICONSULT, 2011

Die Primärerhebung wurde durch eine schriftliche Befragung (Fragebogenaktion) und eine telefonische Nacherhebung durchgeführt. Erfahrungsgemäß werden Fragebögen nur sehr zurückhaltend beantwortet. Daher wurden Vertreter von wesentlichen Unternehmen sowie der öffentlichen Verwaltung persönlich interviewt. So wurden bei Lücken der Angaben durch die Bildung von Durchschnittswerten keine wesentlichen Verluste der Aussagekraft in Kauf genommen.

Bei der Fragebogenaktion wurden Daten zur Beschäftigung, Brutto-Löhnen und Gehältern, Steuerzahlungen sowie Umsatz und Vorleistungen erhoben. Um die regionale Verflechtung abzubilden, werden für diese jeweils die regionalen Verteilungen erfragt. Die Wertschöpfung ergibt sich in der Folge ebenfalls aus einer Berechnung aus den eben genannten Bestandteilen. Im Anhang zu dieser Studie



findet sich der vollständige Fragebogen. Nicht abgefragt wurde die „Gewerbsteuer“. Da die Gewerbesteuer dem Steuergeheimnis unterliegt, wurde das Aufkommen nur aggregiert von der Hansestadt Lübeck erfragt.

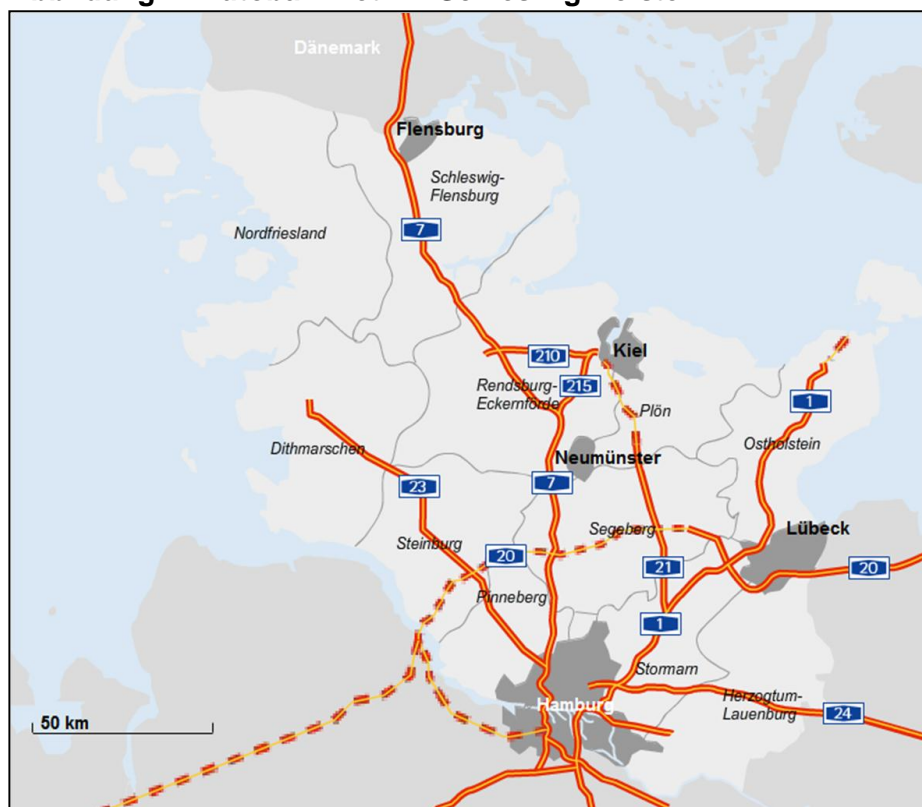
Um der Problematik der geringen Rücklaufquoten bei Fragebogenaktionen vorzubeugen, wurde zusätzlich eine indirekte Berechnung mittels eines geeigneten Arbeitsplatzkoeffizienten durchgeführt. Hierbei wurde auf eine in zahlreichen vergleichbaren Studien bewährte Methodik zur Messung von Beschäftigtenzahlen zurückgegriffen, die von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (Prof. Peter Klaus) entwickelt wurde.

#### 4. LOGISTIKSTANDORT SCHLESWIG-HOLSTEIN

Die Logistikbranche zählt zu den wichtigsten und dynamischsten Wirtschaftszweigen weltweit. Auch die deutsche Logistikwirtschaft zeichnet sich durch ein herausragendes Wachstumspotenzial aus. In den letzten vierzig Jahren hat sich die Güterverkehrsleistung um 350 Prozent erhöht. Die zunehmende Globalisierung der Wirtschaft spielt dabei eine wesentliche Rolle. Gleichzeitig profitiert Deutschland von seiner zentralen Lage im erweiterten Europa.

Die günstige geografische Lage und die sich daraus ergebenden Chancen prädestinieren Schleswig-Holstein als strategisch bedeutsamen Logistikstandort. Hinzu kommt die dynamische Entwicklung im Ostseeraum, die für den Transitverkehr Schleswig-Holsteins eine wichtige Rolle spielt. Schleswig-Holstein hat dadurch eine Scharnierfunktion zwischen der Ostseeregion und Westeuropa inne.<sup>1</sup> Die folgenden Abbildungen zeigen die wichtigsten Verkehrsträger und Knotenpunkte des Landes.

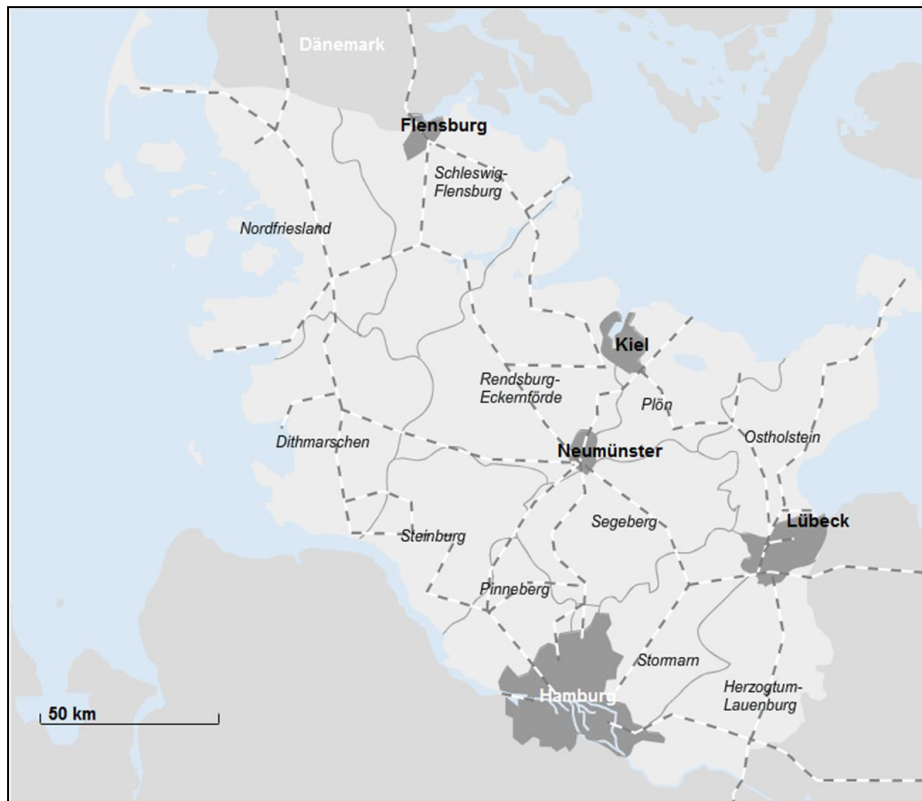
**Abbildung 4 Autobahnnetz in Schleswig-Holstein**



Quelle: Logistikinitiative Schleswig-Holstein, 2012

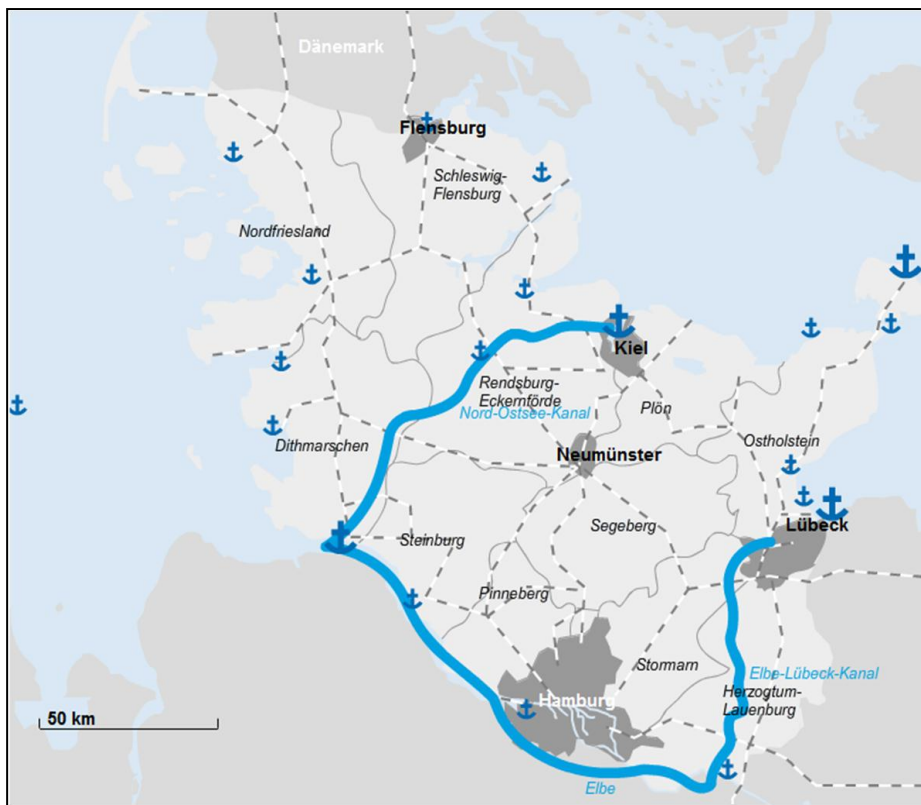
<sup>1</sup> Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH – Broschüre Logistik-Standort Schleswig-Holstein, 2009

**Abbildung 5 Schienennetz in Schleswig-Holstein**



Quelle: Logistikinitiative Schleswig-Holstein, 2012

**Abbildung 6 Häfen und Wasserstraßennetz in Schleswig-Holstein**



Quelle: Logistikinitiative Schleswig-Holstein, 2012

Von besonderer Bedeutung sind die Vielfalt der Verkehrswege und die geografische Lage zwischen den Meeren, die Schleswig-Holstein zu einem wichtigen Logistikstandort machen. Eine zentrale Funktion übernehmen dabei die Seehäfen. Sie sind mehr als reine Umschlagplätze und haben sich in den vergangenen Jahren zu Logistikdienstleistern mit einem hohen Spezialisierungsgrad entwickelt. Schleswig-Holstein verfügt über mehrere Hafenstandorte an beiden Küsten. Die Häfen mit überregionaler Bedeutung für den deutschen Außenhandel mit Drehscheibenfunktion in den Ostseeraum sind Lübeck und Kiel.

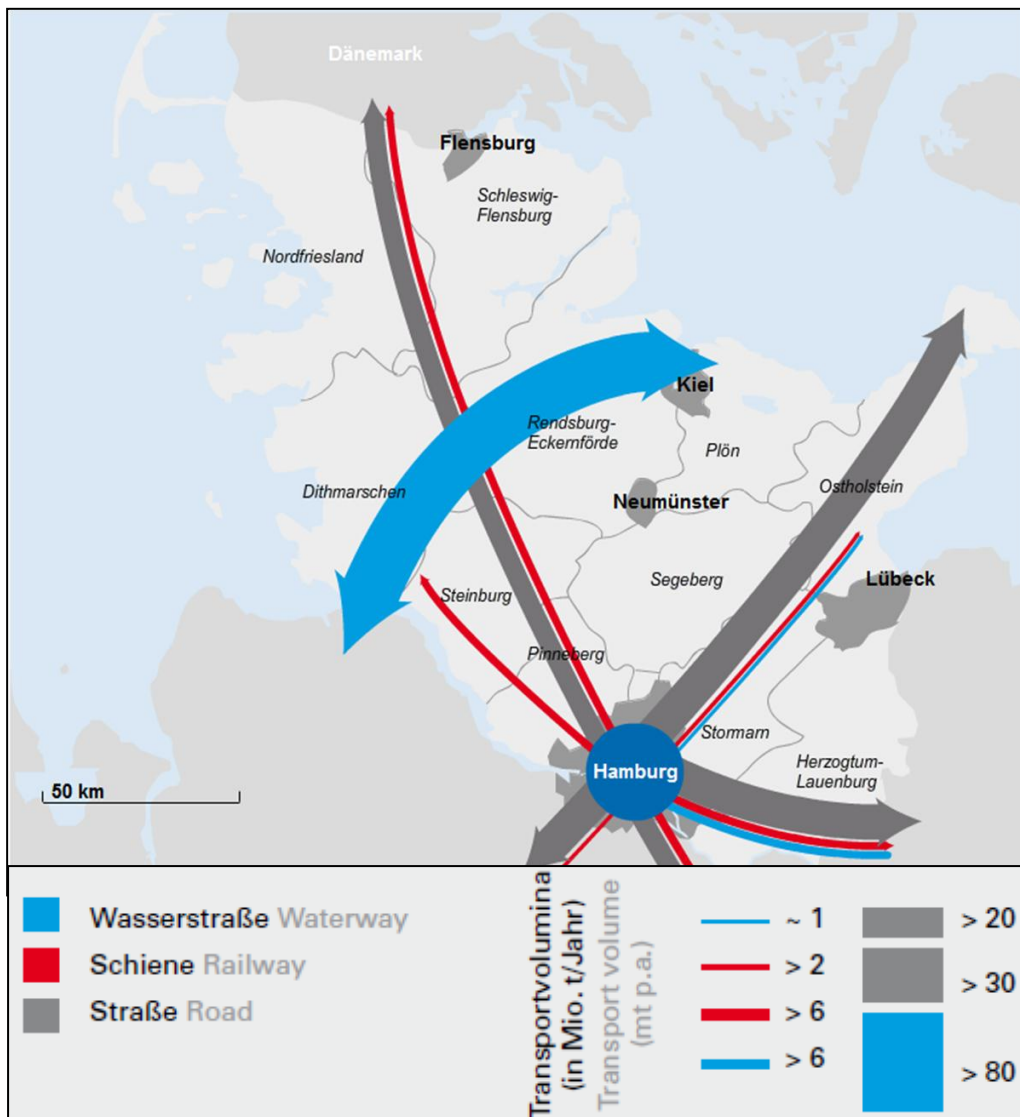
Mit rund 15 Prozent des Welthandelsaufkommens gehört der Ostseeraum weltweit zu dem bedeutendsten Handelsräumen. 20 Prozent des weltweiten Seegüteraufkommens wird in den Häfen der Ostseeanrainer umgeschlagen. Der Lübecker Hafen ist dabei nicht nur der größte Hafen, sondern auch das führende Logistikzentrum Schleswig-Holsteins mit einem Bruttoumschlag von 26,6 Mio. Tonnen im Jahr 2011 und mit zahlreichen RoRo-Verbindungen nach Finnland, Schweden, Lettland, Estland und Russland. Bei Betrachtung aller Verkehrsträger verfügt Schleswig-Holstein aus logistischer Sicht über vier Hauptverkehrsachsen:

- Hamburg-Lübeck/Travemünde-Puttgarden (Straße, Schiene, Wasserstraße)
- Hamburg-Berlin (Straße, Schiene und Wasserstraße)
- Hamburg-Flensburg (Straße und Schiene)
- Brunsbüttel-Kiel (Wasserstraße)<sup>2</sup>

Abbildung 7 stellt die Hauptverkehrsachsen Schleswig-Holsteins dar.

---

<sup>2</sup> Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH – Broschüre Logistik-Standort Schleswig-Holstein, 2009

**Abbildung 7 Hauptverkehrsachsen in Schleswig-Holstein**

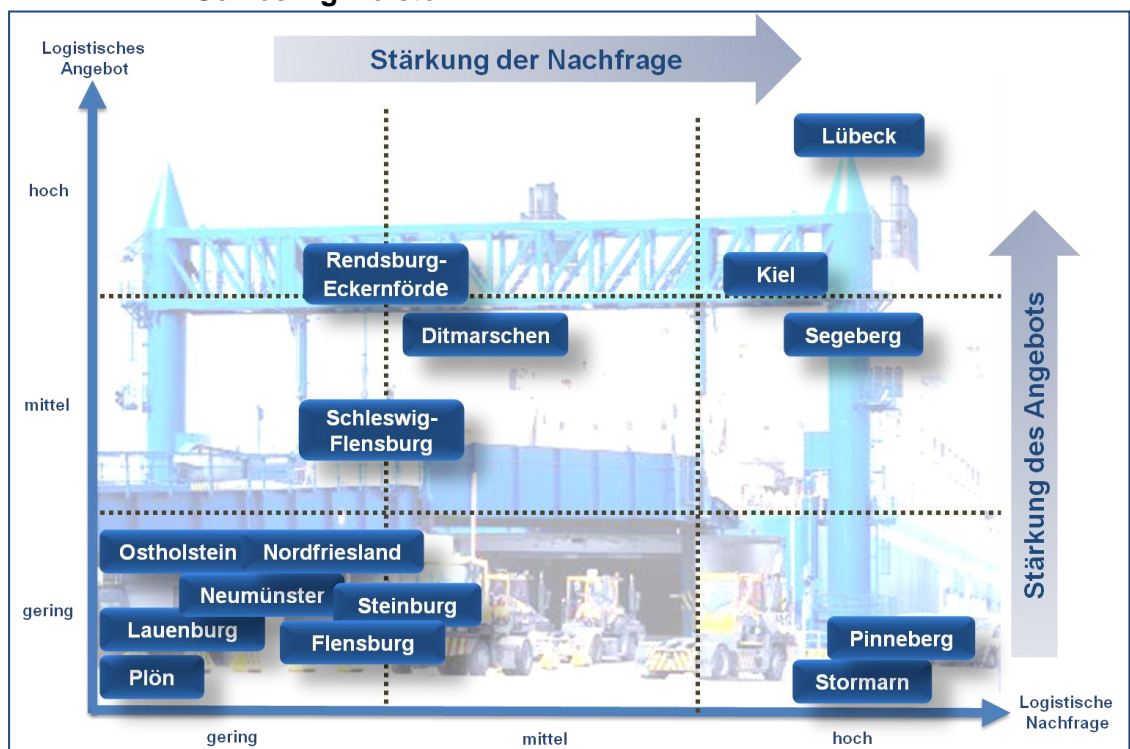
Quelle: Logistikinitiative Schleswig-Holstein, 2012

In der Studie „Analyse der Potenziale des Logistikstandortes Schleswig-Holstein und Entwicklung von Modellen zur Steigerung des Angebotes von Value-Added-Services“, die im Jahr 2006/2007 für das Verkehrsministerium Schleswig-Holstein durch das Unternehmen ISL-Baltic Consult GmbH erarbeitet wurde, wird das Angebot und die Nachfrage logistischer Dienstleistungen in Schleswig-Holstein einer tieferen Betrachtung unterzogen. Dabei wurden anhand der Unternehmensdatenbanken der IHKs Unternehmen aus den Bereichen Verkehr (Anbieter logistischer Dienstleistungen) sowie Industrie und Handel (Nachfrager logistischer Dienstleistungen) identifiziert und analysiert. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse auch im Jahr 2012 noch Gültigkeit haben, da sich unternehmensseitig in einem Zeitraum von sechs Jahren keine gravierenden Veränderungen ergeben.

Ziel war es, herauszufinden, inwieweit das Angebot und die Nachfrage logistischer Leistungen in den jeweiligen Kreisen bzw. kreisfreien Städten in Schleswig-Holstein zusammentreffen. Im Ergebnis fällt auf, dass Lübeck und Kiel über ein hohes logistisches Angebot und eine hohe logistische Nachfrage verfügen. Auch Segeberg weist eine hohe logistische Nachfrage auf, das Angebot liegt dagegen im mittleren Bereich. Besonders signifikant ist die Situation in den Landkreisen Pinneberg und Stormarn. Hier liegt eine hohe logistische Nachfrage vor, jedoch ist das logistische Angebot vergleichsweise gering. Offenbar wird die Funktion des logistischen Angebots in diesen Kreisen durch Hamburg und andere Kreise Schleswig-Holsteins wahrgenommen.<sup>3</sup>

Die folgende Abbildung zeigt das Angebot und die Nachfrage logistischer Leistungen anhand einer Portfolio-Darstellung. Mittels der Pfeile „Stärkung der Nachfrage“ und „Stärkung des Angebotes“ wird angezeigt, welche strategische Richtung eingeschlagen werden muss, um die Nachfrage- und Angebotssituation in den einzelnen Landkreisen bzw. kreisfreien Städten zu verändern.

**Abbildung 8 Angebot und Nachfrage logistischer Dienstleistungen in Schleswig-Holstein**



Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten der Landesregierung Schleswig-Holstein

<sup>3</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein - Analyse der Potenziale des Logistikstandortes Schleswig-Holstein und Entwicklung von Modellen zur Steigerung des Angebotes von Value-Added- Services erarbeitet durch ISL-Baltic Consult GmbH, 2006/2007

In einer weiteren Portfolio-Analyse wurden die Entwicklungsschwerpunkte Schleswig-Holsteins anhand des Angebots und der Nachfrage logistischer Dienstleistungen einerseits und dem Erfüllungsgrad logistischer Voraussetzungen andererseits dargestellt.

Der Erfüllungsgrad logistischer Voraussetzungen umfasst dabei die Kriterien „Verkehrsknotenpunkt“ und „Hauptverkehrsachse“ sowie das Angebot an freien Gewerbeflächen<sup>4</sup>. Die Zuordnung des Angebotes und der Nachfrage logistischer Dienstleistungen in das Portfolio entspricht der Rangfolge der zuvor dargestellten logistischen Schwerpunktsetzung über alle drei Bereiche (Logistik, Handel und Industrie) entsprechend der Anzahl an Unternehmen sowie der Beschäftigtenzahl.

Im Ergebnis zeigt sich, dass Lübeck, Kiel und Stormarn sowohl die logistischen Voraussetzungen erfüllen als auch über einen hohen Angebots-/Nachfragegrad verfügen. Demzufolge sind diese drei Kreise aus logistischer Sicht bereits in einer vergleichsweise optimalen Ausgangsposition. Für diese Kreise bzw. bei den kreisfreien Städten gilt es, diese Position zu wahren. Eine andere Ausgangslage wird bei Betrachtung der Landkreise Segeberg und Pinneberg deutlich. Zwar erfüllen beide Kreise das Kriterium des Angebotes und der Nachfrage in hohem Maße. Jedoch erfüllen sie die logistischen Voraussetzungen nur in einem mittleren (Segeberg) bzw. geringen (Pinneberg) Umfang. Wiederum ein anderes Bild ergibt sich in den Kreisen Dithmarschen und Ostholstein. Beide erfüllen die logistischen Voraussetzungen in hohem Maße, verfügen jedoch nur über ein mittleres bzw. geringes logistisches Angebot/Nachfrage.<sup>5</sup>

Aus diesen Ergebnissen können zwei wesentliche Ansätze abgeleitet werden, wenn zukünftige logistische Entwicklungsschwerpunkte abgeleitet werden sollen:

1. Um den Erfüllungsgrad logistischer Voraussetzungen eines Landkreises bzw. einer kreisfreien Stadt zu erhöhen, sind Investitionen in Infrastruktur und Gewerbeflächen notwendig.
2. Um das Angebot bzw. die Nachfrage logistischer Dienstleistungen zu erhöhen, bedarf es einer stärkeren und gezielteren logistischen Vermarktung der Region.

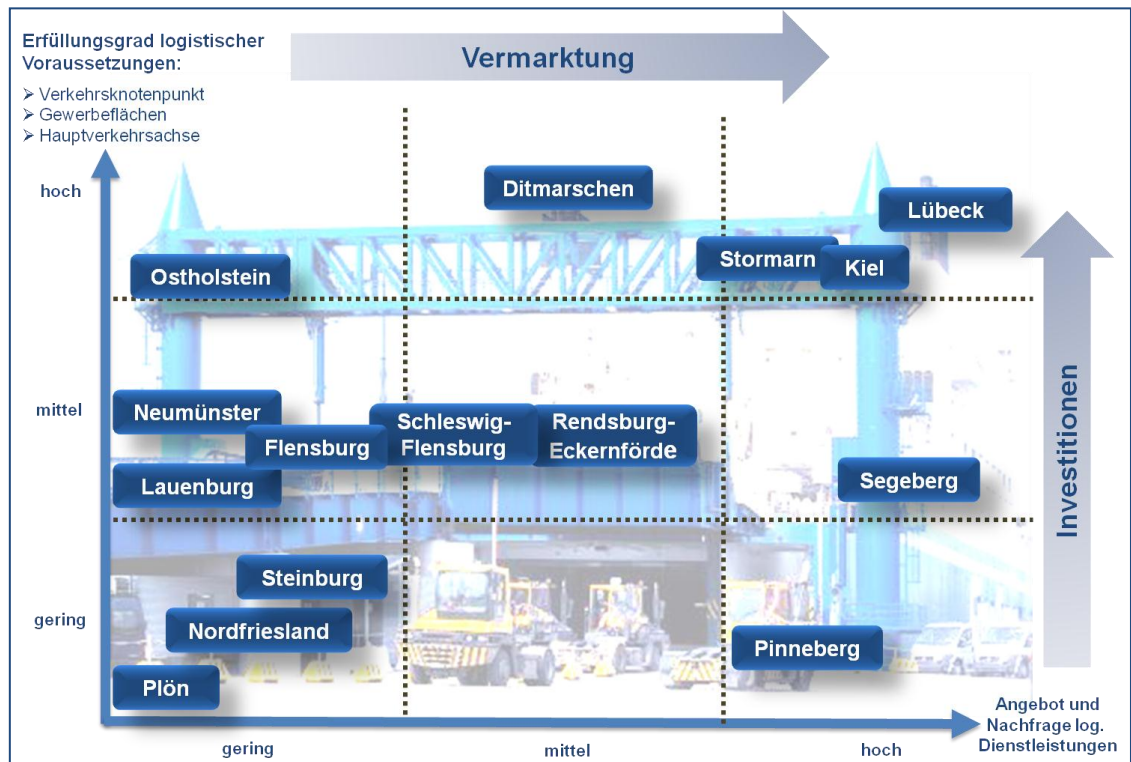
---

<sup>4</sup> Die Entwicklung der Gewerbeflächen kann im Jahr 2012 gegenüber 2006 im Einzelfall variieren. Einige Kreise/kreisfreie Städte haben weitere Flächen erschlossen, andere durch Neuansiedlungen freie Flächen eingebüßt. Die aktuelle Verfügbarkeit von Gewerbeflächen wurden in dieser Studie nicht analysiert.

<sup>5</sup> Landesregierung Schleswig-Holstein - Analyse der Potenziale des Logistikstandortes Schleswig Holstein und Entwicklung von Modellen zur Steigerung des Angebotes von Value-Added- Services erarbeitet durch ISL-Baltic Consult GmbH, 2006/2007

Die folgende Abbildung zeigt die Portfolio-Analyse, in der die logistischen Entwicklungsschwerpunkte Schleswig-Holsteins anhand des Erfüllungsgrads der logistischen Voraussetzungen sowie des Angebotes und der Nachfrage logistischer Dienstleistungen dargestellt sind.

**Abbildung 9 Logistische Entwicklungsschwerpunkte Schleswig-Holsteins**



Quelle: UNICONCONSULT, 2012, auf Basis von Daten der Landesregierung Schleswig-Holstein



## 5. DER HAFENSTANDORT LÜBECK

Der Lübecker Hafen ist der am weitesten südwestlich gelegene Hafenumschlagplatz an der Ostsee und nimmt speziell in den Verkehren zwischen den traditionellen Wirtschaftsmetropolen West- und Zentraleuropas und dem sich rasch entwickelnden Wirtschaftsraum Ostsee die zentrale Drehscheibenfunktion ein.

Vor dem Hintergrund dieser Bedeutung sowie den Zielen dieser Studie – der Ermittlung der regionalwirtschaftlichen Verflechtung des Hafens Lübecks mit der umliegenden Region – wird der Hafen mit seinem Umschlagvolumen, der Güterstruktur und seiner Entwicklung sowie den einzelnen Terminals in diesem Kapitel einleitend beschrieben.

### 5.1 Hafen- und Hafenhafenflächen

Seit dem Jahr 2008 sind bei der Hansestadt Lübeck alle städtischen Hafenzuständigkeiten in der damals neu gegründeten Lübeck Port Authority (LPA) zusammen geführt worden. Um eine eindeutige Trennung zwischen Infra- und Suprastruktur zu schaffen, wurde die bis 2007 von der LHG verwalteten Hafennebenflächen in die Verwaltung und Bewirtschaftung der Hansestadt Lübeck überführt. Gleiches gilt für den Betrieb der Hafenbahn und die damit verbundenen Hafenhafenflächen. Auf diese Weise ist eine städtische Hafenverwaltung geschaffen worden, die als alleiniger Ansprechpartner für die Hafenwirtschaft auftritt. Zum Aufgabengebiet der LPA gehören die Hafenverwaltung, die Hafenbahn, die Hafenplanung, der Hafen- und Wasserbau, die Wasserwirtschaft, die Ordnungsverwaltung mit der Wahrnehmung der Aufgaben des Hafen- und Seemannsamtes sowie die Fischereirechte.

Bei den Hafennebenflächen handelt es sich in Travemünde um die Seebrücken, den Fischereihafen, die Sportbootliegeplätze zwischen Fischereihafen und Lotsenstation sowie den Kohlenhofkai, den Schlutupkai I und den Fischereihafen Schlutup sowie die Innenstadthäfen Burgtorkai (Südteil), den Hansahafen und den Klughafen. Mit diesen Hafenteilen, die ihre strategische Bedeutung für die LHG seit einiger Zeit verloren haben, kann die Hansestadt Lübeck eigene stadtplanerische und wirtschaftliche Interessen verfolgen, ein Betriebs- und Vermarktungskonzept entwickeln und den bisherigen Kostendeckungsgrad verbessern.<sup>6</sup>

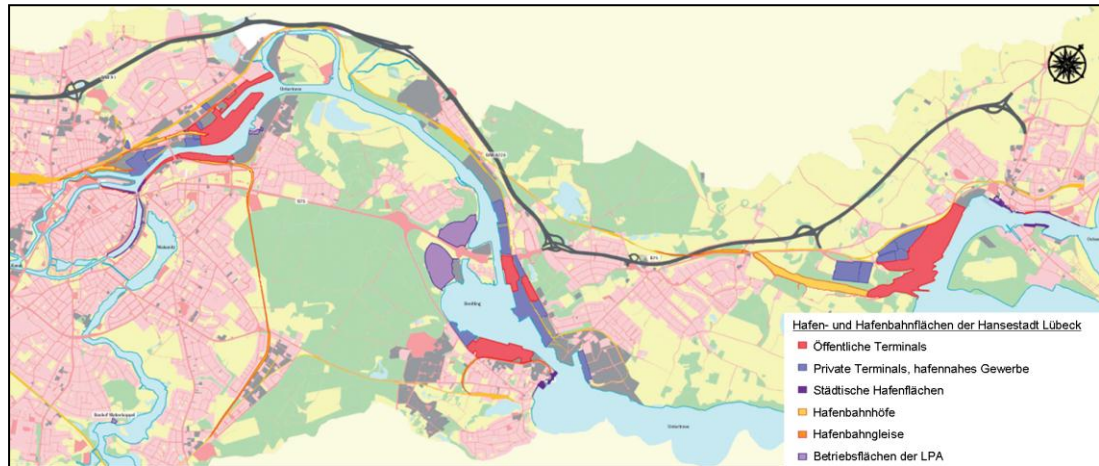
Seit 2011 ist die LPA außerdem als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Lübecker Hafenbahn zuständig. Die Hafenbahn verbindet mit ihren 65 Kilometern Gleisen und über 260 Weichen die Hafenterminals sowie einzelne

---

<sup>6</sup> Lübeck Port Authority (LPA)

Privatgleisanschlüsse mit den Fernstrecken der DB Netz AG. Die LPA ist für die Hafenbahn außerhalb der Terminals verantwortlich. Auf den Terminals ist dagegen die LHG zuständig. Über die Gleise der Hafenbahn werden derzeit 16 Prozent der im Lübecker Hafen umgeschlagenen Güter, ca. 50 Ganzzüge im kombinierten und konventionellen Wagenladungsverkehr pro Woche transportiert.<sup>7</sup> Folgende Abbildung zeigt die Gesamtübersicht über die Hafen- und Hafenbahnflächen der Hansestadt Lübeck.

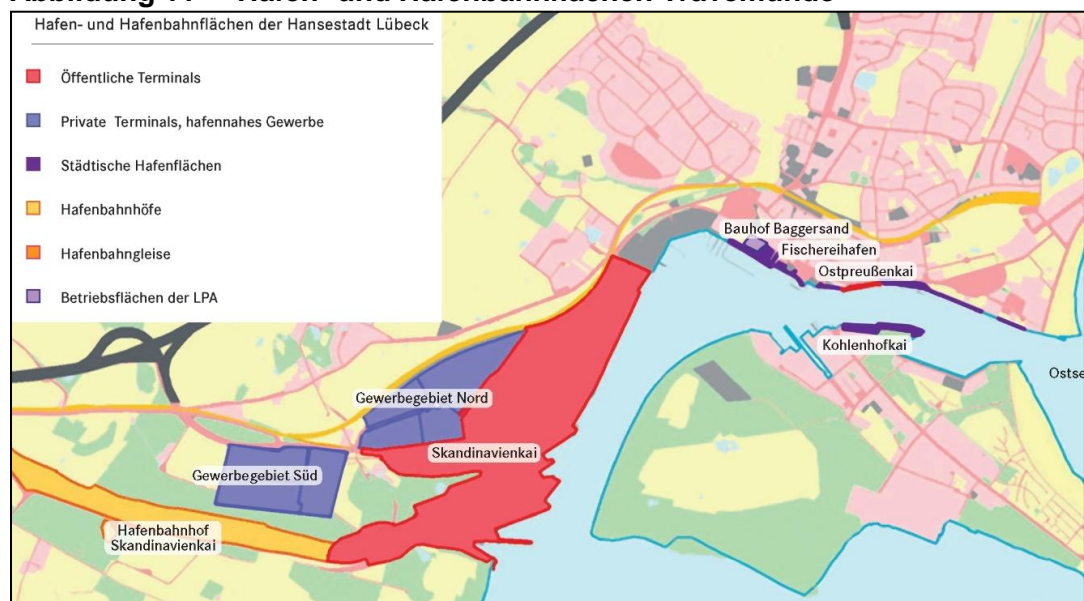
**Abbildung 10 Hafen- und Hafenbahnflächen der Hansestadt Lübeck**



Quelle: Lübeck Port Authority, 2012

Die Abbildungen 11 bis 13 stellen die Hafen- und Hafenbahnflächen in Travemünde, Siems/Schlutup sowie die Stadthäfen im Detail dar.

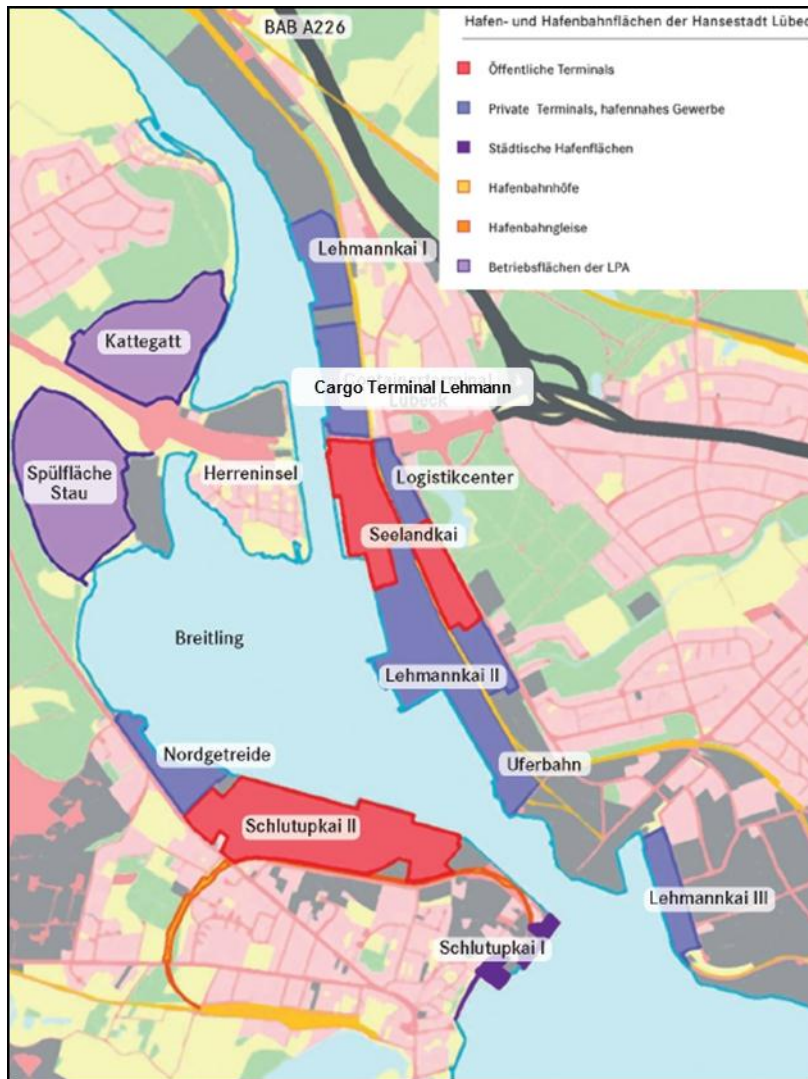
**Abbildung 11 Hafen- und Hafenbahnflächen Travemünde**



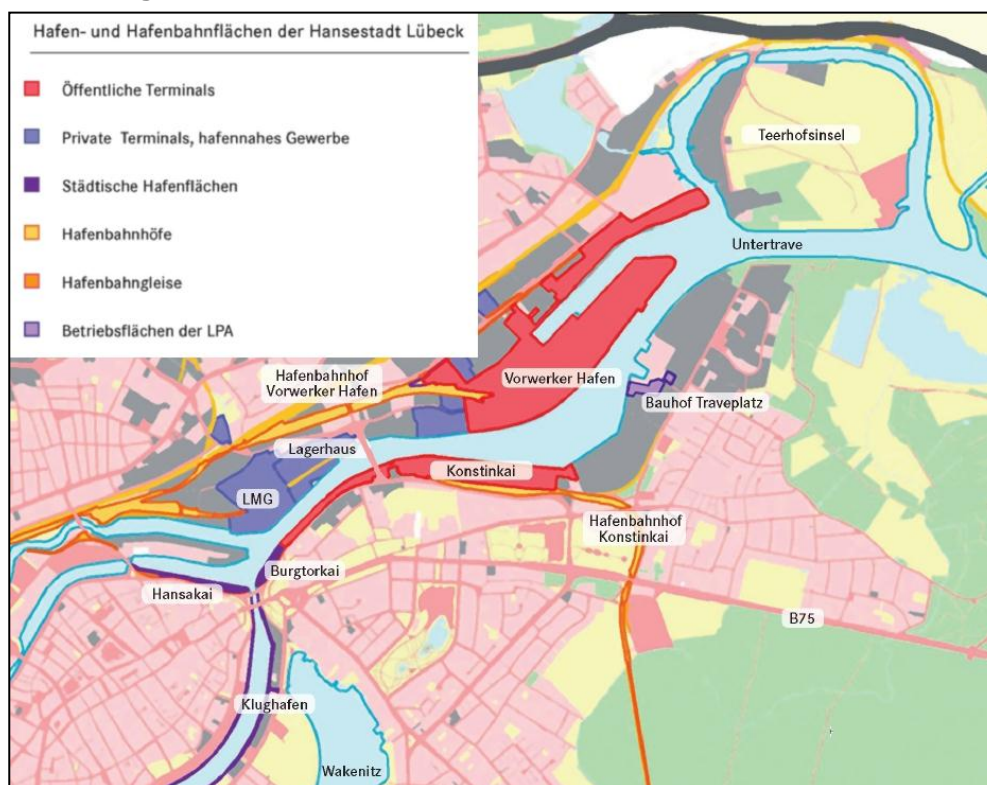
Quelle: Lübeck Port Authority, 2012

<sup>7</sup> Lübeck Port Authority (LPA)

**Abbildung 12** Hafen- und Hafenbahnflächen Siems/Schlutup



Quelle: Lübeck Port Authority, 2012

**Abbildung 13** Hafen- und Hafenbahnflächen Stadthäfen

Quelle: Lübeck Port Authority, 2012

Der Lübecker Hafen hat regelmäßige Linienverbindungen zu Destinationen in insgesamt fünf Ostseeanrainerstaaten. Diese werden in unterschiedlicher Regelmäßigkeit durch die verschiedenen Reedereien bedient. Die von Lübeck aus bedienten Gegenhäfen im Ostseeraum sind in Abbildung 14 dargestellt. Die detaillierten Linienverbindungen von und nach Lübeck samt der operierenden Reedereien werden in den Kapiteln 5.2 und 5.3 dargestellt.

**Abbildung 14** Schiffsverbindungen von / zum Lübecker Hafen



Quelle: UNICONSULT auf Basis von: Logistikportal Lübeck, Kartengrundlage: Stepmap, 2012

## 5.2 Terminals der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) betreibt die öffentlichen Häfen in der Hansestadt Lübeck und ist Deutschlands größter Hafenbetreiber an der Ostsee. Die LHG (gegründet am 31.12.1934) ist Tochter der Hansestadt Lübeck (62,5%) und RREEF PAN-EUROPEAN INFRASTRUCTURE TWO LUX S.á r.l. (37,5%). Die LHG beschäftigt derzeit inklusive ihrer Tochterunternehmen und dem HBV rund 950 Mitarbeiter.

### Leistungsprofil der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH:

- RoRo-Umschlag von LKW und Trailern
- Umschlag, Lagerung, Kommissionierung und Distribution von Forstprodukten (Papier und Zellulose)
- Verladung von Kraftfahrzeugen, neu/gebraucht
- Containerumschlag
- PKW- und Passagierabfertigung
- Inspektion, Wartung und Reparatur des Fuhrparks, der Anlagen, Gebäude, Arbeitsmittel und Flächen der LHG und Fremdfirmen, An- und Verkauf von Geräten, Vermietung von Flächen, Gebäuden, Geräten (durch die 100%ige LHG-Tochter LHG-Service-Gesellschaft mbH (SG))
- Umschlag von Frucht, Holz, Stahl und sonstigem Stückgut und Projektladung, Reinigen von Containern, Bilden von Sammelladungen, Um- und Zurechtladung, Zusammenladung von Teilmengen aus dem kombinierten Verkehr (durch die 50%ige LHG-Tochter Lübeck Distribution-Gesellschaft mbH, LDG)
- Europaweite Distribution von Waren, insbesondere Forstprodukte, Operateur und Vertriebsagentur im kombinierten Verkehr, Supply Chain Management (durch die 100%ige LHG-Tochter European Cargo Logistics mbH (ECL))
- Betrieb eines Umschlagterminals für den Kombinierten Verkehr, Umschlag und weitere Aktivitäten im Kombinierten Verkehr, Organisation von Hafenumfuhren, Buchungsagentur (durch die 50%ige LHG-Tochter Baltic Rail Gate GmbH)
- Reparatur und Wartung von Bahnwaggons, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Gleis- und Signalinstandsetzung durch die 100%-ige SG-Tochtergesellschaft Nordic Rail Service GmbH (NRS)

- Vertragswerkstatt für Volvo und Renault Trucks und mobile Reparatur und Wartung von Lkw und Trailern, VAS im Bereich Neufahrzeuge durch die SSG

Es wird ersichtlich, dass die LHG breit aufgestellt ist. Insgesamt dominiert allerdings der RoRo-Umschlag mit einem Anteil von etwa 90 Prozent. Somit trägt die LHG einen großen Teil dazu bei, dass der Hafen Lübeck der größte RoRo-Hafen der Ostsee ist.

An den insgesamt vier selbst betriebenen Terminals der LHG (Skandinavien-, Nordland-, Seeland- und Schlutupkai 2) wurden im Jahr 2011 insgesamt ca. 24,03 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen, wodurch sich ein Anteil von rund 90,4 % am Gesamtumschlag aller privaten und öffentlichen Terminals in Lübeck ergibt. Der Konstinkai wurde von der LHG im Jahr 2010 aus dem regulären Hafenumschlag herausgenommen und einer anderen Nutzung zugeführt. Nachfolgend werden die Terminals der LHG dargestellt.

### 5.2.1 *Terminal Skandinavienkai*

Der Skandinavienkai ist das bedeutendste Terminal der LHG und auch des gesamten Lübecker Hafens. Im Jahr 2011 wurden dort ca. 17,7 Mio. Tonnen umgeschlagen, was einen Anteil von rund 67 % am Umschlag des gesamten Lübecker Hafens und einen Anteil von etwa 74 % am Umschlagsvolumen der LHG bedeutet.

Der im Lübecker Ortsteil Travemünde und somit direkt an der Travemündung gelegene Skandinavienkai ist denm restlichen Hafenableiten Lübecks deutlich vorgelagert. Nach der neuesten Erweiterung des Skandinavienkais verfügt das Terminal bei einer Größe von 66,9 ha über insgesamt neun RoRo-Anleger. Die gesamte Kailänge der neun Anleger beträgt 2.065 m bei einer Wassertiefe von 9,5 m.

**Abbildung 15 Terminal Skandinavienkai**

Quelle: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012

Regelmäßige Fähr- und RoRo-Verbindungen existieren nach Finnland (Helsinki, Turku), Schweden (Trelleborg, Malmö, Helsingborg) sowie Lettland (Liepaja, Ventspils) und sorgen wöchentlich für mehr als 70 Abfahrten. Folgende Reedereien nutzen den Skandinavienkai:

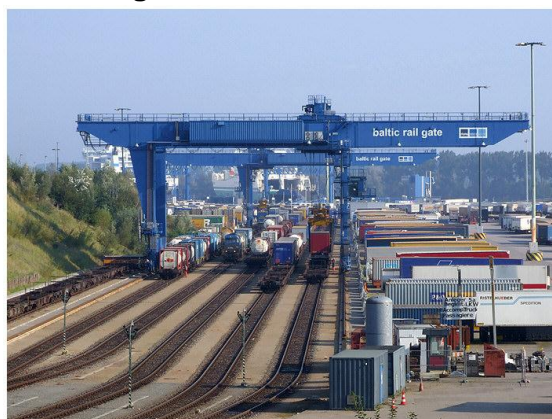
- **TT-Line** Bis zu vier tägliche Abfahrten nach Trelleborg, Schweden
- **TT-Line** Eine wöchentliche Abfahrt nach Helsingborg, Schweden
- **Finnlines (Nordö Link)** Drei tägliche Abfahrten nach Malmö, Schweden
- **SOL Continent Line** 6 wöchentliche Abfahrten nach Helsingborg, Schweden
- **Finnlines** bis zu 10 wöchentliche Abfahrten nach Helsinki, Finnland



- **Finnlines** eine Abfahrt pro Woche nach Turku
- **Finnlines** eine Abfahrt pro Woche nach Kotka
- **Powerline** Eine wöchentliche Abfahrt nach Helsinki, Finnland
- **Scandlines** Zwei wöchentliche Abfahrten nach Ventspils, Lettland
- **Scandlines** Vier wöchentliche Abfahrten nach Liepaja, Lettland

Durch das im Jahr 2003 in Betrieb genommene Terminal für Kombinierten Verkehr, das von der 50%igen LHG-Tochtergesellschaft Baltic Rail Gate GmbH betrieben wird, ist der Skandinavienkai optimal an das Bahnnetz angebunden. Das KV-Terminal besteht aus zwei Ladebrücken sowie einer Gleisanlage bestehend aus fünf zuglangen Gleisen á 600 Metern sowie einem Gleis á 200 Metern das derzeit zu einem sechsten ganzzuglangen Gleis ausgebaut wird.

**Abbildung 16 KV-Terminal am Skandinavienkai (Baltic Rail Gate GmbH)**



Quelle: [www.dybas.de](http://www.dybas.de), 2012

Das Terminal Skandinavienkai ist die Drehscheibe für alle Ladungsarten, die auf Lkw, Trailern, in Containern oder in Wechselbrücken transportiert werden. Außerdem werden erhebliche Jahresmengen von Kraftfahrzeugen auf ihrem Weg von und zu den Märkten in Europas Norden und Osten umgeschlagen.

Jährlich nutzen außerdem etwa 400.000 Passagiere den Skandinavienkai als Ausgangspunkt oder Bestimmungsort ihrer Reise. Hier sind vor allem die Verkehre nach Trelleborg, Malmö Helsinki und ins Baltikum zu nennen.

### 5.2.2 Terminal Schlutup

Das im Jahr 1994 fertig gestellte und 2003 erweiterte Terminal Schlutup hat eine Gesamtgröße von 26 Hektar und eine Hallenlagerfläche von insgesamt 8 Hektar. Die Kailänge von 230 Meter ergibt sich aus zwei Liegeplätzen, die über einen Ponton als RoRo-Anleger genutzt werden.

Das Terminal dient hauptsächlich dem Umschlag von schwedischen Forstprodukten wie Papier und Zellulose und wurde in Abstimmung mit der Industrie hinsichtlich dieser Funktion optimiert. Zusätzlich finden auch RoRo-Verladung sowie Containerumschlag in Schlutup statt. Im Jahr 2011 wurden dort insgesamt rund 1,628 Mio. Tonnen umgeschlagen.

**Abbildung 17 Terminal Schlutup**



Quelle: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012

Zwei wöchentliche Abfahrten in die schwedischen Häfen Holmsund, Husum, Sundsvall und Iggesund sichern die Verbindung des Terminals Schlutup mit der schwedischen Forstindustrie. Zudem werden auch Forstprodukte aus Finnland in Schlutup umgeschlagen. Die folgenden Reedereien nutzen den Terminal Schlutup:

- **M-Real Corporation**      Zwei wöchentliche Abfahrten nach Holmsund/Husum/  
Sundsvall/Iggesund, Schweden
- **Transfennica**      Löschen von Papier aus Finnland

### 5.2.3 Terminal Seelandkai

Das Terminal Seelandkai wurde im Jahr 2006 in Betrieb genommen und ist somit das neueste Terminal der LHG. Ähnlich wie der Skandinavienkai ist dieses Terminal hauptsächlich auf die RoRo-Verladung ausgelegt, jedoch ist der Seelandkai zusätzlich mit zwei Containerbrücken ausgestattet, die einen der insgesamt drei Liegeplätze des Terminals mit einer Wassertiefe von 9,5 Metern bedienen können.

Auf dem 18,5 Hektar großen Areal wurden im Jahr 2011 etwa 2,2 Mio. Tonnen umgeschlagen. Mit einem unmittelbaren Anschluss an die Bundesautobahn 226 (im weiteren Verlauf an die Bundesautobahn 1) und einem Gleisanschluss ist das Terminal verkehrsgünstig erschlossen.

**Abbildung 18 Terminal Seelandkai**



Quelle: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012

Vom Seelandkai bestehen RoRo-Verbindungen nach Hamina und Hanko in Finnland, ins russische St. Petersburg sowie nach Paldiski in Estland.

- **Transfennica**      Zwei wöchentliche Abfahrten nach Hamina, Finnland
- **Transfennica**      Tägliche Abfahrten nach Hanko, Finnland
- **Transfennica**      2 wöchentliche Abfahrten nach St. Petersburg, Russland
- **Transfennica**      Drei wöchentliche Abfahrten nach Paldiski, Estland

#### 5.2.4 *Terminal Nordlandkai*

Im Jahr 2011 war der Nordlandkai mit einem Gesamtumschlag von ca. 2,57 Mio. Tonnen das Terminal der LHG mit dem zweitgrößten Umschlag hinter dem Skandinavienkai. Auch flächenmäßig ist der Nordlandkai mit 44,6 Hektar das zweitgrößte Terminal hinter dem Skandinavienkai und somit das größte der Lübecker Stadthäfen.

Die insgesamt vier RoRo-Liegeplätze haben zusammen eine Gesamtkailänge von 1.550 Meter bei einer Wassertiefe von 9,5 Meter. Am Nordlandkai stehen in etwa 12 Hektar Hallenkapazität sowie 5 Hektar zusätzlich überdachte Lagerfläche zur Verfügung. Diese dienen hauptsächlich zur Lagerung von Forstprodukten, da der Nordlandkai – ähnlich wie das Terminal Schlutup – auf den Umschlag von Papier ausgelegt ist. Es werden jedoch auch LKW, Trailer, Container, Neufahrzeuge sowie Schwergut auf diesem Terminal umgeschlagen. Für letzteres sowie für den Containerumschlag steht ein Schwerlastkran mit einer maximalen Traglast von 100 Tonnen zur Verfügung.

**Abbildung 19 Terminal Nordlandkai**

Quelle: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012

Linienverkehre bestehen vom Nordlandkai ausschließlich nach Finnland und Schweden. In Richtung Finnland gibt es regelmäßig mindestens sechs Abfahrten pro Woche nach Kemi / Oulu, Kotka, Turku sowie nach Rauma. In Richtung Schweden wird die Relation Lübeck – Göteborg zwei Mal wöchentlich bedient.

- **Finnlines** Eine wöchentliche Abfahrt nach Kotka, Finnland
- **Finnlines** Drei wöchentliche Abfahrten nach Rauma, Finnland
- **Finnlines** Eine wöchentliche Abfahrt nach Turku
- **TransAtlantic** Zwei wöchentliche Abfahrten nach Kemi, Oulu, Finnland
- **TransAtlantic** Zwei wöchentliche Abfahrten nach Göteborg, Schweden

### 5.2.5 Terminal Konstinkai

Das ehemalige RoRo-Terminal mit 1.100 Metern Kailänge und etwa 24.500 Quadratmetern Hallenkapazität war viele Jahre Umschlagplatz für Forstprodukte, Lkw, Trailer, Neufahrzeuge, Schüttgüter und Schwergüter und wurde von der LHG betrieben. Im Jahr 2010 hat die LHG dieses Terminal jedoch für den eigenen Hafenumschlag aufgegeben. Die Schiffsverkehre wurden an andere LHG-Terminals verlagert.

Die LHG hat die entsprechenden Flächen am Konstinkai mittlerweile an mehrere private Umschlagunternehmen weiterverpachtet. So hat sich beispielsweise die Claus Rodenberg Waldkontor GmbH auf den Umschlag von Forstprodukten spezialisiert und nutzt hierfür den Konstinkai.

Im Jahr 2009 erwarb die Firma H. & J. Brüggens KG von der Hansestadt Lübeck Teile des Konstinkais. Hier wurde im Jahr 2012 direkt an der Kaikante ein neues Werk mit Produktionshalle errichtet.

## 5.3 Terminals der Hans Lehmann KG

Die Hans Lehmann KG ist das größte private Umschlagsunternehmen im Lübecker Hafen. Auf den insgesamt vier Terminals des Unternehmens werden RoRo-Ladungen, Massengüter, Forstprodukte, Schwergut, Container und weitere Ladungen umgeschlagen. Im Jahr 2011 wurden an den vier Terminals der Hans Lehmann KG knapp 2,5 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen.

**Abbildung 20 Terminals der Hans Lehmann KG**



Quelle: Hans Lehmann KG, 2012

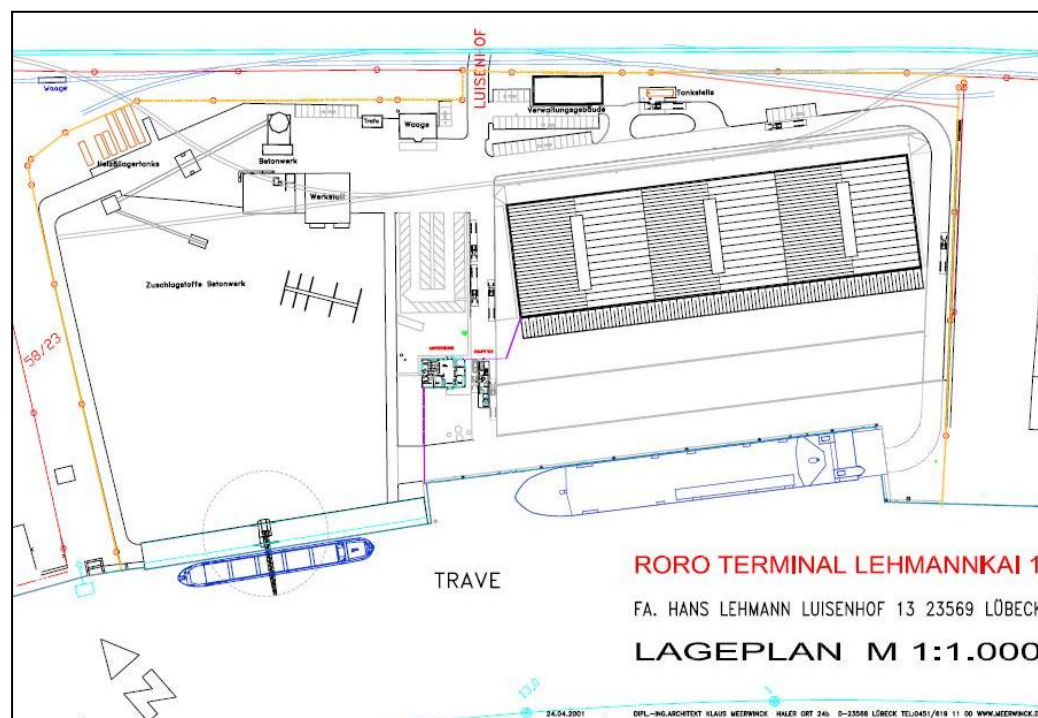
Das 1926 gegründete Unternehmen ist neben dem Hafenumschlag in den Bereichen Reedereibetrieb, Beton- und Baustoffbranche und in der Brennstofflagerung und -lieferung tätig. Nachfolgend werden die vier Terminals der Hans Lehmann KG im Lübecker Hafen dargestellt.

### 5.3.1 *Lehmannkai 1*

Das Terminal Lehmannkai 1 hat zwei Liegeplätze mit einer Wassertiefe von 9,5 Meter parallel zur Trave. Beide Liegeplätze kommen auf eine Gesamtkailänge von 300 Metern. Ein Anleger ist mit einer festen RoRo-Rampe versehen, sodass dieser für den Umschlag von Trailern, Lkw und Pkw geeignet ist. Der zweite Liegeplatz ist mit einem Gantry-Kran ausgestattet, der eine maximale Traglast von 10 Tonnen hat. Der Lehmannkai 1 verfügt über 6,2 Hektar befestigte Terminalfläche sowie weitere 0,8 Hektar Lagerhallenkapazität. Eine eigene Gleisanbindung, die nahegelegene BAB 226 (A1) sowie die Nähe zum Elbe-Lübeck-Kanal sorgen für einen trimodalen Anschluss des Terminals.

Unmittelbar an das Terminal angebunden sind zudem das zur Hans Lehmann KG zugehörige Betonwerk Lübeck sowie ein Tanklager für insgesamt 500 000 Liter Heizöl, Dieselkraftstoff und Bunkeröl.<sup>8</sup>

**Abbildung 21 Terminal Lehmannkai 1**



Quelle: Hans Lehmann KG, 2012

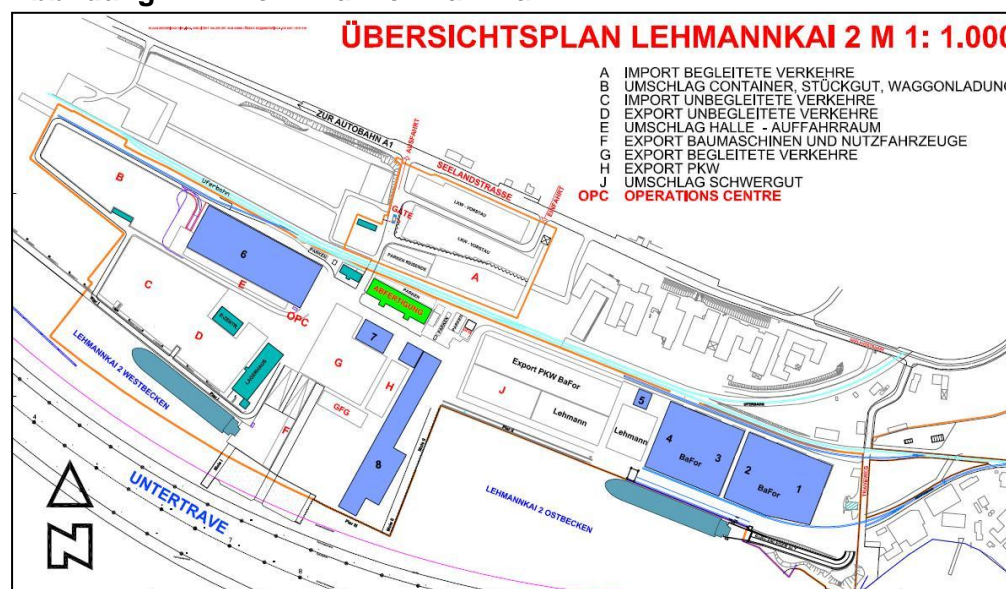
<sup>8</sup> Hans Lehmann KG, 2012

### 5.3.2 Lehmannkai 2

Der Lehmannkai 2 hat ebenfalls wie der Lehmannkai 1 zwei Liegeplätze parallel zur Trave. Die Wassertiefe ist im Vergleich zum Lehmannkai 1 mit 9 Metern zwar etwas geringer, jedoch steht mit insgesamt 755 Metern eine deutlich längere Kaje zur Verfügung. Beide Liegeplätze sind mit einer RoRo-Rampe versehen, wovon jeweils eine fest (34 Meter Breite) und eine flexibel (18 Meter Breite) installiert ist.

Ebenfalls ähnlich zum Lehmannkai 1 ist die Güterstruktur des Terminals. Er ist auf eine Multipurpose-Nutzung ausgelegt, sodass auch hier Güter wie Trailer, Lkw, Fahrzeuge, Container, Stückgut oder auch Schwergut, Forstprodukte und Schüttgut umgeschlagen werden können. Hierfür ist der Lehmannkai 2 mit drei Kranen mit bis zu 20 Tonnen maximaler Traglast, 9,1 Hektar befestigter Park- und Lagerfläche sowie 3,9 Hektar Lagerhausfläche ausgestattet.<sup>9</sup>

**Abbildung 22 Terminal Lehmannkai 2**



Quelle: Hans Lehmann KG, 2012

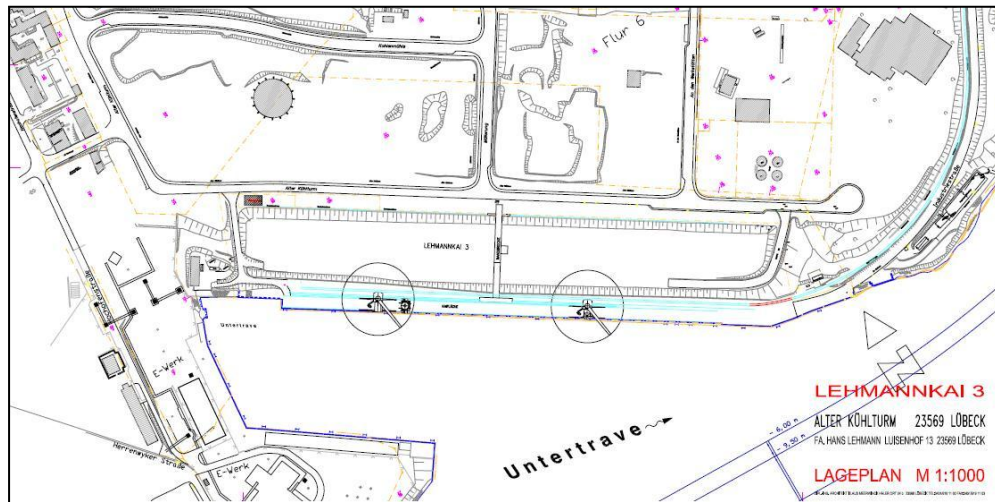
### 5.3.3 Lehmannkai 3

Im Vergleich zu den Terminals Lehmannkai 1 und 2 ist der Lehmannkai 3 ausschließlich auf den Umschlag von Massen- und Schüttgütern sowie von Holzprodukten ausgelegt. Hierfür stehen bei einer Wassertiefe von 7,5 Metern zwei Liegeplätze zur Verfügung, die zusammen eine Gesamtkailänge von 550 Meter ergeben und jeweils mit einem Greifer-Kran ausgestattet sind. Die Größe der Verkehrs- und Lagerfläche des Lehmannkai 3 beträgt insgesamt 5 Hektar.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Hans Lehmann KG, 2012

<sup>10</sup> Hans Lehmann KG, 2012

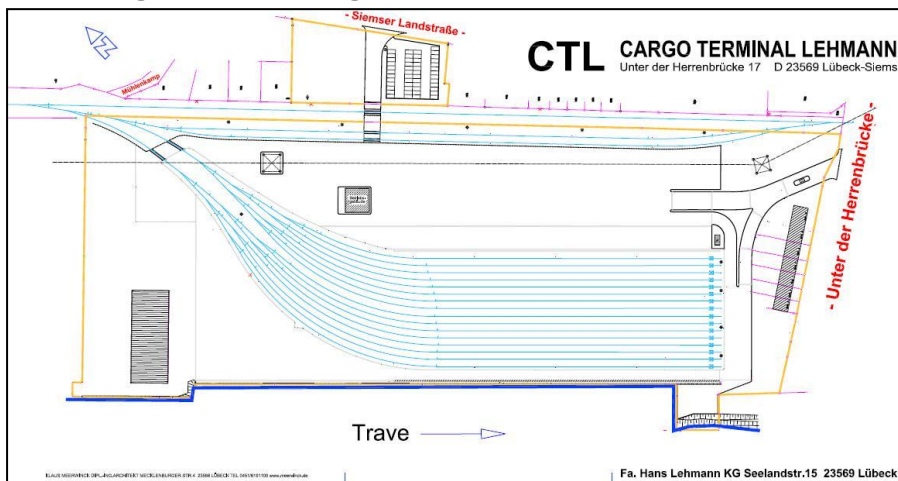


**Abbildung 23 Terminal Lehmannkai 3**

Quelle: Hans Lehmann KG, 2012

#### 5.3.4 CTL Cargo-Terminal Lehmann (CTL)

Das Cargo-Terminal Lehmann (CTL) ist das neueste Terminal der Hans Lehmann KG. Es wurde im Jahr 2010 von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) übernommen, welche das Terminal früher unter dem Namen Container Terminal Lübeck betrieben hat. Die zwei ursprünglich auf dem Terminal installierten Containerbrücken wurden von der Hans Lehmann KG nicht übernommen und von der HHLA an den Amsterdamer Hafen verkauft.

**Abbildung 24 CTL Cargo-Terminal Lehmann**

Quelle: Hans Lehmann KG, 2012

Das trimodal erschlossene Terminal hat eine Kailänge von 300 Metern bei einem Tiefgang von 9,5 Meter. Es ist mit zwei parallelen Gleisen für Ganzzüge sowie einer Gleisharfe mit insgesamt 16 Gleisen ausgestattet. Über eine feste, 19 Meter breite RoRo-Rampe können alle rollenden Ladungsgüter wie z.B. Trailer, LKW oder andere

Fahrzeuge umgeschlagen werden. Insgesamt umfasst das Areal eine befestigte Fläche von 8 Hektar.<sup>11</sup>

#### 5.4 Weitere Terminals

Entlang der Trave existieren neben den „großen“ Terminals der LHG und von Lehmann weitere Kaianlagen, die durch private Umschlagbetreiber genutzt werden. Hierbei handelt es sich um die Unternehmen:

- Nordgetreide GmbH & Co. KG
- ATR Landhandel Seehafensilo
- Lagerhaus Lübeck - Dr. Pleines GmbH & Co. KG
- AGRO Baltic
- Hans Burmann e.K.

An den Terminals der Nordgetreide GmbH, ATR und der Lagerhaus Lübeck GmbH wird im Wesentlichen Getreide umgeschlagen.

#### 5.5 Umschlagentwicklung des Lübecker Hafens

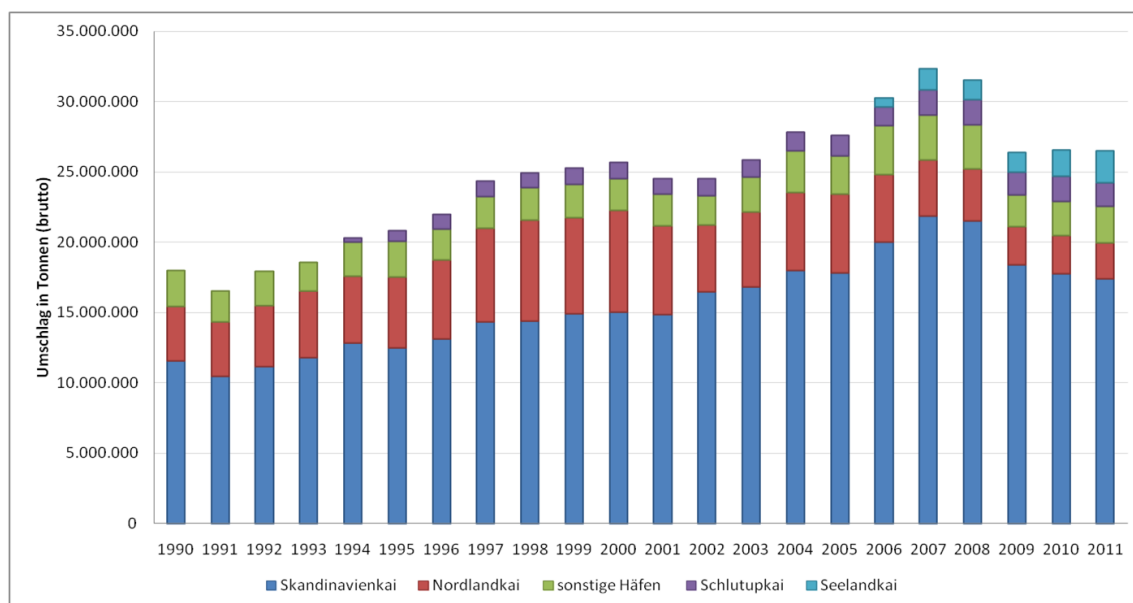
In den vergangenen zwanzig Jahren wurde der Lübecker Hafen um die Terminals Schlutup (1994) und Seelandkai (2006) erweitert. Außerdem wurde der Skandinavienkai umfangreich ausgebaut. Diese Investitionen waren die Voraussetzung für das kontinuierliche und dynamische Wachstum des Hafens von etwa 18 Mio. Tonnen Umschlag auf mehr als 32 Mio. Tonnen im Jahr 2007.

Das Umschlagaufkommen aller öffentlichen und privaten Häfen im Jahr 2011 betrug etwa 26,6 Mio. Tonnen (alle Angaben inkl. Eigengewichte), wobei knapp 24,03 Mio. Tonnen von der LHG umgeschlagen wurden. Dies entspricht einem Anteil von rund 90,4 Prozent. Der Lübecker Gesamtumschlag stieg von 2001 (ca. 24,1 Mio. Tonnen) bis zum bisher erfolgreichsten Jahr 2007 (ca. 32,6 Mio. Tonnen) um gut 35,2 Prozent. Verursacht durch die Auswirkungen der internationalen Finanzmarktkrise sank der Umschlag im Lübecker Hafen um ca. 16,4 Prozent im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr. In den Jahren 2010 und 2011 konnte keine signifikante Steigerung des Umschlagvolumens erreicht werden, 2011 ist sogar ein geringer Rückgang von 0,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen.

---

<sup>11</sup> Hans Lehmann KG, 2012

**Abbildung 25 Entwicklung des Güterumschlages in den Lübecker Häfen in Mio. Tonnen (inkl. Eigengewichte)**



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck, 2011 und 2012

Lübeck als größter deutscher Ostseehafen nimmt auch im internationalen Ostseevergleich eine führende Position ein. Im Jahr 2010 lag Lübeck – bezogen auf den Nettoumschlag – auf Platz 11 aller Ostseehäfen. Berücksichtigt man die Tatsache, dass auf den ersten 10 Plätzen mehrere Ölhäfen sowie mit St. Petersburg, Tallinn, Riga und Klaipeda gleich vier Häfen zu finden sind, die den russischen Markt versorgen, wird die Bedeutung Lübecks in der südwestlichen Ostsee noch deutlicher. Vergleicht man die Ostseehäfen ausschließlich im Umschlag von RoRo-Gütern, belegt Lübeck sogar Platz 1. Diese herausragende Position im Verkehr nach Skandinavien und Russland / Baltikum verteidigt Lübeck mittlerweile seit einigen Jahren erfolgreich. Die beiden folgenden Tabellen zeigen die Position Lübecks im internationalen Vergleich der Ostseehäfen.

**Abbildung 26 Der Lübecker Hafen im Vergleich mit anderen Ostseehäfen  
(Nettogesamtumschlag) 2010**

Rang	Hafen	Gesamtumschlag (1.000 t)	Anteil am Gesamtumschlag
1	Primorsk	79.157	10,8 %
2	St. Petersburg	50.406	6,9 %
3	Göteborg	38.934	5,3 %
4	Tallinn	31.547	4,3 %
5	Riga	29.724	4,1 %
6	Klaipeda	27.866	3,8 %
7	Ventspils	26.640	3,6 %
8	Kilpilahti (Sköldvik)	20.787	2,8 %
9	Brofjorden Preemraff	19.853	2,7 %
10	Gdansk	18.758	2,6 %
11	Lübeck	17.488	2,4 %
12	Rostock	17.384	2,4 %
13	Vysotsk	17.318	2,4 %
14	Fredericia	13.284	1,8 %
15	Kaliningrad	12.363	1,7 %
16	Gdynia	11.361	1,5 %
17	Ust-Luga	10.358	1,4 %
18	Trelleborg	10.211	1,4 %
19	Helsinki	9.770	1,3 %
20	Malmö	9.274	1,3 %

Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten der Baltic Port List, 2010

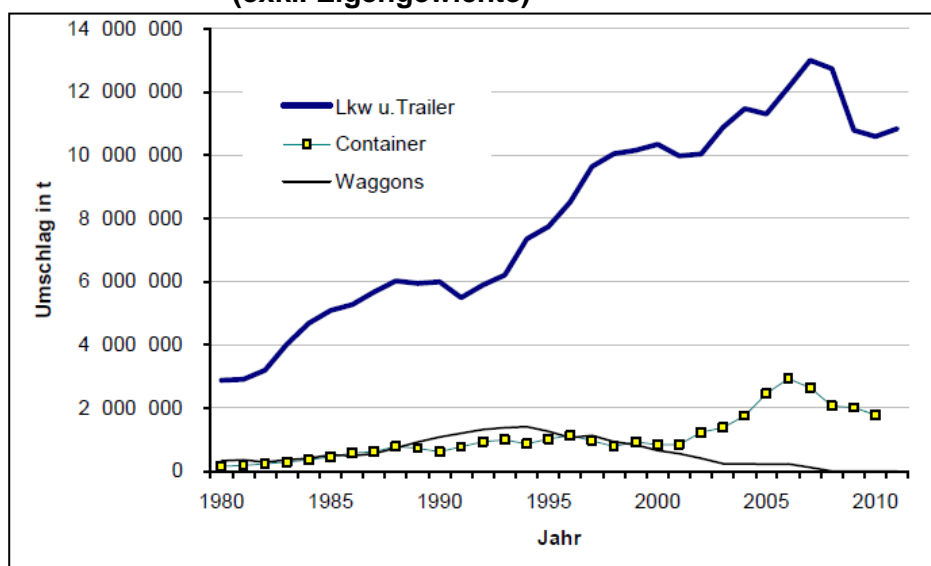
**Abbildung 27 Der Lübecker Hafen im Vergleich mit anderen Ostseehäfen (RoRo-Nettoumschlag) 2010**

Rang	Hafen	RoRo-Umschlag (Einheiten)	RoRo-Umschlag (1.000 t)	Anteil am RoRo-Umschlag (t)
1	Lübeck	851.200	16.620	13,0 %
2	Trelleborg	625.600	12.280	9,6 %
3	Helsinki	421.000	6.652	5,2 %
4	Rostock	394.800	8.103	6,3 %
5	Göteborg	392.700	11.907	9,3 %
6	Helsingborg	391.100	4.544	3,6 %
7	Helsingør	343.200	4.429	3,5 %
8	Puttgarden	314.400	4.073	3,2 %
9	Rødby	314.400	4.073	3,2 %
10	Tallinn	230.200	3.049	2,4 %
11	Swinoujście	224.700	3.221	2,5 %
12	Malmö	211.200	5.110	4,0 %
13	Ystad	158.200	1.968	1,5 %
14	Frederikshavn	156.500	2.456	1,9 %
15	Stockholm	155.900	2.367	1,9 %
16	Kiel	149.600	1.493	1,2 %
17	Kapellskär	143.000	3.203	2,5 %
18	Turku	113.000	2.202	1,7 %
19	Naantali	110.100	2.823	2,2 %
20	Gdynia	82.800	1.892	1,5 %

Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten der Baltic Port List, 2010 und Eurostat

Geprägt wird der Hafen Lübecks durch das RoRo-Frachtgeschäft, welches für den Großteil des Umschlags verantwortlich ist. Im Jahr 2011 wurden etwa 60 Prozent der umgeschlagenen Güter per Lkw und Trailer transportiert (10,83 Mio. Tonnen exklusive Eigengewicht), in Container verladene Güter machten lediglich einen Anteil von knapp 10 Prozent (1,77 Mio. Tonnen exklusive Eigengewicht) des Umschlags aus. Letztere werden jedoch hauptsächlich ebenfalls im RoRo-Verkehr transportiert. Während im RoRo-Verkehr im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr ein Wachstum von ca. 2,3 % zu verzeichnen ist, nahm der Containerverkehr um etwa 11,70 % und ist somit seit 2007 im vierten Jahr hintereinander rückläufig. Abbildung 28 zeigt eine detaillierte Aufteilung des RoRo-Verkehrs.

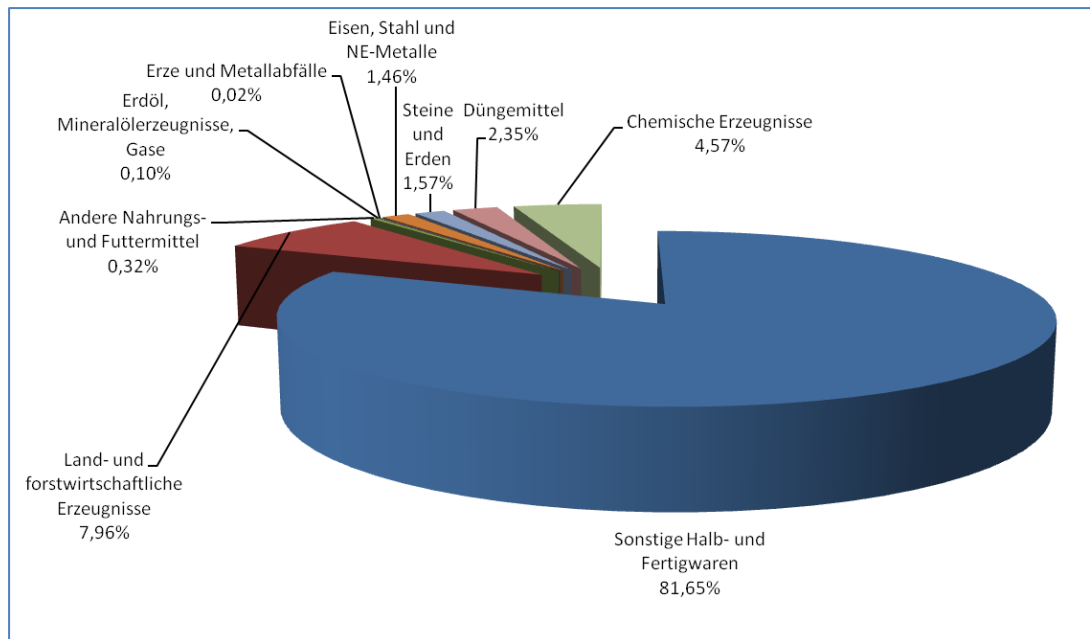
**Abbildung 28** Beförderungsleistungen in Tonnen im RoRo- und Fährverkehr (exkl. Eigengewichte)



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck, 2011, 2012

Mit einem Stückgutumschlag von 94 % (16,81 Mio. Tonnen ohne Eigengewichte) dominiert dieser gegenüber dem Massengutumschlag, der lediglich etwa eine Mio. Tonnen (ohne Eigengewichte) ausmacht. Die Struktur der umgeschlagenen Güter im Lübecker Hafen kann der folgenden Abbildung entnommen werden. Die sonstigen Halb- und Fertigwaren<sup>12</sup> bilden mit knapp 82 % den Großteil der umgeschlagenen Güter. Alle weiteren Güterarten spielen eine deutlich geringere Rolle. Die Zahlen basieren auf dem Umschlag des Jahres 2010, da die exakten Zahlen für 2011 zum Zeitpunkt der Fertigstellung der vorliegenden Studie noch nicht vom Statistischen Bundesamt veröffentlicht worden waren.

<sup>12</sup> Sammel- und Stückgut (Transportgüter, die nach ihrer Art nicht einzugruppiert sind). Quelle: Statistisches Bundesamt

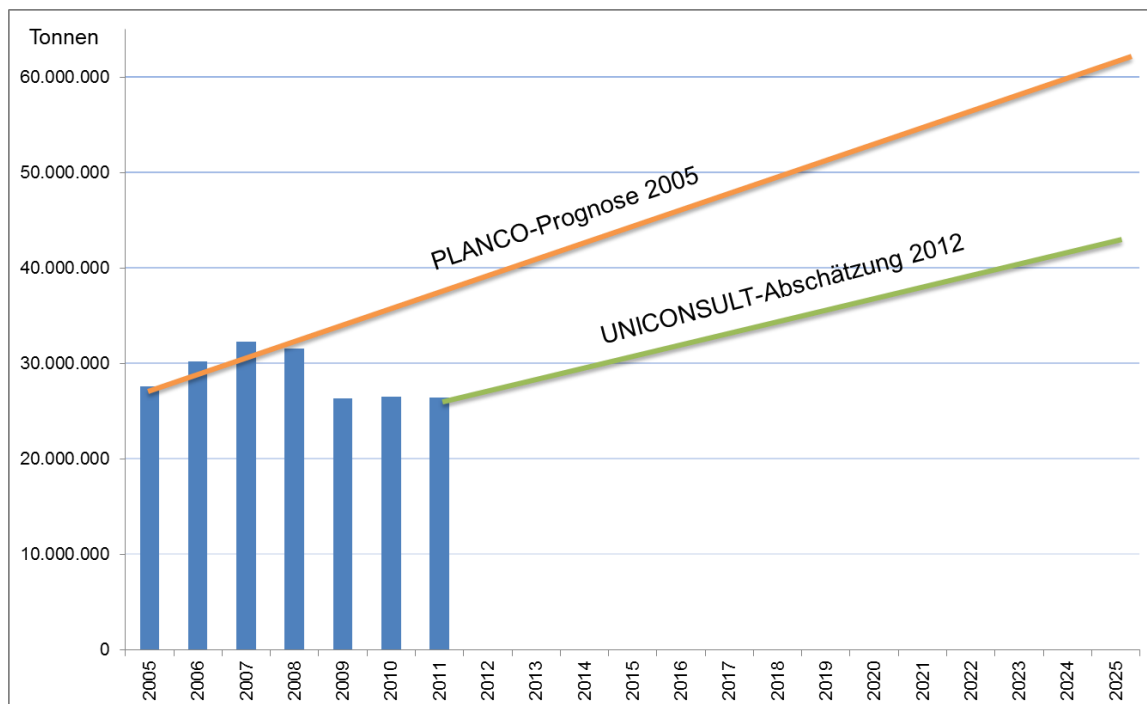
**Abbildung 29 Güterstruktur des Umschlags im Lübecker Hafen im Jahr 2010**

Quelle: UNICONSLT, 2012, auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes, 2012

Bevor die Wirtschafts- und Finanzkrise ab dem Jahr 2008 die Umschlagzahlen im Lübecker Hafen fallen ließ, war die Entwicklung der Zahlen über mehrere Jahre in Folge überdurchschnittlich positiv verlaufen. In diesem Kontext erklärt sich auch die Prognose durch *PLANCO* aus dem Jahr 2005, in der von etwa 63 Mio. Tonnen Umschlag aufkommen im Jahr 2025 ausgegangen wird. Im Rahmen der vorliegenden Studie hat UNICONSLT versucht, aus heutiger Sicht eine Abschätzung über das Umschlag aufkommen des Lübecker Hafens im Jahr 2025 auszugeben. Dabei wird die *PLANCO*-Prognose aus dem Jahr 2005 nach unten korrigiert, auf knapp 45 Mio. Tonnen Umschlag im Jahr 2025 (vgl. Abbildung 30). Bei der Abschätzung fanden u. a. folgende Aspekte Berücksichtigung:

- Aktuelle Marktentwicklung Fähr- und RoRo-Geschäft
- Globale bzw. europäische Konjunkturprognosen
- Entwicklung des Papierumschlags
- Bau der Fehmarnbeltquerung
- Schwefeloxid-Emissionen
- Entwicklungen in Wettbewerbshäfen

**Abbildung 30 Abschätzung des Umschlagvolumens im Lübecker Hafen im Jahr 2025**



Quelle: PLANCO, 2005, angepasst durch UNICONCONSULT, 2012

## 5.6 Hinterlandstatistiken des Lübecker Hafens

Die folgende Abbildung veranschaulicht die Verflechtungen des Lübecker Hafens. Im Detail werden neben den Seeverkehren auch die Bahn- und Binnenschiffverkehre von und zu entsprechenden Hinterlanddestinationen dargestellt. Dabei sind auch die nicht unmittelbar mit dem Hafen in Verbindung stehenden Verkehre enthalten. Als Quelle der hier verwendeten Zahlen wurde auf die Datenbanken von Eurostat zurückgegriffen.



**Abbildung 31 See- und Hinterlandverkehre des Lübecker Hafens im Detail im Jahr 2010 (in Tonnen)**

Gütergruppen	Seehafen Lübeck / Travemünde						Binnenschifffahrt		Bahn	
	Seeschiff Import (brutto)	Seeschiff Export (brutto)	Hafenumschlag gesamt	Container Importe TEU	Container Exporte TEU	Container gesamt TEU	Empfang	Versand	Empfang	Versand
Braunkohle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chemische Erzeugnisse	518.704	374.359	894.063	2.553	8.840	11.393	17.634	19.580	145.493	174
Düngemittel	0	0	0	0	0	0	12	1.141	0	0
Erdöl und Erdgas	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0
Erze	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0
Fahrzeuge	53.317	322.711	376.028	0	22	22	8	77	60.612	4.209
Geräte und Material	55.503	29.291	84.795	28.091	14.752	42.663	0	53	7.315	44.751
Holz etc.	4.835.191	95.549	4.930.740	25.654	0	25.654	652	2.534	47.267	715.703
Kohle	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Landwirtschaft	130.377	574.929	705.306	0	2	2	56.017	88.020	5.196	14.018
Maschinen und Ausrüstungen	362	17.226	17.588	0	0	0	32	347	1.895	208
Metalle und Halberzeugnisse	160.401	104.508	264.909	0	149	149	971	5.870	68.686	3.852
Mineralölerzeugnisse	18.115	0	18.115	0	0	0	4.071	850	8.180	0
Möbel	0	0	0	0	0	0	6	5	90	0
Nahrungs- und Genussmittel	2.038	80.398	82.436	39	93	132	181	4.502	371	0
Nicht identifizierbare Güter	4.679.981	5.786.444	10.466.425	19.522	52.804	72.326	0	0	832.536	731.925
Post, Pakete	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sammelgut	0	0	0	0	0	0	0	0	24.756	0
Sekundärrohstoffe	197.420	33.919	231.339	341	395	735	88.807	21.229	941	2.334
Sonstige Güter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige Mineralerzeugnisse	1.165	3.601	4.766	46	33	79	18.428	0	7.644	4.459
Steine und Erden	62.892	15.745	78.637	0	0	0	67.896	1.961	36.488	1.389
Steinkohle	0	0	0	0	0	0	897	0	0	0
Textilien	0	1.718	1.718	0	0	0	0	0	248	0
Umzüge und Gepäck	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0
<b>Gesamt</b>	<b>10.715.466</b>	<b>7.441.399</b>	<b>18.156.866</b>	<b>76.245</b>	<b>76.908</b>	<b>153.153</b>	<b>255.624</b>	<b>146.178</b>	<b>1.247.616</b>	<b>1.523.022</b>

Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamtes, 2012

Von den gut 255.000 Tonnen (vgl. Abbildung 32), die per Binnenschiff nach Lübeck transportiert wurden, entfallen allein gut 83 Prozent auf die Produktgruppen Sekundärrohstoffe, Steine und Erden und Landwirtschaft. Die Hauptquellregionen sind Salzgitter mit 26,6 % (67.900 Tonnen), der Börde-Kreis mit 16,8 % (42.900 Tonnen) und der Oder-Spree-Kreis mit knapp 15,5 % (38.300 Tonnen). Mit 91,4 % ist Deutschland Hauptquelle der gesamten Transporte, gefolgt von Frankreich mit nur noch 9.100 Tonnen (3,56 %).

**Abbildung 32 Binnenschiffstransporte nach Lübeck**

Quellregion Barge	Tonnen	Anteil (%)
<b>FRANKREICH</b>		
Mulhouse / Haut Rhin	7.648	2,99
Strasbourg / Bas Rhin	1.452	0,57
<b>BELGIEN</b>		
Brüssel	2.342	0,92
Antwerpen	1.549	0,61
Ostflandern	801	0,31
Lüttich	382	0,15
<b>TSCHECHISCHE REPUBLIK</b>		
Aussig	2.179	0,85
Prag	499	0,20
<b>DEUTSCHLAND</b>		
Niedersachsen	99.629	38,97
Sachsen-Anhalt	44.117	17,26
Brandenburg	40.638	15,90
Nordrhein-Westfalen	25.811	10,10
Bremen	9.956	3,89
Hamburg	8.602	3,37
Baden-Württemberg	1.700	0,67
Schleswig-Holstein	1.449	0,57
Rheinland-Pfalz	802	0,31
Berlin	651	0,25
Hessen	394	0,15
<b>NIEDERLANDE</b>		
Maastricht	3.007	1,18
Amsterdam / Nordholland	800	0,31
Rotterdam / Südholland	300	0,12
<b>POLEN</b>		
Szczecin	916	0,36

Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten von Eurostat, 2011

Mit etwas mehr als 413.566 Tonnen (nach Angaben des Statistischen Amtes der Hansestadt Lübeck, vgl. Abbildung 33) ist der über Lübeck laufende Binnenschiffsanteil noch zu gering. Ursächlich ist hierfür der gegenwärtige Ausbauzustand des Elbe-Lübeck-Kanals, insbesondere durch die eingeschränkten Schleusenkapazitäten und die gegenwärtige Wassertiefe, der größere Binnenschiffeinheiten der Kategorie „Großes Gütermotorschiff“ nicht zulässt.

Rund 93,3 % werden innerhalb Deutschlands transportiert. Innerhalb dieser Menge dominieren die Produktgruppen Landwirtschaft (59 %) und Sekundärrohstoffe (14 %).  
Binnenschiffstransporte aus Lübeck

**Abbildung 33 Binnenschiffstransporte aus Lübeck**

Zielregion Barge	Tonnen	Anteil (%)
<b>BELGIEN</b>		
Brüssel	1.633	1,12
Ostflandern	801	0,55
<b>TSCHECHISCHE REPUBLIK</b>		
Aussig	4.742	3,24
<b>DEUTSCHLAND</b>		
Hamburg	86.659	59,28
Niedersachsen	25.049	17,14
Nordrhein-Westfalen	9.987	6,83
Sachsen-Anhalt	6.955	4,76
Bremen	4.740	3,24
Brandenburg	2.999	2,05
<b>LUXEMBURG</b>		
Luxembourg	749	0,51
<b>NIEDERLANDE</b>		
Maastricht	815	0,56
<b>POLEN</b>		
Szczecin	1.049	0,72

Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten von Eurostat, 2011

Die Hinterlandanbindung per Schiene ist in Lübeck durch regelmäßige Ganzzugverbindungen gewährleistet. Neben deutschen Zielen bestehen auch Verbindungen nach Luxemburg, Italien und in die Schweiz. Zwischen einer und bis zu acht Abfahrten pro Woche stellen auf diese Weise die Verbindung mit dem europäischen Hinterland sicher. Neben Ganzzugverbindungen des kombinierten Verkehrs werden auch Züge mit konventionellen Waggons für den Transport von Forstprodukten eingesetzt. Die Bahnverbindungen im Ganzzugverkehr des Lübecker Hafens mit dem Hinterland sind in Abbildung 34 dargestellt.

**Abbildung 34 Zugverbindungen des Lübecker Hafens**

Quelle: UNICONCONSULT nach Daten der LHG, Kartengrundlage: Stepmap, 2012

Beim Versand von Ladung per Schiene nach Lübeck stechen deutlich zwei Quellregionen hervor (vgl. Abbildung 35). Deutschland mit einem Anteil von 71 % (889.000 t) und Italien mit 16,5 % (206.000 t). Verladen werden hier insbesondere Container mit einem Anteil von über 67 % (entspricht 21.162 TEU). Im Italienverkehr laufen nordgehend ca. 99% Trailer bzw. leere gedeckte Waggon.

**Abbildung 35 Bahntransporte nach Lübeck**

Quell-region Schiene	Tonnen	Anteil (%)	Quell-region Schiene	Tonnen	Anteil (%)
<b>FRANKREICH</b>			<b>DEUTSCHLAND</b>		
West-frankreich	1.144	0,09	Bayern	14.564	1,17
Paris	537	0,04	Brandenburg	8.654	0,69
Strasbourg / Bas Rhin	218	0,02	Saarland	7.572	0,61
Mulhouse / Haut Rhin	119	0,01	Schleswig- Holstein	6.464	0,52
Franche Comte	77	0,01	Thüringen	6.199	0,50
Lille	52	0,00	Baden- Württemberg	6.195	0,50
<b>ÖSTERREICH</b>			Mecklenburg- Vorpommern	3.174	0,25
Linz	14.978	1,20	Hessen	1.250	0,10
Steiermark	521	0,04	Bremen	367	0,03
<b>BELGIEN</b>			Berlin	47	0,00
Hasselt	5.945	0,48	<b>UNGARN</b>		
Antwerpen	90	0,01	Ungarn West	2.747	0,22
<b>SCHWEIZ</b>			Ungarn Ost	73	0,01
Basel-Stadt	70.834	5,68	<b>ITALIEN</b>		
Zentral- schweiz	307	0,02	Venedig	146.281	11,72
<b>TSCHECHISCHE REPUBLIK</b>			Genua	38.600	3,09
Prag	6.835	0,55	Italien Süd	10.222	0,82
Hradec- Kralove	2.979	0,24	Turin	5.811	0,47
Liberec	1.063	0,09	Bologna	4.201	0,34
Brünn	999	0,08	Mailand	1.232	0,10
<b>DEUTSCHLAND</b>			<b>LUXEMBURG</b>		
Nordrhein- Westfalen	381.951	30,61	Luxembourg	21.608	1,73
Rheinland- Pfalz	216.628	17,36	<b>POLEN</b>		
Hamburg	129.908	10,41	Posen	1.765	0,14
Nieder- sachsen	53.341	4,28	Lublin	507	0,04
Sachsen	34.449	2,76	<b>SCHWEDEN</b>		
Sachsen- Anhalt	18.377	1,47	Stockholm	12.570	1,01
			Göteborg	4.798	0,38
			Nord- schweden	1.363	0,11

Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten von Eurostat, 2011

Bei den Versandmengen per Schiene ab Lübeck zeigt sich ein deutlich verändertes Bild (vgl. Abbildung 36). Nur noch 48,2 % verbleiben innerhalb Deutschlands, während mit einem Anteil von knapp 31 % Italien auf Platz zwei ist. Innerhalb Italiens sind die Regionen Venedig und Mailand mit 45,7 % bzw. 33,2 % führend. Die Verteilung der Transporte auf die Produktgruppen ist noch deutlicher. Hier nehmen die containerisierte Produkte mit einem Anteil von 48,1 % den ersten Platz und Forstprodukte mit 47 % den zweiten Platz ein.

**Abbildung 36 Bahntransporte ab Lübeck**

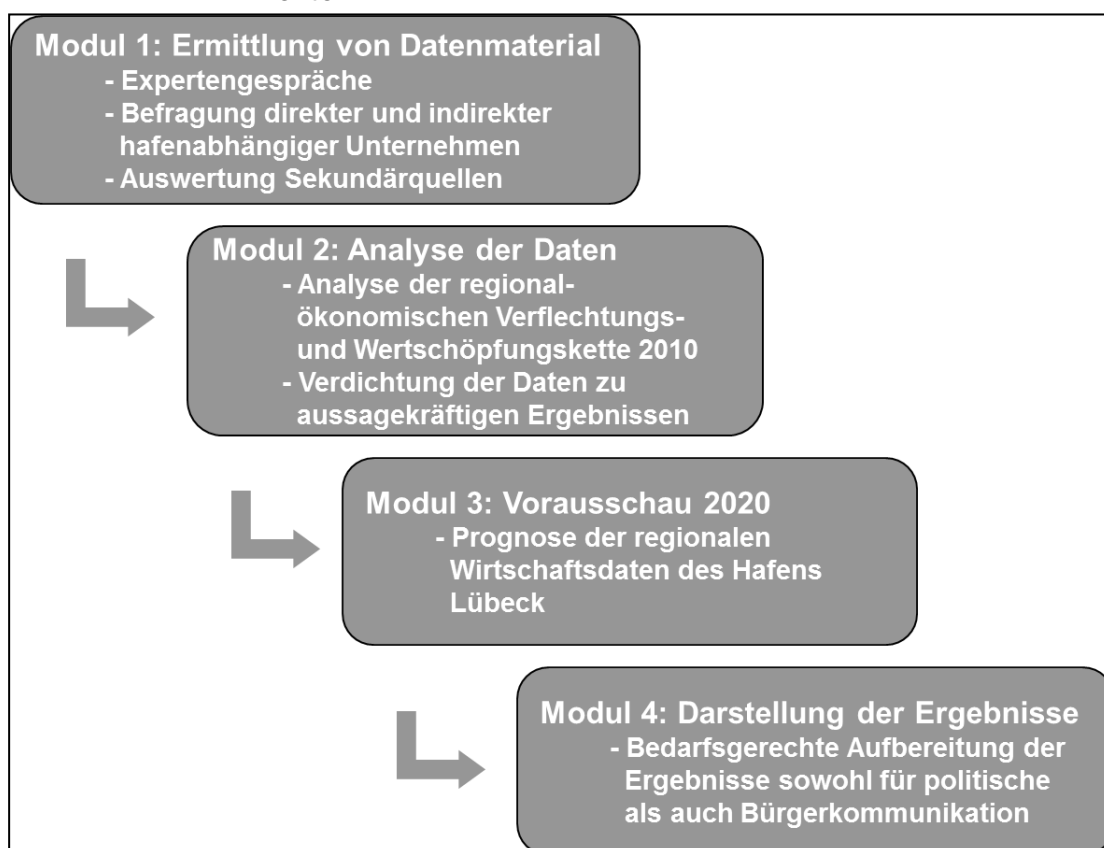
Zielregion Schiene	Tonnen	Anteil (%)
Deutschland	733.445	48,16
Italien	467.409	30,69
Schweiz	149.606	9,82
Österreich	121.700	7,99
Rumänien	20.416	1,34
Frankreich	11.837	0,78
Tschechische Republik	8.400	0,55
Belgien	2.997	0,20
Bulgarien	1.737	0,11
Russland	874	0,06
Griechenland	721	0,05
Ungarn	633	0,04
Kroatien	161	0,01
Schweden	35	0,00
Sonstige	3.051	0,20

Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten von Eurostat, 2011

## 6. METHODIK ZUR ANALYSE DER REGIONALÖKONOMISCHEN EFFEKTE

Für die Analyse der regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens wurde der Untersuchungsgegenstand von UNICONSULT in vier Module unterteilt. Das erste Modul umfasst die Ermittlung des Datenmaterials. Neben einer schriftlichen Befragung wurden hierfür persönliche Interviews mit Vertretern der wichtigsten Unternehmen sowie der Verwaltung in Lübeck geführt. Parallel und nachgelagert zur Datenerhebung wurden im zweiten Modul umfangreiche Analysen des statistischen Materials vorgenommen. Auf diese Weise wurden die primär erhobenen Daten zu aussagekräftigen Ergebnissen verdichtet. Im dritten Modul wurde ein Ausblick der regionalökonomischen Bedeutung des Lübecker Hafens auf das Jahr 2020 projiziert. Hierdurch wird die Möglichkeit gegeben, einen Ausblick auf die Zukunft der Lübecker Hafenvirtschaft zu geben. Das vierte und abschließende Modul befasste sich schließlich mit den Arbeiten zur Aufarbeitung der statistischen Daten sowie der Darstellung der Ergebnisse. Nachfolgende Darstellung gibt einen Überblick zum Vorgehen.

**Abbildung 37 Vorgehensweise bei der Analyse der regionalökonomischen Effekte**



Quelle: UNICONSULT, 2012

Im folgenden Kapitel wird die Vorgehensweise zur Bearbeitung des Untersuchungsgegenstandes näher erläutert.

## 6.1 Vorgehen

UNICONSULT hat eine umfangreiche Fragebogenaktion zur Ermittlung der benötigten Daten durchgeführt. Zusätzlich wurden Sekundärstatistiken ausgewertet. Um einen umfassenden Eindruck über den Untersuchungsgegenstand zu erhalten und gleichzeitig die Qualität der Befragung zu erhöhen, hat UNICONSULT außerdem mehr als zwanzig persönliche Interviews mit den wichtigsten Lübecker Hafenunternehmen sowie Verbänden und der öffentlichen Verwaltung geführt.

Die Erstellung des Fragebogens (siehe Anhang) erfolgte in enger Abstimmung mit den Auftraggebern. Nach der umfangreichen Identifizierung der relevanten Empfänger wurden knapp 200 Fragebögen an Unternehmen und Verwaltungen verschickt. Im Folgenden wird ausführlich die Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen für die Versendung der Fragebögen erläutert. Aufgrund der Tatsache, dass die Qualität und Repräsentativität der Erhebung maßgeblich für die Ergebnisse der Analyse der regionalökonomischen Effekte sind, wird der Prozess der Methodik zur Auswahl und Eingrenzung im Detail beschrieben.

## 6.2 Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen für die Versendung der Fragebögen

### 1. Schritt: Bestimmung eines Zielwertes:

- Ziel: Kontaktierung von 150 aktiven Unternehmen
- Fokus auf Hafen- und Logistikunternehmen (direkt Beschäftigte), in zweiter Linie Verlader und produzierende Unternehmen (indirekte), keine Erfassung induzierter Effekte
- Möglichst hohe Abdeckung
- Möglichst repräsentative Verteilung
- Schwerpunkt Hansestadt Lübeck, in zweiter Linie Unternehmen im IHK-Bezirk Lübeck

### 2. Schritt: Parameter zur Erreichung des Zielwertes:

- Identifizierung von 175 Unternehmen (117%, da mit 17% Unschärfen in der Datenbank gerechnet wird [Geschäftsaufgabe, Verzogen etc.])
- Nur Unternehmen mit mehr als 4 Beschäftigten oder unbekannter Beschäftigung
- Nur hafenauffine Unternehmen (mittelbar oder unmittelbar)
- Berücksichtigung Lübecker Unternehmen und Unternehmen aus der Lübecker Region



- 50% Lübecker Unternehmen
- 50% Unternehmen aus dem IHK Bezirk
- Berücksichtigung von Hafen- und Logistikunternehmen und Verladern und Produzenten
  - 70% Hafen- und Logistikunternehmen (unmittelbar hafenauffine Unternehmen)
  - 30% Verlader und Produzenten (mittelbar hafenauffine Unternehmen)
- Iterativer Eingrenzungsprozess

### 3. Schritt: Vorabauswahl

- Vorabauswahl besonders „wichtiger“ Unternehmen mit Hafenauffinität mit über 200 Beschäftigten = 55 Unternehmen
- Die berücksichtigten Branchen umfassen ein breites Spektrum aus Industrie und Handel. Auch Unternehmen mit weniger als 200 Beschäftigten aus diesen Branchen werden bei der Endberechnung berücksichtigt.

### 4. Schritt: Herausfiltern der relevanten Unternehmen:

- Sortierung der rund 33.000 Datensätze umfassenden Datenbank (diese Datensätze wurden durch UNICONSULT von der IHK angefordert und beinhalten alle grundsätzlich in Frage kommenden Branchen) nach Warenzeichen/Branche
  - Ziel:  
Differenzierung in hafenauffine und nicht-hafenauffine Branchen.
  - Instrument:  
Grobfilter durch Löschen von Branchen aus der Datenbank, die überwiegend dem induzierten oder dem katalytischen Bereich bzw. keinem hafenspezifischen Bereich zugeordnet werden können.
  - Ergebnis:  
Eingrenzung der Datenbank auf 1.338 Datensätze
- Sortierung der 1.338 Datensätze nach Beschäftigtenzahlen
  - Ziel:  
Aussortierung von Kleinstgesellschaften.
  - Instrument:  
Löschen aller Unternehmen mit keinen und 1 bis 3 Beschäftigten.
  - Ergebnis:  
Eingrenzung der Datenbank auf 845 Datensätze
- Differenzierung der Datensätze nach unmittelbar und mittelbar hafenauffinen Unternehmen

- Ziel:  
Eingrenzung hafenrelevanter Unternehmen
  - Instrument:  
Aufteilung der 845 Datensätze in mittelbar und unmittelbar hafenaffin
  - Ergebnis:  
282 unmittelbar hafenaffine Datensätze, 563 mittelbar hafenaffine Datensätze
- Differenzierung der Datensätze nach Lübecker Unternehmen und Unternehmen aus der Lübecker Region
- Ziel:  
Eingrenzung Lübecker Unternehmen
  - Instrument:  
Sortierung der 282 bzw. 563 Datensätze nach Postleitzahl und Löschen der Datensätze, die außerhalb des IHK-Bezirks liegen
  - Ergebnis:
    - 71 unmittelbar hafenaffine Datensätze Lübeck
    - 178 unmittelbar hafenaffine Datensätze Region
    - 66 mittelbar hafenaffine Datensätze Lübeck
    - 456 mittelbar hafenaffine Datensätze Region
    - Korrektur auf 771 Datensätze
- Ableitung von Randomisierungsschlüsseln
- Ziel:  
Repräsentationsschlüssel für Unternehmensauswahl
  - Instrument:  
Iterationsschleife mit Auswertung der Ergebnismatrix aus 3.2. zur Bestimmung des Randomisierungsschlüssels „Beschäftigtenzahl“ und „Regionale“ Verteilung“
  - Ergebnis I (Beschäftigte):
    - 69 Datensätze: 4-6 Beschäftigte = 8,2%
    - 32 Datensätze: 7-9 Beschäftigte = 3,8%
    - 171 Datensätze: 10-19 Beschäftigte = 20,2%
    - 67 Datensätze: 20-49 Beschäftigte = 7,9%
    - 25 Datensätze: 50-99 Beschäftigte = 3,0%
    - 12 Datensätze: 100-199 Beschäftigte = 1,4%
    - 0 Datensätze: 200-499 Beschäftigte = 0 % \*
    - 0 Datensatz: 500-999 Beschäftigte = 0 % \*
    - 0 Datensatz: > 1.000 Beschäftigte = 0% \*

- 552 Datensätze: unbekannt = 65,3%
- Analyse:
  - Block „Beschäftigtenzahl unbekannt“
- Ergebnis:
  - Die Gruppe Kleingewerbetreibender in den Bereichen „Erlaubnisfreier u. freigestellter Straßengüterverkehr (ohne Umzug)“, „Güterbeförderung im Straßenverkehr“, „Überführung von Fahrzeugen“ und „Spedition“ mit einem Umsatz <50.000 EUR ist mit 378 Unternehmen stark überrepräsentiert
  - Iterative Entscheidung: Differenzierung des Blocks „Beschäftigung unbekannt“ in „Führunternehmer“ und „Sonstige“
  - Korrigiertes Ergebnis:
    - 69 Datensätze: 4-6 Beschäftigte = 8,2%
    - 32 Datensätze: 7-9 Beschäftigte = 3,8%
    - 171 Datensätze: 10-19 Beschäftigte = 20,2%
    - 67 Datensätze: 20-49 Beschäftigte = 7,9%
    - 26 Datensätze: 50-99 Beschäftigte = 3,0%
    - 13 Datensätze: 100-199 Beschäftigte = 1,4%
    - 0 Datensätze: 200-499 Beschäftigte = 0% \*
    - 0 Datensatz: 500-999 Beschäftigte = 0% \*
    - 0 Datensatz: > 1.000 Beschäftigte = 0% \*
    - 174 Datensätze: unbekannt: „Sonstige“ = 20,6%
    - 378 Datensätze: unbekannt: „Führunternehmer“ = 44,7%

\* alle unmittelbar und mittelbar affinen Hafenunternehmen sind bereits in Schritt 3 erfasst worden.

- Randomisierungsschlüssel I für Auswahl:
  - 50 Beschäftigte = alle (Summe: 49)  
Rest (128)
    - unbekannt: „Sonstige“ = 25%
    - unbekannt: „Führunternehmer“ = 15%
    - 4-6 Beschäftigte = 10%
    - 7-9 Beschäftigte = 10%
    - 10-19 Beschäftigte = 20%
    - 20-49 Beschäftigte = 20%

→ **Es werden insgesamt 189 Unternehmen angeschrieben siehe oben, Methodik erläutern**

- Ergebnis II (Regionale Verteilung) Analyse Matrix aus 3.4:
  - 17,7% (137) der relevanten Unternehmen aus Lübeck
    - 51,8% (71) unmittelbar
    - 48,2% (66) mittelbar
  - 82,3% (634) der relevanten Unternehmen aus der Region IHK-Bezirk
    - 30,1% (191) Segeberg
      - 23,0% (44) unmittelbar
      - 77,0% (147) mittelbar
    - 25,2% (160) aus Ostholstein
      - 37,5% (60) unmittelbar
      - 62,5% (100) mittelbar
    - 24,0% (152) aus Hzgt. Lauenburg
      - 23,7% (36) unmittelbar
      - 76,3% (116) mittelbar
    - 20,7% (131) aus Stormarn
      - 29,0% (38) unmittelbar
      - 71,0% (93) mittelbar
- Entscheidung (Regionale Verteilung):
  - Überrepräsentation Lübecker Unternehmen: 50%
  - Unterrepräsentation Unternehmen aus der Region: 50%
- Randomisierungsschlüssel I für Auswahl:
  - Lübeck: 50%
  - Region: 50%
    - 30% Kreis Segeberg
    - 25% Kreis Ostholstein
    - 24% Kreis Hzgt. Lauenburg
    - 21% Kreis Stormarn

### Zusammenfassung:

→ Es werden insgesamt 49 Unternehmen > 50 Beschäftigte angeschrieben. Diese Unternehmen verteilen sich wie folgt:

- Lübeck: 16
- Segeberg: 7
- Ostholstein: 9
- Lauenburg: 8
- Stormarn: 9

→ Weitere ~ 141 (real: 142) Unternehmen werden angeschrieben, die sich wie folgt verteilen:

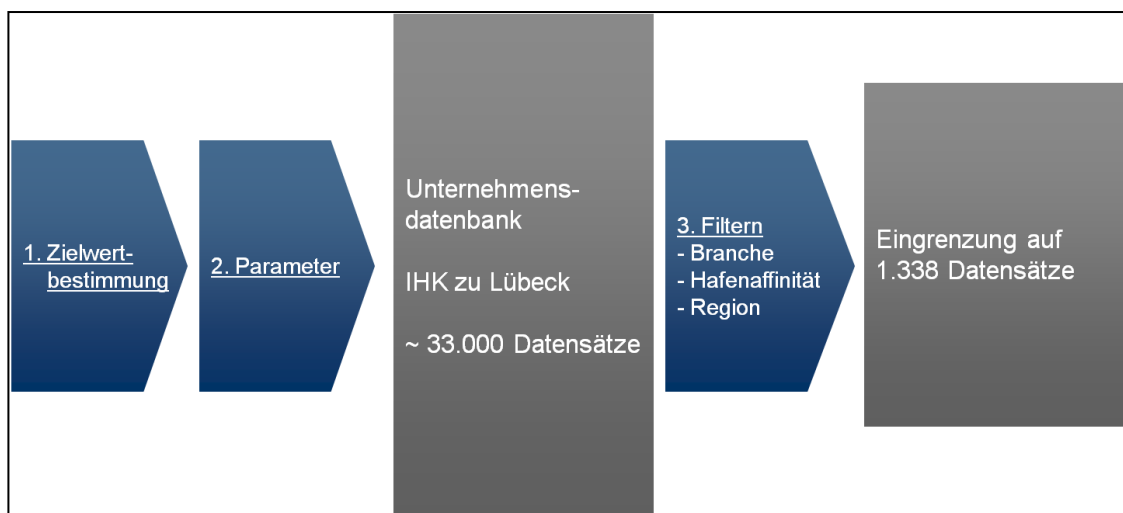
- Lübeck: ~71 (real: 69)
  - 70% unmittelbar hafenauffin
    - 12: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
    - 7: unbenannte Fuhrunternehmer
    - 5: 4-6 Beschäftigte
    - 5: 7-9 Beschäftigte
    - 10: 10-19 Beschäftigte
    - 10: 20-49 Beschäftigte
  - 30% mittelbar hafenauffin
    - 5: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
    - 3: unbenannte Fuhrunternehmer
    - 2: 4-6 Beschäftigte
    - 2: 7-9 Beschäftigte
    - 4: 10-19 Beschäftigte
    - 4: 20-49 Beschäftigte
- Segeberg: ~ 21 (real:21)
  - 70% unmittelbar hafenauffin
    - 4: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
    - 2: unbenannte Fuhrunternehmer
    - 1: 4-6 Beschäftigte
    - 1: 7-9 Beschäftigte
    - 3: 10-19 Beschäftigte
    - 3: 20-49 Beschäftigte
  - 30% mittelbar hafenauffin
    - 2: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
    - 1: unbenannte Fuhrunternehmer
    - 1: 4-6 Beschäftigte

- 1: 7-9 Beschäftigte
  - 1: 10-19 Beschäftigte
  - 1: 20-49 Beschäftigte
- Ostholstein: ~ 18 (real: 17)
  - 70% unmittelbar hafenauffin
    - 3: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
    - 2: unbenannte Fuhrunternehmer
    - 1: 4-6 Beschäftigte
    - 1: 7-9 Beschäftigte
    - 2: 10-19 Beschäftigte
    - 2: 20-49 Beschäftigte
  - 30% mittelbar hafenauffin
    - 1: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
    - 1: unbenannte Fuhrunternehmer
    - 1: 4-6 Beschäftigte
    - 1: 7-9 Beschäftigte
    - 1: 10-19 Beschäftigte
    - 1: 20-49 Beschäftigte
- Lauenburg: ~ 17 (real: 17)
  - 70% unmittelbar hafenauffin
    - 3: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
    - 2: unbenannte Fuhrunternehmer
    - 1: 4-6 Beschäftigte
    - 1: 7-9 Beschäftigte
    - 2: 10-19 Beschäftigte
    - 2: 20-49 Beschäftigte
  - 30% mittelbar hafenauffin
    - 1: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
    - 1: unbenannte Fuhrunternehmer
    - 1: 4-6 Beschäftigte
    - 1: 7-9 Beschäftigte
    - 1: 10-19 Beschäftigte
    - 1: 20-49 Beschäftigte
- Stormarn: ~15 (real: 18)
  - 70% unmittelbar hafenauffin

- 3: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
- 2: unbenannte Fuhrunternehmer
- 1: 4-6 Beschäftigte
- 1: 7-9 Beschäftigte
- 2: 10-19 Beschäftigte
- 2: 20-49 Beschäftigte
- 30% mittelbar hafenauffin
  - 1: unbenannte Beschäftigungszahl sonstige
  - 1: unbenannte Fuhrunternehmer
  - 1: 4-6 Beschäftigte
  - 1: 7-9 Beschäftigte
  - 1: 10-19 Beschäftigte
  - 1: 20-49 Beschäftigte

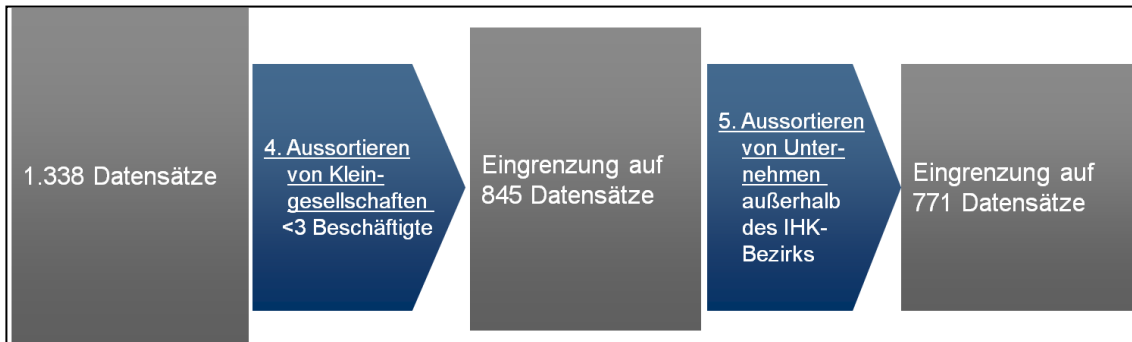
Die folgenden Abbildungen veranschaulichen die Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen für die Versendung der Fragebögen in drei Schritten:

**Abbildung 38 Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen – Schritt 1**



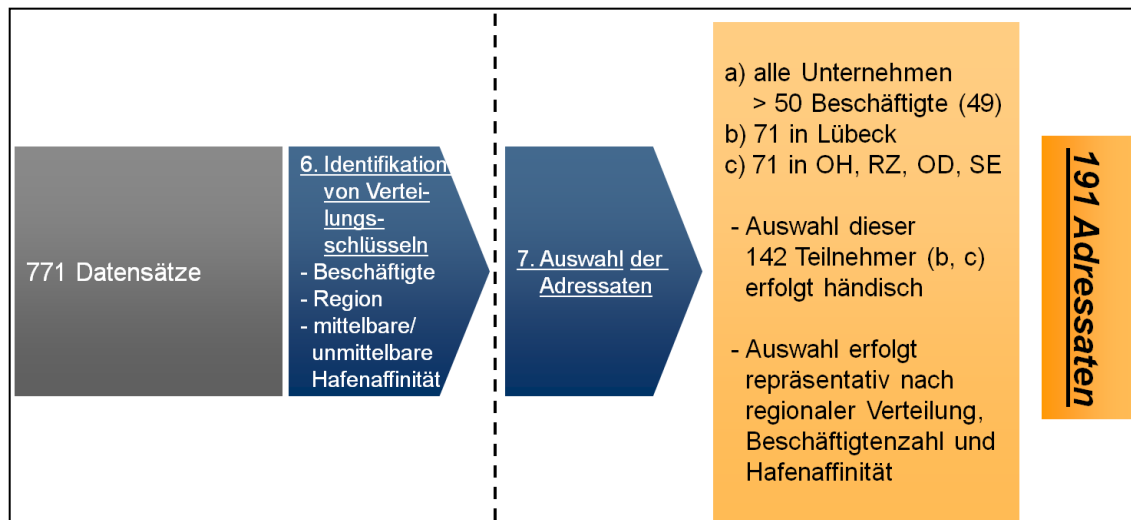
Quelle: UNICONCONSULT, 2012

**Abbildung 39 Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen – Schritt 2**



Quelle: UNICONSLT, 2012

**Abbildung 40 Methodik zur Auswahl und Eingrenzung der Unternehmen – Schritt 3**



Quelle: UNICONSLT, 2012

### 6.3 Rücklaufquote der Fragebogenaktion

Erfahrungsgemäß lassen sich bei Fragebogenaktionen dieser Art selten Rücklaufquoten höher als 20 % erreichen. UNICONSLT hat durch gezieltes „Nachfassen“ sowie durch die zahlreichen persönlichen Interviews eine Rücklaufquote von knapp 25 % (in absoluten Zahlen betrachtet: 45 Rückläufer) erzielt. Mit dieser Quote lag UNICONSLT im kalkulierten Rahmen. Somit war es möglich, valide Zahlen für sämtliche Kenngrößen zur Regionalökonomie (z. B. Umsatz, Bruttolohn- und Gehaltssumme, Steuern, Wertschöpfung) hochzurechnen. Die Validität der Ergebnisse wurde zudem durch die Tatsache erhöht, dass die Rückläufer die wesentlichen Akteure der Hafenwirtschaft umfassten. Die Unternehmen, die an der schriftlichen Befragung teilnahmen bzw. mit denen



Experteninterviews geführt wurden, beschäftigen insgesamt knapp 30 % aller hafenabhängig Erwerbstätigen im IHK-Bezirk.

#### 6.4 Unterstützende Methodik zur Ermittlung der Beschäftigtenzahlen

Um die Validität bei der Ermittlung der Beschäftigtenzahlen der hafenabhängigen Unternehmen zu erhöhen, wurde neben der reinen schriftlichen Befragung und den Expertengesprächen auf eine bereits in mehreren Studien verwendete und bewährte Methodik zurückgegriffen. Hierbei handelt es sich um die bereits erwähnte Methodik, die von der *Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (Prof. Peter Klaus)* entwickelt wurde. Mittels dieses Vorgehens wurde beispielsweise die Studie „*Messung der Logistik-Beschäftigtenzahlen in Hamburg und der Metropolregion*“ aus dem Jahr 2007 sowie deren jährliche Fortschreibungen erstellt. Anwendung fand die Methodik außerdem in Logistik-Arbeitsmarktstudien für Mecklenburg-Vorpommern, Mitteldeutschland und Baden-Württemberg.

Die Fraunhofer-Methodik lässt ausschließlich Rückschlüsse auf die Beschäftigtenzahlen zu. Die Branchenklassifizierungen der hier verwendeten Datenquellen (*Institut für Arbeits- und Berufsforschung und Agentur für Arbeit*) beziehen sich außerdem auf die Logistikbranche im Allgemeinen, und nicht auf die Hafengewirtschaft im Speziellen. Deshalb war die unter Kapitel 6.1.2 beschriebene Auswahl der zu befragenden Unternehmen von besonderer Bedeutung. Die Fraunhofer-Methodik wurde im Rahmen dieser Untersuchung also lediglich flankierend angewendet und deren Klassifizierungen auf den Untersuchungsgegenstand „Regionalökonomische Analyse des Lübecker Hafens“ angepasst.

Hilfreich war die von Prof. Klaus entwickelte Methodik bei der Bestimmung der Anteile hafenabhängiger Beschäftigter in gewissen Berufs- und Wirtschaftsgruppen. Auch an dieser Stelle wurden die prozentualen Anteile, die sich bei der Fraunhofer-Methodik auf die Logistikwirtschaft im Allgemeinen beziehen, durch UNICONSULT an die Hafengewirtschaft Lübecks angepasst und abgeschätzt (vgl. hierzu Kapitel 7.1).

Gleiches gilt für die Verwendung bestimmter Faktoren, wie etwa der Erwerbstätigenfaktor, der Faktor für administrative Berufe in der hafenabhängigen Logistik sowie der Regionalfaktor. Auch hier wurde Anlehnung an die Fraunhofer-Methodik genommen. Die für den Lübecker Hafen berechneten und relevanten Faktoren werden in Kapitel 7.1 erläutert.

Folgende Abbildung zeigt einen Überblick über die wichtigsten Schritte zur Ermittlung der Beschäftigtenzahlen nach der Fraunhofer-Methodik.

### Abbildung 41 Unterstützende Methodik zur Berechnung der Beschäftigtenzahlen

**Erhebung von Daten über sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Lübeck und den relevanten Landkreisen**

**Erwerbstätigenfaktor (EF) = Erwerbstätige / Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte**  
korrigiert um die Spezifika der jeweiligen Wirtschaftsgruppen

#### Ermittlung der hafenabhängig Beschäftigten

##### Schicht 1: Direkt hafenabhängig Beschäftigte

Bestimmung der direkt sozialversicherungspflichtigen hafenabhängig Beschäftigten  
(direkt hafenabhängige Logistikberufe)

Ermittlung der administrativen Berufe mit hafenbezogenem Logistikinhalt  
(indirekte hafenabhängige Berufe) = Direkte Logistikberufe \* 1,1

##### Schicht 2: Indirekt hafenabhängig Beschäftigte

Ermittlung der prozentualen Anteile der hafenabhängig Logistikbeschäftigten an den Wirtschaftszweigen der Schicht 2

Bestimmung eines Regionalfaktors (RF) = 1 (Annahme für Schleswig-Holstein)

##### Schicht 3: Weitere hafenabhängige Beschäftigte (induziert)

Hafenabhängige Erwerbstätigenzahlen der Schichten 1 und 2 \* 0,25

**Gesamtzahl der Beschäftigten in der Logistik = Schicht 1 + Schicht 2 + Schicht 3**

Quelle: UNICONSULT, 2012, nach der Methodik der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (Prof. Peter Klaus)

## 7. ERGEBNISSE DER REGIONALÖKONOMISCHEN ANALYSE

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse und Effekte der regionalökonomischen Analyse des Lübecker Hafens detailliert beschrieben. In einem ersten Schritt werden die Beschäftigteneffekte aufgezeigt, die gleichzeitig auch die Basis für die weiteren regionalökonomischen Eckdaten, wie etwa der Umsatz, die Bruttolöhne, das Steueraufkommen und die Wertschöpfung darstellen.

Alle Daten werden sowohl für den IHK-Bezirk als Ganzes als auch einzeln für die zum IHK-Bezirk dazugehörige kreisfreie Hansestadt Lübeck sowie die Kreise Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg und Stormarn ausgewiesen.

### 7.1 Beschäftigte

Wie bereits in Kapitel 2 beschrieben, werden die regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens in die drei Wirkungsbereiche direkte, indirekte und induzierte Effekte unterschieden. Als erstes werden die direkten Beschäftigteneffekte der Hafenwirtschaft dargestellt.

#### 7.1.1 Direkte Beschäftigteneffekte

Die direkten Beschäftigungseffekte sind ganz oder überwiegend auf die Hafenoperationen zurückzuführen und werden entweder im Hafen selbst erzeugt oder hängen unmittelbar mit der Hafenaktivität zusammen. Dieser Bereich beinhaltet somit alle Beschäftigten, die direkt der Hafenwirtschaft zuzuordnen sind. Die folgende Abbildung zeigt die Einteilung der Unternehmen in Berufsgruppen. Bei der Einteilung hat sich UNICONSULT an einer bewährten Vorgehensweise orientiert (vgl. hierzu *Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft, Prof. Peter Klaus, sowie Forschungsbericht „Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland mit Schwerpunkt auf die Logistikbeschäftigung ausgewählter Marktsegmente“, Stefan Distel et al, 2006, im Auftrag des BMVBS<sup>13</sup>*). Die von UNICONSULT methodisch identifizierten und angeschriebenen Unternehmen wurden den jeweiligen Berufsgruppen zugeordnet.

Den größten Anteil nehmen die Unternehmen der Berufsgruppen 70 bis 74 ein. Dabei handelt es sich um die Verkehrsberufe, also diejenigen Berufe, die in unmittelbarer Wirkung zum Hafen stehen (z. B. Beschäftigte bei Reedereien und Speditionen).

---

<sup>13</sup> Teile der Methodik der Fraunhofer-Arbeitsgruppe basieren auf den Annahmen des Forschungsberichts „Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland mit Schwerpunkt auf die Logistikbeschäftigung ausgewählter Marktsegmente“

**Abbildung 42 Betrachtete Berufsgruppen – Direkt hafenabhängig Beschäftigte**

Berufsgruppe	Kennziffer	Berufsordnung
52	521	Warenprüfer, -sortierer
52	522	Warenaufmacher, Versandfertigmacher
68	681	Groß- und Einzelhandelskaufleute, Einkäufer
70	701	Speditionskaufleute
70	704	Makler, Grundstücksverwalter
70	705	Vermieter, Vermittler, Versteigerer
71	711	Schienenfahrzeugführer
71	712	Eisenbahnbetriebsregler, -schaffner
71	713	Sonstige Fahrbetriebsregler, Schaffner
71	714	Kraftfahrzeugführer
72	721	Nautiker
72	722	Technische Schiffsoffiziere, Schiffmaschinisten
72	723	Decksleute in der Seeschifffahrt
72	724	Binnenschiffer
72	726	Luftverkehrsberufe
73	732	Postverteiler
74	741	Lagerverwalter, Magaziner
74	742	Transportgeräteführer
74	743	Stauer, Möbelpacker
74	744	Lager-, Transportarbeiter

Quelle: UNICONSULT, 2012

Für die Ermittlung der Beschäftigtenzahlen wurde ein prozentualer Anteil der hafenaffinen Beschäftigten je Berufsgruppe bestimmt. Dieser Anteil orientiert sich ebenfalls an den Zahlen aus dem Forschungsbericht *„Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland mit Schwerpunkt auf die Logistikbeschäftigung ausgewählter Marktsegmente“* (Stefan Distel et al, 2006, im Auftrag des BMVBS), wurde allerdings auf die hafenspezifische Situation in Lübeck durch UNICONSULT angepasst. Quelle der an dieser Stelle verwendeten Daten sind die Unternehmensangaben im Rahmen der schriftlichen Befragung sowie der Experteninterviews. Die Hochrechnung der Daten auf die Gesamtzahl der Beschäftigten erfolgte nach einem Abgleich der Zahlen mit der Unternehmensdatenbank der Industrie- und Handelskammer sowie einer Überprüfung des Zahlenmaterials mittels der in vielen Untersuchungen bewährten Methodik zur Messung von Beschäftigtenzahlen, die von der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (Prof. Peter Klaus) entwickelt wurde.

**Abbildung 43 Direkt hafenabhängig Beschäftigte nach Berufsgruppen im Jahr 2010**

Berufsgruppe	Ausgeübte Tätigkeit	Beschäftigte Gesamt	hafenabhängig Beschäftigte (Lübeck, Anteil)	hafenabhängig Beschäftigte (Rest, Anteil)	hafenabhängig Beschäftigte (gesamt)
52	Warenprüfer, Versandfertigmacher	3.915	5%	1,4%	74
68	Warenkaufleute	32.161	3%	0,8%	434
69-70	Dienstleistungskaufleute, zugehörige Berufe	8.507	15%	4,5%	672
71-74	Verkehrsberufe	28.904	35%	2,5%	3.311
Σ					<b>4.491</b>

Quelle: UNICONCONSULT, 2012

### 4.491 sozialversicherungspflichtig, direkt hafenabhängig Beschäftigte im IHK-Bezirk

Insgesamt gibt es somit 4.491 sozialversicherungspflichtig, direkt hafenabhängig Beschäftigte im IHK-Bezirk. In der folgenden Abbildung sind die sozialversicherungspflichtig, direkt hafenabhängig Beschäftigten außerdem nach Kreisen bzw. der kreisfreien Stadt Lübeck unterteilt. Es wird deutlich, dass mit 3.461 sozialversicherungspflichtig, direkt hafenabhängig Beschäftigten rund 77% allein auf die Hansestadt Lübeck fallen. Die übrigen verteilen sich auf die Kreise Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg und Stormarn.

**Abbildung 44 Direkt hafenabhängig Beschäftigte nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010**

Berufsordnung	Lübeck		Hzgt.-Lauenburg		Ostholstein	
	gesamt	hafenab.	gesamt	hafenab.	gesamt	hafenab.
Warenprüfer, Versandfertigmacher	524	27	651	9	546	8
Warenkaufleute	7.931	238	3.641	30	5.437	44
Dienstleistungskaufleute, zugehörige Berufe	2.721	409	979	45	1.360	62
Verkehrsberufe	7.962	2.787	3.640	91	3.593	90
Σ		<b>3.461</b>		<b>175</b>		<b>204</b>
Berufsordnung	Segeberg		Stormarn		Σ	
	gesamt	hafenab.	Gesamt	hafenab.	Gesamt	hafenab.
Warenprüfer, Versandfertigmacher	951	13	1.243	17	3.915	74
Warenkaufleute	8.040	65	7.112	57	32.161	434
Dienstleistungskaufleute, zugehörige Berufe	1.599	72	1.848	84	8.507	672
Verkehrsberufe	7.034	176	6.675	167	28.904	3.311
Σ		<b>326</b>		<b>325</b>		<b>4.491</b>

Quelle: UNICONCONSULT, 2012

Um von der Zahl der sozialversicherungspflichtig, direkt hafenabhängig Beschäftigten auf die Gesamtzahl der direkt hafenabhängig Erwerbstätigen im IHK-Bezirk zu kommen, hat sich UNICONSULT auch hier an den Annahmen der *Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft* orientiert und diese den Gegebenheiten in Lübeck bzw. Schleswig-Holstein angepasst. Die betrifft den Faktor für administrative Berufe in der hafenabhängigen Logistik. Darunter fallen Organisations-, Verwaltungs- und Büroberufe mit Logistikinhalt. Dieser wird für den IHK-Bezirk in der hafenabhängigen Logistik mit 1,1 angesetzt. Des Weiteren gilt es, den Erwerbstätigenfaktor zu berücksichtigen. Dieser errechnet sich durch das Verhältnis aller Erwerbstätigen einer Stadt / Region gegenüber den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Für den IHK-Bezirk liegt dieser Faktor über alle Branchen hinweg betrachtet bei etwa 1,53. Auf die Hafenwirtschaft bezogen korrigiert UNICONSULT den Faktor auf Basis von Erfahrungen ähnlicher Studien auf 1,35.

Unter Berücksichtigung dieser Faktoren, konnten die Gesamtzahl der direkt hafenabhängig Erwerbstätigen berechnet werden. Die folgende Abbildung zeigt die Ergebnisse.

**Abbildung 45 Zusammenfassung: Direkt hafenabhängig Erwerbstätige im Jahr 2010**

Direkt hafenabhängige sozialversicherungspflichtig Beschäftigte,	4.491
Faktor für administrative Berufe in der hafenabhängigen Logistik	1,1
Summe hafenabhängig sozialversicherungspflichtige Beschäftigte (direkte Berufe, Hochrechnung)	4.940
Erwerbstätige in Lübeck und den relevanten Landkreisen	481.400
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Lübeck und den Landkreisen	315.094
Erwerbstätigenfaktor*	1,528
Erwerbstätigenfaktor (angepasst auf die betrachtete Wirtschaftsgruppen)	1,35
<b>Gesamtsumme direkt hafenabhängig Erwerbstätige</b>	<b>6.669</b>

Quelle: UNICONSULT, 2012

\* Erwerbstätigenfaktor = Erwerbstätige / Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

**6.669 direkt hafenabhängig Erwerbstätige im IHK-Bezirk**

Im IHK-Bezirk gab es somit im Jahr 2010 insgesamt 6.669 direkt hafenabhängig Erwerbstätige. Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung auf die Kreise und die kreisfreie Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 46 Direkt hafengebunden Erwerbstätige nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
5.140	259	304	484	482	6.669

Quelle: UNICONSULT, 2012

### 7.1.2 Indirekte Beschäftigteneffekte

Die indirekten Beschäftigteneffekte entstehen durch die Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen bei Lieferanten der direkt vom Hafen abhängigen Wirtschaft. Hierbei fanden die in der folgenden Abbildung dargestellten Wirtschaftsgruppen Berücksichtigung. Ähnlich wie bei den direkt hafengebunden Beschäftigten hat sich UNICONSULT bei der Einteilung der Wirtschaftsgruppen an der bewährten Vorgehensweise orientiert (vgl. hierzu *Forschungsbericht „Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland mit Schwerpunkt auf die Logistikbeschäftigung ausgewählter Marktsegmente“ (Stefan Distel et al, 2006, im Auftrag des BMVBS)*). Die von UNICONSULT methodisch identifizierten und angeschriebenen Unternehmen konnten auch hier problemlos den Wirtschaftsgruppen zugeordnet werden.

**Abbildung 47 Betrachtete Wirtschaftsgruppen – Indirekt hafengebunden Beschäftigte**

Wirtschaftsgruppe	Bezeichnung
41	Hochbau
42	Tiefbau
452	Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen
58	Verlagswesen
62	Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie
63	Informationsdienstleistungen
64	Erbringung von Finanzdienstleistungen
65	Versicherungen, Rückversicherungen und Pensionskassen (ohne Sozialversicherung)
71	Architektur und Ingenieurbüros; technische, physikalische und chemische Untersuchung
81	Gebäudebetreuung; Garten- und Landschaftsbau
82	Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistungen für Unternehmen und Privatpersonen
84	Öffentliche Verwaltung, Verteidigung; Sozialversicherung
94	Interessenvertretungen sowie kirchliche und sonstige religiöse Vereinigungen (ohne Sozialwesen und Sport)
95	Reparatur von Datenverarbeitungsgeräten und Gebrauchsgütern

Quelle: UNICONSULT, 2012

Auch für die Ermittlung der indirekten Beschäftigtenzahlen wurde ein prozentualer Anteil der hafengebunden Beschäftigten je Wirtschaftsgruppe/-zweig bestimmt. Dieser Anteil orientiert sich ebenfalls an den Zahlen aus dem Forschungsbericht *„Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland mit Schwerpunkt auf die*

Logistikbeschäftigung ausgewählter Marktsegmente“ (Stefan Distel et al, 2006, im Auftrag des BMVBS), wurde an dieser Stelle jedoch ganz wesentlich auf die hafenspezifische Situation in Lübeck bzw. im IHK-Bezirk durch UNICONSULT angepasst. Bei der Abschätzung der jeweiligen Anteile konnte UNICONSULT auf Ergebnisse der Befragungen zurückgreifen. Dennoch waren die Unternehmensangaben im Rahmen der schriftlichen Befragung sowie der Experteninterviews an dieser Stelle nicht valide genug für eine vollständige Hochrechnung. Deshalb dienen hier Zahlen der *Bundesagentur für Arbeit* bezogen auf das Jahr 2010 als Quelle.

**Abbildung 48 Indirekt hafenspezifisch Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen/-gruppen im Jahr 2010**

Wirtschaftszweige	Beschäftigte in S-H (gesamt)	Anteil	Beschäftigte hafenspezifisch
WZ 41: Hochbau	9.308	0,8%	70
WZ 42: Tiefbau	5.612	1,5%	85
WZ 452: Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen	11.229	0,5%	57
WZ 58: Verlagswesen	2.849	1,75%	50
WZ 62: Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie	8.059	2,0%	162
WZ 63: Informationsdienstleistungen	1.334	3,0%	41
WZ 64: Erbringung von Finanzdienstleistungen	18.304	0,5%	92
WZ 65: Versicherungen, Rückversicherungen und Pensionskassen (ohne Sozialversicherung)	2.240	4,0%	90
WZ 71: Architektur und Ingenieurbüros, technische, physikalische und chemische Untersuchung	9.094	0,5%	46
WZ 81: Gebäudebetreuung, Garten- und Landschaftsbau	22.486	0,5%	113
WZ 82: Erbringung von wirtschaftlichen Dienstleistung für Unternehmen und Privatpersonen	8.222	2,5%	206
WZ 84: Öffentliche Verwaltung; Verteidigung; Sozialversicherung	59.377	0,5%	297
WZ 94: Interessenvertretungen sowie kirchliche und sonst. religiöse Vereinigungen (ohne Sozialwesen und Sport)	15.199	0,3%	46
WZ 95: Reparatur von Datenverarbeitungsgeräten und Gebrauchsgütern	820	2,0%	17
<b>Σ</b>	<b>174.133</b>		<b>1.361</b>

Quelle: UNICONSULT, 2012, auf Basis von Daten der Agentur für Arbeit

Im Ergebnis konnten 1.361 indirekt hafenspezifisch sozialversicherungspflichtig Beschäftigte identifiziert werden.

Um von dieser Zahl auf die Gesamtzahl der indirekt hafenspezifisch Erwerbstätigen im IHK-Bezirk zu kommen, hat sich UNICONSULT auch an dieser Stelle an den Annahmen der Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft orientiert und diese den Gegebenheiten in Lübeck bzw. Schleswig-Holstein angepasst.

Die Berücksichtigung eines Regionalfaktors ist sinnvoll, um die regionalen Besonderheiten aufzuzeigen. In diesem Fall bestimmt UNICONSULT den Regionalfaktor = 1. Dies bedeutet, dass das regionale – in diesem Zusammenhang



ist damit der IHK-Bezirk gemeint – Beschäftigungswachstum in etwa ähnlich hoch ist wie das überregionale. In Hamburg liegt dieser Faktor beispielsweise bei > 1.

Auch bei der Ermittlung der indirekt hafengebundenen Erwerbstätigen wird zudem der Erwerbstätigenfaktor berücksichtigt. Er wurde durch UNICONSULT auf 1,35 bestimmt.

Sowohl bei der Bestimmung des Regionalfaktors als auch beim Erwerbstätigenfaktor hat sich UNICONSULT an Werten strukturell vergleichbarer Bundesländer bzw. Regionen (z. B. Mecklenburg-Vorpommern, Teile Niedersachsens, Rheinland-Pfalz) orientiert.

Die folgende Abbildung zeigt die Ergebnisse der Berechnung.

**Abbildung 49 Zusammenfassung: Direkt hafengebundenen Erwerbstätige im Jahr 2010**

Regionalfaktor*	1
Erwerbstätigenfaktor	1,35
Hafenabhängig sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	1.361
<b>Gesamtsumme indirekt hafengebundenen Erwerbstätige</b>	<b>1.838</b>

Quelle: UNICONSULT, 2012

\* Regionalfaktor: angelehnt an vergleichbare Studien (Hamburg) durch das Fraunhofer Institut und Mecklenburg-Vorpommern (UNICONSULT)  
 \*\* Erwerbstätigenfaktor = Erwerbstätige / Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

**1.838 indirekt hafengebundenen Erwerbstätige im IHK-Bezirk**

Die 1.838 indirekt hafengebundenen Erwerbstätigen im IHK-Bezirk im Jahr 2010 verteilen sich wie folgt auf die Kreise und die kreisfreie Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 50 Indirekt hafengebundenen Erwerbstätige nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
1.417	71	84	133	133	1.838

Quelle: UNICONSULT, 2012

### 7.1.3 Induzierte Beschäftigungseffekte

Die induzierten Beschäftigungseffekte entstehen durch die Verausgabung von Einkommen aus dem direkten und indirekten Wirkungsbereich für Güter und Dienstleistungen in der untersuchten Region (z.B. Nachfrage seitens der Hafen- oder Produktionsbeschäftigten nach Konsum- und Dienstleistungen). In der Folge entstehen umfangreiche Ausgabenmultiplikatoreffekte, die ebenfalls Wertschöpfung und Beschäftigung, insbesondere im Dienstleistungssektor und im Handel, generieren.

Für diese schwer messbaren Effekte hat sich UNICONSULT erneut an der Vorgehensweise des Forschungsberichts *„Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland mit Schwerpunkt auf die Logistikbeschäftigung ausgewählter Marktsegmente“* orientiert. Hierbei wird die Gesamtzahl der zuvor ermittelten direkten und indirekten Beschäftigtenzahlen mit einem Faktor  $x$  multipliziert. Dieser wurde durch UNICONSULT mit 0,25 bestimmt. Vergleichbare Werte aus anderen Studien und Bundesländern gehen für die gesamte Logistikwirtschaft von einem Faktor von 0,4. Beispielhaft kann hier die Studie *„Hamburg – „World Class“ Logistics Center“* von Peter Klaus und Sabine König genannt werden. Hier wurde der Faktor 0,4 mit den Logistikerwerbstätigenzahlen der direkten und indirekten Beschäftigtenzahlen verrechnet. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Untersuchungsgegenstand dieser Studie nur die Hafenwirtschaft Lübecks und nicht die gesamte Logistikwirtschaft umfasst, ist der Wert 0,25 gerechtfertigt. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Gesamtzahl der induziert hafengebundenen Erwerbstätigen.

**Abbildung 51 Zusammenfassung: Induziert hafengebundenen Erwerbstätige im Jahr 2010**

Summe direkt hafengebundenen Erwerbstätige + indirekt hafengebundenen Erwerbstätige	8.507
Faktor	0,25
Gesamtsumme induziert hafengebundenen Erwerbstätige	2.127

Quelle: UNICONSULT, 2012

**2.127 induziert hafengebundenen Erwerbstätige im IHK-Bezirk**

Die 2.127 induziert hafengebundenen Erwerbstätigen im IHK-Bezirk im Jahr 2010 verteilen sich wie folgt auf die Kreise und die kreisfreie Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 52 Induziert hafenabhängig Erwerbstätige nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
1.639	83	97	154	154	2.127

Quelle: UNICONSULT, 2012

#### 7.1.4 Beschäftigteneffekte gesamt

Nach Ermittlung der direkten, indirekten und induzierten Beschäftigteneffekte kann durch einfache Addition der Zwischensummen die Gesamtzahl der hafenabhängig Erwerbstätigen im IHK-Bezirk im Jahr 2010 bestimmt werden. Die folgende Abbildung zeigt die Gesamtübersicht.

**Abbildung 53 Gesamtzahl der hafenabhängig Erwerbstätigen im IHK-Bezirk im Jahr 2010**

Gesamtsumme direkt hafenabhängig Erwerbstätige	6.669
Gesamtsumme indirekt hafenabhängig Erwerbstätige	1.838
Gesamtsumme induziert hafenabhängig Erwerbstätige	2.127
<b>Hafenabhängig Erwerbstätige Gesamt</b>	<b>10.634</b>

Quelle: UNICONSULT, 2012

### 10.634 hafenabhängige Erwerbstätige im IHK-Bezirk

Insgesamt sind somit **10.634 Erwerbstätige** innerhalb des IHK-Bezirktes vom Lübecker Hafen auf direkte, indirekte und induzierte Weise abhängig. Die Betrachtung nach Kreisen und der kreisfreien Hansestadt Lübeck ergibt folgendes Bild.

**Abbildung 54 Gesamtzahl der hafenabhängig Erwerbstätigen nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
8.196	413	485	771	769	10.634

Quelle: UNICONSULT, 2012

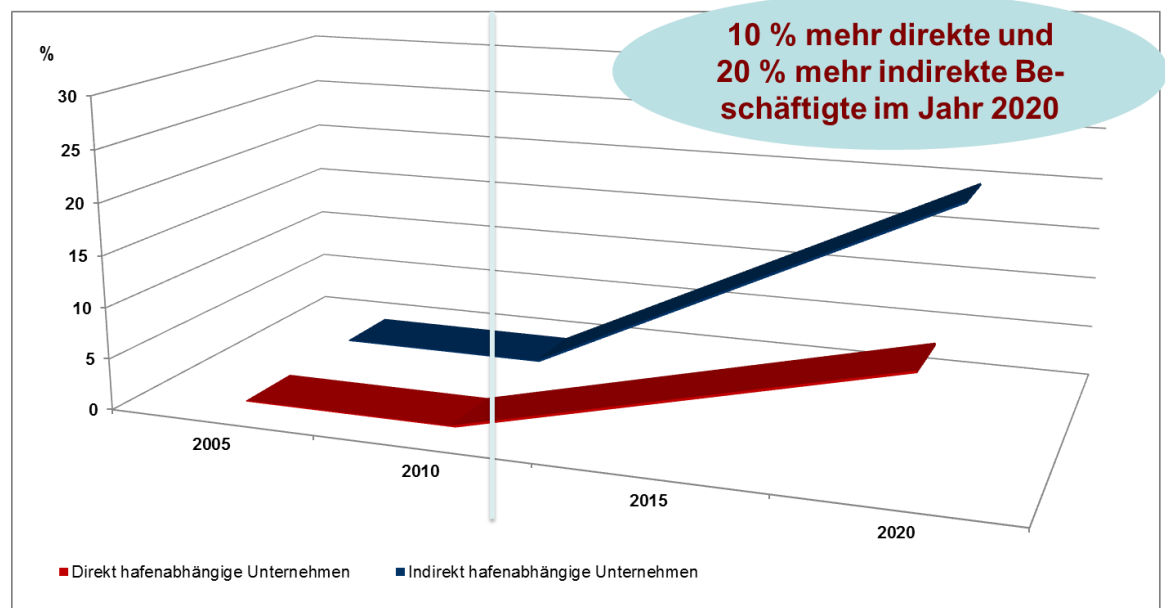
### 7.1.5 Abschätzung der Beschäftigtenentwicklung bis 2020

Im Rahmen der schriftlichen Befragung und der Expertengespräche wurden die Unternehmen um eine Abschätzung zur Entwicklung ihrer Beschäftigtenzahlen gebeten. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Zahl der direkten hafenabhängigen Beschäftigten um etwa 10 % auf 7.336 im gesamten IHK-Bezirk (davon 5.654 in Lübeck) steigen wird.

Die indirekten hafenabhängigen Beschäftigtenzahlen werden voraussichtlich sogar um 20 % gegenüber 2010 ansteigen, was darauf schließen lässt, dass Unternehmen des produzierenden Gewerbes eine leicht höhere Dynamik als Logistikunternehmen aufweisen. In Bereich der nachgelagerten bzw. indirekt hafenabhängigen Unternehmen ist im Jahr 2020 mit 2.206 Beschäftigten zu rechnen.

Insgesamt wird die Zahl aller hafenabhängig Erwerbstätigen bis 2020 im betrachteten IHK-Bezirk voraussichtlich von 10.634 (davon 8.196 in Lübeck) auf 12.094 (davon 9.312 in Lübeck) steigen.

**Abbildung 55 Entwicklung der Beschäftigtenzahlen der Unternehmen mit Hafensabhängigkeit (Schätzung) bis zum Jahr 2020**



Quelle: UNICONSULT, 2012

### 7.1.6 Regionale Verflechtung Beschäftigte / Wohnort

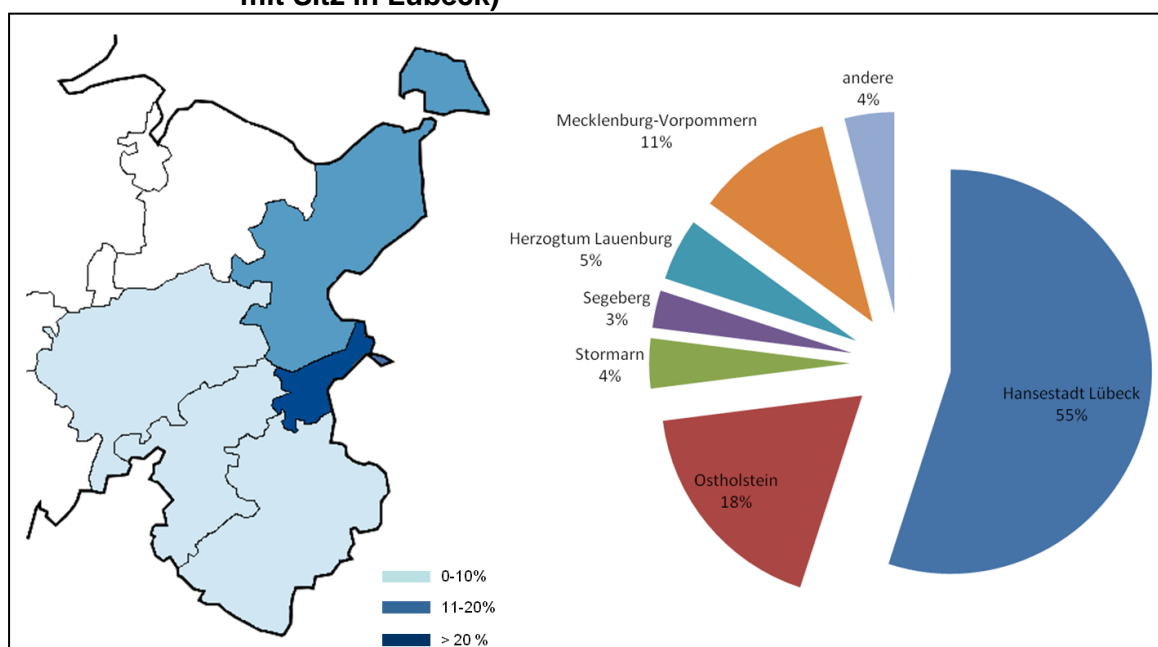
In einem weiteren Schritt wurde die Verflechtung der Beschäftigten von hafenabhängigen Unternehmen im IHK-Bezirk untersucht. Unterschieden wird an dieser Stelle zwischen Unternehmen, die in Lübeck ansässig sind, und Unternehmen,

die den betrachteten Firmensitz im Herzogtum Lauenburg, in Ostholstein, in Stormarn oder Segeberg haben. Letztere wurde zusammengefasst.

55 % der Beschäftigten in Unternehmen mit Sitz in Lübeck wohnen auch in der Hansestadt. An zweiter Stelle mit 18 % folgen Beschäftigte, die ihren Wohnsitz in Ostholstein haben. Weitere 11 % wohnen in Mecklenburg-Vorpommern. Die Wohnorte der übrigen Beschäftigten verteilen sich zu etwa gleichen Teilen auf das Herzogtum Lauenburg, Segeberg, Stormarn sowie andere.

Die Ergebnisse dieser Verflechtungsanalysedecken sich in etwa mit der offiziellen Pendlerstatistik der Hansestadt Lübeck. Die hafenabhängigen Beschäftigten verhalten sich also ähnlich wie Beschäftigte anderer Branchen.

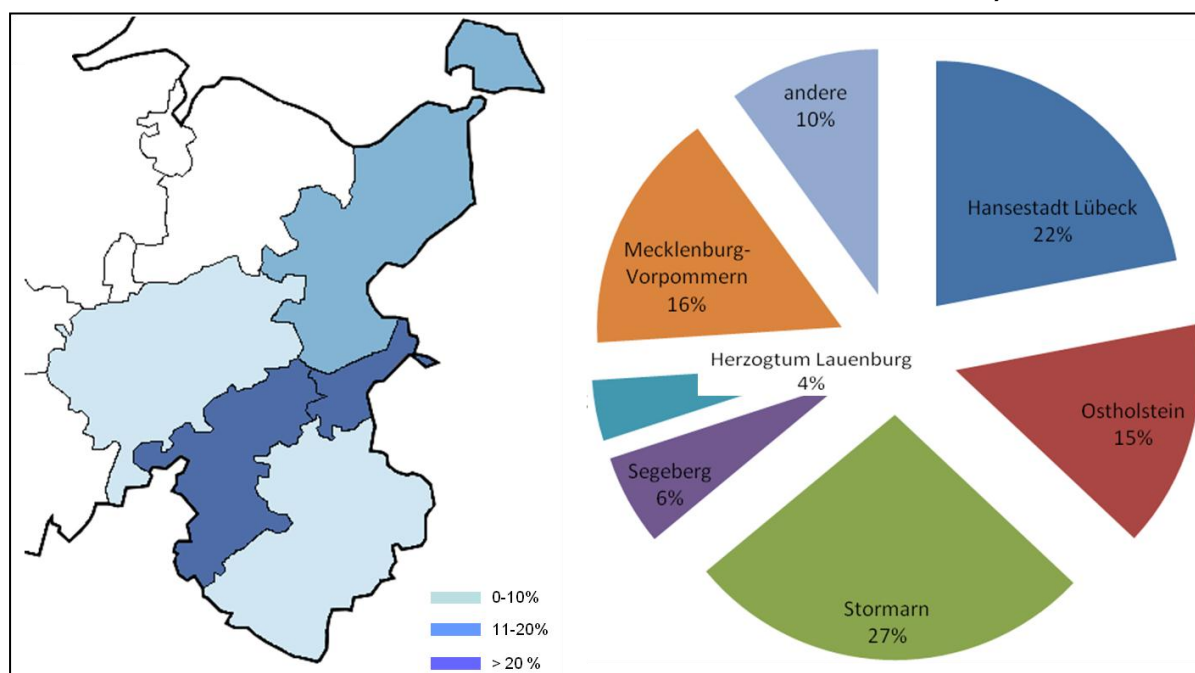
**Abbildung 56 Regionale Verflechtung Beschäftigte / Wohnort (Unternehmen mit Sitz in Lübeck)**



Quelle: UNICONCONSULT, 2012

Bei Betrachtung von Beschäftigten in Unternehmen mit Sitz im IHK-Bezirk (ohne Unternehmen aus Lübeck) ergibt sich ein deutlich heterogeneres Bild. Etwa 27 % der Beschäftigten in hafenabhängigen Unternehmen haben ihren Wohnsitz im Kreis Stormarn, was darauf schließen lässt, dass die Verflechtung dieses Kreises mit dem Hafen besonders hoch ist. Erst an zweiter Stelle folgt die Hansestadt Lübeck. 22 % der Beschäftigten in hafenabhängigen Unternehmen im IHK-Bezirk haben ihren Wohnsitz in Lübeck. Das bedeutet, dass etwa ein Fünftel der hafenabhängig Beschäftigten außerhalb Lübecks dennoch in Lübeck wohnt – eine durchaus bedeutsame Pendlermenge. Es folgen Mecklenburg-Vorpommern mit 16 % und Ostholstein mit 15%. Segeberg und das Herzogtum Lauenburg spielen nur eine untergeordnete Rolle.

**Abbildung 57 Regionale Verflechtung Beschäftigte / Wohnort (Unternehmen mit Sitz im IHK-Bezirk, ohne Unternehmen aus Lübeck)**



Quelle: UNICONSULT, 2012

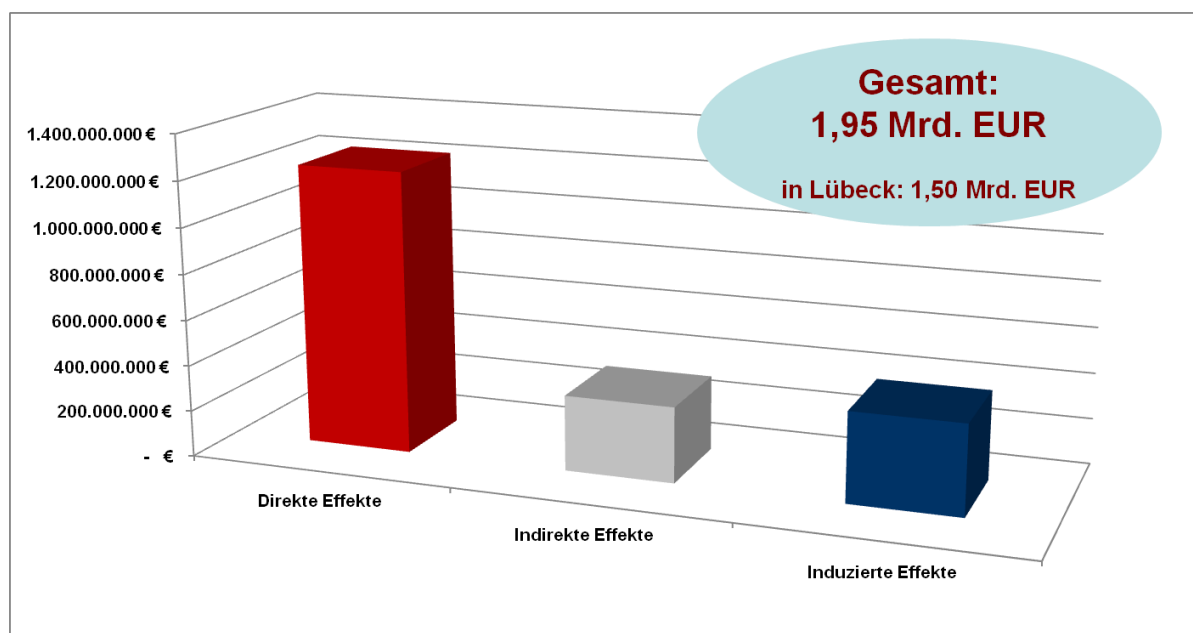
## 7.2 Umsatz

### 7.2.1 Umsatzeffekte

Eine weitere wichtige Kennzahl im Zuge der regionalökonomischen Analyse ist der generierte Umsatz der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit. Anhand der Befragungen hat UNICONSULT für alle Wirkungsbereiche (direkte, indirekte und induzierte Effekte) sowie für die einzelnen Kreise und die kreisfreie Hansestadt Lübeck Umsatzzahlen ermittelt.

Anzumerken ist, dass nicht der gesamte Umsatz eines Unternehmens mit Hafenaffinität in die Betrachtung eingeflossen ist, sondern lediglich der Anteil, der tatsächlich über Geschäfte mit dem Lübecker Hafen erwirtschaftet wurde. UNICONSULT hat diese Abhängigkeit sowohl in den schriftlichen Befragungen als auch in den Experteninterviews abgefragt.

**Abbildung 58 Generierter Umsatz\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010**



\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

Der Gesamtumsatz der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010 beträgt etwa 1,95 Mrd. EUR. Davon entfallen allein auf die direkt hafenabhängigen Unternehmen mehr als 1,2 Mrd. EUR.

**Unternehmen mit direkter, indirekter und induzierter Hafenabhängigkeit und Firmensitz in Lübeck erwirtschaften insgesamt etwa 1,5 Mrd. EUR.** Dies verdeutlicht eindrucksvoll die große Bedeutung des Lübecker Hafens für die Stadt bzw. die Region.

Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung des Umsatzes nach Kreisen und der kreisfreien Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 59 Generierter Umsatz\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mrd. EUR)**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
1,5	0,08	0,09	0,14	0,14	1,95

\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

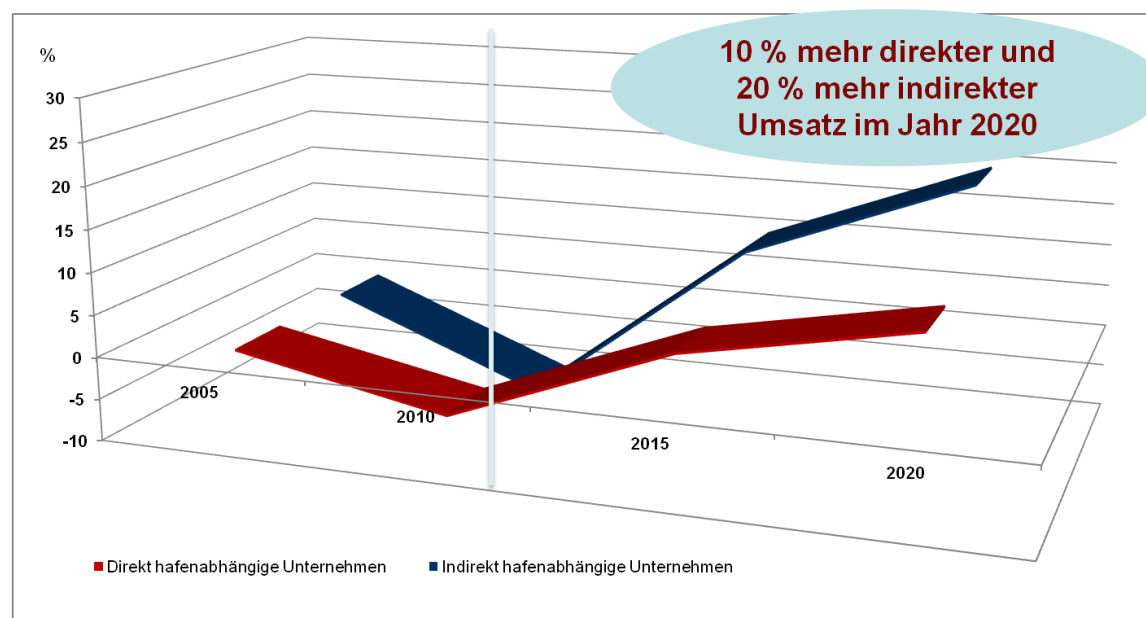
Quelle: UNICONSULT, 2012

### 7.2.2 Abschätzung der Umsatzentwicklung bis 2020

Laut den befragten Unternehmen wird sich der zu erwirtschaftende Umsatz bis zum Jahr 2020 prozentual ähnlich entwickeln wie die Beschäftigtenzahlen. Während der Umsatz der direkt hafenabhängigen Unternehmen um 10 % auf knapp 1,4 Mrd. EUR steigen wird, legt der Umsatz bei den indirekt hafenabhängigen Unternehmen um 20 % auf knapp 400 Mio. EUR zu.

Insgesamt wird der Umsatz aller hafenabhängigen Unternehmen bis zum Jahr 2020 auf 2,24 Mrd. EUR (davon 1,72 Mrd. EUR in Lübeck) gegenüber 1,95 Mrd. EUR (davon 1,5 Mrd. EUR in Lübeck) im Jahr 2010 steigen.

**Abbildung 60 Entwicklung des Umsatzes der Unternehmen mit Hafengebundenheit (Schätzung) bis zum Jahr 2020**



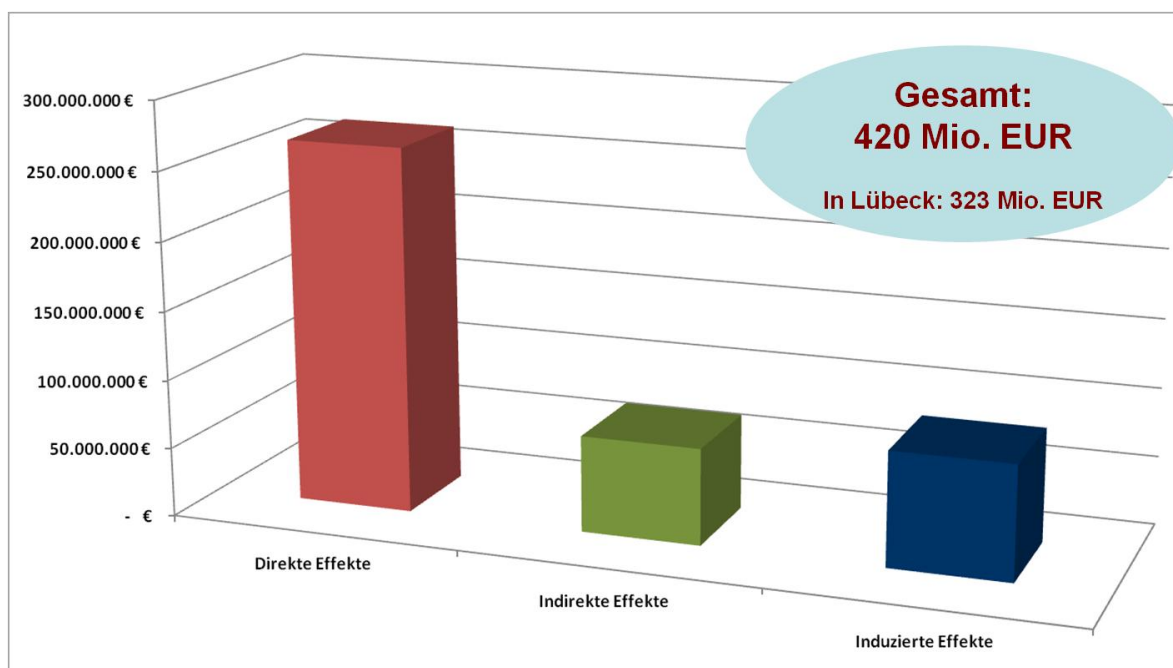
Quelle: UNICONSULT, 2012

### 7.3 Bruttolohn- und Gehaltssumme

Die über die schriftliche Befragung ermittelte Bruttolohn- und Gehaltssumme der Unternehmen mit Hafengebundenheit beträgt im gesamten IHK-Bezirk 420 Mio. EUR. Davon entfallen 323 Mio. EUR allein auf die Hansestadt Lübeck. Mehr als 250 Mio. EUR beträgt die Bruttolohn- und Gehaltssumme bei Unternehmen, die in direkter Abhängigkeit zum Hafen stehen. Auch hier – genau wie bei allen weiteren folgenden Kenngrößen – ist anzumerken, dass bei der Berechnung der Bruttolohn- und Gehaltssumme lediglich der Anteil Berücksichtigung gefunden hat, der (bezogen auf den Umsatz) tatsächlich über Geschäfte mit dem Lübecker Hafen erwirtschaftet wurde.



**Abbildung 61 Generierte Bruttolohn- und Gehaltssumme\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010**



\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Bruttolohn- und Gehaltssumme nach Kreisen und der kreisfreien Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 62 Generierte Bruttolohn- und Gehaltssumme\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
323	16	20	31	30	420

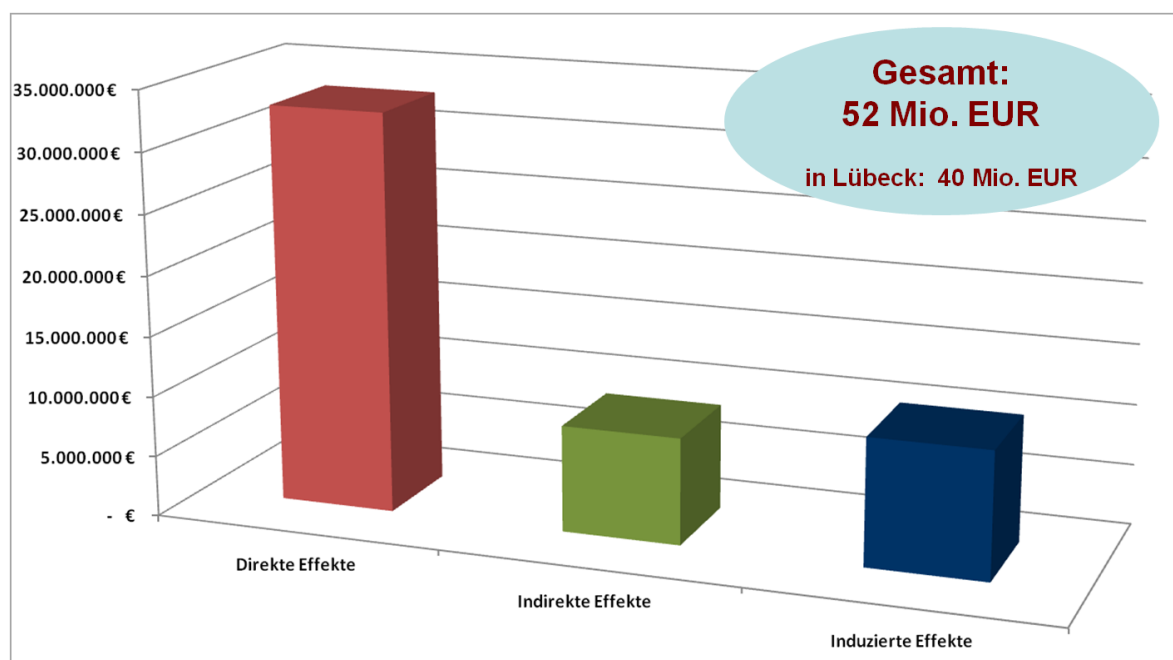
\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

## 7.4 Lohnsteuer

Die ermittelten Lohnsteuerzahlungen bei Unternehmen mit Hafenabhängigkeit betragen im gesamten IHK-Bezirk rund 52 Mio. EUR im Jahr 2010. Auf Unternehmen aus der Hansestadt Lübeck entfallen 40 Mio. EUR. Mehr als 30 Mio. EUR Lohnsteuerzahlungen lassen sich direkt hafengebundenen Unternehmen zuschreiben.

**Abbildung 63 Lohnsteuerzahlungen\* der Unternehmen mit Hafensabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010**



\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Bruttolohn- und Gehaltssumme nach Kreisen und der kreisfreien Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 64 Lohnsteuerzahlungen\* der Unternehmen mit Hafensabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
40	2	2	4	4	52

\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

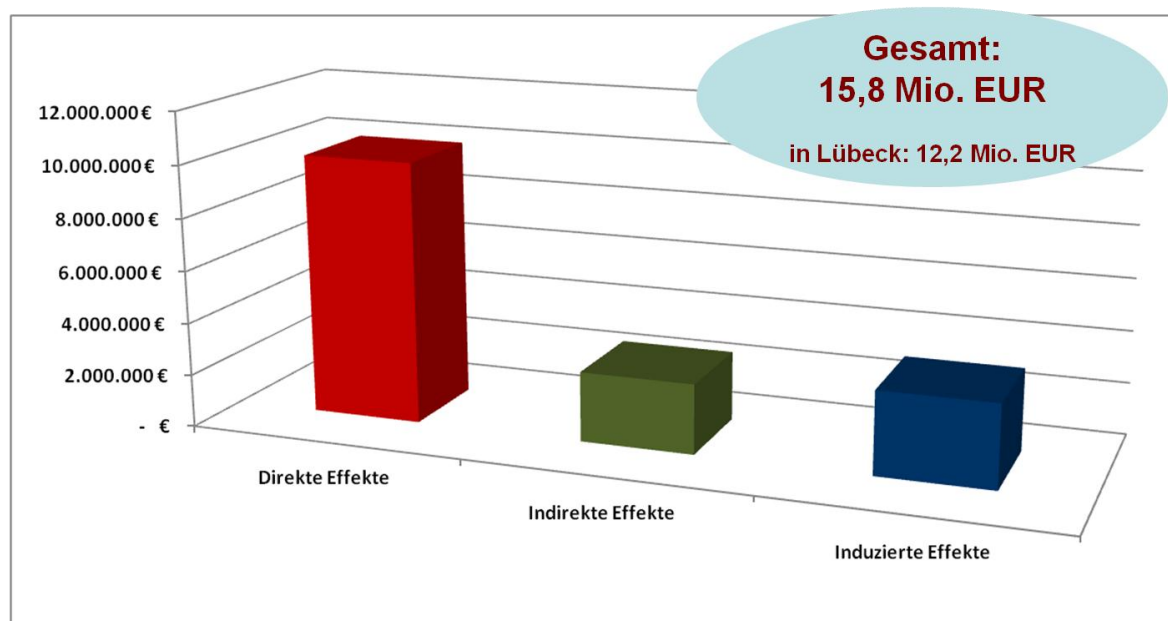
## 7.5 Gewerbesteuer

Die Ermittlung der Gewerbesteuer erfolgte anhand aggregierter Datensätze, die über die Finanzbehörde der Hansestadt Lübeck eingeholt wurden. Mittels dieser Daten konnte die Gewerbesteuer aufgeteilt nach direkt, indirekt und induziert hafensabhängigen Effekten hochgerechnet werden. Insgesamt wurden im Jahr 2010

knapp 16 Mio. EUR Gewerbesteuern von hafenabhängigen Unternehmen abgeführt, davon allein 12,2 Mio. EUR in Lübeck.

Es ist anzumerken, dass die abgeführte Gewerbesteuer bei den einzelnen Unternehmen jährlich großen Schwankungen unterliegt. Deshalb ist der ermittelte Wert in erster Linie eine Momentaufnahme, gültig für das Berechnungsjahr 2010.

**Abbildung 65 Gewerbesteuern\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010**



\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

Folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Gewerbesteuern nach Kreisen und der kreisfreien Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 66 Gewerbesteuern\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
12,2	0,6	0,7	1,2	1,1	15,8

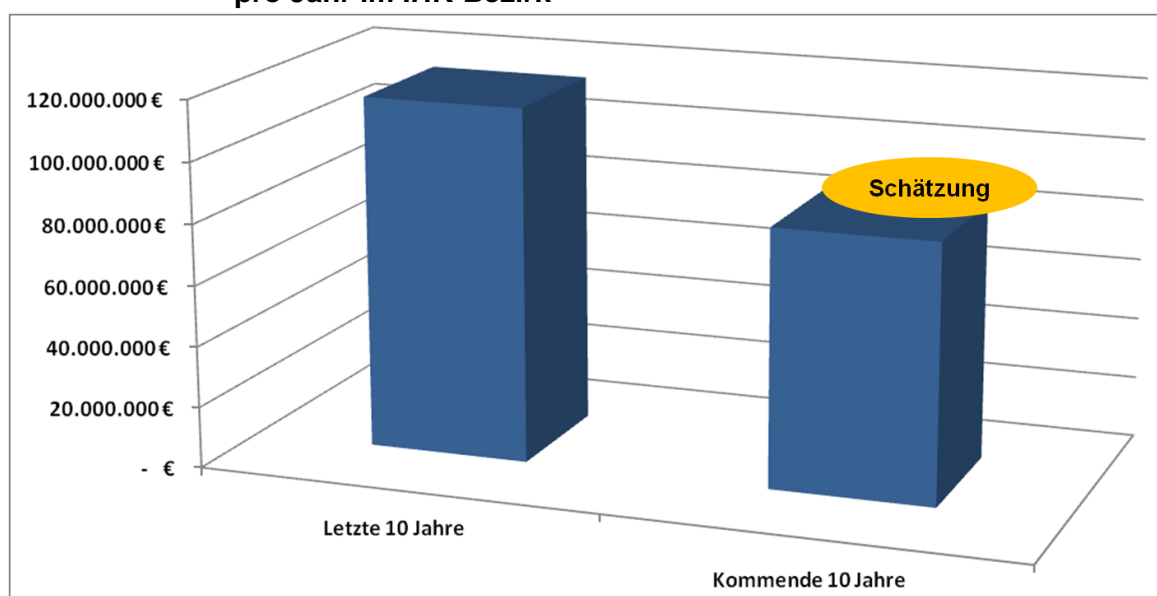
\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

## 7.6 Investitionen

Eine weitere Fragestellung der regionalökonomischen Analyse hat sich mit der Investitionsbereitschaft der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit beschäftigt. Befragt wurden die Unternehmen sowohl nach ihrem durchschnittlichen jährlichen Investitionsvolumen in den vergangenen zehn Jahren als auch nach dem geplanten durchschnittlichen jährlichen Investitionsvolumen in den kommenden zehn Jahren.

**Abbildung 67 Investitionsvolumen der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit pro Jahr im IHK-Bezirk**



Quelle: UNICONSULT, 2012

Es fällt auf, dass das Investitionsvolumen in der Vergangenheit mit über 110 Mio. EUR jährlich deutlich höher liegt als die geschätzten Investitionen für die kommenden Jahre (jährlich knapp 85 Mio. EUR). Einer der Hauptgründe hierfür ist die noch nicht vorhersehbare Investitionsbereitschaft von Unternehmen, die derzeit noch nicht in Lübeck bzw. der Region ansässig sind. Unter Berücksichtigung dieses Aspekts erscheint das angestrebte jährliche Investitionsvolumen der hafenabhängigen Unternehmen als positives Entwicklungsszenario. Investitionsvolumen der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit pro Jahr im IHK-Bezirk

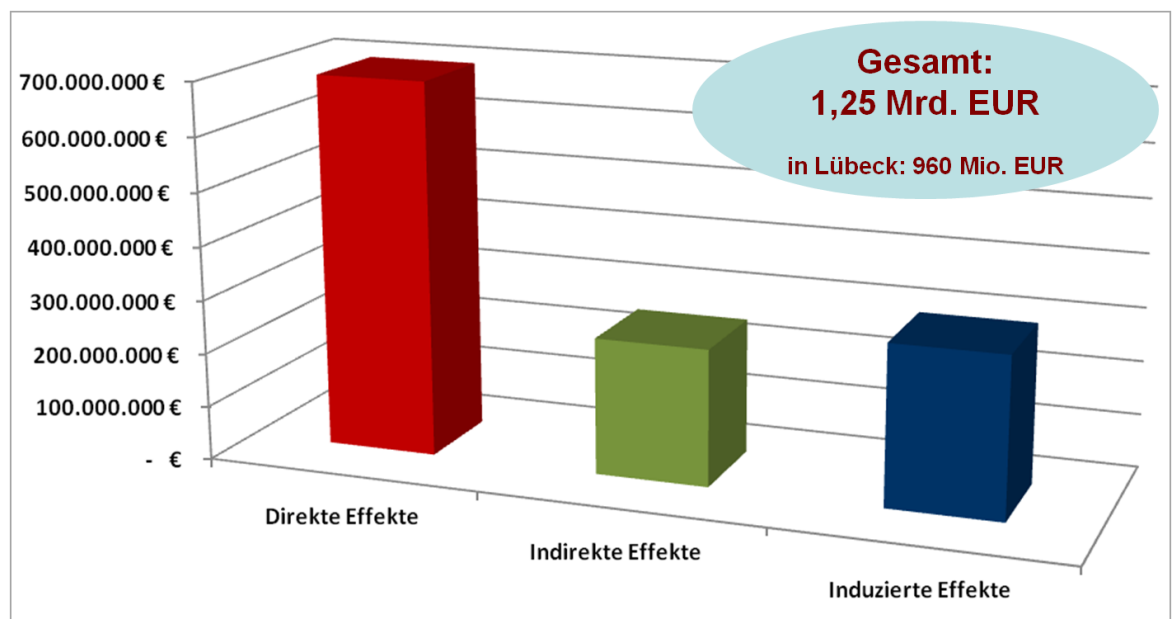
Festzuhalten bleibt, dass zwischen den Jahren 2002 und 2011 mehr als eine Milliarden EUR von Unternehmen mit Abhängigkeit zum Lübecker Hafen investiert wurden. Auch in den kommenden zehn Jahren ist mit einer ähnlichen Investitionsbereitschaft zu rechnen.

## 7.7 Vorleistungen

Als letzte Kenngröße der regionalökonomischen Analyse wurden auch die Vorleistungen der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit ermittelt. Diese sind insbesondere für die Berechnung der Bruttowertschöpfung (Kapitel 7.8) wichtig.

Insgesamt betragen die Vorleistungen der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk etwa 1,25 Mrd. EUR. Davon entfallen 960 Mio. EUR auf Unternehmen mit Sitz in Lübeck. 650 Mio. EUR an Vorleistungen entfallen auf direkt hafengebundenen Unternehmen.

**Abbildung 68 Vorleistungen\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010**



\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

Folgende Abbildung zeigt die Verteilung der Vorleistungen nach Kreisen und der kreisfreien Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 69 Vorleistungen\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
0,96	0,04	0,06	0,10	0,09	1,25

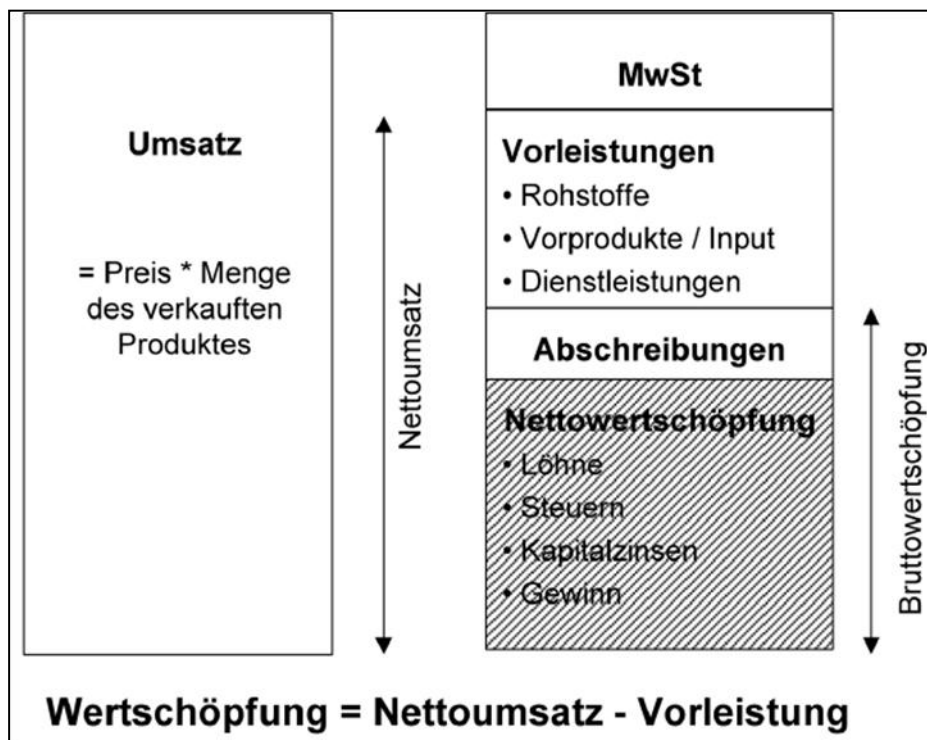
\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

## 7.8 Wertschöpfung

Definition: Als Wertschöpfung wird der Ertrag einer Wirtschaftseinheit nach Abzug aller Vorleistungen bezeichnet. Sie ist die am besten geeignete Größe, um die Leistungen eines Unternehmens, einer Branche, einer Region oder auch einer Nation zu messen. Die Wertschöpfung steht als Gewinn und Einkommen zur Verfügung und ist letztendlich für das Entstehen von Arbeitsplätzen ausschlaggebend. Dabei ist zwischen Netto- und Bruttowertschöpfung zu unterscheiden. Die Bruttowertschöpfung entspricht der Nettowertschöpfung plus Abschreibungsaufwand.

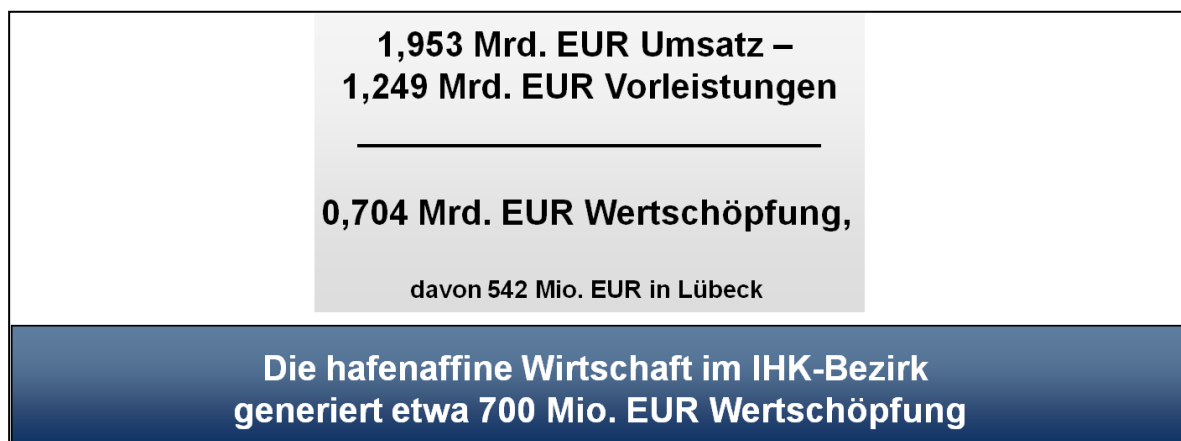
**Abbildung 70 Berechnung und Definition von Wertschöpfung**



Quelle: [www.regionale-wertschoepfung.info](http://www.regionale-wertschoepfung.info), 2012

Anhand der vorliegenden Kenngrößen wie Umsatz und Vorleistungen hat UNICONSULT die Bruttowertschöpfung der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk für das Jahr 2010 berechnet. Folgende Abbildung zeigt die Ergebnisse.

**Abbildung 71 Bruttowertschöpfung\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk im Jahr 2010**



\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

Die hafenauffine Wirtschaft im IHK-Bezirk hat somit etwa 700 Mio. EUR an Bruttowertschöpfung im Jahr 2010 generiert. Allein auf Lübeck entfallen 542 Mio. EUR. Dies entspricht etwa 11 % der gesamten Bruttowertschöpfung der Hansestadt Lübeck. Die folgende Abbildung zeigt die Verteilung Bruttowertschöpfung nach Kreisen und der kreisfreien Hansestadt Lübeck.

**Abbildung 72 Bruttowertschöpfung\* der Unternehmen mit Hafenabhängigkeit nach Kreisen bzw. der kreisfreien Hansestadt Lübeck im Jahr 2010 (in Mio. EUR)**

Lübeck	Hzgt.-Lauenburg	Ostholstein	Segeberg	Stormarn	$\Sigma$
542	27	32	52	51	704

\* anteilig nach Abhängigkeit vom Hafen

Quelle: UNICONSULT, 2012

## 7.9 Ergebnisse der regionalökonomischen Analyse

Abschließend zeigt folgende Abbildung die wichtigsten Ergebnisse der regionalökonomischen Analyse, bezogen auf das Jahr 2010, auf einen Blick.

**Abbildung 73 Wichtigste Ergebnisse der regionalökonomischen Analyse**

Direkt hafenabhängig Beschäftigte in Lübeck	5.140
Direkt hafenabhängig Beschäftigte im IHK-Bezirk	6.669
Hafenabhängig Erwerbstätige (gesamt) Lübeck	8.196
Hafenabhängig Erwerbstätige (gesamt) im IHK-Bezirk	10.634
Umsatz Unternehmen mit Hafenabhängigkeit in Lübeck	1,50 Mrd. EUR
Umsatz Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk	1,95 Mrd. EUR
Bruttowertschöpfung hafenaffine Wirtschaft in Lübeck	542 Mio. EUR
Bruttowertschöpfung hafenaffine Wirtschaft im IHK-Bezirk	704 Mio. EUR

Quelle: UNICONSULT, 2012

## 7.10 Abschätzung der zukünftigen regionalökonomischen Effekte

Zusammenfassend folgen an dieser Stelle auch die wichtigsten Abschätzungen der zukünftigen regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens bis zum Jahr 2020.

**Abbildung 74 Abschätzung der regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens für das Jahr 2020**

Direkt hafenabhängig Beschäftigte in Lübeck	5.654
Direkt hafenabhängig Beschäftigte im IHK-Bezirk	7.336
Hafenabhängig Erwerbstätige (gesamt) in Lübeck	9.312
Hafenabhängig Erwerbstätige (gesamt) im IHK-Bezirk	12.094
Umsatz Unternehmen mit Hafenabhängigkeit in Lübeck	1,72 Mrd. EUR
Umsatz Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk	2,24 Mrd. EUR
Bruttowertschöpfung hafenaffine Wirtschaft in Lübeck	623 Mio. EUR
Bruttowertschöpfung hafenaffine Wirtschaft im IHK-Bezirk	809 Mio. EUR

Quelle: UNICONSULT, 2012



## 7.11 Vergleich der Ergebnisse mit früheren Daten zur Regionalökonomie des Hafens

Bereits in den 1980er Jahren wurden die regionalökonomischen Auswirkungen des Lübecker Hafens auf die Stadt Lübeck im Auftrag der Hansestadt Lübeck und der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH untersucht. Die Analysen von *Prof. Gerd Aberle (Die wirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Hafens Lübeck, 1980)* wurden bis Mitte der 1990er Jahre mehrfach aktualisiert.

Seither haben jedoch sowohl der weltweite Seehandel als auch der Hafenstandort Lübeck einen deutlichen Wandel durchlebt. In Lübeck ist seit dem Ende der 1980er nicht nur der Umschlag um gut 60 Prozent angestiegen, sondern es fand auch eine Diversifikation vom reinen Umschlag hin zu zusätzlich implementierten vor- bzw. nachgelagerten Logistikdienstleistungen statt. Die Hafenwirtschaft der Hansestadt Lübeck ist hierdurch heutzutage deutlich breiter aufgestellt als zum Zeitpunkt der vorangegangenen Untersuchungen und fungiert nicht mehr nur als reiner Umschlaghafen, sondern vielmehr als Logistik-Hub. Der Niedergang der Werftindustrie in Lübeck, der zu deutlichen Rückgängen bei den Beschäftigtenzahlen geführt hat, konnte in Folge der Konzentration Lübecks als Logistikhub für den Ostseeraum sowie die zunehmende Verflechtung mit der regionalen Industrie aufgefangen werden. Bei Betrachtung der Gesamtbeschäftigtenzahlen fällt auf, dass sich der Lübecker Hafen im Jahr 2010 wieder auf dem Niveau von 1978 befindet. Die Funktion des Hafens für den Arbeitsmarkt ist somit noch immer von größter Bedeutung.

Die folgende Abbildung zeigt die von Prof. Aberle ermittelten Beschäftigungseffekte bis 1993.

**Abbildung 75 Beschäftigungseffekte des Lübecker Hafens zwischen 1978 und 1993**

Beschäftigungseffekte	1978	1988	1992	1993	Veränderung 1978-1993 in %
<b>Primärbeschäftigte</b> , davon	7.809	4.760	4.083	4.085	- 48
- Primärbeschäftigte I, davon	7.552	4.560	3.939	3.949	- 48
+ in öffentlichen Häfen	2.332	2.934	3.080	3.087	+ 32
+ in Werften und hafennahe Industrie	5.220	1.626	859	862	- 83
- Primärbeschäftigte II	257	200	144	136	- 47
<b>Sekundärbeschäftigte</b> , davon	1.532	849	539	592	- 61
- Sekundärbeschäftigte I, davon	699	559	315	339	- 52
+ durch die öffentlichen Häfen	228	379	302	328	+ 44
+ durch Werften und hafennahe Industrie	471	180	13	11	- 98
- Sekundärbeschäftigte II, davon	833	290	224	253	- 70
+ durch die öffentlichen Häfen	247	197	186	209	- 15
+ durch Werften und hafennahe Industrie	586	93	38	44	- 92
<b>Tertiärbeschäftigte</b>	127	27	16	21	- 83
<b>Quartärbeschäftigte</b>	9	*	1	1	- 89
Summe	9.477	5.636	4.639	4.699	- 50

\* Wert wurde nicht ermittelt.

Quelle: Die wirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Hafens Lübeck, Prof. Gerd Aberle, 1983-1995

Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen und unterschiedlicher methodischer Ansätze lassen sich die „Aberle-Zahlen“ und die durch UNICONSULT errechneten Zahlen nur bedingt miteinander vergleichen. Es wird deutlich, dass sich der gewählte methodische Ansatz sowie die räumliche Abgrenzung deutlich von der UNICONSULT-Methode unterscheiden. Während der Fokus bei Prof. Aberle ausschließlich auf der Hansestadt Lübeck lag, hat UNICONSULT den gesamten IHK-Bezirk (Hansestadt Lübeck, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Segeberg, Stormarn) analysiert. Ferner spielen bei Prof. Aberle die indirekten und induzierten Effekte eine deutlich geringere Rolle. Hier ist festzustellen, dass die Verflechtung zwischen dem Hafen und dem produzierenden Gewerbe innerhalb der Region in den vergangenen zwanzig bis dreißig Jahren deutlich zugenommen hat. Hinzu kommen positive Beschäftigungseffekte direkt hafengebundener Unternehmen, etwa aus dem Bereich der Reedereien, die seit den 1980er Jahren in Folge der steigenden Frachtvolumina erheblich an Kapazitäten aufgebaut haben.

## 8. DER LÜBECKER HAFEN 2020

Neben der quantitativen Analyse der regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens, wurde im Rahmen der Studie auch das Ziel verfolgt, eine Grundlage für die strategische Ausrichtung der Zukunft des Lübecker Hafens zu schaffen. Einerseits um eine fundierte Grundlage für die Kommunikation der Bedeutung des Lübecker Hafens sowohl für die Hansestadt Lübeck als auch für die umliegende Region herauszuarbeiten, andererseits auch um eine Basis für strategisch wichtige Investitionen in den Hafen herzustellen und ein Entscheidungspapier für strukturell notwendige Maßnahmen vorliegen zu haben.

Ebenfalls ist zu erwähnen, dass die in Kapitel 7 bis zum Jahr 2020 geschätzte Entwicklung der regionalökonomischen Effekte des Hafens nur dann erreichbar ist, wenn gewisse infrastrukturelle Investitionen getätigt und unternehmerische sowie kommunikative Veränderungsprozesse in Gang gesetzt werden. Denn klar ist: die Stärke und Bedeutung des Lübecker Hafens ist kein Selbstgänger, sondern sollte mit einem Masterplan an notwendigen Maßnahmen in eine positive Zukunft gesteuert werden.

Vor diesem Hintergrund wurde eine qualitative Betrachtung der Stärken und Schwächen des Hafens vorgenommen. Im Zuge dessen hat UNICONSULT insgesamt zweiundzwanzig persönliche Expertengespräche mit Unternehmen aus der Logistik und dem produzierenden Gewerbe sowie Interessensverbänden und öffentlicher Verwaltung geführt. Im Einzelnen wurden mit Vertretern folgender Unternehmen gesprochen:

### **Bereich Reedereien /Schifffahrt**

- Hans Lehmann KG
- TT-Line GmbH & Co KG
- Transfennica Deutschland GmbH

### **Hafen- und Umschlagbetriebe**

- Lübecker Hafen- Gesellschaft mbH
- Hans Lehmann KG
- Claus Rodenberg Waldkontor GmbH
- ATR Landhandel GmbH & Co. KG (telefonisch)

**Bahn**

- Baltic Rail Gate GmbH
- DB Schenker Rail Deutschland AG (telefonisch)

**Speditionen / Logistiker / Lagereien**

- Spedition Bode GmbH & Co KG
- European Cargo Logistics (ECL) GmbH
- Lüders & Stange KG
- Lübeck Distribution GmbH
- SpedLog Parbs GmbH (telefonisch)

**Produzierendes Gewerbe**

- Vestas Nacelles Deutschland GmbH
- H. & J. Brügggen KG
- Axel Springer AG – Offsetdruckerei Ahrensburg (telefonisch)

**Administration**

- IHK zu Lübeck
- Lübeck Port Authority (LPA)
- Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH
- Hansestadt Lübeck
- Lübeck und Travemünde Marketing (LTM)
- Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

Weitere avisierte Gespräche mit Reedereien und Speditionen kamen aufgrund terminlicher Schwierigkeiten seitens der Interviewpartner nicht zu Stande. Es bleibt jedoch festzuhalten, dass die Bereitschaft der potenziellen Gesprächspartner groß war, einen Beitrag zu der vorliegenden Studie zu liefern.

Die Gespräche mit den Marktakteuren waren von einer grundsätzlichen Überzeugung geprägt, dass der Lübecker Hafen mit seinen Terminals einen idealen Standort als logistischen Hub für Verkehre nach Skandinavien und Russland / Baltikum bildet. Der

Lübecker Hafen bietet optimale Voraussetzungen, um langfristig der führende Ostseehafen zu bleiben und diese Position weiter auszubauen.

Ferner wurden erste Zwischenergebnisse durch UNICONSULT im Rahmen des IHK-Verkehrsausschusses im April 2012 präsentiert und im Rahmen dieser Veranstaltung intensiv diskutiert. Auf diese Weise konnte ein umfassendes Meinungsbild der Lübecker Verkehrs- und Logistikwirtschaft aufgenommen und in die finalen Ergebnisse der Studie eingearbeitet werden.

Weitere Teilnahmen an fachspezifischen Hafenveranstaltungen innerhalb Lübeck, Schleswig-Holsteins, Mecklenburg-Vorpommerns und Hamburgs durch UNICONSULT konnten das Bild, das sich durch die intensiven Expertengespräche ergeben hat, abrunden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Aussagen der Gespräche sowie ein Maßnahmenkatalog zur Umsetzung einer Strategie: **Lübecker Hafen 2020** dargestellt.

## 8.1 Herausforderungen für den Hafenstandort Lübeck

Trotz der positiven Grundüberzeugung herrscht unter den Marktteilnehmern – insbesondere aufgrund der Tatsache, dass der Hafen nach der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 noch nicht wieder an die Rekordumschlagzahlen aus den Jahren davor anschließen kann – eine gewisse Skepsis hinsichtlich der zukünftigen Entwicklungschancen. Hinzu kommen einige Risiken, die den Lübecker Hafen im Speziellen aber auch die Hafenwirtschaft im Allgemeinen zukünftig betreffen könnten. Die folgende Auslistung verdeutlicht diese Risiken:

- Generell herrscht im Fähr- und RoRo-Verkehr nach Schweden und Finnland derzeit eher ein **schwieriges Marktumfeld** mit wenig Dynamik; Kurz- bis mittelfristig ist nicht davon auszugehen, dass die Wirtschaft der skandinavischen Länder – und somit auch die Im- und Exporte – überdurchschnittliche Wachstumsraten erzielen kann
- Das **Papier- und Forstproduktegeschäft** im Lübecker Hafen wird zukünftig aller **Wahrscheinlichkeit nach abnehmen**; die Gründe hierfür liegen vor allem in den massiven Umstrukturierungen in der skandinavischen Papierindustrie, den daraus resultierenden Schiffsanläufen in die westlichen Häfen (z. B. Zeebrügge, Gent), der **verstärkten Papier- und Forstproduktion** in Russland und Asien, der Zunahme der Papierproduktion in Deutschland (Konsolidierung innerhalb der Branche und damit Verlagerung

von Produktionen in die Kernmärkte) sowie der sinkenden Nachfrage nach Papierprodukten in Europa und weltweit.

- Unter der ungleichmäßigen **Subventionspolitik** auf allen Ebenen (EU, Bund und Land) leidet der Hafenstandort Lübeck; dies betrifft insbesondere die hohen Förderquoten in Ostdeutschland und Polen, aber auch die Konkurrenz um Fördermittel innerhalb Schleswig-Holsteins (z. B. die Themen Offshore und Kreuzfahrt betreffend)
- Bezüglich des Baus und des anschließenden Betriebs der **festen Fehmarnbeltquerung** ergeben sich neben der Gefahr durch Verkehrsverlagerungen (insbesondere im Schweden-Verkehr), Nachteile dann, wenn eine **Subventionierung** der Maut-Tarife erfolgt; dies könnte zu einer wettbewerbsrechtlich kritischen Verzerrung und schließlich zu weiteren Verkehrsverlagerungen zu Ungunsten des Lübecker Hafens führen
- In Folge vermehrter **Streiks** bei der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu **Verkehrsverlagerungen** kommen kann, wenn Wettbewerbshäfen wie Kiel oder Rostock flexibel auf plötzlich auftretende Streiks in Lübeck reagieren
- Grundsätzliche Gefahr der Verkehrsverlagerung durch zu **hoch empfundene Schiffsliege- und Kaibenutzungsentgelte**
- In Folge der Regelungen Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) bezüglich der **Schwefeloxid-Emissionen von Schiffen – in den Schwefel-emissionsüberwachungsgebieten (SECA) in der Nord- und Ostsee werden die Grenzwerte ab dem Jahr 2015 drastisch gesenkt** – kommen auf die Reedereien durch den **Zukauf teurer niedrig-schwefliger Brennstoffe** voraussichtlich 30% höhere Bunkerkosten.
- In Folge der verhältnismäßig starken **Konzentration auf den RoRo-Verkehr und Forstprodukte**, besteht in Lübeck keine ausgeprägte **Angebotsdiversifizierung**.
- Verbesserung in der Zusammenarbeit bei **Akquisitionsbemühungen** in potenziellen Wachstumsmärkten (v. a. Russland)
- Die **Kommunikation und Kooperation** der Hafenakteure innerhalb Lübecks ist ausbaufähig. Verstärkung des **Lobbying** der Lübecker **Hafen- und Logistikwirtschaft gegenüber** Land, Bund und der EU; vor allem vor dem Hintergrund der Positionierung als Logistikstandort Nummer 1 in Schleswig-Holstein, der Akquise von **Fördermitteln und Einstufung von Verkehrskorridoren**.

## 8.2 Maßnahmen zur Umsetzung einer Strategie: Lübecker Hafen 2020

Um die zuvor beschriebenen Herausforderungen anzunehmen und die zukünftigen strategischen Entwicklungsfelder des Hafens aufzuzeigen, werden im Folgenden aufbauend auf der qualitativen Betrachtung der Stärken und Schwächen des Lübecker Hafens sowie den Gesprächen mit den Hafenakteuren – insgesamt zwanzig Maßnahmen zur Umsetzung einer Strategie: **Lübecker Hafen 2020** durch UNICONSULT formuliert und dargestellt. Die folgenden Maßnahmen stellen keine Reihenfolge dar.

### Thema: **Infrastruktur Straße**

- 1) Der **Weiterbau der A20** von Bad Segeberg bis über die Elbe im Westen Hamburgs ist dringend erforderlich, um ...
  - dem **steigenden Straßengüteraufkommen** zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien bzw. Russland / Baltikum gerecht zu werden
  - zukünftig noch verstärkter **Verkehre aus Westeuropa** über den Lübecker Hafen zu lenken
  - den **Flaschenhals (A1 / A7)** um Hamburg zu entlasten
  - die beiden größten Städte Schleswig-Holsteins, **Lübeck und Kiel**, über die **A20 / A21** noch besser zu verbinden
- 2) Eine **Ostumgehung Hamburgs** mit dem Ausbau der B404 zur A21 ist erforderlich, um ...
  - die **A1 und die A7** zu entlasten
  - die **Kapazitäten für den zukünftigen Verkehrszuwachs** (z. B. Fehmarnbeltquerung, A20-Weiterbau) zu schaffen
  - die Durchlässigkeit der Verkehre im **östlichen Teil der Metropolregion Hamburg nach Süden zu verbessern**

### Thema: **Infrastruktur Schiene**

- 3) Mittelfristig (in den nächsten fünf bis zehn Jahren) ist ein **Ausbau** sowie die **Stärkung der Schieneninfrastruktur** erforderlich. Dies beinhaltet:
  - eine zusätzliche **Elbquerung** für Bahntrassen

- die **Zweigleisigkeit und Elektrifizierung** in Richtung Bad Kleinen/Hagenow
- die **signaltechnische Erhöhung und Verbesserung** der Leistungsfähigkeit zwischen Lübeck und Fehmarn
- die Verbesserung der **Kapazität** der Strecke Hamburg – Lübeck
- die direkte **Verbindung Lübeck –Travemünde** an die Gleistrasse Fehmarnbelt
- einen **Railhub** zur Bewältigung des zu erwartenden höheren Güteraufkommens durch die FBQ
- einen **Bahnhof im Gewerbegebiet Nord Skandinavienkai**

... mit dem Ziel...

- den **Modal Split** im Hinterlandverkehr des Lübecker Hafens zugunsten des Schienenverkehrs zu verändern, und damit „**from Road to Rail**“ zu fördern
- die Abhängigkeit von den derzeit begrenzten Kapazitäten des Schienennetzes in Hamburg und um Hamburg herum zu reduzieren (**Bottleneck Hamburg**)
- nachhaltige und **feste Logistikketten** auf der **Schiene** aufzubauen bzw. weiter zu stärken

#### Thema: **Infrastruktur Binnenwasserstraße**

- 4) Der **Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals** ist erforderlich, um ...
  - zukünftig die **Wettbewerbsfähigkeit** des Lübecker Hafens als einziger **trimodaler Hafenstandort** in der südlichen Ostsee noch stärker nutzen zu können und die übrigen Verkehrsträger zu entlasten

#### Thema: **Infrastruktur Seeschiffahrtsstraße**

- 5) Um die Wartezeiten der Fähr- und RoRo-Schiffe im Hafengebiet zu verringern, sollte die Option einer zukünftigen **Zweischiffbarkeit** (entsprechende Breite der Fahrrinne) in der **Travemünder Enge** erhalten werden



Thema: **Wertschöpfung durch Logistik**

- 6) Bislang fungiert der Lübecker Hafen in seiner Rolle als **RoRo-Hafen-Hub** in erster Linie als **Gateway**; zukünftig müssen ...
- die **Verflechtungen** mit großen Logistikern weiter ausgebaut werden, um als Knotenpunkt noch stärker zentraler Teil **internationaler Logistikketten** zu werden
  - weitere **Wertschöpfungspotenziale** hervorgehend aus den **Hafenaktivitäten** generiert und weitere konkrete Strategien zur Stärkung sog. **Value Added Services** formuliert werden

Thema: **Einbindung der regionalen Wirtschaft**

- 7) Es wird dringend empfohlen, die **lokale / regionale Wirtschaft** – insbesondere entlang der **A1** in Richtung Hamburg – stärker einzubinden, um auf diese Weise ...
- neue Verkehre, resultierend aus Ladung des **produzierenden Gewerbes** innerhalb der **Region**, für den Hafen zu generieren
  - **Verkehre** von Unternehmen des produzierenden Gewerbes oder Handelsunternehmen aus der Region **bündeln** und über den Lübecker Hafen zu verschiffen
  - den Lübecker Hafen generell „**präsender**“ in der Region zu machen

Thema: **Kombinierte Verkehre**

- 8) Für den kombinierten Verkehr müssen zukünftig verstärkt sogenannte „**Company Trains**“ (z. B. DB Schenker, DHL) akquiriert werden, um ...
- weitere **Ganzzugsverbindungen** im Hafenhinterland einzurichten und das **KV-Angebot** weiter zu **verdichten**
  - eine **kontinuierliche Auslastung** der Ganzzüge sicherzustellen
- 9) Weitere Wachstumschancen ergeben sich für den Lübecker Hafen als Teil zukünftiger Transportströme auf der **Schiene** im sogenannten **Ostsee-Adria-Korridor**, wenn ...

- **Containerverkehre** zukünftig über **Adriahäfen** (z. B. Koper, Trieste) per Bahn / RoRo-Fähre in den Ostseeraum transportiert werden
- **RoRo-Verkehre** aus der bzw. in die **Türkei** weiter wachsen und für den nordeuropäischen Markt interessant werden

### Thema: **Strategische Positionierung**

- 10) Eine weitere Konzentration und Stärkung der **Drehscheibenfunktion** des Lübecker Hafens auf den „**Kernkorridor**“ **von / nach:** Deutschland / Italien / Frankreich / Spanien / Schweiz / Benelux / Ruhr → Skandinavien / Russland / Baltikum wird empfohlen, um auf diese Weise ...
  - auch zukünftig in der südlichen Ostsee die **Drehscheibe Nr. 1** für Verkehre nach Skandinavien und Russland / Baltikum zu bleiben und diese Position weiter auszubauen
- 11) Eine stärkere „Bearbeitung“ von **neuen geographischen Märkten** sollte angegangen werden, beispielhaft zu nennen sind ...
  - Russland, der Adria-Raum, die Türkei und die gesamte Schwarze Meer-Region; mittelfristig werden diese Märkte **überdurchschnittlich hohe Wachstumsraten** erzielen und somit sowohl als **Absatz- als auch langfristig als Beschaffungsmärkte** für Nordeuropa an Bedeutung zunehmen
  - **Russland** und das Baltikum, die für Dienste mit **wertschöpfungsintensivem Umschlag** wie etwa Projektladung, Kfz oder Reefer-Einheiten eine immer größere Rolle spielen werden
- 12) Der **RoRo-Verkehr** als wichtigstes Standbein des Lübecker Hafens wird immer Grundlast bleiben; darüber hinaus jedoch ist eine Diversifizierung des Umschlaggeschäfts empfehlenswert, um ...
  - das **Risiko** in **wirtschaftlichen** Krisenzeiten zu **verringern** und den konsumabhängigen **RoRo-Verkehr** um weitere Geschäftsfelder zu ergänzen; **beispielhaft seien** an dieser Stelle dienstleistungsintensive Geschäfte wie **Kfz, Offshore, Projektladung** aber auch das klassische **Massengut** genannt

Thema: **Wettbewerber**

- 13) Eine weitere Fokussierung auf die zukünftigen **Wettbewerber** Lübecks ist empfehlenswert; folgende Wettbewerber wurden unter verschiedenen Gesichtspunkten identifiziert ...
- der **Hafen Kiel** mit demselben „Kernkorridor“ im Hafenhinterland wie Lübeck und den RoRo-Verbindungen nach Göteborg (Stena Line) und Klaipeda (DFDS) und der **Hafen Rostock** mit den Verbindungen nach Südschweden und Finnland
  - die feste **Fehmarnbeltquerung**, die voraussichtlich ab dem Jahr 2022 Deutschland und Dänemark durch einen Tunnel verbindet und vor allem im Bahnverkehr aber auch im Lkw-Verkehr Transporte vom Lübecker Hafen abziehen wird
  - die **Westhäfen Europas** (v. a. Zeebrügge, Gent, Antwerpen), über die zunehmend **Short-Sea-Verkehre** (auch **Papierprodukte**) aus der / in die Ostsee geroutet werden und somit an Lübeck vorbeilaufen
  - **Küstenparallele Straßenverkehre** Richtung Baltikum/Rusland/Finnland (Rail Baltica)
  - Im Export von **Neufahrzeugen** die **deutschen Nordseehäfen**, insbesondere Bremerhaven

Thema: **Kreuzschifffahrt**

- 14) Das Thema Ausbau der **Kreuzschifffahrtaktivitäten** in Lübeck / Travemünde wird mehrheitlich unterstützt; es kann festgestellt werden, dass:
- Lübeck als Kreuzfahrthafen bislang **nicht am weltweiten Boom** (auch innerhalb der Ostsee) der Kreuzschifffahrtbranche **partizipiert**
  - ein **passendes Terminal** (mit Kapazitäten für Schiffe über 200 Meter Länge) gebaut werden sollte
  - eine **umfassende Strategie** (Potenziale der Branche, mögliche Standorte, Wertschöpfungseffekte, Marketingstrategien) für Lübeck erarbeitet werden sollte
  - **Lübeck als Destination für diesen Markt** hervorragend geeignet ist und auch als **Start-/Zielhafen** für Ostseefahrten denkbar wäre

- von vielen **Akteuren der Lübecker Hafenwirtschaft** eine „große Lösung“ gewünscht wird

### Thema: **Feste Fehmarnbeltquerung als Chance**

- 15) Die **feste Fehmarnbeltquerung** wird nach Inbetriebnahme aller Voraussicht nach Ladung vom Lübecker Hafen – insbesondere im Südschwedenverkehr – abziehen; es ergeben sich allerdings auch **Chancen** wie etwa:
- die Bündelung von Verkehren (auch aus Dänemark und Südschweden kommend) für den seeseitigen West-Ost-Verkehr ab Lübeck; Idee: **Lübeck als Hub für die gesamte Fehmarnbeltregion** im Verkehr nach Russland / Baltikum stärken
  - die **Stärkung des Logistikstandorts Lübeck** durch **Neuansiedlungen** von Unternehmen entlang der Achse Hamburg – Kopenhagen bzw. am Autobahnkreuz A1 / A20 in und um Lübeck

### Thema: **Flächenbedarf**

- 16) Kurzfristig besteht in den Hafenteilen Lübecks **kein akuter Flächenbedarf** weder für Kai- noch für Gewerbeflächen; mittelfristig ist es jedoch erforderlich, **weitere Flächen** – sowohl für Kaianlagen als auch für Gewerbe – planungsrechtlich zu sichern und zu entwickeln.

### Thema: **Kooperationen und Kommunikation**

- 17) Es wird dringend empfohlen, die **Kooperationen** innerhalb der **Hafenwirtschaft Lübeck** auszubauen; die Hafen- und Logistikwirtschaft in Lübeck muss sowohl nach innen als auch nach außen als eine **Einheit** auftreten; im Einzelnen sind folgende Schritte erforderlich:
- Gründung eines **Runden Tisches** mit führenden Vertretern der Lübecker Hafenwirtschaft als „**leitende Koordinierungsstelle**“ (max. zehn bis zwölf Akteure)
  - Um das **Marketing** des Logistik- und Hafenstandortes Lübeck landes-, bundes- und EU-weit zu professionalisieren, sollte eine eigene **Marketinggesellschaft** gegründet werden: **Lübeck Port Marketing GmbH**

- 18) Zukünftig sollten verstärkt **Kooperationen** mit dem **Hamburger Hafen** initiiert werden: die Idee ist, dass ...
- der Lübecker Hafen als **Hinterland-Hub** oder zunehmend als **Dienstleister spezifischer Services**, die in Hamburg ausgelagert werden könnten (z. B. für Frucht- bzw. Reefer-Produkte, Projektladung und Schwergut, Containerreparatur), fungiert

Thema: **Fördermittelakquise**

- 19) Ein strukturiertes **Einwerben von Fördermitteln** zur Stärkung des Lübecker Hafens bzw. der hafengebundenen Lübecker Wirtschaft ist dringend erforderlich, um ...
- zukünftig weiterhin bzw. stärker von **Fördermitteln** profitieren zu können (z. B. sollte das Programm zur Förderung der deutschen Seehäfen, **ISETEC II** – Vorhabenförderung der Bundesregierung zwischen 2008 bis 2012 fortgesetzt werden)
  - **notwendige Investitionen** mit Unterstützung durch Fördermittel tätigen zu können
  - die Akquise von **Fördermitteln zukünftig zentral aus einer Hand** – evtl. durch die neu zu gründende Lübeck Port Marketing GmbH – zu koordinieren
- 20) Lübeck wird im zukünftigen **TEN-Programm** der EU als Kernhafen prioritär behandelt, ist jedoch noch nicht als Teil der sogenannten „**Kernnetze**“ (Korridor V) integriert; dies sollte jedoch dringend erfolgen um ...
- als bedeutender **Motorways of the Seas**-Hafen und Ostsee-Hub von zukünftigen **Investitionen** in die **Verkehrsinfrastruktur** profitieren zu können

## 9. MANAGEMENT SUMMARY

Das Ziel der Studie war es herauszufinden, in welchem Maße der Lübecker Hafen für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region bedeutend und inwieweit die Hafenvirtschaft mit den übrigen Wirtschaftssektoren in der Region regionalwirtschaftlich verflochten ist. Um dieses abzubilden, wurden die direkten, indirekten und induzierten Effekte des Lübecker Hafens auf die Hansestadt Lübeck und die Region analysiert. Als Kriterien wurden die vom Lübecker Hafen abhängigen Beschäftigten, die Wertschöpfung, das Einkommen sowie das Steueraufkommen ermittelt und dargestellt. Gleichmaßen wichtig war das Ziel der Studie, das positive Bewusstsein und die zustimmende Haltung zum Wirtschaftsfaktor „Hafen“ in Politik und Bevölkerung zu steigern.

Die empirische Grundlage wurde durch eine statistische Ermittlung einschlägiger Daten im direkten Wirkungsbereich (u.a. Reedereien, Hafen- und Umschlagsbetriebe, Speditionen, Stauereien, Lagereien, Eisenbahn, Öffentliche Verwaltung, Handel, Dienstleistungen und Tourismus) gebildet. Die Daten hierfür wurden durch eine Primärerhebung, schriftliche Befragung von 191 Unternehmen und zweiundzwanzig Expertengespräche, ermittelt. Folgende Abbildung zeigt die wichtigsten Ergebnisse der regionalökonomischen Analyse, bezogen auf das Jahr 2010, auf einen Blick.

### Wichtigste Ergebnisse der regionalökonomischen Analyse für den Lübecker Hafen bezogen auf das Jahr 2010

<b>Direkt hafenabhängig Beschäftigte in Lübeck</b>	<b>5.140</b>
<b>Direkt hafenabhängig Beschäftigte im IHK-Bezirk</b>	<b>6.669</b>
<b>Hafenabhängig Erwerbstätige (gesamt) Lübeck</b>	<b>8.196</b>
<b>Hafenabhängig Erwerbstätige (gesamt) im IHK-Bezirk</b>	<b>10.634</b>
<b>Umsatz Unternehmen mit Hafenabhängigkeit in Lübeck</b>	<b>1,50 Mrd. EUR</b>
<b>Umsatz Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk</b>	<b>1,95 Mrd. EUR</b>
<b>Bruttowertschöpfung hafenaffine Wirtschaft in Lübeck</b>	<b>542 Mio. EUR</b>
<b>Bruttowertschöpfung hafenaffine Wirtschaft im IHK-Bezirk</b>	<b>704 Mio. EUR</b>

Quelle: UNICONSULT, 2012

In einem weiteren Schritt wurden Abschätzungen bezüglich der zukünftigen regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens bis zum Jahr 2020 vorgenommen. Basis hierfür waren die Ergebnisse der schriftlichen Befragung der

hafenabhängigen Unternehmen im IHK-Bezirk. Folgende Abbildung zeigt die Ergebnisse der Abschätzung.

### **Abschätzung der regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens für das Jahr 2020**

<b>Direkt hafenabhängig Beschäftigte in Lübeck</b>	<b>5.654</b>
<b>Direkt hafenabhängig Beschäftigte im IHK-Bezirk</b>	<b>7.336</b>
<b>Hafenabhängig Erwerbstätige (gesamt) in Lübeck</b>	<b>9.312</b>
<b>Hafenabhängig Erwerbstätige (gesamt) im IHK-Bezirk</b>	<b>12.094</b>
<b>Umsatz Unternehmen mit Hafenabhängigkeit in Lübeck</b>	<b>1,72 Mrd. EUR</b>
<b>Umsatz Unternehmen mit Hafenabhängigkeit im IHK-Bezirk</b>	<b>2,24 Mrd. EUR</b>
<b>Bruttowertschöpfung hafenaffine Wirtschaft in Lübeck</b>	<b>623 Mio. EUR</b>
<b>Bruttowertschöpfung hafenaffine Wirtschaft im IHK-Bezirk</b>	<b>809 Mio. EUR</b>

Quelle: UNICONSULT, 2012

Neben der quantitativen Analyse der regionalökonomischen Effekte des Lübecker Hafens, wurde im Rahmen der Studie auch das Ziel verfolgt, eine Grundlage für die strategische Ausrichtung der Zukunft des Lübecker Hafens zu schaffen. Einerseits um eine fundierte Grundlage für die Kommunikation der Bedeutung des Lübecker Hafens sowohl für die Hansestadt Lübeck als auch für die umliegende Region herauszuarbeiten, andererseits auch um eine Basis für strategisch wichtige Investitionen in den Hafen herzustellen und ein Entscheidungspapier für strukturell notwendige Maßnahmen vorliegen zu haben.

Ebenfalls ist zu erwähnen, dass die bis zum Jahr 2020 geschätzte Entwicklung der regionalökonomischen Effekte des Hafens nur dann erreichbar ist, wenn gewisse infrastrukturelle Investitionen getätigt und unternehmerische sowie kommunikative Veränderungsprozesse in Gang gesetzt werden. Denn klar ist: die Stärke und Bedeutung des Lübecker Hafens ist kein Selbstgänger, sondern sollte mit einem Masterplan an notwendigen Maßnahmen in eine positive Zukunft gesteuert werden.

Vor diesem Hintergrund wurde eine qualitative Betrachtung der Potenziale des Hafens vorgenommen. Im Zuge dessen hat UNICONSULT insgesamt mehr zweiundzwanzig persönliche Expertengespräche mit Unternehmen aus der Logistik und dem produzierenden Gewerbe sowie Interessensverbänden und öffentlicher Verwaltung geführt.

Aufbauend auf der qualitativen Betrachtung der Stärken und Schwächen des Lübecker Hafens sowie den Gesprächen mit den Hafenakteuren hat UNICONSULT einundzwanzig Maßnahmen zur Umsetzung einer Strategie: **Lübecker Hafen 2020** formuliert. Im Einzelnen lauten diese:

- Weiterbau der A20 von Bad Segeberg bis über die Elbe im Westen Hamburgs
- Ostumgehung Hamburgs mit dem Ausbau der B404 zur A21
- Mittelfristiger Ausbau sowie Stärkung der Schieneninfrastruktur rund um Hamburg
- Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals
- Option einer zukünftigen Zweischiifffbarkeit (entsprechende Breite der Fahrinne) in der Travemünder Enge erhalten und im stadtplanerischen Bebauungskonzept „Priwall Waterfront“ berücksichtigen
- Verflechtungen des Hafens mit großen Logistikern weiter ausbauen, um als Knotenpunkt noch stärker zentraler Teil internationaler Logistikketten zu werden
- Lokale / regionale Wirtschaft – insbesondere entlang der A1 in Richtung Hamburg – stärker einzubinden
- Im kombinierten Verkehr zukünftig verstärkt sogenannte „Company Trains“ (z. B. DB Schenker, DHL) akquirieren
- Wachstumschancen für den Lübecker Hafen als Teil zukünftiger Transportströme auf der Schiene im sogenannten Ostsee-Adria-Korridor nutzen
- Konzentration und Stärkung der Drehscheibenfunktion des Lübecker Hafens auf den „Kernkorridor“: Italien / Frankreich / Spanien / Schweiz / Benelux / Ruhr → Skandinavien / Russland / Baltikum
- Stärkere „Bearbeitung“ von neuen geographischen Märkten angehen
- Neben dem wichtigsten Standbein, dem RoRo-Verkehr, eine Diversifizierung des Umschlaggeschäfts anstreben
- Fokussierung auf die zukünftigen Wettbewerber Lübecks (Kiel, Fehmarnbeltquerung, Rostock, Westhäfen)



- Ausbau der Kreuzschiffahrtaktivitäten in Lübeck / Travemünde prüfen; von vielen Akteuren der Lübecker Hafenwirtschaft wird eine „große Lösung“ gewünscht
- Die feste Fehmarnbeltquerung als Chance, etwa für die Bündelung von Verkehren aus der Fehmarnbeltregion sowie zur Stärkung des Logistikstandorts Lübeck, begreifen
- Mittelfristig (bei steigenden Umschlagvolumina und verstärkter Fokussierung auf hafenauffine Value Added Services) weitere bereits bereit gestellte Flächen – sowohl für Kaianlagen als auch für Gewerbe – ausbauen
- Kooperationen innerhalb der Hafenwirtschaft Lübeck ausbauen; die Hafen- und Logistikwirtschaft in Lübeck muss sowohl nach innen als auch nach außen als eine Einheit auftreten; um das Marketing des Logistik- und Hafenstandortes Lübeck landes-, bundes- und EU-weit zu professionalisieren, sollte eine eigene Marketinggesellschaft gegründet werden
- Verstärkt Kooperationen mit dem Hamburger Hafen initiieren
- Strukturiertes Einwerben von Fördermitteln zur Stärkung des Lübecker Hafens bzw. der hafenauffinen Lübecker Wirtschaft
- Priorisierung Lübecks im zukünftigen TEN-Programm der EU nicht nur als Kernhafen, sondern auch als Teil des transeuropäischen Verkehrskorridors V

**Aus den Einzelmaßnahmen ableitend sollte eine Strategie für den Lübecker Hafen 2020 entwickelt werden, mit dem Ziel ...**

- Die führende Drehscheibenfunktion Lübecks im Skandinavien- und Osteuropaverkehr weiter zu stärken
- Notwendige Investitionsmaßnahmen auf den Weg zu bringen
- Neue Geschäftsfelder und Märkte zu erschließen
- Die Verflechtung des Hafens mit der regionalen Industrie auszubauen und neue hafenauffine Industrieunternehmen anzusiedeln
- Marketingaktivitäten und Kooperationen – sowohl intern als auch extern – zu optimieren

## Quellen- und Literaturverzeichnis

Aberle, Gerd; Jürgen Knorz: Die wirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Hafens Lübeck für das Arbeitsplatzangebot, das Einkommen und das Steueraufkommen der Region Lübeck. Gießen: 1980

Agentur für Arbeit, 2011/ 2012

Baltic Ports Organisation, 2011

BMVBS Forschungsbericht „Stand und Entwicklung der Logistik in Deutschland mit Schwerpunkt auf die Logistikbeschäftigung ausgewählter Marktsegmente“, Stefan Distel et al, 2006

Eurostat, 2011/2012

Fraunhofer-Arbeitsgruppe für Technologien der Logistik-Dienstleistungswirtschaft (Prof. Peter Klaus) „Messung der Beschäftigtenzahlen in Hamburg und der Metropolregion“, 2007

Google Maps, November 2011

Hafenentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck, 1995

Hans Lehmann KG

IHK Lübeck, 2012

IHK Rostock, 2011

Institut für Arbeits- und Berufsforschung, 2011

ISL-Baltic Consult GmbH

Klaus, Peter und König, Sabine, Hamburg – „World Class“ Logistics Center“ (2003)

Landesregierung Schleswig-Holstein, Analyse der Potenziale des Logistikstandortes Schleswig-Holstein und Entwicklung von Modellen zur Steigerung des Angebotes von Value-Added-Services erarbeitet durch ISL-Baltic Consult GmbH, 2006/2007

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Lübeck Port Authority (LPA)

Statistisches Bundesamt, 2011

Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck 2011, 2012

Stepmap, 2012

Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH – Broschüre Logistik-Standort Schleswig-Holstein, 2009

[www.dybas.de](http://www.dybas.de)

[www.regionale-wertschoepfung.info](http://www.regionale-wertschoepfung.info)

**Persönliche Gespräche wurden geführt mit folgenden Unternehmen:**

Hans Lehmann KG

TT-Line GmbH & Co KG

Transfennica Deutschland GmbH

Lübecker Hafen- Gesellschaft mbH

Baltic Rail Gate GmbH

DB Schenker Rail Deutschland AG (telefonisch)

Spedition Bode GmbH & Co KG

European Cargo Logistics (ECL) GmbH

Lüders & Stange KG

Lübeck Distribution GmbH

SpedLog Parbs GmbH (telefonisch)

Vestas Nacelles Deutschland GmbH

H. & J. Brüggen KG

Claus Rodenberg Waldkontor GmbH

Axel Springer AG – Offsetdruckerei Ahrensburg (telefonisch)

ATR Landhandel GmbH & Co. KG (telefonisch)

IHK zu Lübeck

Lübeck Port Authority (LPA)

Wirtschaftsförderung LÜBECK GmbH

Hansestadt Lübeck

Lübeck und Travemünde Marketing (LTM)

Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

**Anhänge**

Anhang 1 Begleitanschreiben der IHK zu Lübeck für die Erhebung regionalökonomischer Daten

Anhang 2 Fragebogen zur Erhebung regionalökonomischer Daten

Anhang 3 Leitfaden für die Expertengespräche