



Lübeck, 30.03.2023

Protokoll zur 5. Sitzung des AK Hafenentwicklung am 29.03.2023

| | |
|-------------------------|---|
| Teilnehmer Arbeitskreis | Gemeinnütziger Verein Schlutup, Lübecker Kreisverband der Sportfischer, IG Pöppendorf, claus rodenberg port logistics, BUND Lübeck, Hans Lehmann KG, Horst Pahl, IG Ivendorf, Brüggen, Gemeinnütziger Verein Kücknitz, logRegio, Nautischer Verein Lübeck, Vereinigung Lübecker Schiffsmakler, Lotsenbrüderschaft, Lübecker Hafen-Gesellschaft, IHK Lübeck, Verein Lübecker Spediteure, NABU Lübeck, Nordgetreide, Fischerei Gothmund |
| Hansestadt Lübeck | Bausenatorin Joanna Hagen, Guido Kaschel, Michael Siemens, Finn Witt, Meike Brunssen |
| Moderation | Meike Brunssen |

Inhalt

| | |
|---|---|
| TOP 1: Begrüßung..... | 2 |
| TOP 2: Statusbericht – Was geschah seit der Bootsfahrt? | 2 |
| TOP 3: Abstimmung der künftigen Zusammenarbeit..... | 2 |
| TOP 4: Bericht der Betreiber zu den Folgen der Corona-Pandemie, Ukrainekrieg und Energie-Krise7 | |
| TOP 5: Abschluss der Sitzung..... | 9 |

TOP 1: Begrüßung

Herr Kaschel führt in die Veranstaltung ein und heißt alle Teilnehmer:innen herzlich im Hause der LPA willkommen. Anschließend wird das Wort an die neue Kollegin der LPA für Kommunikation und Marketing, Meike Brunssen, übergeben. Frau Brunssen stellt sich kurz vor und leitet zu Frau Senatorin Hagen über. Auch Frau Hagen begrüßt die Teilnehmer:innen. Zum ersten Mal findet das Format nach den Einschränkungen durch die Corona-Pandemie in Präsenz und im Hause der LPA statt. Zukünftig ist die Fortführung in Präsenz geplant.

TOP 2: Statusbericht – Was geschah seit der Bootsfahrt?

Michael Siemens fasst die bisherigen weiteren Schritte der Umsetzung des Hafentwicklungsplanes (HEP) 2030 zusammen. Im Vorfeld der Veranstaltung wurden die bisher erstellten und politisch beschlossenen Unterlagen dem Teilnehmerkreis zur Verfügung gestellt. Nun bietet sich die Gelegenheit Fragen zu stellen.

Zunächst sei die feierliche Veröffentlichung der Dachmarke Port of Lübeck genannt. Die Veranstaltung darf als gelungen betrachtet werden. Nun steht die Weiterentwicklung und Ableitung von konkreten Schritten im Fokus. Hier geht es vor allem darum, die Wünsche der Betreiber nach einem einheitlichen Auftritt, der Werbung für den Hafen als auch die Vertretung des Hafens vor der Politik und Bevölkerung, umzusetzen.

Der Masterplan Skandinavienkai wurde erfolgreich fertiggestellt und dem Senat sowie dem Bau- und Hauptausschuss vorgelegt. Masterpläne konkretisieren die im HEP dargestellten Leitlinien und Entwicklungsrichtungen und gehen deutlich mehr ins Detail. Dabei wird auch ein Augenmerk auf die betrieblichen Abläufe sowie die dafür notwendigen infrastrukturellen Anpassungen gelegt. Auch der Masterplan Skandinavienkai wurde innerhalb des AK verteilt.

Um die Belange des Hafens zur Entwicklung einer leistungsfähigen Hinterlandanbindung gegenüber der Politik und der Gesellschaft zu vertreten, hat die LPA ein Hinterland- und Verkehrswendepapier erarbeitet. Die Bundespolitik stellt das Ziel auf, die Verkehrswende voranzutreiben. Die LPA hat nun auf dieser Basis, die Weichen für eine Ladungsverschiebung innerhalb der verschiedenen Verkehrsträger im Hinterlandpapier definiert. Im nächsten Schritt soll das Papier an einen größeren Empfängerkreis aus Politik, Gesellschaft und Wirtschaft verteilt werden.

TOP 3: Abstimmung der künftigen Zusammenarbeit

Guido Kaschel stellt die zukünftige Arbeitsweise des Arbeitskreises Hafentwicklung dar. Ziel ist es weiterhin, alle Teilnehmer gleichberechtigt in geeigneter Weise in die Arbeit der Strategischen Hafentwicklung zu integrieren. Dazu gehört neben der vertrauensvollen Information der LPA an die Teilnehmer:innen auch, dass diese die Möglichkeit erhalten, aktiv zu bestimmten Themen der Arbeitsbereiche zu diskutieren. Die bisherige Arbeitsweise mit den Unterarbeitsgruppen erschien

der LPA zu wenig hierfür geeignet, da die Zeit nicht ausreichte und es zu Informationsverlusten kam.

Aus diesem Grunde möchte die LPA den Teilnehmer:innen Workshopreihen zu spezifischen Fragen aus dem Teilnehmer:innenkreis anbieten. Hierzu wird im Anschluss an diesen Tagesordnungspunkt eine Umfrage bzgl. der nächsten Workshop-Themen durchgeführt.

Es sollen mehrere Workshoptermine im Halbjahr durchgeführt werden, über deren Ergebnisse in den halbjährig angesetzten Hauptsitzungen des Arbeitskreises berichtet wird. Zu den Workshops werden alle Teilnehmer:innen eingeladen, eine Teilnahme wird freigestellt und sollte sich nach dem Interesse am Thema richten.

Dies ermöglicht die gemeinsame Detail-Diskussion und regelmäßige Kontrolle des Entwicklungsstatus. Die erzielten Ergebnisse aus den Workshops werden zusammengefasst und abgestimmt. Um zielführend die Themen der Workshops vorbereiten zu können, werden diese in den Sitzungen des Arbeitskreises bestimmt. Anhand der heutigen Abstimmung soll ein Meinungsbild erfasst werden. Die eingesammelten Angaben werden durch die LPA sortiert und zusammengestellt.

Grundsätzlich stößt der Vorschlag der LPA auf Befürwortung. Jedoch wird seitens der Firma Claus Rodenberg Port Logistics angemerkt, dass nicht der Fokus auf die Hafenentwicklung verloren gehen sollte. Die LPA wird wie beschrieben die eingegangenen Spezialfragen der Teilnehmer:innen sortieren und gemeinsam mit dem Plenum auf Relevanz prüfen. Gemeinsam sollen Prioritäten festgelegt werden, sodass der Bezug zum Hafen aufrecht erhalten wird.

Der BUND erinnert daran, dass die Möglichkeit von Widersprüchen und gegenseitigen Meinungen besteht. Es sollte erläutert sein, wie mit dieser Möglichkeit umgegangen wird. Die LPA stellt hierzu klar, dass die Workshop-Ergebnisse zur Diskussion und Empfehlung aufgenommen werden. Durch eine bewusste Benennung der Dissenzen, analog zur Arbeitsgruppe Hafenentwicklung im Rahmen der HEP-Veröffentlichung sollen die Dissenzen in der Gremienrunde diskutiert werden. Die finalen Ergebnisse fließen dann in die Fortschreibung des HEPs und die jährlich veröffentlichten Statusberichte zum HEP ein.

Eine Anmerkung eines Bürgervertreters bezieht sich auf die Kleinteiligkeit. Wird zu sehr ins Detail gegangen, könnte der Blick auf das Wesentliche verloren gehen. Darüber hinaus wird der Wunsch nach Gesprächen und Arbeit an Themen geäußert, die heute noch nicht bekannt sind. Das heißt Innovationen und Krisenvorsorge sollten auch behandelt werden. Hierzu wird seitens der LPA angemerkt, dass über die Workshop-Themen in der Gremienrunde abgestimmt wird.

Durch die IG Pöppendorf wird erfragt, ob die Workshops auch am Ort des Geschehens stattfinden können und nicht immer im Hause der LPA. Hier ist die LPA grundsätzlich offen sofern die infrastrukturellen Voraussetzungen und Räumlichkeiten hierzu zur Verfügung stehen.

Die Präsentationsfolie zeigt lediglich einen Fahrplan bis zum 2. Halbjahr auf. Die Firma Brüggen erfragt den Grund für den kurzen Zeitraum. Die LPA stellt klar, dass Kontinuität die Zielsetzung ist, um das aktuelle Geschehen aufgreifen zu können. Dass der abgebildete Zeitstrahl beim zweiten Quartal endet liegt lediglich in dem knappen verfügbaren Platz auf der Präsentation begründet. Auch in den Folgejahren wird es weitergehen.

Der LHG zufolge benötigte die Bearbeitung des HEP2030 eine lange Vorlaufzeit. Was bedeutet das für den zeitlichen Rahmen der Fortschreibung des HEPs? Hierfür wird die LPA in der nächsten AK Sitzung eine Idee für einen Planungshorizont liefern. Themenspezifisch ergeben sich stark unterschiedliche Betrachtungszeiträume, die zum Teil schwer miteinander zu vereinen sind. Der von der LPA genannte Vorschlag wird jedoch noch keine Verbindlichkeit haben.

Der IG Pöppendorf erinnert an die relativ stringente und konsequente Teilnehmerregelung aus der Arbeitsgruppe Hafententwicklung und möchte in Erfahrung bringen, ob diese Regelung auch in den weiteren geplanten Terminen des AK bestehen bleiben wird. Die LPA möchte weiterhin daran festhalten. Jedoch wird der Wunsch nach einer Stimme der Teilnehmer einer Interessengemeinschaft oder eines Naturschutzvereins geäußert.

Nachdem keine Fragen zum weiteren Vorgehen aufkommen ruft Frau Brunssen zur Umfrage an der Pinnwand auf.

Nach einer kurzen Kaffeepause, in der auch die Arbeit an der Pinnwand erfolgte, zieht die LPA ein kurzes Fazit. Grundsätzlich ist ein Schwerpunktinteresse an bestimmten Arbeitsbereichen der Strategischen Hafententwicklung vorhanden. Die LPA wird die Zugehörigkeit der Eingaben prüfen und zusammenfassen. Zusätzlich wird ein Konzept zur Bearbeitung der Fragen als auch der Workshops erstellt und verteilt. Die LPA wird die Workshops terminieren und versuchen, die nächste AK-Sitzung noch vor den Sommerferien stattfinden zu lassen.

Frau Senatorin Hagen äußert den Wunsch, dass die Workshopergebnisse derart dokumentiert werden, dass nachvollziehbar ist, wann die Workshops wo stattgefunden haben und auf welche Arbeitsbereiche die Ergebnisse einzahlen.

Der IG Pöppendorf informiert darüber, dass die Dokumentation des letzten Protokolls noch nicht auf LübecküberMorgen veröffentlicht ist. Diesen Sachverhalt wird die LPA umgehend nach der aktuellen AK Sitzung beheben.

Durch den BUND wird auf einen bereits im Oktober anberaumten Naturschutz-Workshop hingewiesen. Damals musste dieser Termin leider ausfallen, da die LPA krankheitsbedingt keine Kapazitäten aufbringen konnte. Nun nach der Abstimmung der Arbeitsweise soll dieser Workshop nachgeholt werden.



| Arbeitsbereich 1 | Arbeitsbereich 2 | Arbeitsbereich 3 | Arbeitsbereich 4 | Arbeitsbereich 5 |
|--|---|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung der Lübecker? | <ul style="list-style-type: none"> • Industrielle Nutzung des Konstinkais (Nord+Süd) langfristig sichern • Wie ist der aktuelle Stand bezüglich der Erschließung externer Flächen, z.B. LKW-Stellplätze (blue + green Area) • Wie können bezüglich externer Flächen Klima- Umwelt- und Anwohnerinteressen berücksichtigt werden? • Little „HEP“: Reorganisation Schlutuper Fischereihafen | <ul style="list-style-type: none"> • Nachholung des im Oktober ausgefallenen Termins bezüglich NIP (Stand: Terminierung läuft) • Entwicklung der Schienenanbindung (Link zu 6) • Flächenentwicklungsperspektive n über das Areal Skandinavienkai hinaus (Link zu 2) • Wie sollen die Vorstaufflächen ausgelegt werden, insbesondere die extern kleinen im Bereich Liegeplatz 8 (Skandinavienkai) • Mögliche Vorstaufflächen in den Mittelhäfen • Flächenoptimierung / Flächenarrondierung in den Mittelhäfen • Wie wird der Naturflächenverbrauch, der entsteht, vor Ort ausgeglichen bzw. wo kann man diese Orte ortsnahe entwickeln? • Reduzierung der Lärmbelastung prüfen? • Wie soll das Ausgleichsflächenkonzept gestaltet werden? • Wie groß soll der Bezugsraum für Ausgleichsflächen sein? | <ul style="list-style-type: none"> • Absicherung und Erweiterung von Bedarfsflächen der Stadthäfen: Was ist möglich? | <ul style="list-style-type: none"> • Ökologische Auswirkungen der geplanten Travevertiefung frühzeitig in den Entscheidungsprozessen? • Für 2030: Bewertung eines evtl. Bedarfes für die Zweischiffigkeit der Trave? • Verbesserung der Liegeplatzplanung, ETA-Management anhand von digitalen Plattformen (Link zu 4) • Wie soll die Erreichbarkeit sichergestellt werden, wenn das Naturschutzgebiet Ostsee ausgeweitet wird? |

| Arbeitsbereich 6 | Arbeitsbereich 7 | Arbeitsbereich 8 | Arbeitsbereich 9 | Arbeitsbereich 10 |
|--|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ist die Verlagerung des Gütertransports von Straße auf Schiene mehr zu forcieren? • Was kann Port of Lübeck dazu beitragen, dass hier zukunftsorientierter gedacht / geplant werden kann? • Wie wird auf die 5-monatige Sperre der Bahnverbindung Lübeck-Hamburg reagiert werden? Bei z.B. 25 Zügen pro Woche (jeder ersetzt 40 Lastzüge) wären das über 20.000 Lastzüge in 5 Monaten. • Wie wird die bahnseitige Erreichbarkeit des Hafens trotz diverser Infrastrukturmaßnahmen sichergestellt? • Wie kann der Ausbau / Instandsetzung des ELK vorangetrieben werden? Was ist der Status Quo? • Wie können Transporte auf dem ELK organisiert werden unter Verzicht auf einen Ausbau, um den historischen ökologischen und touristischen Wert des Kanals nicht zu gefährden? • Erreichbarkeit Kontinkai (Nord+Süd) per Schiff (+ Bahn) langfristig sichern inklusive Ausbau ELK • Wie wirken sich die vorgelagerten LKW-Plätze (auch an der B75 / Autohof) auf Ivendorf / Pöppendorf aus, und welche Alternativen gibt es dazu? Auch Auswirkungen des vorgelagerten Hafeneingangs? • Verkehrsführung im Bereich Kücknitz? • Wo kommt das Land für die Trassen ins Hinterland her? | <ul style="list-style-type: none"> • Wie lassen sich versiegelte Flächen des Hafens für alternative Energiegewinnung nutzen, speziell Photovoltaik? • Landstromanschlüsse vorantreiben • Lübeck – ein Energiehafen? | <ul style="list-style-type: none"> • Keine | <ul style="list-style-type: none"> • Absicherung und Erweiterung von Bedarfsflächen der Stadthäfen: Was ist möglich? • Schaffung geeigneter Bahninfrastruktur (Nordkurve) zur FFBQ? • Wie stellen wir sicher, dass der Hafen von der FFBQ auch profitieren kann? | <ul style="list-style-type: none"> • Kein Eingaben |



TOP 4: Bericht der Betreiber zu den Folgen der Corona-Pandemie, Ukrainekrieg und Energie-Krise

Im Rahmen dieses Tagesordnungspunktes sind die Betreiber dazu aufgerufen, eine Stellungnahme zu den Auswirkungen der derzeit aktuellen Krisen abzugeben.

Den Auftakt macht die Firma Claus Rodenberg Port Logistics:

Grundsätzlich sind die Auswirkungen von Corona relativ gering gewesen. Es hat sich allerdings der Export von Hackschnitzeln in den letzten zwei Jahren etabliert, wovon ein großer Anteil an Holz aus Deutschland stammt. Es lässt sich feststellen, dass sich Lieferzeit deutlich verlängert haben, wodurch die Firma Rodenberg eher auf Sicht fährt.

Bericht von der Firmengruppe Hans Lehmann KG:

Trotz Corona konnte die Firmengruppe ein Wachstum erzielen. Da die Gruppe sehr breit aufgestellt ist und verschiedene Geschäftsfelder bedienen kann, ist die Firma also recht gut durch die Corona-Pandemie gekommen. Auch eine notwendige Erhöhung der Hafengebühren wurde recht gut akzeptiert.

Der Einbruch des Russlandgeschäfts wegen der Sanktionen gegen Russland aufgrund des Angriffskrieges gegen die Ukraine war dramatisch. Der Containerdienst wurde sofort gestoppt und ist vollständig eingebrochen. 15 bis 20 Prozent Umschlag sind sofort weggefallen. Dies konnte etwas durch aufstrebendes Massengutgeschäft kompensiert werden. Jedoch konnte eine neue Containerlinie von Lübeck nach Antwerpen etabliert werden, die sehr gut angenommen wird.

Die gestiegenen Energie- und Personalkosten konnten nur teilweise an die Kunden weitergegeben werden.

Die Firmengruppe Lehmann möchte gerne weiter investieren. Die Personalgewinnung ist sehr schwierig. Insbesondere junge Leute werden durch andere Industriezweige abgeworben. Das wichtigste Thema ist daher aus Sicht der Firmengruppe Lehmann, wie der Hafen als Arbeitgeber interessanter werden kann.

Bericht von Firma Lübecker Hafen-Gesellschaft:

Als Corona begann, lag eine große Unsicherheit in der Luft. Lieferketten brachen zusammen, aber langfristig konnten unter konstruktiver Mitarbeit der Reedereien die Abfahrtsfrequenzen und Geschäfte beibehalten werden. Zunächst war die Einführung des Homeoffice nicht so leicht,

jedoch hat es sich inzwischen etabliert und ist zum gängigen Standard geworden. Die LHG hat hinsichtlich der Krisenvorsorge nach Corona Ihre Strategien angepasst, um flexibler und sicherer auf evtl. kommende Krisen reagieren zu können.

Durch den Angriffskrieg auf die Ukraine wurden die Russlandgeschäfte der LHG ebenfalls sofort eingestellt. Das hatte erhebliche Auswirkungen zur Folge. Teilweise konnten diese kompensiert werden. Sämtliche Auswirkungen des noch immer andauernden Krieges sind heute noch nicht absehbar.

Die Energiekrise bewegt zu neuen Überlegungen zu neuen Antriebstechnologien. Kosten führen zu notwendigen Optimierungen, wobei sie auch zu einem Konjunkturerinbruch geführt haben. Insbesondere das Forstproduktegeschäft muss sich erst noch auf die neuen Gegebenheiten einstellen.

Bericht der Firma Brüggen:

Während der Corona-Pandemie hatte die Produktion von Lebensmitteln allerhöchste Priorität. Es war eine große Herausforderung 1200 Mitarbeiter zu koordinieren. Die Hamsterkäufe haben die vorhandenen Lagerkapazitäten aufgebraucht. Letztlich war Corona für die Firma Brüggen eine relativ positive Auswirkung, da vermehrt Lebensmittel aus Cerealien konsumiert wurden.

Durch die Sanktionen gegen Russland und die damit gestiegenen Energiepreise halten die Menschen ihr Geld eher zurück und damit ist auch der Konsum von Cerealien wieder etwas zurückgegangen. Rohstofflieferungen sind deutlich schwieriger geworden. Die Containerfracht hat sich ebenfalls stark verteuert, wodurch sie inzwischen kaum wirtschaftlich geworden ist. Zwar hat die Firma Brüggen etwas Gutes für die Umwelt getan und Palmöl vollständig aus den Produkten entfernt und durch Sonnenblumenöl ersetzt – aber Sonnenblumenöl hat man letztes Jahr kaum noch erhalten.

Insgesamt kann man zusammenfassen, dass die Firma Brüggen gestärkt aus den letzten Krisen hervorgeht.

Der BUND fragt Firma Lehmann, welche Geschäfte das eingebrochene Russlandgeschäft kompensiert haben:

Grundsätzlich verlagern sich Lieferketten ganz automatisch. Selbstverständlich sind diese zunächst in einer Prüfung zu hinterfragen. Oft ergeben sich neue Chancen – aber auch Kostensteigerungen zum Nachteil von Verkehrsträgern.

Eine Reederei ist ja durch die Russlandsanktionen direkt weggefallen. Danach wurde eine neue Containerlinie von Antwerpen nach Lübeck durch die angesprochene Verlagerung von Lieferketten etabliert. Ziel sollte es grundsätzlich sein, dass Verkehre auf klimafreundliche Verkehrsträger verlagert werden.

Anmerkung LHG:

Da die Ostsee ein begrenzter Raum ist, ist auch das Wachstumspotenzial nicht unbegrenzt. Reedereien suchen sich daher immer wieder neue Märkte, auf die sich die Hafenbetreiber einzustellen versuchen.

Anmerkung Rodenberg:

Das System Logistik hat dazu geführt, dass immer wieder neue Türen eröffnet werden.

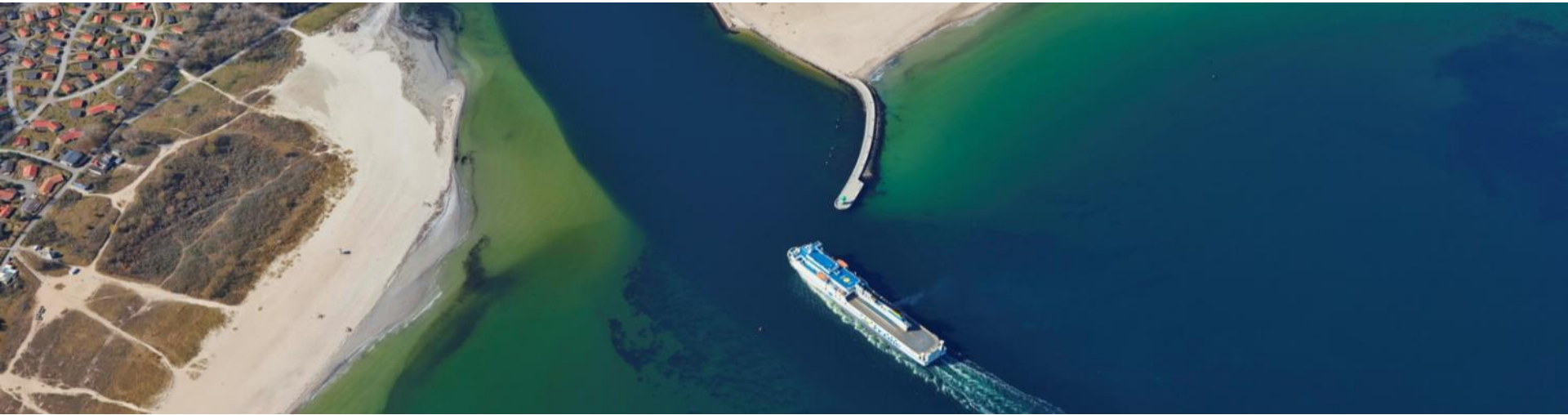
TOP 5: Abschluss der Sitzung

Meike Brunssen bedankt sich für die rege Teilnahme an der Veranstaltung und die Mitarbeit bei der Umfrage zu den Workshop-Themen. Auch geht ein Dank an die Betreiber für den Bericht zu den Krisen.

Für das Protokoll

Finn Hendrik Witt
Strategische Hafenentwicklung

Michael Siemensen
Strategische Hafenentwicklung



Arbeitskreis Hafententwicklung

5. Sitzung

Lübeck Port Authority




TOP 1: Begrüßung

Bausenatorin Joanna Hagen



Ablauf der Sitzung

- TOP 1** **Begrüßung**
Bausenatorin Hagen
- TOP 2** **Statusbericht – Was geschah seit der Bootsfahrt?**
Meike Brunssen / Michael Siemens
- TOP 3** **Abstimmung der künftigen Zusammenarbeit**
Guido Kaschel
-  **Pause**
10 Minuten
- TOP 4** **Bericht der Betreiber zu den Folgen der Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg und Energie-Krise**
Meike Brunssen / Hafенbetreiber
- TOP 5** **Abschluss der Sitzung**
Meike Brunssen / Bausenatorin Joanna Hagen / Guido Kaschel



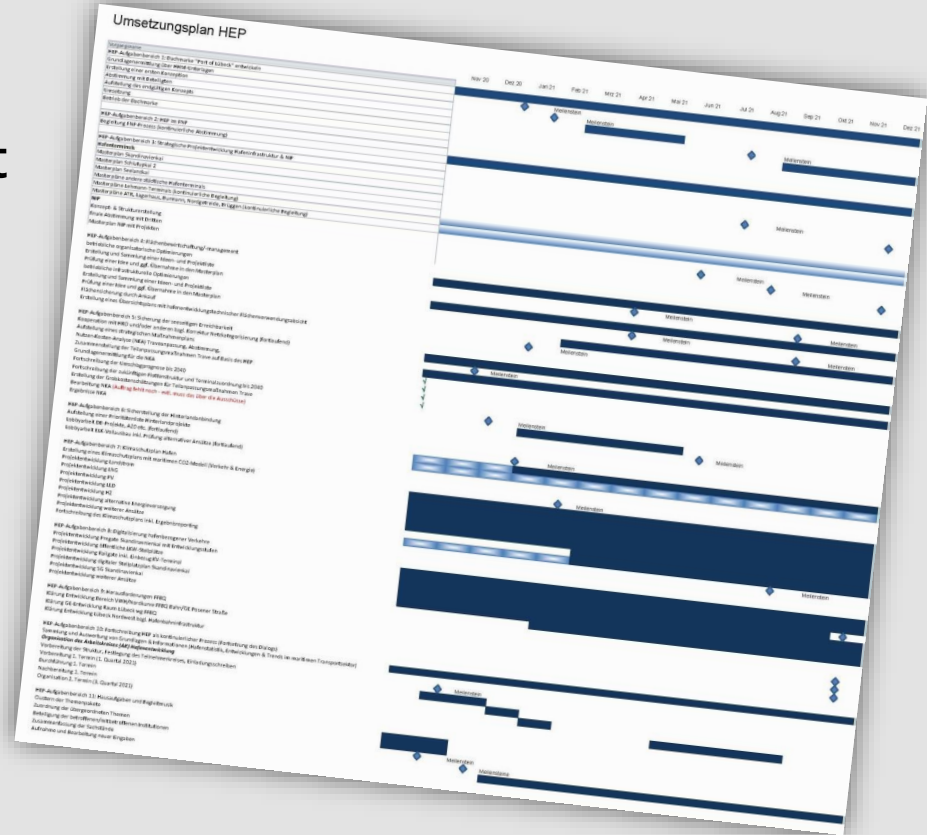


TOP 2: Statusbericht – Was geschah seit der Bootsfahrt?

Meike Brunssen und Michael Siemensen



Arbeitsplan & Statusbericht HEP2030



Arbeitsbereich 1 –

Entwicklung und Umsetzung einer Marke „PORT OF LÜBECK“

PORT OF LÜBECK

YOUR NATURAL WAY TO THE BALTIC SEA



Launch-Veranstaltung Port of Lübeck Meeting



Am 18. Januar 2023 wurde die Dachmarke „Port of Lübeck“ feierlich vorgestellt und veröffentlicht. Beim 1. Port of Lübeck Meeting wurde rund 150 geladenen Gäste zunächst das Logo und der Claim präsentiert. Darauf folgt der Imagefilm für „Port of Lübeck“ und die Website.

Arbeitsbereich 3 –

Kontinuierliche Entwicklung der abgeleiteten Infrastrukturprojekte und Umsetzung des Ansatzes zum „nature inclusive plan (NIP)“

Masterpläne



Masterplan (MP) Skandinavienkai

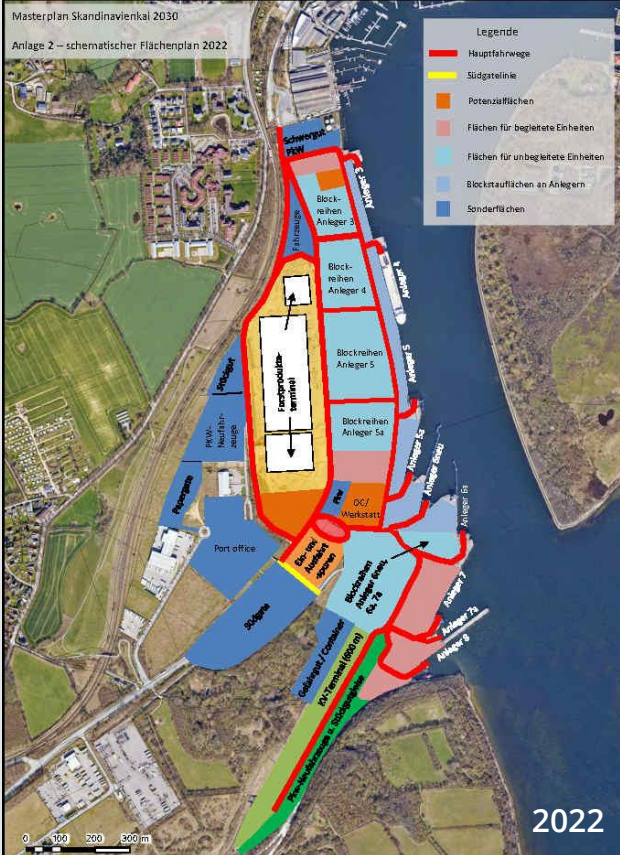


Identifizierung von kapazitären Engpässen und deren Beseitigung

Überprüfung und Fortschreibung des HEP auf Basis von Betriebsdaten und Kundenbedarfen



Stufenentwicklung im MP Skandinavienkai



Arbeitsbereich 6 und 9 – Sicherstellung der Hinterlandanbindung

Verkehrswendepapier LPA





TOP 3: Abstimmung der künftigen Zusammenarbeit

Meike Brunssen und Guido Kaschel

TOP 3: Wie arbeiten wir künftig zusammen?

Heutige Arbeitsweise:

- Zwei Sitzungen des Arbeitskreises im Jahr
- Ablauf der Sitzungen:
 - Zusammenkunft im Plenum
 - Arbeit in Unterarbeitsgruppen
 - Berichterstattung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Plenum

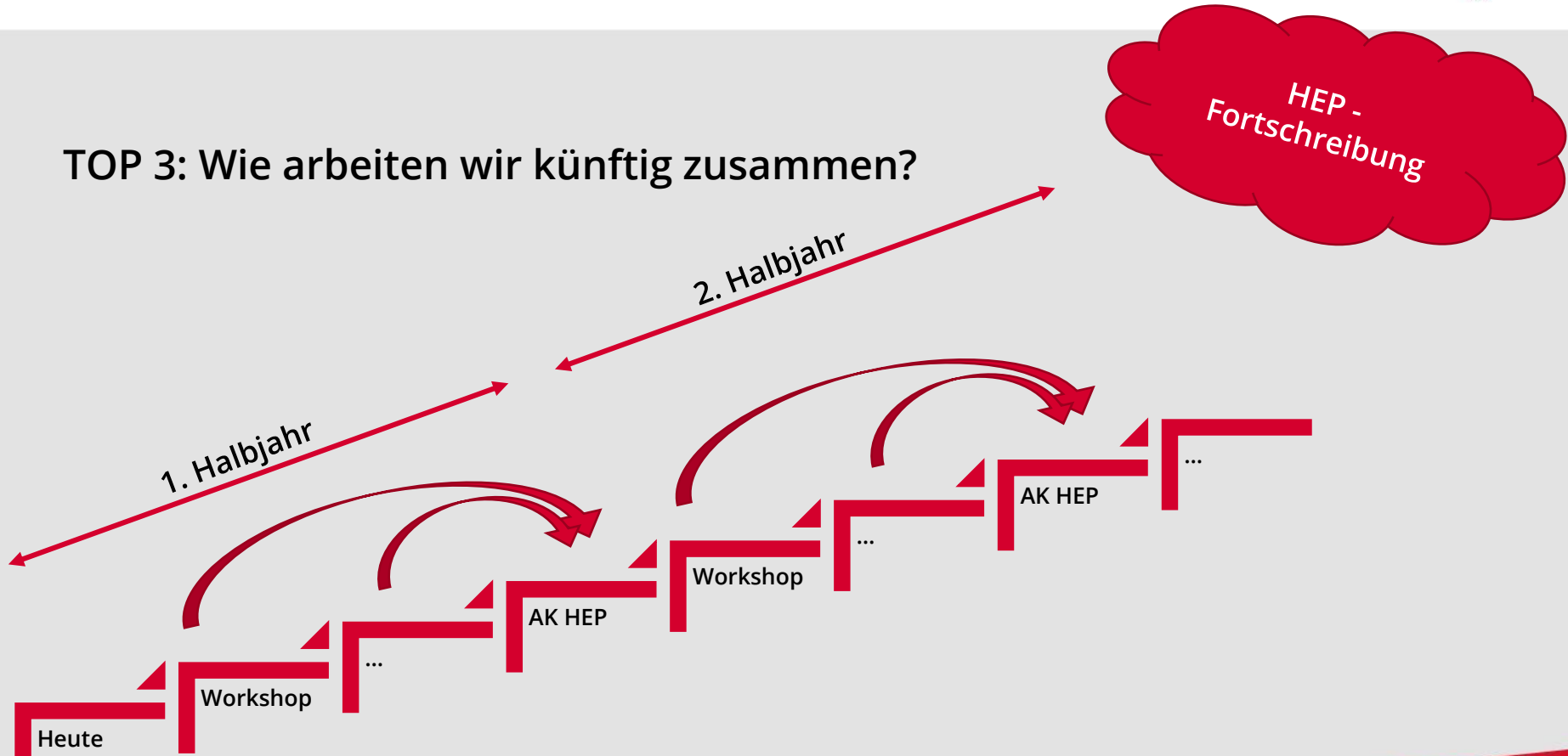
Damit verbundene Herausforderungen:

- Sehr kurze Zeit für die fachliche Zusammenarbeit in den Unterarbeitsgruppen
- Zu wenig fachlichen Austausch
- Informationsverluste beim Berichten im Plenum
- Nicht alle Teilnehmer sind in vergleichbarer Qualität beteiligt
- Themen zu komplex





TOP 3: Wie arbeiten wir künftig zusammen?





TOP 3: Wie arbeiten wir künftig zusammen?

- Durchführung von Fachworkshops bei freiwilliger Teilnahme nach Interesse
- Berichterstattung in AK Sitzungen → 2 AK Pro Jahr
- Im Rahmen der AK Sitzung Abstimmung der nächsten Themen
- Konkrete Fragestellungen in Workshops bearbeiten

- Längere Zeit für fachliche Diskussionen
- Jeder kann, muss aber nicht an Workshops teilnehmen → keine parallelen Workshop-Angebote
- AK Sitzung bietet Möglichkeit des Austausches

TOP 3: Wie arbeiten wir künftig zusammen?

Durchführung einer kurzen Umfrage im Rahmen der Pause

- Welches Thema möchten Sie bearbeitet haben?
- Welche konkrete Frage stellen Sie zu diesem Thema?

Schreiben Sie bitte Thema und Frage zusammen auf eine Karte.





Übersicht über die Arbeitsbereiche aus dem HEP2030

1. Marke „PORT OF LÜBECK“
2. Flächennutzungsplan
3. Infrastrukturentwicklung und NIP
4. Sicherstellung der Flächenentwicklung
5. Sicherstellung der seewärtigen Erreichbarkeit
6. Sicherstellung der Hinterlandanbindung
7. Klimaschutzplan
8. digitalgestützte Zu- und Ablaufsteuerung Hafenhinterlandverkehren
9. Entwicklungspotenziale FFBQ
10. Fortschreibung des HEP und öffentlicher Dialog AK HEP

Pause

10 Minuten





TOP 4: Bericht der Hafенbetreiber zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie, Ukraine-Krieg und Energie-Krise

Meike Brunssen / Hafенbetreiber



TOP 5: Abschluss der Veranstaltung

Meike Brunssen/ Bausenatorin Joanna Hagen/ Guido Kaschel