

ANNEX I UND ANNEX II

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | IST-SITUATION DES GÜTERVERKEHRS IN SCHLESWIG-HOLSTEIN | 2 |
| 1.1 | Umschlagvolumen der Häfen in Schleswig-Holstein | 2 |
| 1.1.1 | Die Nordsee- und Elbehäfen | 2 |
| 1.1.2 | Die Ostsee-Häfen | 8 |
| 1.1.3 | Die Kanal-Häfen | 13 |
| 1.2 | Der Hafen Hamburg | 14 |
| 1.3 | Entwicklung ausgewählter Häfen in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Dänemark und Schweden | 15 |
| 1.3.1 | Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns (Auswahl) | 15 |
| 1.3.2 | Die Häfen Niedersachsens (Auswahl) | 17 |
| 1.3.3 | Die dänischen Häfen (Auswahl) | 18 |
| 1.3.4 | Die schwedischen Häfen (Auswahl) | 19 |
| 1.4 | Trendfortschreibung des Seegüterumschlags der wichtigsten Häfen Schleswig-Holsteins | 20 |
| 1.5 | Binnenschifffahrt | 24 |
| 1.6 | Verkehrsentwicklung auf den wichtigsten Straßenkorridoren | 25 |
| 1.7 | Schienengüterverkehr | 29 |
| 1.8 | Kombinierter Verkehr | 30 |
| 1.9 | Verkehrsentwicklung auf dem Nord-Ostsee-Kanal | 31 |
| 2 | IST-SITUATION DES PERSONENVERKEHRS AUF DEN WASSERSTRASSEN UND IN DEN HÄFEN IN SCHLESWIG-HOLSTEIN | 33 |
| 2.1 | Fährverkehr | 33 |
| 2.2 | Kreuzfahrt | 36 |
| 2.3 | Fahrgastschifffahrt | 40 |
| 3 | IST-SITUATION DES SCHIFFSVERKEHR | 41 |
| | ANNEX II LOGISTIKSPEZIFISCHE BERUFE NACH KLDB 2010 | 43 |

Annex I

1

Ist-Situation des Güterverkehrs in Schleswig-Holstein

1.1 Umschlagvolumen der Häfen in Schleswig-Holstein

Schleswig-Holstein ist nach den Umschlagsmengen als Bundesland der drittgrößte Hafenstandort Deutschlands¹. Die Häfen in Schleswig-Holstein zählen zu den wichtigsten Universalhäfen Deutschlands. An den Hafenstandorten werden Ladeeinheiten wie Container, rollende Ladung wie LKW und Sattelanhänger, PKW, Stück- und Massengüter sowie Projektladung, z.B. Komponenten für Windenergieanlagen umgeschlagen. Dabei sind die Häfen des Landes sowohl in Größe und Funktion als auch in Organisationsform sehr heterogen.

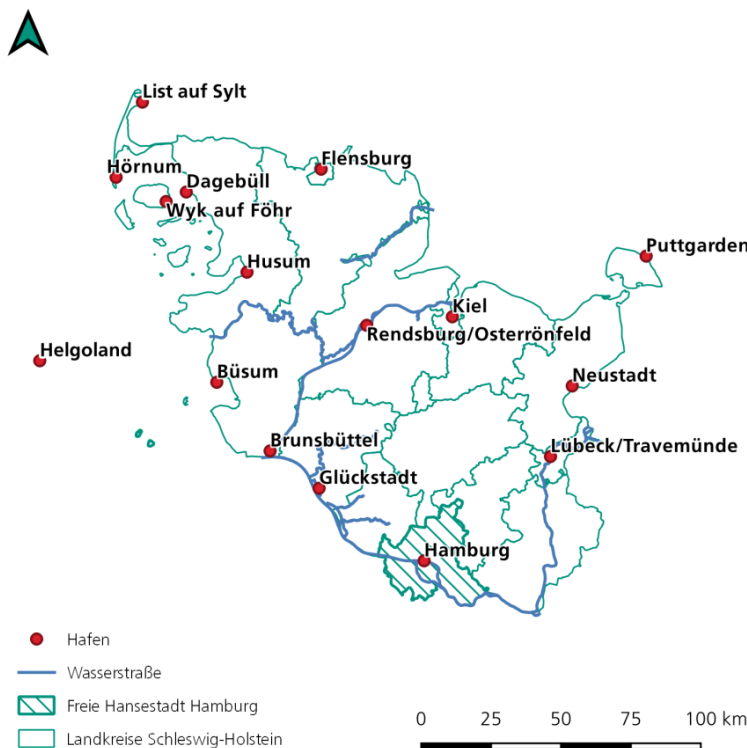


Abbildung 1: Karte der betrachteten Häfen (eigene Darstellung)

1.1.1 Die Nordsee- und Elbehäfen

An der Nordsee und in der Elbe befindet sich mit Brunsbüttel der dominierende Massengut- und Stückgut-Hafen Schleswig-Holsteins in dieser Region, Glückstadt als

¹ Verkehr in Zahlen 2017

kleinerer Stückguthafen, die landeseigenen Häfen Husum und Büsum sowie die hier betrachteten Fähr- und Inselhäfen Wyk auf Föhr, List, Hörnum sowie Dagebüll. Weitere Inselhäfen sowie die Häfen an Stör, Krückau und Pinnau finden aufgrund ihrer geringen Umschlagvolumina hier keine Berücksichtigung. Die Häfen werden im Folgenden kurz charakterisiert und ihre Umschlagsentwicklung beleuchtet.

1.1.1.1 Brunsbüttel

Im Hafen Brunsbüttel sind sowohl die Fläche als auch der Umschlag in privater Hand. Der Hafenstandort Brunsbüttel besteht aus Elbehafen, dem Hafen Ostermoor sowie dem Ölhafen (beide letztgenannten im NOK²). Der Hafenstandort Brunsbüttel ist ein Universalhafen, der vor allem Massengut umschlägt, sich jedoch auch als Hafen für Windenergieanlagen und weitere Projektladung etabliert hat. Die Lage an Elbe und NOK macht den Hafen auch für die Binnenschifffahrt interessant. In Brunsbüttel werden die Kupfererze für die Kupferhütte in Hamburg mit Seeschiffen angelandet, sortiert und mit Binnenschiffen nach Hamburg gefahren. Brunsbüttel zeigt in den letzten 10 Jahren einen stabilen Wachstumstrend. Dazu trägt aktuell auch der Boom der Baubranche bei, während es aktuell eine geringere Nachfrage nach Umschlag von Windkraftanlagenkomponenten gibt.

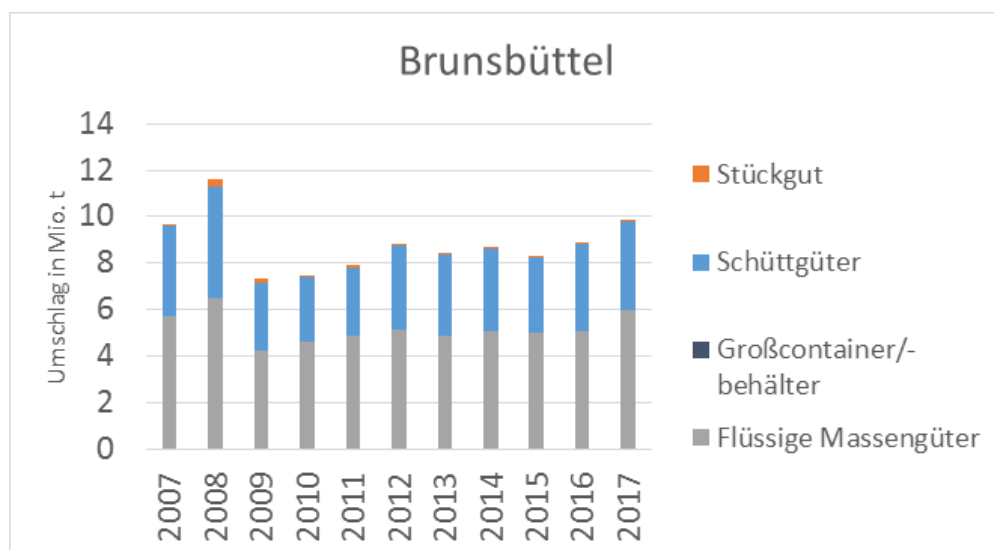


Abbildung 2: (See-) Umschlag im Hafen Brunsbüttel in Mio. Tonnen³

1.1.1.2 Glückstadt

Der Hafen Glückstadt schlägt Stückgut, Massengut, Projektladung sowie Schwergüter um. Die Umschlagsmengen variieren, sind aber über die letzten 10

² Nord-Ostsee-Kanal

³ Alle Zahlen der Umschlagstatistiken der Häfen stammen von destatis und sind Netto-Tonnen. Es gibt in dieser offiziellen Statistik bzgl. des Hafenstandort Brunsbüttel die in der Definition des Seegüterumschlags begründete Unschärfe, dass der Binnenschiffumschlag dort nicht enthalten ist. Das bedeutet, dass die Umschlagvolumina von destatis für Brunsbüttel nicht mit denen von Brunsbüttel Ports veröffentlichten korrelieren und geringer ausfallen. Um eine Vergleichbarkeit auch zu der Seeverkehrsprognose im BVWP 2030 herzustellen, werden hier trotzdem ausschließlich für alle Häfen die destatis-Zahlen verwendet.

Jahre eindeutig rückläufig. Der Massengut-Umschlag ist hauptsächlich abhängig von einem regionalen Bedarf an Baustoffen. Dieser wird voraussichtlich mit dem Bau der A20 spürbar wieder ansteigen. Auch wenn der Umschlagstrend der letzten 10 Jahre eindeutig negativ ist, hängen auch an kleinen Hafenstandorten wie Glückstadt Betriebe, die auf den Umschlag über diesen Hafen angewiesen sind, wie hier z.B. die Papiermühle in Uetersen.

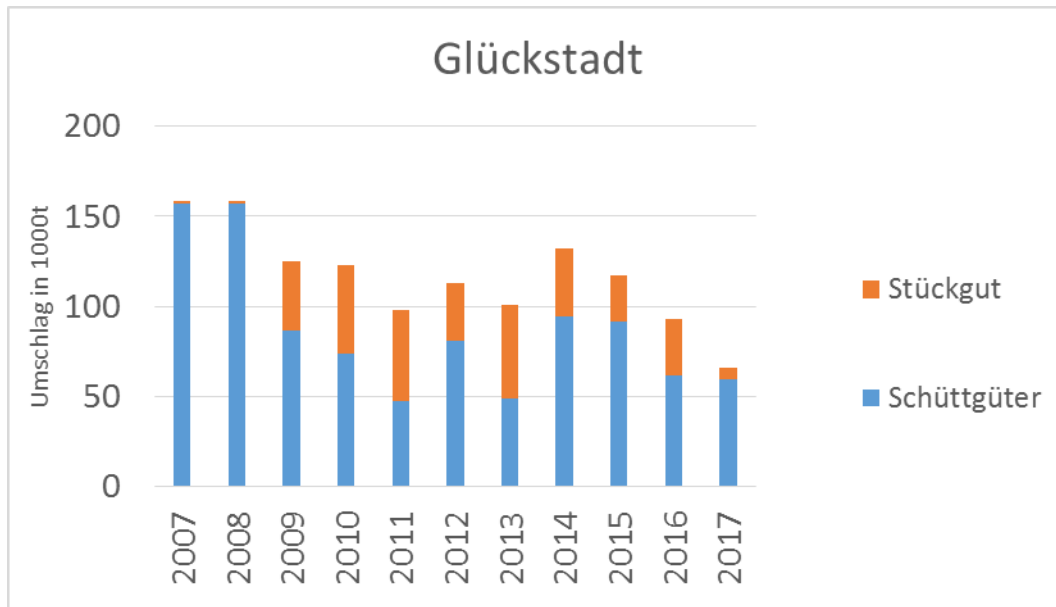


Abbildung 3: Umschlag im Hafen Glückstadt in 1000 Tonnen⁴

1.1.1.3 Büsum

Der landeseigene Hafen Büsum ist Heimathafen der schleswig-holsteinischen Krabbenkutterflotte. Neben der Fischerei wird Massengut umgeschlagen, vornehmlich landwirtschaftliche Produkte sowie zunehmend Seekies, der in der Bauindustrie verwendet wird. Im Vorhafen gibt es eine schwerlastfähige Umschlagfläche für Projektladung. Von Büsum verkehren Schiffe im Saisonbetrieb nach Helgoland. Daneben ist Büsum ein Forschungsschwerpunkt mehrerer maritimer Institutionen sowie Heimathafen verschiedener Behördenschiffe.

Der Umschlag im Büsumer Hafen ist mit um die 100.000 Tonnen pro Jahr recht stabil. Der Hafen hatte 2018 ein außergewöhnlich starkes Umschlagjahr mit 173.092 Tonnen, 169.092 Tonnen davon waren eingehend. Ursächlich waren überwiegend Futtermittel und Seekies.

Die Friedrichskooger Fischer sind nach der Schließung des dortigen Hafens ebenfalls in Büsum ansässig. Der Trend hinsichtlich der angelandeten Krabben hängt stark von unterschiedlichen, externen Faktoren ab und spiegelt nicht immer die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Kutterflotte wider. 2018 wurden über 4.000 Tonnen Krabben angelandet.

⁴ destatis

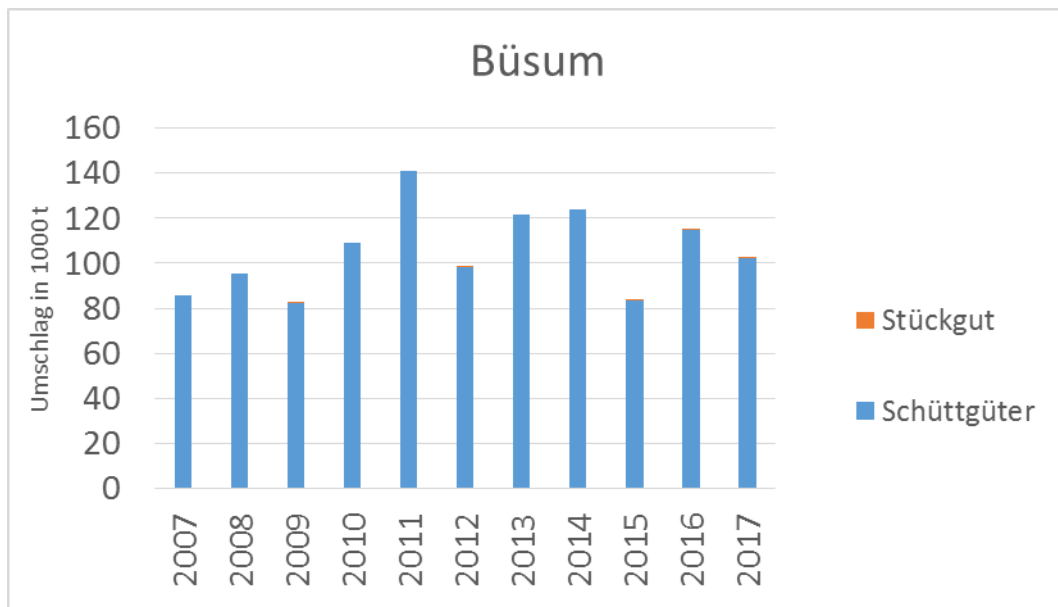


Abbildung 4: Umschlag im Hafen Büsum in 1000 Tonnen⁵

1.1.1.4 Husum

Der landeseigene Hafen Husum hält nahezu konstant sein Umschlagvolumen von über 300.000 Tonnen pro Jahr. Über Husum werden vor allem Futtermittel, Dünger und Agrarprodukte umgeschlagen. Damit ist Husum nicht nur der viertgrößte Hafen des Landes sondern einer der vielen Agrarhäfen, ohne dessen Existenz oder gute nautische Erreichbarkeit diese Massengüter über die Straße abgefahren werden müssten. Der Tiefgang Husums wird erweitert. Diese Maßnahme kann allerdings das Problem der Schiffgrößenentwicklung und des maximalen Tiefgang in Husum nur wenig entschärfen.

⁵ destatis

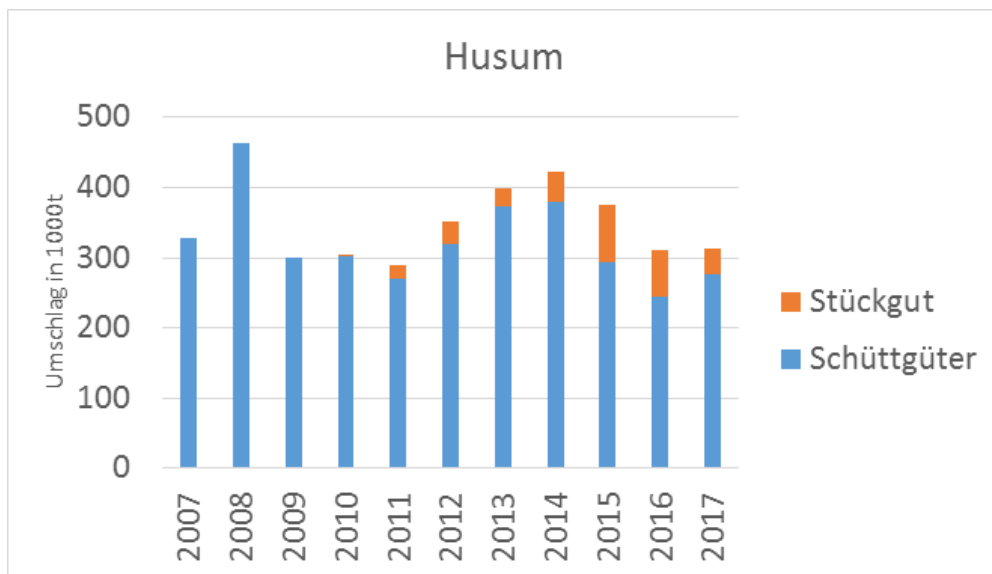


Abbildung 5: Umschlag im Hafen Husum in 1000 Tonnen⁶

1.1.1.5 Wyk auf Föhr

Wyk auf Föhr hat als Inselhafen eine Versorgungsfunktion für die Insel Föhr. Die Umschlagsvolumina in Wyk pendeln um die 150.000 Tonnen pro Jahr und zeigen sich recht stabil.

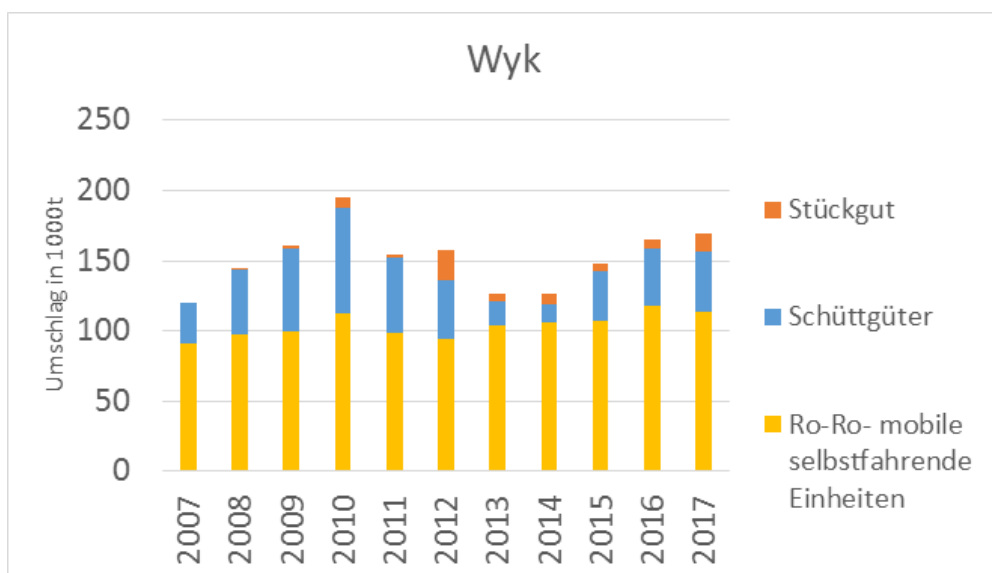


Abbildung 6: Umschlag im Hafen Wyk auf Föhr in 1000 Tonnen⁷

⁶ destatis

⁷ destatis

1.1.1.6 List und Hörnum

List auf Sylt ist mit der Fährverbindung nach Römö in Dänemark ein Fährhafen, der sowohl von LKW als auch PKW und Bussen genutzt wird. Das Frachtaufkommen ist stabil zwischen 80.000 und 100.000 Tonnen. Da Sylt vor allem über den Hindenburgdamm versorgt wird, ist List kein ausschließlich die Insel versorgender Inselhafen, zumal es mit Hörnum noch einen weiteren Hafen gibt, der als Alternative zu der Hindenburgdammverbindung auch für Massengüter wie Baustoffe genutzt werden kann. Hörnum ist auch für Fahrgastschiffe für den Ausflug- und Regelverkehr wichtig. Der Hafen Hörnum gehört dem Bund und wird von der WSV verwaltet, soll aber kostenneutral der Gemeinde übergeben werden.

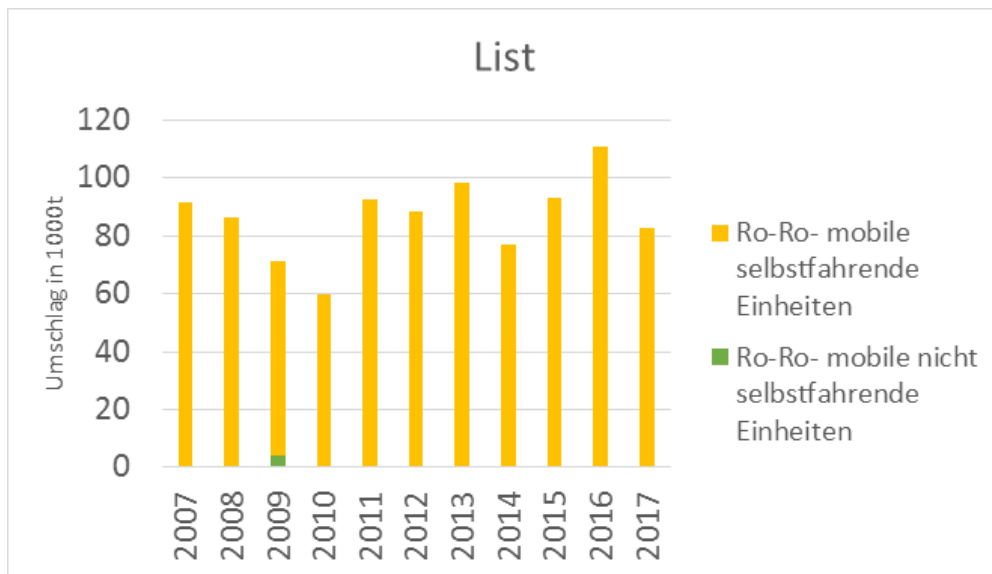


Abbildung 7: Umschlag im Hafen List in 1000 Tonnen⁸

1.1.1.7 Dagebüll

Über Dagebüll laufen die Fährverkehre zu den Nordfriesischen Inseln. Daher ist der Hafenumschlag Dagebülls ein Spiegelbild des Umschlags Wyks und Amrums. Ein leichter Wachstumstrend ist zu konstatieren.

⁸ destatis

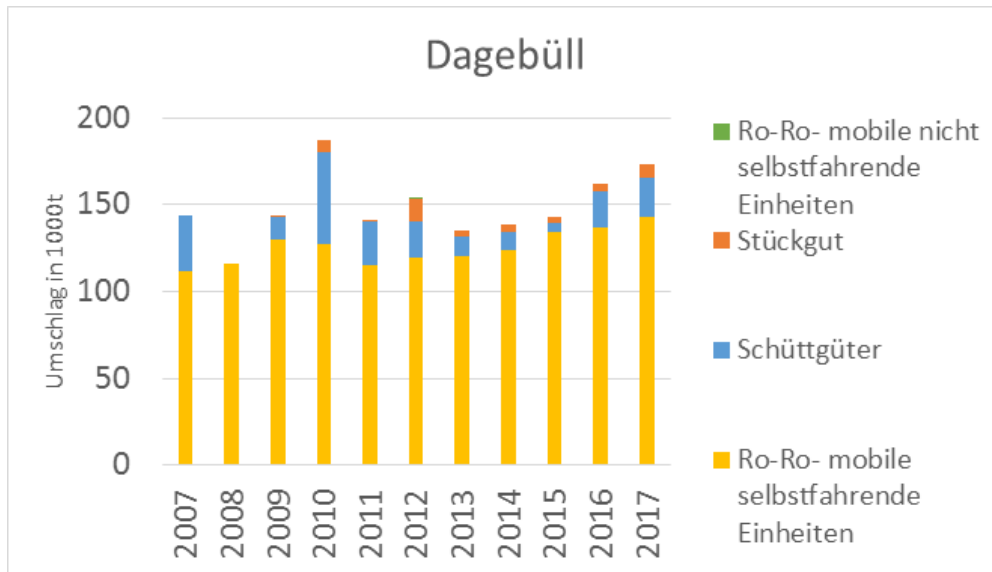


Abbildung 8: Umschlag im Hafen Dagebüll in 1000 Tonnen⁹

1.1.1.8 Helgoland

Helgoland hat sich neben der Versorgungsfunktion für die Insel und dem Ausflugsverkehr von Hamburg, Cuxhaven und Büsum mit an die 300.000 Passagieren¹⁰ im Jahr seit 2012 als Servicehafen für die Offshore-Windkraftindustrie etabliert. Die Umschlagsmengen für die Offshore-Windparks sind in Tonnen gemessen zwar gering, jedoch ist die durch diese neue Industrie generierte Wertschöpfung für die Insel sehr wichtig. Auf der Insel Helgoland gibt es verschiedene Häfen. Diese befinden sich teilweise im Eigentum des Bundes und teilweise im Eigentum der Gemeinde. Die Hauptaufgaben der Häfen sind die Abwicklung des Personenverkehrs durch Bäderschiffe und Börteboote, die Inselversorgung und -entsorgung, Forschungs- und Behördenfahrzeuge sowie die Funktion als Basishafen für die Versorgung von Offshore-Windparks.

1.1.2 Die Ostsee-Häfen

Als Ostseehäfen werden hier die Häfen Lübeck, Kiel, Puttgarden, Flensburg sowie Neustadt betrachtet. Kleinere Häfen wie Eckernförde oder die Schlei-Häfen finden keine Berücksichtigung.

1.1.2.1 Lübeck

Der Hafen Lübeck ist Deutschlands größter Ostseehafen. Es gibt zwei dominierende Umschlagunternehmen in Lübeck, die stadteigene Lübecker Hafengesellschaft LHG und die Firma Hans Lehmann KG.

⁹ destatis

¹⁰ destatis

In Lübeck konnte die Umschlagmenge, die vor der Wirtschaftskrise 2008/09 über 20 Mio. Tonnen betrug, seitdem bisher nicht wieder erreicht werden. Besonders einschneidend und negativ für die Umschlagentwicklung waren der Weggang der Göteborg-Frachtfähre und der Verlust der Papiervolumina zu den Wettbewerbern Kiel und Rostock. 2017 konnte erstmals seit 3 Jahren wieder das Vorjahresergebnis übertroffen werden. Auch die vorläufigen Zahlen für 2018 zeigen in eine positive Richtung. Ob das jedoch bereits eine Trendwende darstellt, muss die weitere Zukunft zeigen. Auch mit den zurückgegangenen Volumina hat Lübeck ca. dreimal mehr Umschlag als der Seehafen Kiel.

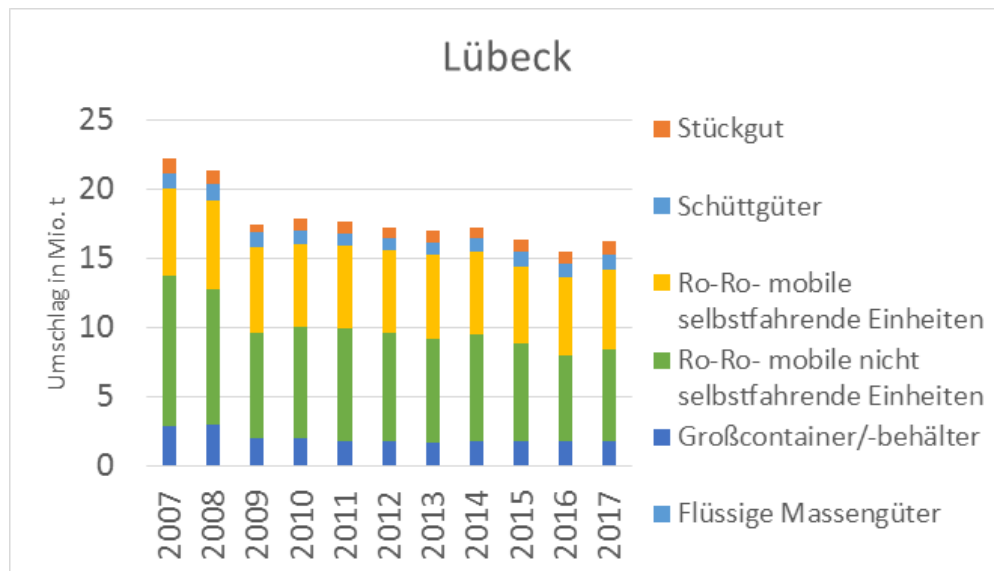


Abbildung 9: Umschlag im Hafen Lübeck in Mio. Tonnen¹¹

Lübeck ist mit dem KV Terminal BalticRailGate eine wichtige Drehscheibe des kombinierten Verkehrs. Der Kombi-Operateur ECL verbindet Lübeck über KV Verkehre mit Duisburg, Nürnberg, Ludwigshafen und Verona. Auch von Lehmann Terminals fahren KV Züge, wenn auch nicht über die Fäherverbindung, sondern über die festen Verbindungen Store Belt und Öresund.

Für den Hafenstandort Lübeck gibt es einen neuen Hafententwicklungsplan, der zur Zeit der Erstellung dieser Studie der Bürgerschaft vorliegt. Beide großen Terminalbetreiber, LHG und Lehmann arbeiten bereits an der Erweiterung ihrer Kapazitäten. Lehmann baut auf dem Gelände des früheren Eon-Kraftwerks eine neue Kaianlage, die LHG baut auf dem Skandinavienkai neue Hallen und erweitert dessen Kapazität.

Lübeck profitiert z. Zt. u.a. von einem Comeback der Papiervolumina aus den nordischen Ländern. Während der Rückgang des Druckpapiers abgeschlossen scheint, sind deutliche Volumenzuwächse bei Kartonagen und Zellulose zu verzeichnen. Kfz-Umschläge stellen ein weiteres mögliches Wachstumsfeld dar, auch um die sich mit einer Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung abzeichnenden

¹¹ destatis

Volumenrückgänge im Südschwedenverkehr zu kompensieren. Ziel der Terminalbetreiber in Lübeck ist eine tiefere Wertschöpfung am Standort.

1.1.2.2 Kiel

Der Seehafen Kiel ist einer der wenigen deutschen Ostseehäfen mit einem eindeutig positiven Trend der Umschlagvolumina. Das Jahr 2017 markiert das bisher stärkste Jahr des Hafens. Die Volumenzuwächse gehen teilweise, wie oben erwähnt, zu Lasten Lübecks. Das Anwachsen des Stückguts (Papier) ist aber nur ein Wachstumstreiber, Kiel konnte auch wesentlich im Fährverkehr zulegen, besonders auf der DFDS Line ins Baltikum. Nachdem mit dem Betrieb der heutigen ColorLine Schiffe die Frachtlademetter Richtung Oslo zurückgingen, verkehrt seit einigen Monaten eine zusätzliche reine Frachtfähre dreimal pro Woche nach Oslo.

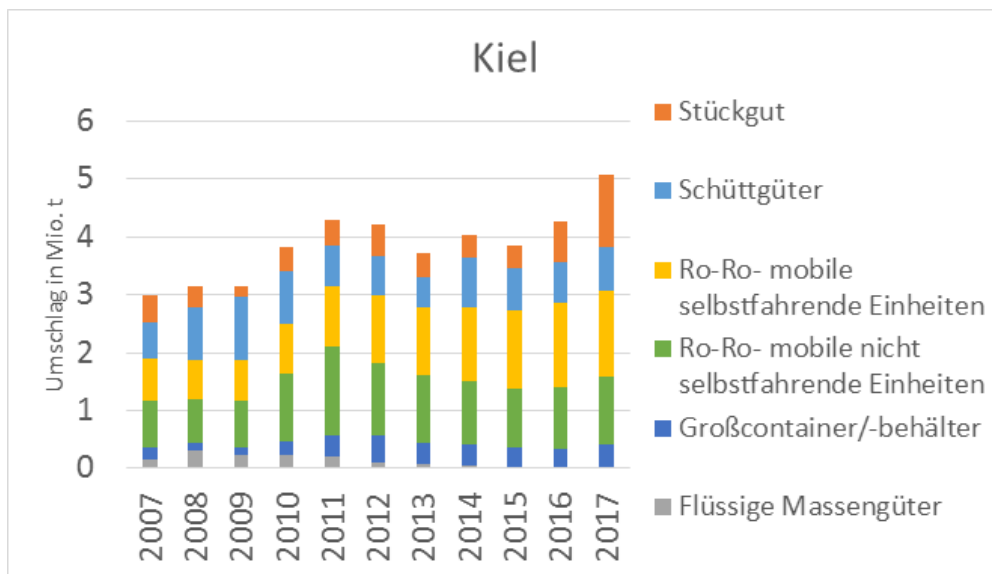


Abbildung 10: Umschlag im Hafen Kiel in Mio. Tonnen¹²

Auch Kiel profitiert von der wieder anziehenden Nachfrage nach Papierprodukten. Für Kiel sind die Statistiken der Fährreedereien ebenfalls nicht mehr so transparent verfügbar wie noch vor wenigen Jahren. Die DFDS Zahlen sind lückenhaft. Für die Göteborg- und Oslo-Verbindungen liegen die Zahlen mit Einschränkungen vor.

Von Kiel verbindet der KV-Operator Kombiverkehr Ziele innerhalb ihres Servicenetzes via Hamburg und Verona per Direktzug. Es gibt fünf Abfahrten ab Schwedenkai und drei ab Ostufer.

1.1.2.3 Puttgarden

Die Umschlagsvolumina der Vogelfluglinie über Puttgarden zeigen einen stabilen Wachstumstrend. Diese Fährverbindung via Fehmarn, Falster, Lolland und Seeland ist weiter sehr wettbewerbsfähig. Diese Verbindung steht in direktem Wettbewerb mit den Südschweden-Fährlinien und der festen Verbindung über den Storebelt und den Öresund. Die Volumina sind trotz Wachstumstrend noch weit von den in der

¹² destatis

Prognose des BVWP2030 mit über 10 Mio. Tonnen entfernt. Diese Prognose für 2030 setzte jedoch bereits die feste Verbindung über den Fehmarnbelt voraus.

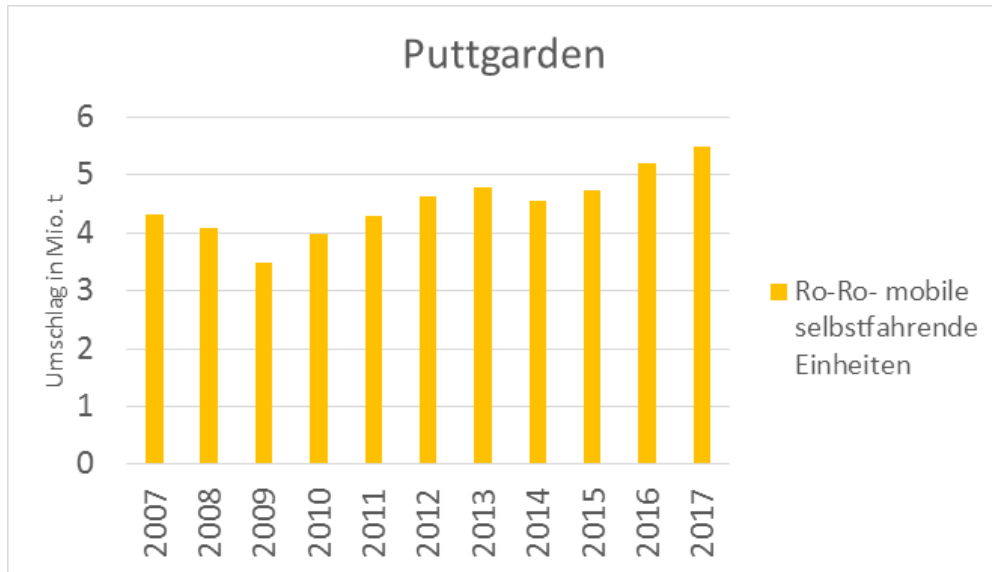


Abbildung 11: Umschlag im Hafen Puttgarden in Mio. Tonnen¹³

Die Fährstatistik Puttgarden-Rödby weist zwar leicht fallende Passagierzahlen aus, jedoch steigt die Anzahl der transportierten LKW, bis auf über 500.000 Einheiten.

1.1.2.4 Flensburg

In Flensburg findet seit Jahren eine Diskussion hinsichtlich der Hafennutzung statt. Diskutiert wird die Umgestaltung des bisherigen Wirtschaftshafens zugunsten einer städtebaulichen Nutzung. Die Umschlagvolumina sind eindeutig rückläufig, die Instandsetzung der östlichen Hafeninfrastruktur führte nicht zu einer Trendumkehr und damit zu größeren Umschlagsmengen. Der Wirtschaftshafen soll laut Beschluss der Ratsversammlung vom 21.02.2019 auf die Westseite zu Stadtwerken und Werft verlagert werden.

¹³ destatis

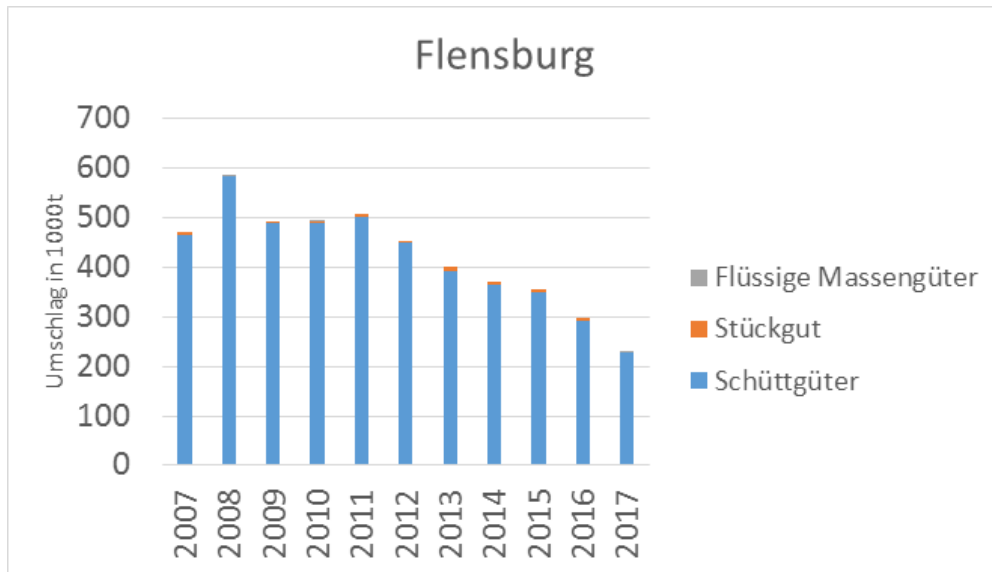


Abbildung 12: Umschlag im Hafen Flensburg in 1000 Tonnen¹⁴

1.1.2.5 Neustadt

Der Umschlag des Hafens Neustadt hat sich in den letzten Jahren reduziert. Neben der mangelnden Wassertiefe als technischen Grund setzt die Stadtentwicklung in Neustadt dem Güterumschlag in Neustadt enge Grenzen. Das Hafenableit wird für andere Zwecke als den Güterumschlag entwickelt. Der Getreideumschlag macht das Gros der Umschlagvolumina aus, der jedoch auch mit der nunmehr vorhandenen touristischen und städtebaulichen Nutzung kollidiert. Auch Neustadt ist in einer Funktion mit Getreide- und Futtermittelumschlag wichtig für die Transporte der ansässigen Landwirtschaft, die sonst auf der Straße transportiert würden.

¹⁴ destatis

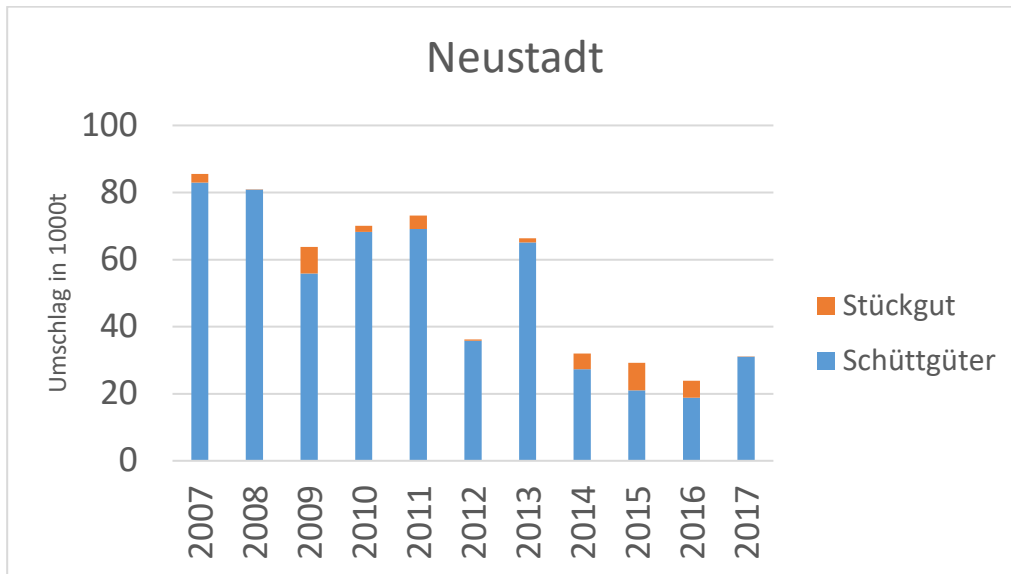


Abbildung 13: Umschlag im Hafen Neustadt in 1000 Tonnen¹⁵

1.1.3 Die Kanal-Häfen

1.1.3.1 Rendsburg /Osterrönfeld

Die Kanalhäfen Rendsburg bzw. Osterrönfeld zeigten ein stabiles Umschlagvolumen über die letzten Jahre bis 2018. Mit den Betonteilen der Fima Max Bögl wurden in den letzten Jahren zunehmend Stückgüter verladen. Leider ist der Umschlag aktuell in Österönfeld im Jahr 2019 eingestellt, da aus verschiedenen Gründen die Bautätigkeit für Windkraftanlagen stark nachgelassen hat. Nur im Kreishafen in Rendsburg findet noch Umschlag statt. Aufgrund stark eingeschränkter möglicher Nutzungen durch Auflagen im Genehmigungsverfahren können in Osterrönfeld andere potenzielle Güter nicht verladen werden. Damit ist dieser Standort nicht in der Lage, flexibel auf Nachfrageänderungen zu reagieren.

¹⁵ destatis

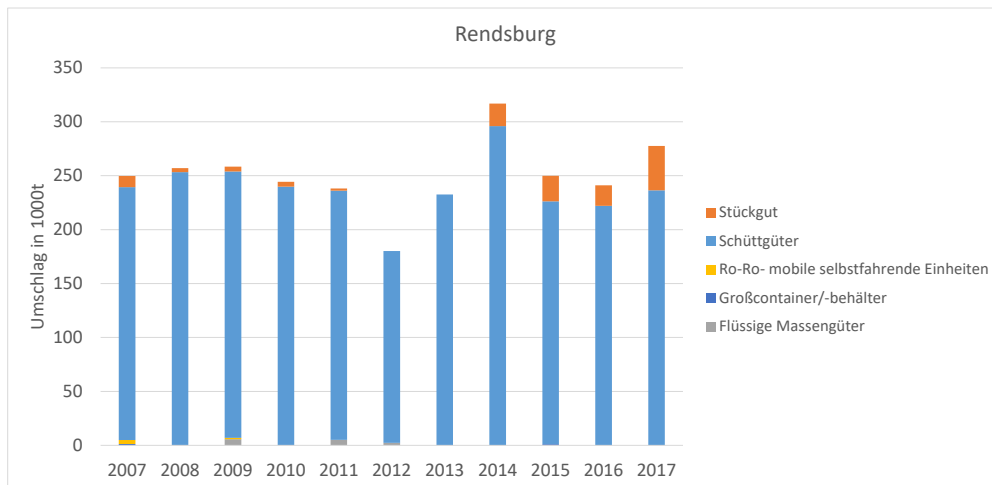


Abbildung 14: Umschlag im Hafen Rendsburg /Osterrönfeld in 1000 Tonnen¹⁶

1.2 Der Hafen Hamburg

Der Hafen Hamburg ist auch für Schleswig-Holstein ein maßgeblicher Knotenpunkt für Gütertransporte. Viele Speditionen Schleswig-Holsteins haben in Hamburg Zweitsitze. Große Teile des verarbeitenden Gewerbes beziehen über den Hafen Hamburg ihre Vorprodukte und exportieren Produkte über den Hafen Hamburg.

Das in Hamburg bestimmende Marktsegment Container kann über die letzten 10 Jahre den Wachstumstrend der frühen 2000er Jahre nicht mehr bestätigen. Die Gründe dafür sind mannigfaltig. Neben der lange verzögerten Fahrrinnenanpassung sind Aufkommensverluste aus Russland und die zurzeit erfolgreichere Konkurrenz aus Rotterdam und Antwerpen als Gründe zu nennen. Nicht vergessen sollte man aber auch, dass die Zeiten des vielfachen Wachstums der Containermengen gegenüber dem Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsprodukts vorbei zu sein scheinen. Aktuell nehmen in Hamburg vor allem Nordamerika-Volumina zu und kompensieren so zumindest das geringe Wachstum der Asienrouten. Hamburg bildet mit Kiel und Rostock die größten deutschen Kreuzfahrthäfen. Nach einem starken Wachstum scheint in Hamburg aktuell eine leichte Konsolidierung der Anzahl der Kreuzfahrttouristen einzusetzen.

¹⁶ destatis

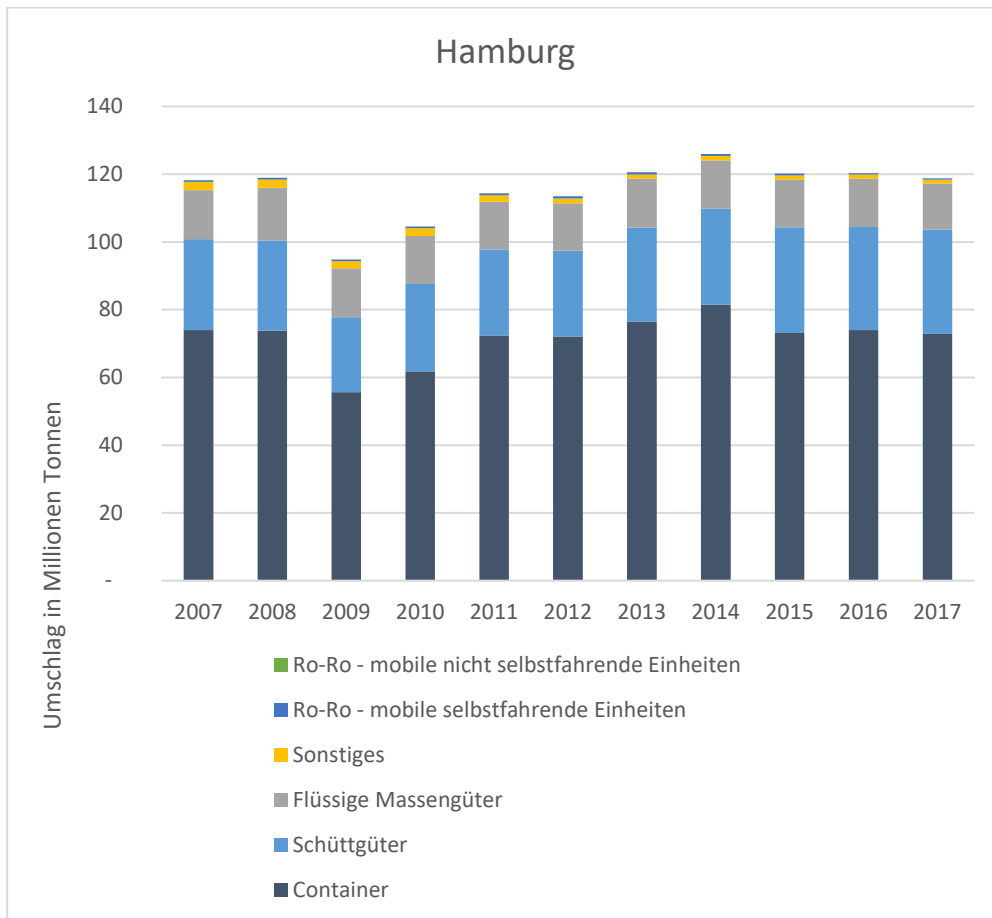


Abbildung 15: Umschlag im Hafen Hamburg in Mio. Tonnen¹⁷

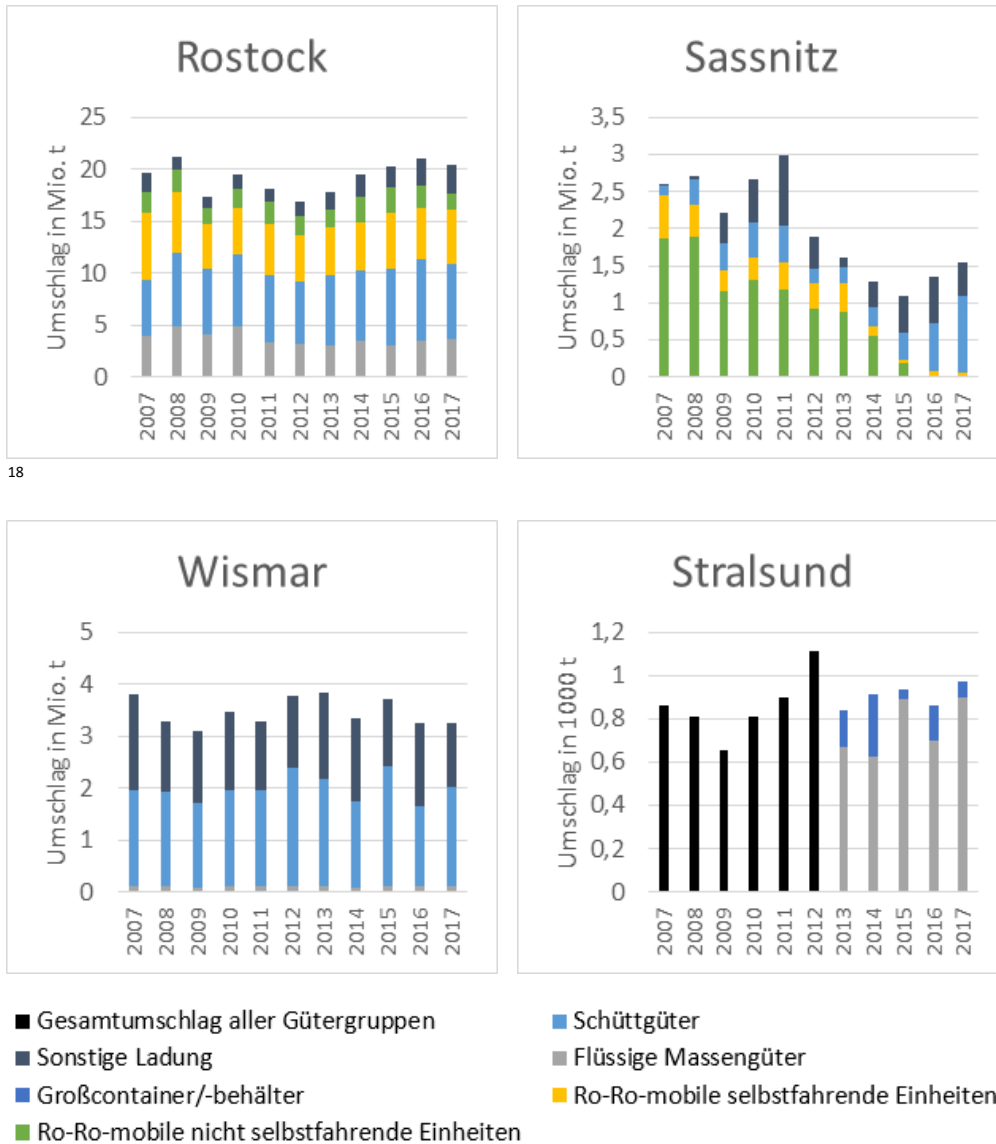
1.3 Entwicklung ausgewählter Häfen in Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Dänemark und Schweden

1.3.1 Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns (Auswahl)

Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns stehen zu einem Großteil im Wettbewerb zu den Häfen in Schleswig-Holstein. Rostock ist mit den Fährverbindungen nach Südschweden und Dänemark sowie dem Kreuzfahrtgeschäft der größte Konkurrent der schleswig-holsteinischen Ostseehäfen. Allerdings kann keiner der hier betrachteten Häfen Mecklenburg-Vorpommerns ein besonders markantes Umschlagwachstum vorweisen. Die Umschlagvolumina in Rostock sind nahezu konstant über die letzten 10 Jahre. Sassnitz' Umschlagsstatistik wurde durch die Volumina der Teile für die Gaspipelines aus Russland in den Jahren 2010 und 2011 nach oben getrieben, während die Fährvolumina nach Russland, dem Baltikum aber auch Südschweden rückläufig sind. Besonders die Einbrüche bei den Fährverbindungen über Sassnitz sind bemerkenswert. Die Umschlagvolumina der Stückgut- und Massengut-Häfen Wismar wie auch Stralsund sind ebenfalls

¹⁷ destatis

bestenfalls konstant. Das bedeutet, dass die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns gegenüber denen in Schleswig-Holstein nicht zulegen können.



18

Abbildung 16: Umschlag der Häfen Rostock, Sassnitz, Wismar und Stralsund 2007-2017 in Mio. Tonnen¹⁹

¹⁸ Der jährliche Großcontainer/-behälter Umschlag in Rostock ist mit bis zu 47.000 Tonnen nicht zu vernachlässigen, jedoch im Vergleich zu den anderen Gütergruppen keine deutlich sichtbare Größe im Balkendiagramm.

¹⁹ destatis

1.3.2 Die Häfen Niedersachsens (Auswahl)

1.3.2.1 Stade

Stade ist im Wesentlichen ein Industriehafen zur Versorgung des Aluminiumwerks und des Chemieparks Stade. In Stade werden aus Bauxit die Zwischenprodukte Aluminiumoxid und -hydroxid hergestellt, so dass der Rohstoff und große Teile des Produkts zu dem Umschlag beitragen. Des Weiteren werden Vorprodukte und Endprodukte der Chlorchemie des Chemieparks Stade umgeschlagen. Die weiteren umgeschlagenen Gütermengen sind gering verglichen mit diesen Mengen der chemischen Industrie. Als potenzieller Standort eines LNG-Importterminals ist Stade ein direkter Konkurrent zu Brunsbüttel.

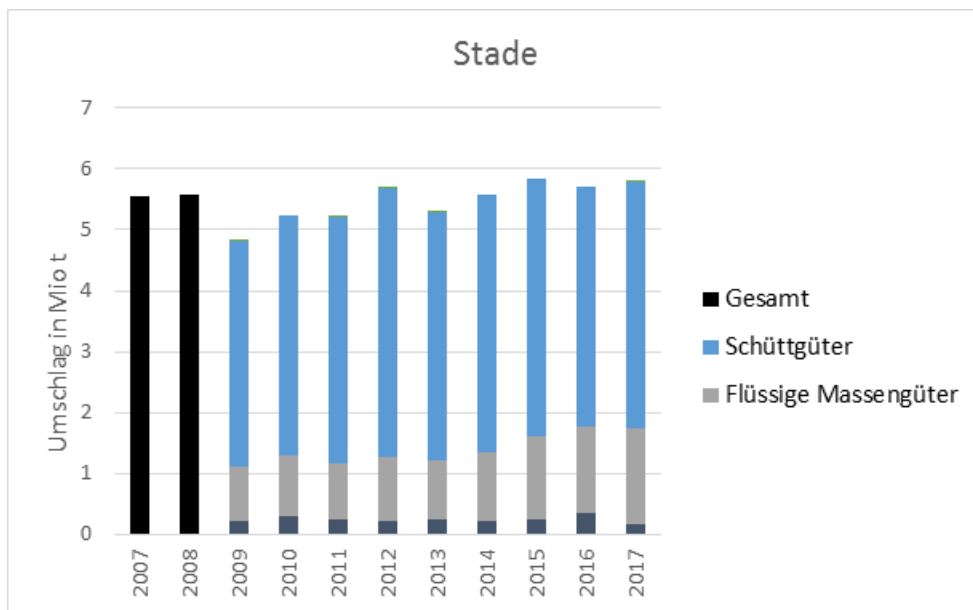


Abbildung 17: Umschlag Stade 2007-2017 in Mio. Tonnen²⁰

1.3.2.2 Cuxhaven

Der Umschlag des Hafens Cuxhaven ist im erweiterten Betrachtungszeitraum gewachsen. Damit setzt der Hafen seinen langfristigen Wachstumstrend fort. Wurden im Jahr 2000 1,2 Mio. Tonnen umgeschlagen, waren es 2007 bereits 1,9 Mio. Tonnen. Im Jahr 2008 wurde die Grenze der 2 Mio. Tonnen überschritten. Nach einem Rückgang im Krisenjahr 2009 und einem Auf und Ab in den Folgejahren haben die Umschlagvolumina 2017 2,6 Mio. Tonnen erreicht. Cuxhaven hat sich als Standort für die Offshore-Windindustrie etabliert, auch wenn die Umschläge in dieser Gütergruppe starken Schwankungen unterworfen waren. Cuxhaven ist sehr erfolgreich im Automobil-Segment von und nach Großbritannien. 2017 wurden 0,72 Mio. Tonnen an Fahrzeugen umgeschlagen.

²⁰ destatis, NPorts

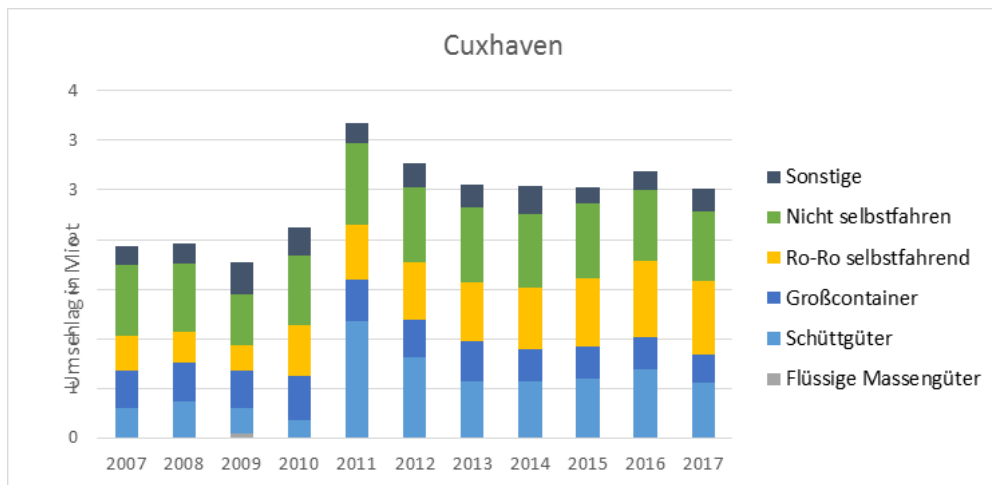


Abbildung 18: Umschlag Cuxhaven 2007-2017 in Mio. Tonnen²¹

1.3.3 Die dänischen Häfen (Auswahl)

Die dänischen Häfen sind für manche Transportkorridore und Marktsegmente Wettbewerber. So ist Esbjerg der dominierende dänische Hafen für die Offshore-Industrie. Auch deutsche Windparks werden über Esbjerg versorgt. In Aarhus, dem größten Hafen Jütlands, sind die Umschlagsvolumina aufgrund des Wegfalls von Fährlinien rückläufig.

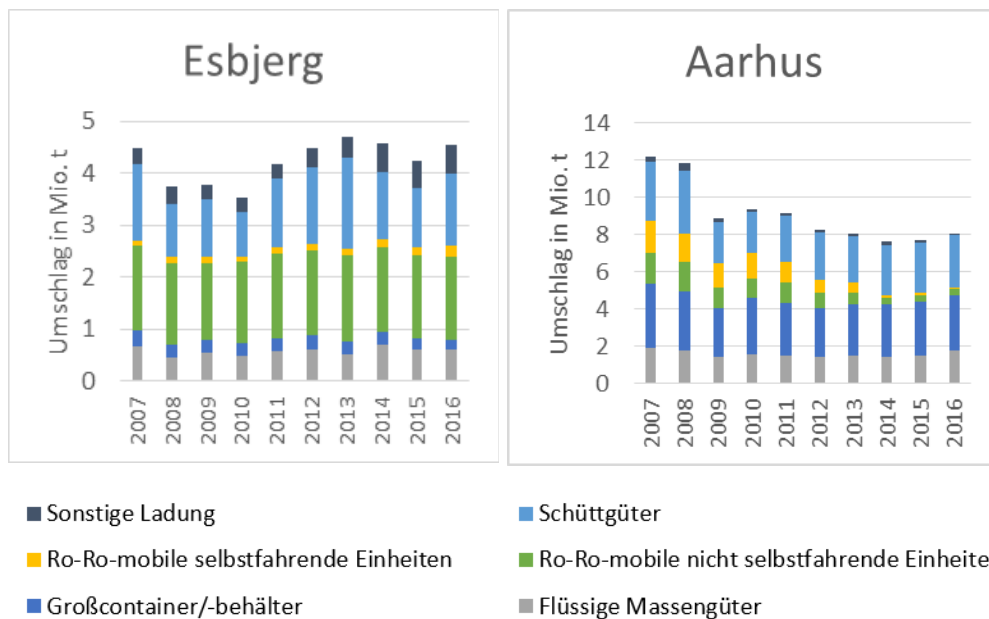


Abbildung 19: Umschlag Esbjerg und Aarhus 2007-2017 in Mio. Tonnen²²

²¹ destatis

²² Eurostat

1.3.4 Die schwedischen Häfen (Auswahl)

In den beiden größten schwedischen Häfen, die zu einem Teil die Korrespondenzhäfen zu Lübeck, Kiel und Rostock sind (das ist besonders bei Trelleborg der Fall), ist die Tonnage stabil über die letzten 10 Jahre. Auch hier ist kein eindeutiger Wachstumstrend auszumachen. D.h., weder in Trelleborg noch Göteborg sind gegenüber dem Fährvolumen in Kiel und Lübeck Veränderungen zugunsten Swinoujście oder anderen Destinationen zu Lasten der schleswig-holsteinischen Fährhäfen zu konstatieren. CPM; das Joint-Venture der Häfen Kopenhagen und Malmö verzeichnet dagegen seit einem Tiefpunkt 2011 ein stetiges Wachstum, was jedoch verglichen mit den Vorkrisenjahren vor 2009 diese Mengen erst wieder erreicht.

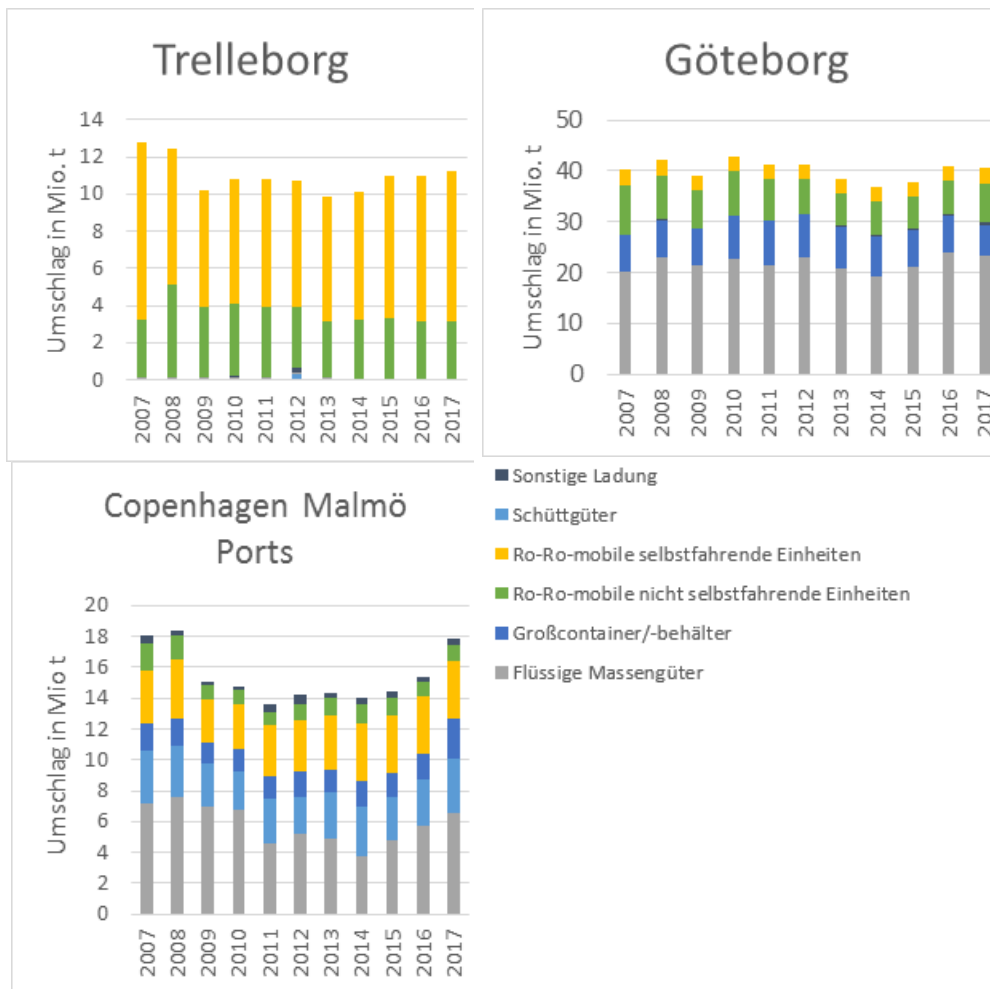


Abbildung 20: Umschlag Trelleborg, Göteborg und Kopenhagen Malmö Ports (CMP) 2007-2017 in Mio. Tonnen²³

²³ Eurostat

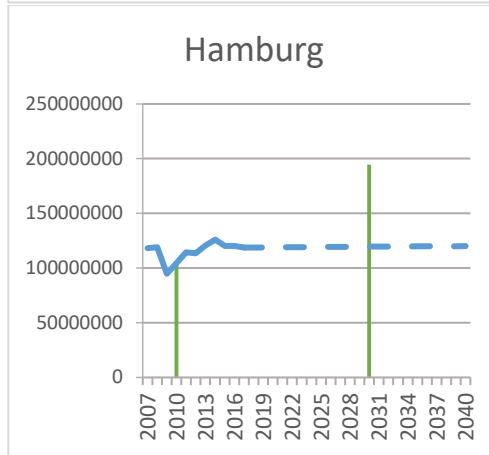
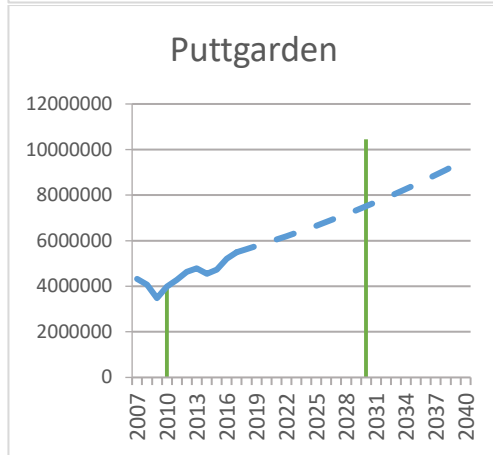
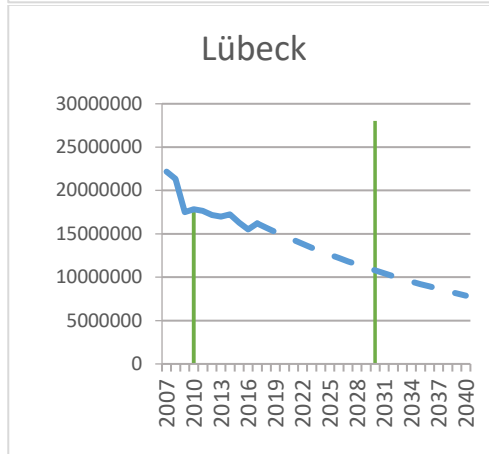
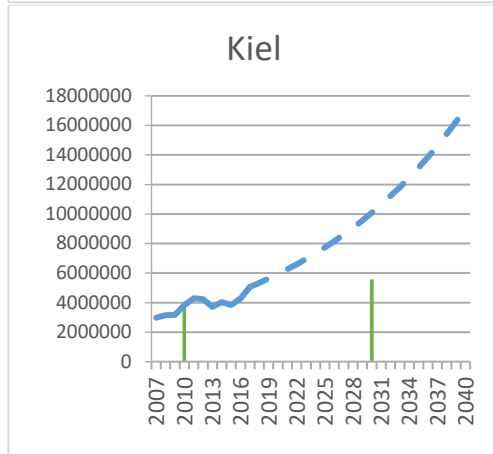
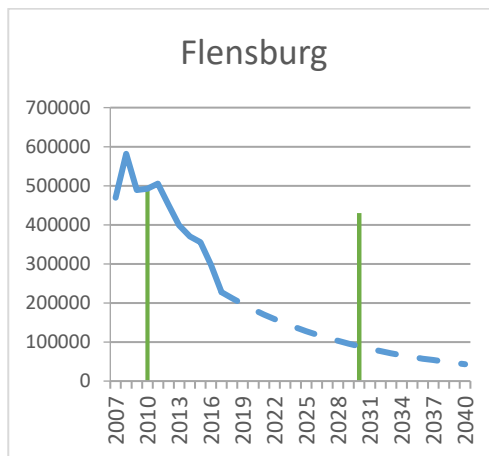
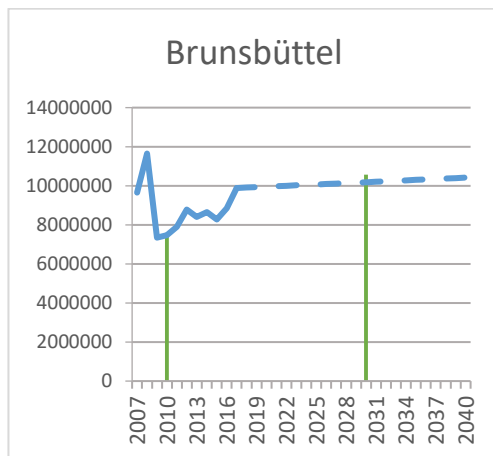
1.4 Trendfortschreibung des Seegüterumschlags der wichtigsten Häfen Schleswig-Holsteins

Viele Häfen haben den Einbruch der Umschlagsvolumina durch die Wirtschaftskrise 2009 kompensiert, allerdings meist ohne danach an die Wachstumsdynamik der frühen 2000er Jahre anknüpfen zu können.

Laut der im Frühjahr 2014 veröffentlichten Seeverkehrsprognose (SVP) als Teil des Bundesverkehrswegeplans werden im Jahr 2030 für fast alle deutschen Häfen wachsende Volumina angenommen. Nun, da seit dem Ausgangsjahr 2010 dieser Prognose etliche Jahre vergangen sind, muss konstatiert werden, dass es für die meisten Häfen zwar nicht unmöglich ist, die prognostizierten Volumina 2030 noch zu erreichen, dass es aber unwahrscheinlich ist, dies noch bis 2030 leisten zu können. Die Seeverkehrsprognose hat vielerorts das Wachstum überschätzt.

Die folgenden Diagramme stellen jeweils als grüne Säulen die Zahlen aus dem BVWP 2030 dar. Die durchgezogene blaue Linie die tatsächliche Umschlagsentwicklung. Die gestrichelte Linie ist keine Prognose, sondern eine Trendfortschreibung der vergangenen Jahre mit Hilfe der tatsächlich beobachteten jährlichen Wachstumsrate (CAGR).

Diese Wachstumsrate muss bis 2040 nicht zutreffend sein, da sich wie im Fall von Kiel und Lübeck auch Einmaleffekte bemerkbar machen. Jedoch ist diese Linie auch in ihrer eventuell überzeichneten Dramatik ein Indikator der Entwicklung. Diese Diagramme wurden für die im BVWP 2030 betrachteten Schleswig-Holsteiner Häfen sowie Hamburg und Rostock erstellt. Für Brunsbüttel wird ausschließlich der Seeverkehr betrachtet.



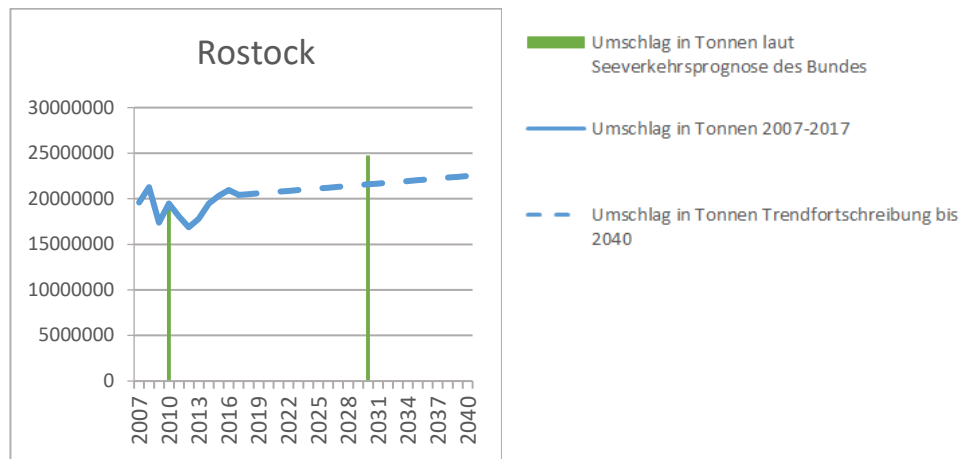


Abbildung 21: Trendfortschreibung der Umschlagvolumina ausgewählter Häfen in Tonnen²⁴

Wir sehen also ein differenziertes Bild der Prognosen, der tatsächlichen Entwicklung und der Trendfortschreibung. Viele Häfen liegen unter den Erwartungen des BVWP 2030. Für Puttgarden gilt die Einschränkung, dass die Prognose bereits für 2030 eine feste Fehmarnbelt-Verbindung annahm und deshalb die Volumina derart hoch ansetzte.

Fazit

Wir haben also zusammenfassend folgendes Bild der Güterumschläge in den Häfen Schleswig-Holsteins:

Die betrachteten schleswig-holsteinischen Häfen sind bis 2017 insgesamt auf einem leichten Wachstumskurs. Das Wachstum der großen Häfen überkompensiert den Rückgang in den kleineren Häfen.

Häfen auf eindeutigem Wachstumskurs sind zurzeit

- Kiel
- Puttgarden
- Brunsbüttel

Häfen mit nahezu konstanten Umschlagsvolumina sind

- Büsum
- Husum
- Dagebüll
- Wyk
- List

Häfen mit abnehmenden Güterumschlagsvolumina sind

- Lübeck (evtl. Umkehrtrend ab 2017 eingesetzt)
- Neustadt
- Flensburg
- Glückstadt

²⁴ Eigene Darstellung, Zahlen des Bundesverkehrswegeplans 2020 des BMVI, destatis

- Rendsburg/Osterrönfeld (weil jüngst der Umschlag in Osterrönfeld eingestellt wurde)

Auch für die kleinen Häfen mit abnehmenden Volumina gilt, dass sie weiterhin wichtige Aufgaben für die regionale Wirtschaft erfüllen und dort angesiedelten Unternehmen die Teilnahme am Handel erst ermöglichen.

Generell ist es so, dass die Häfen sich immer öfter sich ändernden Marktnachfragen anpassen müssen. Je flexibler und je mehr ein Hafen ein Multi-Purpose Hafen ist, desto eher kann der Hafen seine Umschlagsleistungen anderen Marktteilnehmern anbieten.

Wir können weder in den betrachteten Häfen Mecklenburg-Vorpommerns, Dänemarks oder Südschwedens erkennen, dass Wachstumsimpulse an den Häfen Schleswig-Holstein vorbeigehen würden.

1.5 Binnenschifffahrt

Die Umschläge der Binnenschifffahrt finden in Schleswig-Holstein auf der Elbe, im Elbe-Seitenkanal sowie im Nord-Ostsee-Kanal statt. Dabei dominiert mit über 3 Mio. Tonnen ganz eindeutig Brunsbüttel als Hafenstandort den Umschlag in Tonnen durch die Mengen der Kupfererz-Transporte.

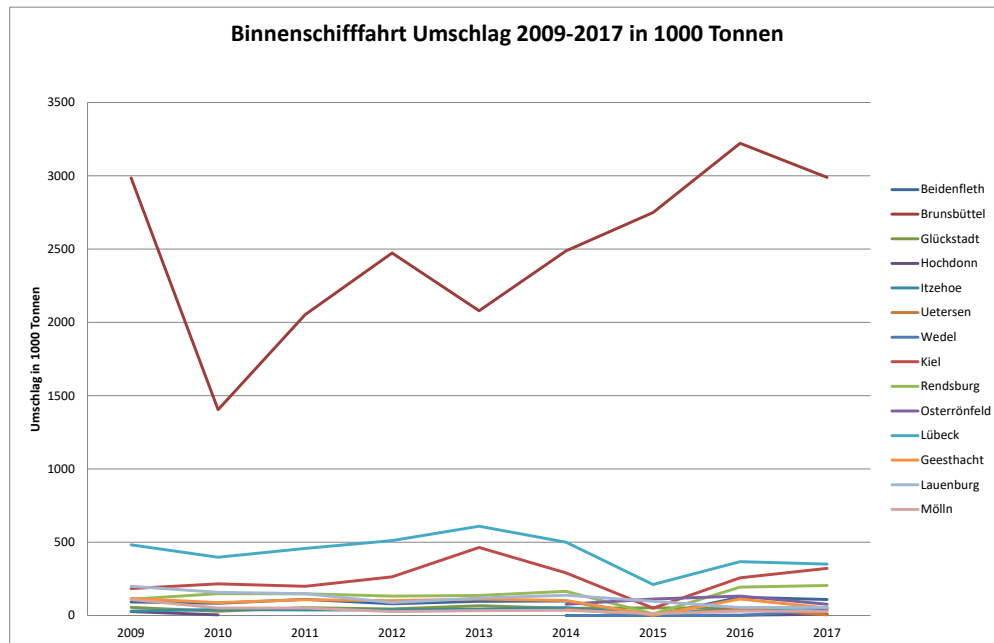


Abbildung 22: Binnenschifffahrt Umschlag 2009-2017 in ausgewählten Häfen in 1000 Tonnen²⁵

Mit deutlichem Abstand und Umschlagsvolumina unter 500.000 Tonnen folgen Lübeck, Kiel und Rendsburg. Dabei zeigen sich die Volumina über die Jahre konstant mit über 4 Mio. Tonnen pro Jahr.²⁶

Der Elbe-Lübeck-Kanal ist eine Bundeswasserstraße und mit der Oder die einzige Verbindung des Binnenwasserstraßennetzes mit der Ostsee. Als vordringlicher Bedarf im BVWP 2030 gelistet, sollen Schleusen und Brücken erneuert werden und der Kanal vertieft werden, da er heutigen Binnenschiff-Dimensionen in keiner Weise genügt. Ob das jedoch zur Belebung des Kanals für den Gütertransport beitragen kann, ist umstritten.

²⁵ Statistikamt Nord, Binnenschifffahrt in Schleswig-Holstein, 2019.

²⁶ Statistikamt Nord, Binnenschifffahrt in Schleswig-Holstein, 2019.

1.6 Verkehrsentwicklung auf den wichtigsten Straßenkorridoren

Anhand der Auswertung der automatischen Zählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)²⁷ wird die Entwicklung des Schwerlastverkehrs in Schleswig-Holstein aufgezeigt. Die verfügbaren Daten sind leider aufgrund der Baustellen auf der A7 lückenhaft, da dort die letzten 3 Jahre nicht gezählt wurde. Die Analyse dient dem Zweck, das Aufkommen des Schwerlastverkehrs über die letzten Jahre zu dokumentieren und daraus Wachstumsanzeichen, falls vorhanden, abzuleiten.

In Schleswig-Holstein verlaufen mit der A1, A7, A20, A21, A23 und A24 sechs stark befahrene Autobahnen, auf denen durch automatische Zählstellen der Verkehr permanent dokumentiert wird (Ausnahme bei Baustellen und Fahrbahnverschwenkungen). Der für die Analyse des Güterverkehrs interessante Schwerverkehr kann hierbei fast komplett separiert werden. Eine automatische Zählstelle dokumentiert hierbei alle großen Fahrzeuge. Somit sind Busse o.Ä. ebenfalls in dieser Statistik enthalten. Jedoch überwiegt der Schwerverkehr auf Autobahnen, so dass die Abweichungen durch andere Fahrzeugarten vernachlässigbar klein sind. Durch Baustellen und zeitweise Gerätedefekte, sowie Datenlücken fehlen in den nachfolgenden Darstellungen teilweise Werte für einzelne Jahre. Die in den Tabellen dargestellten Werte sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV). Dies entspricht der durchschnittlichen Anzahl der Schwerlastfahrzeuge in 24 Stunden. Die Datenpunkte entsprechen der Anzahl des passiert Verkehrs aller Fahrstreifen an der Zählstelle, was bedeutet, dass beide Fahrrichtungen zusammenaddiert den dargestellten Wert ergeben.

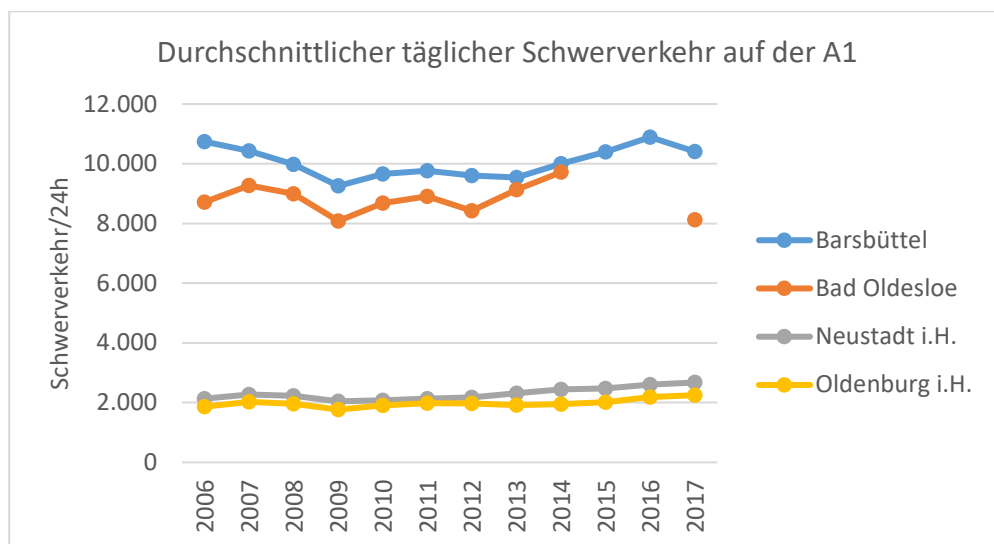


Abbildung 23: Schwerverkehr auf der A1 2006-2017²⁸

Die A1 verläuft zwischen Hamburg und Heiligenhafen und kreuzt nördlich von Bad Oldesloe und Barsbüttel mit der A20 (Kreuz Lübeck). Nördlich von Lübeck hat der Schwerverkehr an den Zählstellen Werte von unter 3.000 SV-Fahrzeugen pro Tag.

²⁷ Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, Automatische Zählstellen 2017, 2017.

²⁸ Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, Automatische Zählstellen 2017, 2017.

Kurz vor Hamburg erreichen die Werte das Dreifache (8.000-10.000 SV-Fahrzeuge pro Tag). Betrachtet man die Wachstumsraten (CAGR), erkennt man bei Bad Oldesloe einen Rückgang des Schwerverkehrs von -0,62%, während nördlich Lübecks in Ostholstein bei Neustadt i.H. ein Anstieg von über 2% erfolgt. Hier zeigt sich der Erfolg der Vogelfluglinie über Puttgarden.

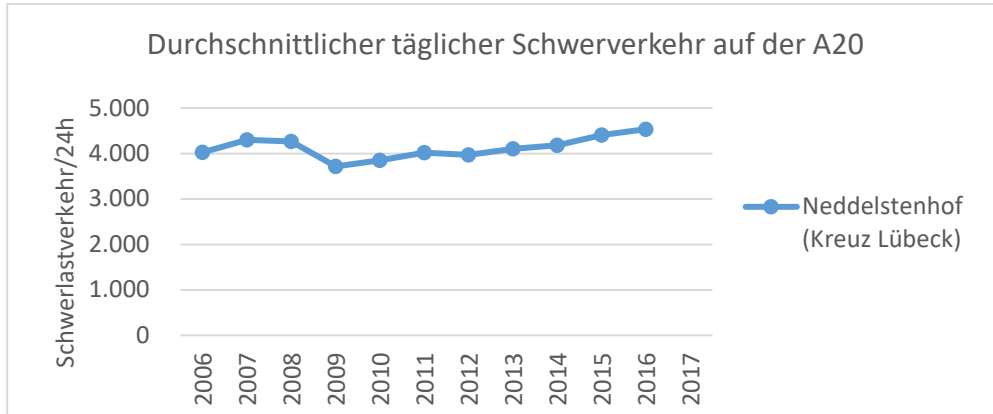


Abbildung 24: Schwerverkehr auf der A20 2006-2017²⁹

Die A20 kreuzt die A1 bei Lübeck und besitzt in Neddelstenhof eine Zählstelle südöstlich des Kreuz Lübeck. Mit einem Schwerlastverkehr von 4.500 Fahrzeugen pro Tag im aktuellsten Jahr und einer Wachstumsrate von 1,2%, ist die A20 an dieser Stelle trotz eines kleinen Einbruches im Jahr 2009 so viel genutzt wie nie zuvor.

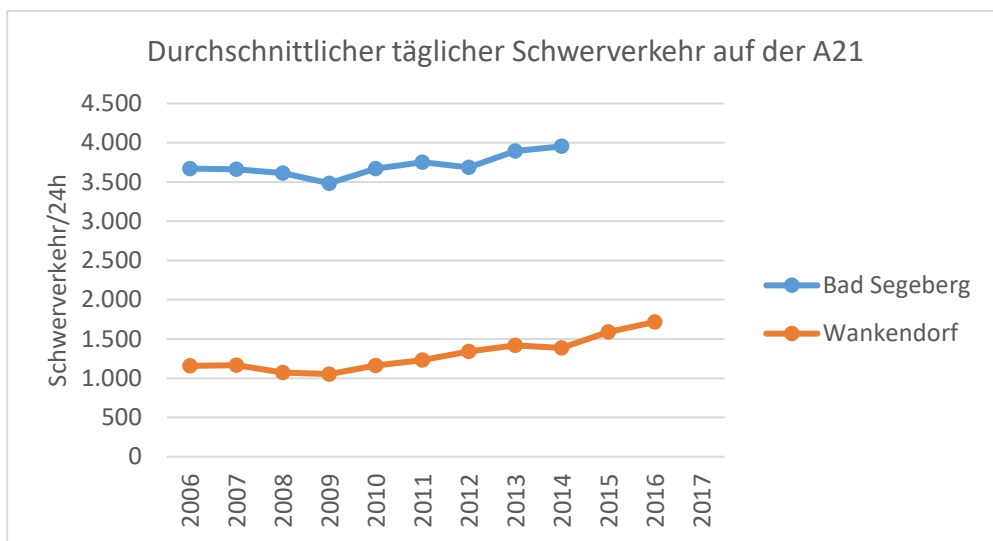


Abbildung 25: Schwerverkehr auf der A21 2006-2017³⁰

Südlich von Kiel verläuft die A21 parallel zur A7 und führt bei Bargtheide auf die A1. Wo auf Höhe Wankendorf noch eine Fahrzeugzahl von um die 1.500 SV-Fahrzeugen gezählt wurde, fahren weiter südlich bei Bad Segeberg dreimal so viele. Vor allem im Norden der A21 sind im Laufe der Jahre die Schwerverkehrszahlen gewachsen. In 10

²⁹ Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, Automatische Zählstellen 2017, 2017

³⁰ Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, Automatische Zählstellen 2017, 2017

Jahren ist Höhe Wankendorf ein Wachstum von über 4% zu erkennen, was wohl der sukzessiven Verlängerung Richtung Kiel und der jahrelangen Baustelle auf der A7 geschuldet ist. Auch auf dem südlicheren Teil ist ein Wachstum zu erkennen. Die Zählstelle bei Bad Segeberg dokumentierte 1% mehr Schwerverkehr in den letzten Jahren. Die A21 ist eine Alternativroute von/nach Hamburg zur A7.

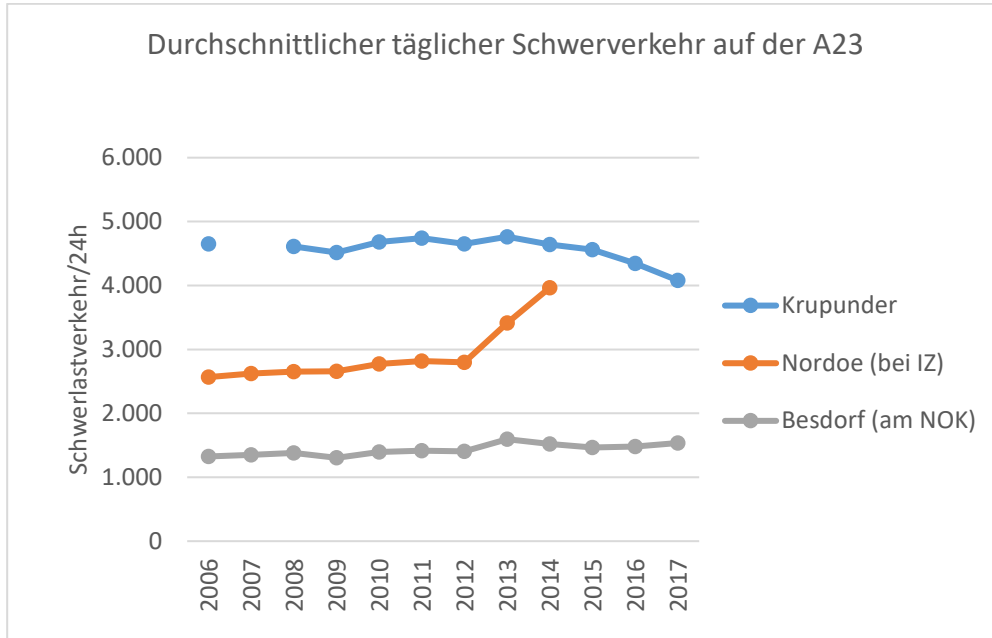


Abbildung 26: Schwerverkehr auf der A23 2006-2017³¹

Die westlichste Autobahn Schleswig-Holsteins ist die A23. Von Heide über Itzehoe in Richtung Hamburg haben die Schwerverkehrszahlen in den letzten Jahren deutliche Sprünge gemacht. An der nördlichsten Zählstelle Besdorf, nahe dem Nord-Ostsee-Kanal, steigerte sich der Schwerverkehr in den letzten 10 Jahren um 1,4% auf über 1.500 Fahrzeuge, die die Zählstelle pro Tag passierten. Bei Krupunder sind es 2017 über 4.000 Schwerverlastfahrzeuge pro Tag, jedoch lässt sich hier eine schwer zu erklärende negative Entwicklung erkennen. Eventuell haben Ausweichverkehre die A23 wegen der Überdeckung der A7 vorher verlassen und sind über die mautpflichtige B4 ausgewichen. Im Vergleich zu 2006 sank das Verkehrsaufkommen um 1,2% pro Jahr. Der Sprung bei Nordoe ist wohl auf den Brückenschluss der A23 über die Stör zurück zu führen.

³¹ Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, Automatische Zählstellen 2017, 2017

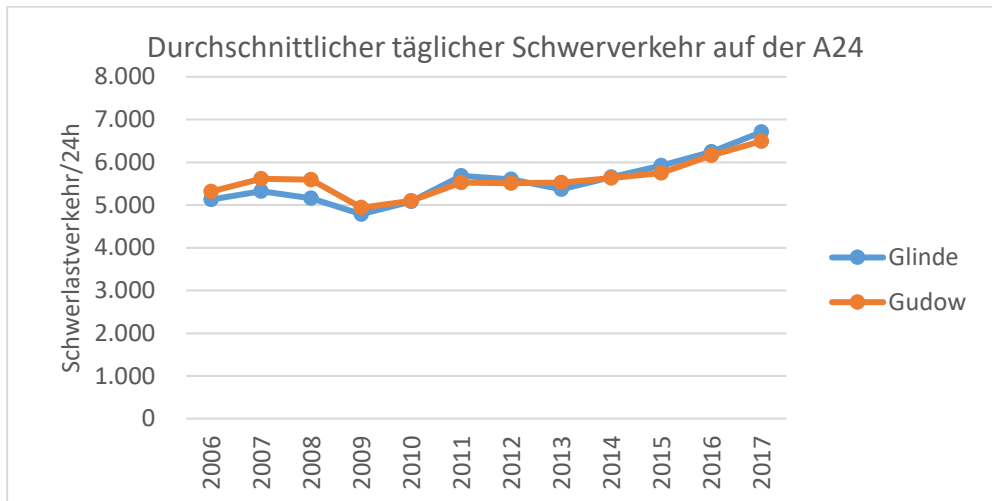


Abbildung 27: Schwerverkehr auf der A24 2006-2017³²

Die in Ost-West-Richtung verlaufende A24 hat sowohl an der Grenze zu Hamburg, als auch an der Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern, ein fast identisches tägliches Schwerlastverkehrsaufkommen. Die Zählstellen bei Glinde und Gudow erfassten 2006 noch knapp über 5.000 Fahrzeuge. Mit einer Wachstumsrate von um die 2% stiegen die Verkehrszahlen auf über 6.500 Fahrzeuge pro Tag.

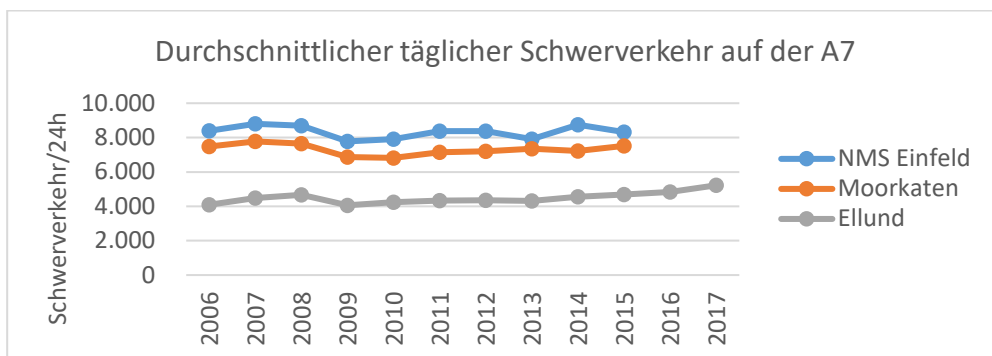


Abbildung 28: Schwerverkehr auf der A7 2006-2017³³

An der dänischen Grenze bei Ellund erfährt das tägliche Verkehrsaufkommen einen konstanten Anstieg. Mit einem Wachstum von 2,3% stieg die Zahl des Schwerlastverkehrs auf über 5.000 SV-Fahrzeuge. Weiter südlich bei Moorkaten und Einfeld ist keine eindeutig positive Tendenz mehr zu erkennen. Sowohl bei Moorkaten als auch bei Einfeld stagnierte die Entwicklung des Schwerverkehrs bei hohen 7.000 bzw. 8.000 Fahrzeugen pro Tag, wobei für die letzten Jahre aufgrund des Ausbaus der A7 keine Werte vorliegen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es zwar vor allem in den nördlichen Gebieten des Landes ein geringeres Verkehrsaufkommen gibt, jedoch dort durchgehend positive Wachstumsraten zu verzeichnen sind. Um Hamburg und in den südlichen Kreisen des Landes ist das Verkehrsaufkommen deutlich höher,

³² Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, Automatische Zählstellen 2017, 2017

³³ Bundesanstalt für Straßenwesen BAST, Automatische Zählstellen 2017, 2017

wächst jedoch geringer im Vergleich zu den letzten 10 Jahren. Der BVWP 2030 prognostizierte für 2010-2030 bundesweit 39 % Wachstum der Tonnenkilometer auf der Straße. Die hier vorgefundenen Wachstumsraten der Schwerverkehrstransporte von 1,5 % -2 % CAGR korrespondieren mit diesen Wachstumsannahmen des Straßenverkehrs über 20 Jahre, wenn man eine stabile Tonnage pro Fahrzeug annimmt. Der Wachstumstrend der Transporte auf der Straße ist also nach wie vor ungebrochen.

1.7 Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr zeigt insgesamt entgegen dem Straßengüterverkehr keine Wachstumsdynamik. Damit weicht er in Schleswig-Holstein insofern vom Bundestrend ab, als dass im Bundesgebiet 2017 ein neuer Rekord in der transportierten Menge im Schienengüterverkehr von 401 Millionen Tonnen erzielt wurde.

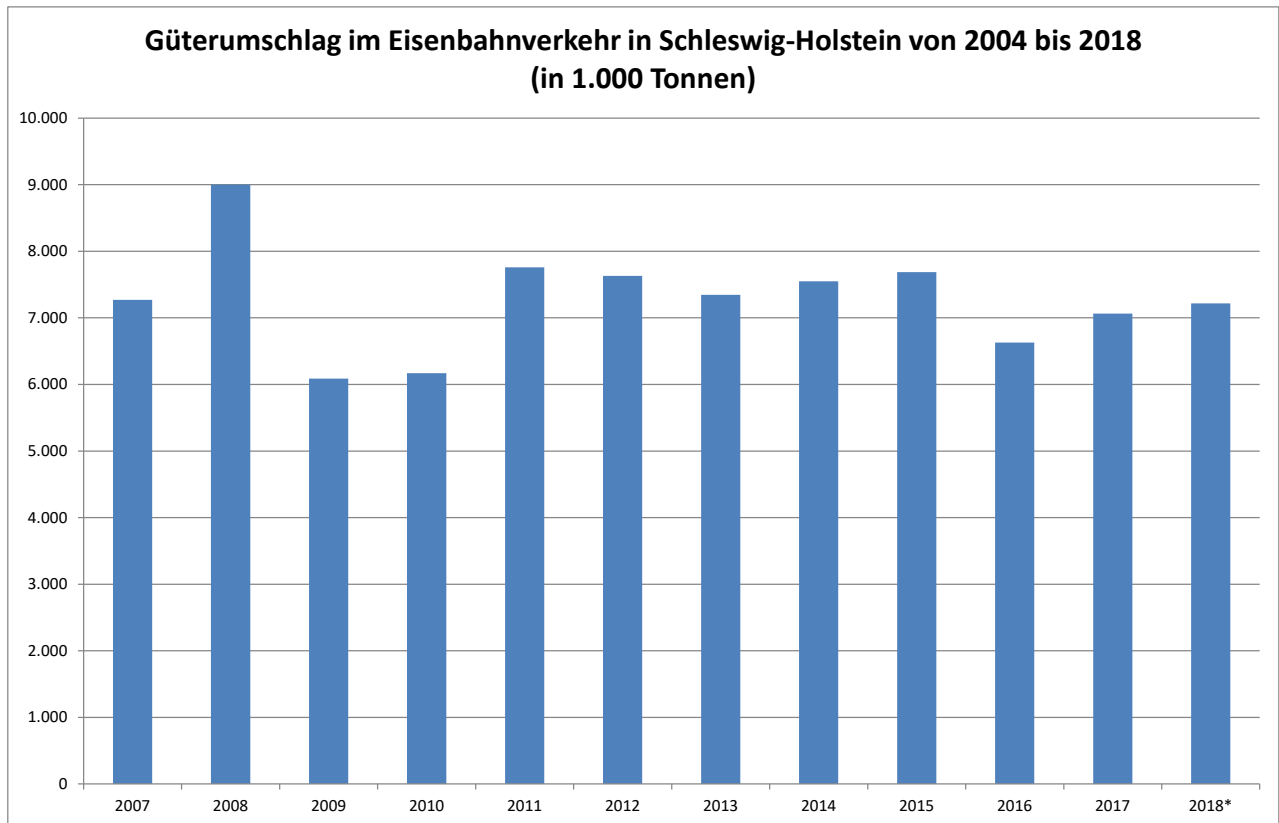


Abbildung 29: Güterumschlag im Eisenbahnverkehr in Schleswig-Holstein von 2004 bis 2018 (in 1.000 Tonnen)³⁴

Im bundesweiten Vergleich hat Schleswig-Holstein einen stark unterdurchschnittlichen Anteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtaufkommen. Beträgt dieser Anteil im Modal Split bundesweit 18%, sind es in Schleswig-Holstein lediglich 6% (ohne Transit).

³⁴ destatis

Das Wachstum des Schienengüterverkehrs im Bund ist fast ausschließlich auf den Erfolg der nicht bundeseigenen Eisenbahnen zurück zu führen. Aufgrund der kleinteiligen Unternehmerlandschaft und wenig aufkommensintensiven Ansiedlungen in Schleswig-Holstein hat sich hier einerseits DB Cargo aus der Fläche zurückgezogen, ohne dass nicht-bundeseigene Eisenbahnen diesen Rückzug kompensieren wollten.

Die Eisenbahninfrastruktur ist in Schleswig-Holstein im Vergleich zum Bundesdurchschnitt unterdurchschnittlich ausgebaut. Viele Verloader haben keine Gleisanschlüsse mehr, die Elektrifizierung umfasst mit 376 Streckenkilometern nur etwa ein Viertel der gesamten 1275 Streckenkilometer. Durch die Struktur der Strecken kommt es zu vielen Ein- oder Ausfädelungen in Hauptgleise.

Laut einem vorliegenden Positionspapier von Ingo Dewald, NEG, bestehen vor allem folgende mögliche Lösungen der Infrastruktur-Engpässe im Netz:

- hinreichend lange Überholstellen, vor allem auf der östlichen Seite der Strecke Hamburg – Neumünster – Flensburg, da Überholstellen ansonsten nur westlich angeordnet sind und somit bei Nutzung nordgehender Züge durch Kreuzung der Hauptgleise kapazitätsmindernd wirken,
- eine durchgängig nutzbare Trasse zwischen Jübek und Husum bzw. Flensburg und Niebüll, um die Tourismus-Region Nordfriesland ver- und entsorgen zu können (Bedarf: 1-2 Züge täglich).

1.8 Kombiniertes Verkehr

Die Entwicklung des Kombinierten Verkehr (KV) stellt sich wie folgt da. Im KV-Terminal Hamburg-Billwerder, das auch für die schleswig-holsteinische Wirtschaft die meisten KV-Verbindungen anbietet, ist die Anzahl an Sendungen von 2010 bis 2018 um mehr als 10 Prozent gesunken. Das ist erstaunlich, da der Terminal jüngst erweitert wurde. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass im KV ein Trend hin zu Sattelanhängern besteht, die die Wechselbrücken und die kontinentalen Container verdrängen. Daher kann die Sendungsanzahl abnehmen, selbst wenn mehr Fracht (in größeren Ladeeinheiten) umgeschlagen wird. Die Volumina der Kombiverkehrszüge sind für die vorliegenden Zahlen Kiels stabil, in Lübeck ist nach den schwierigen Jahren nach 2009 ein klarer Wachstumstrend auszumachen. Das Baltic Rail Gate ist laut Auskunft der LHG an seiner Kapazitätsgrenze angelangt. Es liegen nicht für alle Jahre die Zahlen vor.

Tabelle 1: Kombiniertes Ladungsverkehr in Sendungen

| Jahr | Kombiniertes Ladungsverkehr in Sendungen | | |
|------|--|---|--------------------------|
| | Kiel ^{35 36} | Baltic Rail Gate ^{37 38 39} | Billwerder ⁴⁰ |
| 2018 | 28.865 | 103.800 | 261.807 |
| 2017 | 32.104 | 88.500 | 268.298 |
| 2016 | 29.316 | 71.685 | 260.867 |
| 2010 | | | 291.928 |

Für die Marktteilnehmer ist Hamburg auch für die KV-Sendungen zunehmend ein Bottleneck. Entlastung verspricht man sich u.a. durch ein neues KV Terminal in Neumünster⁴¹, das zurzeit gebaut wird, damit die Sendungen nur durch Hamburg fahren anstatt auf die hoch ausgelastete Infrastruktur in Billwerder oder Maschen angewiesen zu sein.

1.9 Verkehrsentwicklung auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Der Nord-Ostsee-Kanal konkurriert stets mit der Umfahrung Skagens. Der Bunkerpreis, die Verfügbarkeit von Schiffen und Anforderungen an die Transportzeit bestimmen die Wahl der einen oder der anderen Route. Dabei sind niedrige Bunkerpreise stets ein positiver Faktor für die Skagenroute. Ebenso kosten Direktanläufe großer Containerschiffe in der Ostsee den Kanal Volumen.

Die Anzahl der Schiffe im NOK hat mit der Wirtschaftskrise 2009 stark abgenommen und verharrt seitdem mit geringen Schwankungen auf diesem Niveau.

³⁵ *Port of Kiel*, Umschlagsübersicht der Kieler Hafen im Jahr 2017, 2017.

³⁶ *Port of Kiel*, Umschlagübersicht Kieler Hafen 2018, 2019.

³⁷ *DVZ*, Baltic Rail Gate knackt 100.000er Umschlagmarke, 2019.

³⁸ *Hamburger Abendblatt*, Lübecker Hafen-Gesellschaft wieder mit mehr Umschlag, 2018.

³⁹ *THB*, LHG sieht sich wieder auf Kurs, 2019.

⁴⁰ *Fanter, C.*, Umschlagszahlen KV-Terminal Billwerder, 2019.

⁴¹ *neg Niebüll GmbH Norddeutsche Eisenbahngesellschaft*, Ausbau Neumünster Gbf.

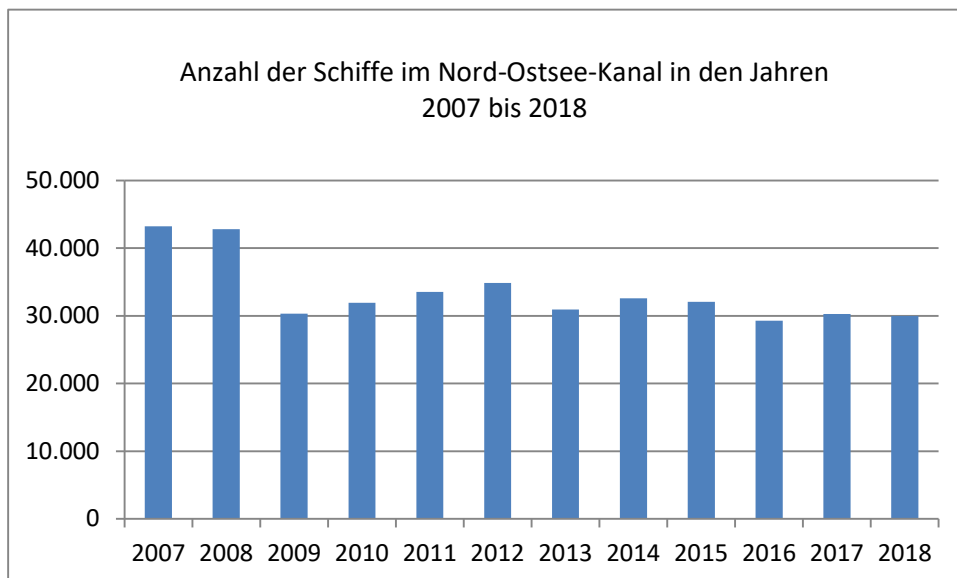


Abbildung 30: Anzahl der Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal⁴²

Die Entwicklung der Tonnage zeigt ein differenzierteres Bild, das zwar auch den Einbruch 2009 enthält, danach aber eine Erholung und eine Konsolidierung auf Über-Krisenniveau. Grund hierfür sind die steigenden Schiffsgrößen.

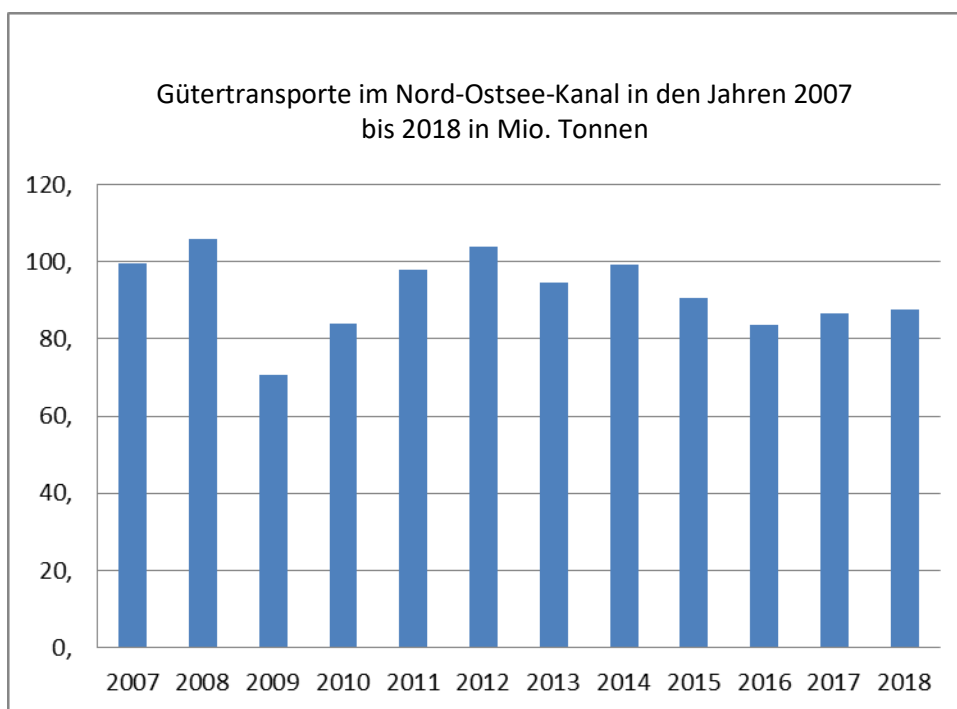


Abbildung 31: Gesamte Ladung der Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal bis 2018⁴³

⁴² Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Anzahl der Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal in den Jahren 2007 bis 2018, 2019.

⁴³ Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Gesamte Ladung der Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal in den Jahren 1996 bis 2018 (in Millionen Tonnen), 2019.

2

Ist-Situation des Personenverkehrs auf den Wasserstraßen und in den Häfen in Schleswig-Holstein

2.1 Fährverkehr

Die Fähren zwischen Schleswig-Holstein und den nordischen Ländern sowie dem Baltikum und Russland transportieren sowohl Fracht in LKW und Anhängern als auch Passgiere, oftmals mit eigenem Auto aber auch mit Bussen, sowie Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer. Die Passagiervolumina entwickeln sich im Fährverkehr unterschiedlich. Wie bereits unter Kapitel 3 illustriert, steigen die Passagierzahlen auf der Römö-Sylt Linie und sind nahezu stabil auf den Göteborg- und Oslo-Routen. Auf der Puttgarden-Rödby-Route und im Südschwedenverkehr gibt es einen Rückgang der Passagierzahlen.

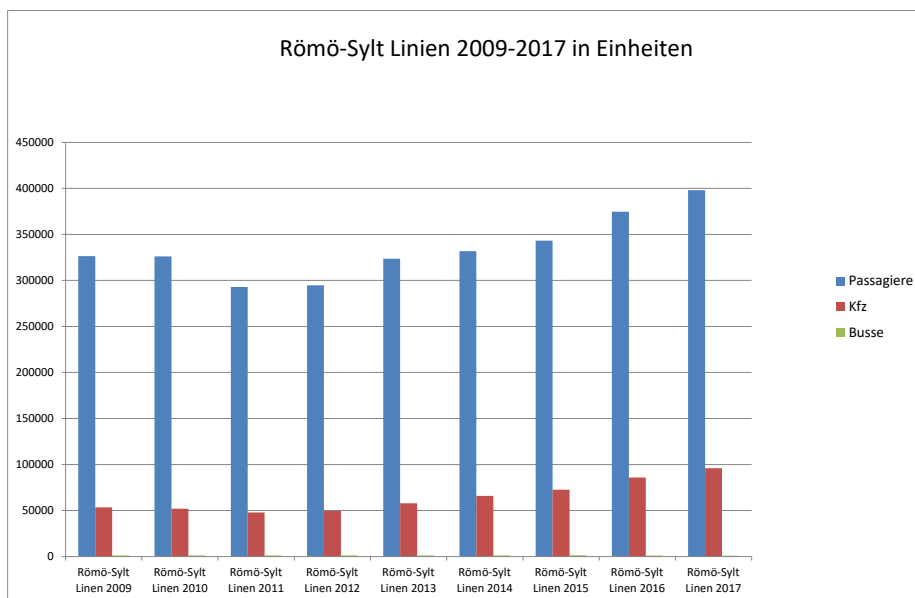


Abbildung 32: Fährvolumen in List; Passagiere, PKW und Busse in Einheiten 2009-2017⁴⁴

⁴⁴ Cruise and Ferry Info

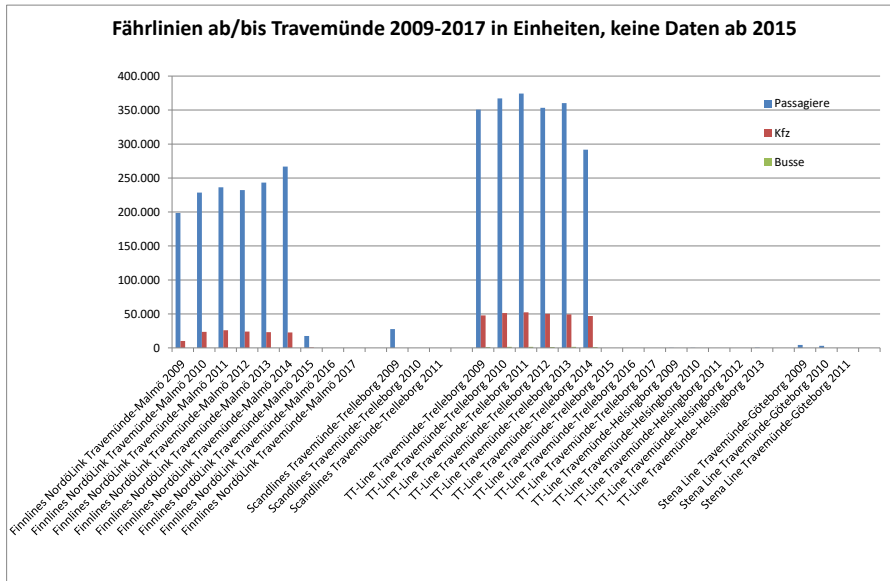


Abbildung 33: Fährvolumen in Lübeck Travemünde; Passagiere, PKW und Busse in Einheiten 2009-2017⁴⁵

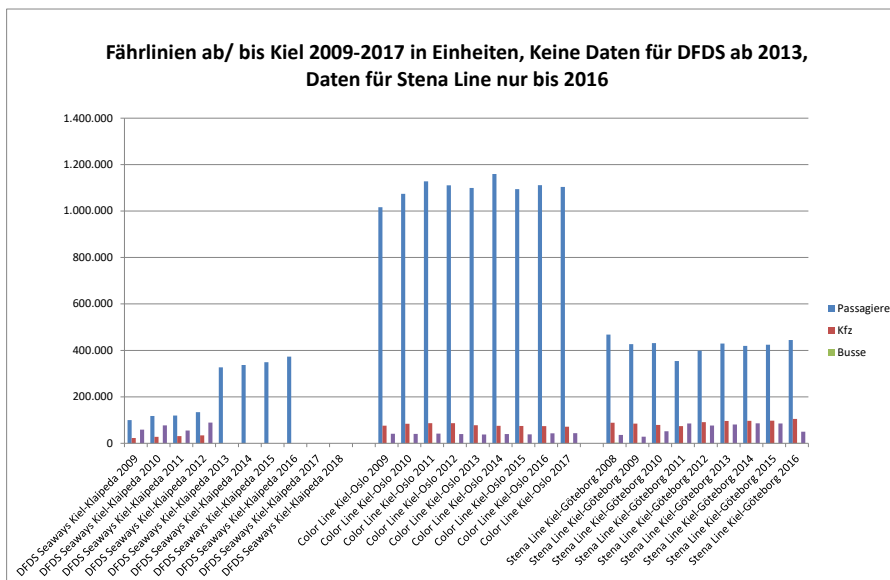


Abbildung 34: Fährvolumen in Kiel; Passagiere, PKW und Busse in Einheiten 2009-2017⁴⁶

⁴⁵ Cruise and Ferry Info

⁴⁶ Cruise and Ferry Info

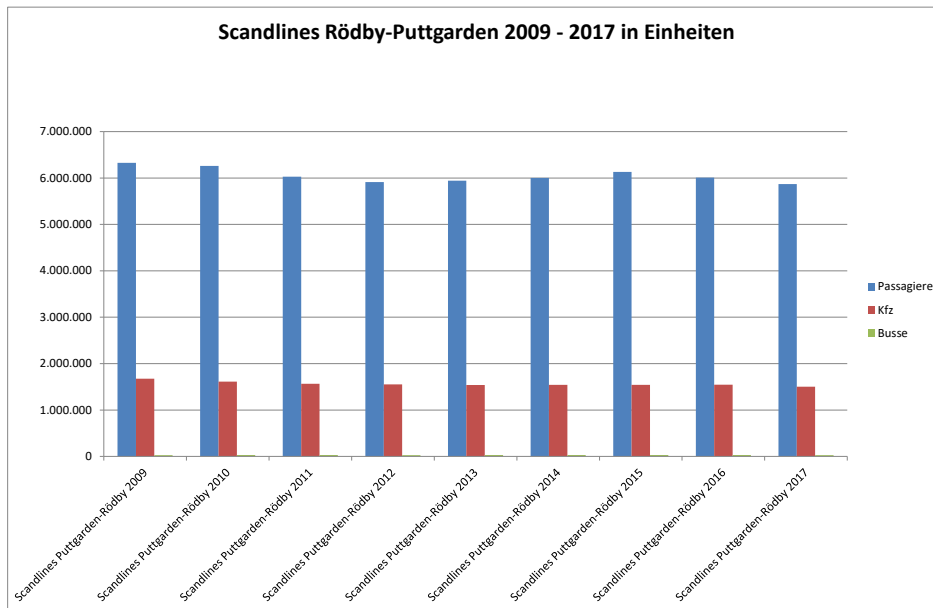


Abbildung 35: Fährvolumen in Puttgarden; Passagiere, PKW und Busse in Einheiten 2009-2017⁴⁷

⁴⁷ Cruise and Ferry Info

2.2 Kreuzfahrt

Kiel hat sich bereits frühzeitig als deutscher Start- und Zielhafen der Kreuzfahrt etablieren können. Kiel ist heute einer der drei mit weitem Abstand wichtigsten Kreuzfahrthäfen Deutschlands. Während Kiel bis 2011 die höchsten Passagierzahlen im Vergleich der deutschen Kreuzfahrthäfen verzeichnen konnte, gibt es seit 2011 auch ein deutliches Wachstum an den Standorten Hamburg und Rostock.

Das erste Kreuzfahrtterminal in Hamburg wurde erst 2004 in der Hafencity eröffnet. Durch die positive Resonanz wurde Hamburg immer häufiger als Turnaround-Hafen angelaufen. Die Entwicklung der Nachfrage der Passagiere sowie auch der Reedereien nach neuen Zielen wie die europäische Atlantikküste, den britischen Inseln oder sogar Grönland bestärkte Hamburg mit seiner geografischen Lage als gute Ausgangsbasis. Allerdings ist der Hamburger Flughafen für internationale Fluggäste meist nicht als Direktflug erreichbar, daher wird beispielsweise von amerikanischen Passagieren Kopenhagen oder Amsterdam gegenüber Hamburg meist vorgezogen.

Der Rostocker Hafen setzt ebenfalls auf Kreuzfahrt in Warnemünde. Die Nähe zum Baltikum, Schweden und Ostdänemark und besonders Berlin begünstigen die Auswahl zum Kreuzfahrthafen und die Nutzung als Teilreisewechsel-Hafen.

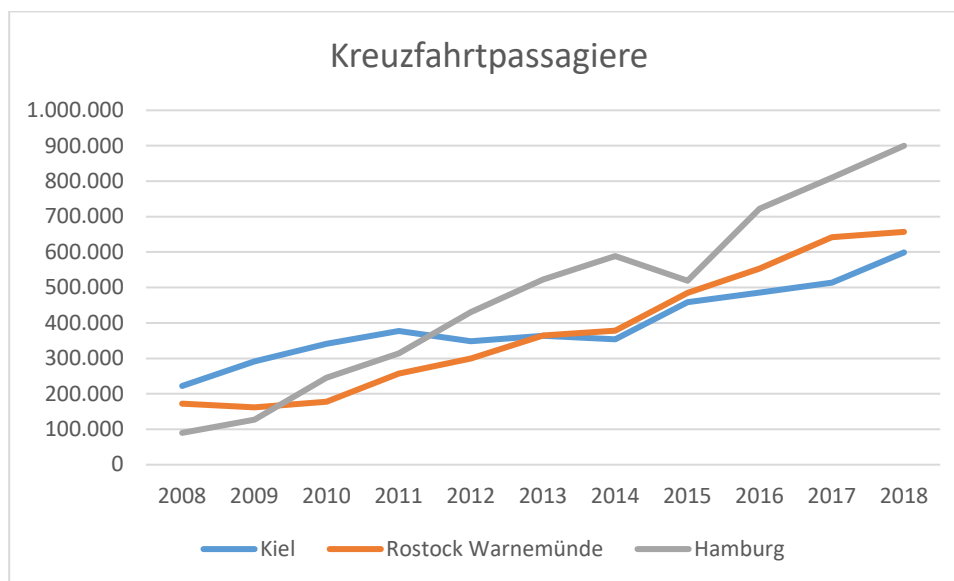


Abbildung 36: Kreuzfahrtpassagiere pro Jahr in Kiel, Hamburg und Rostock 2008 – 2018 ^{48 49 50}

Obgleich Kiel von den anderen beiden Häfen überholt wird, ist der Passagierzuwachs in der Landeshauptstadt ungebremst und liegt derzeit über dem Langzeittrend.

⁴⁸ *Bürger und Ordnungsamt Kiel Abteilung Statistik, Hafen & Verkehr, 2018.*

⁴⁹ *Rostock Port, Statistiken Kreuzfahrtanläufe.*

⁵⁰ *Hamburg Cruise Net, Daten und Fakten.*

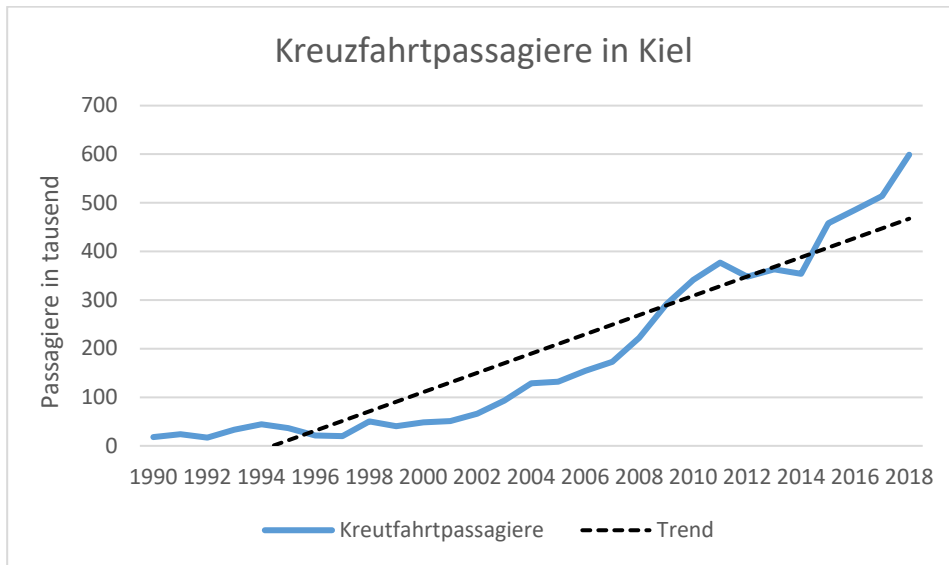


Abbildung 37: Kreuzfahrtpassagiere in Kiel 1990 - 2018⁵¹

Ein ähnliches Bild bietet sich in der Betrachtung der Zahl der jährlichen Anläufe in den einzelnen Häfen.

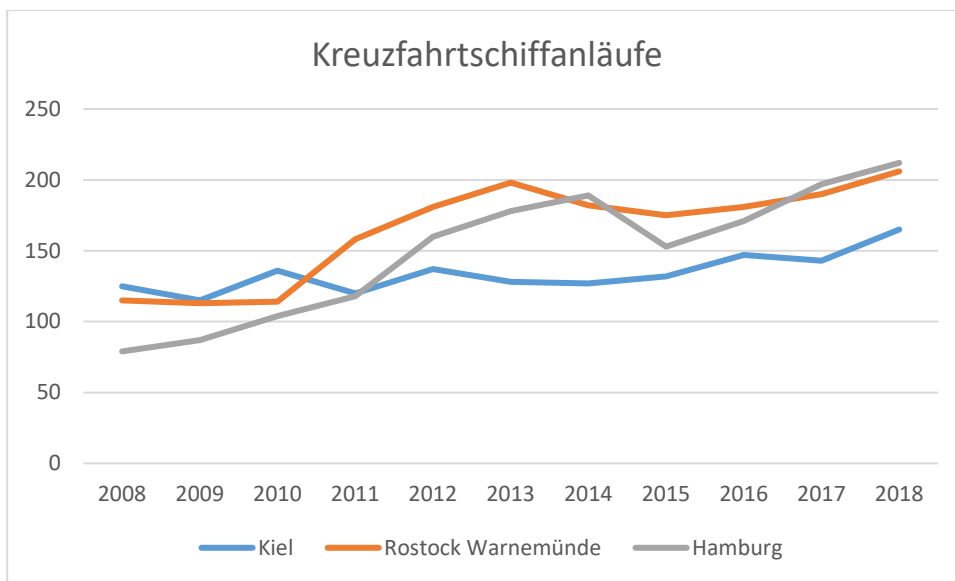


Abbildung 38: Kreuzfahrtschiff Anläufe 2008 - 2018⁵²

Das leicht geringere Wachstum in Kiel in diesem Parameter ist in Zusammenhang der größer werdenden Kreuzfahrtschiffe zu setzen, was sich wiederum in der Zahl der Passagiere per Anlauf widerspiegelt.

⁵¹ Bürger und Ordnungsamt Kiel Abteilung Statistik, Hafen & Verkehr, 2018.

⁵² Bürger und Ordnungsamt Kiel Abteilung Statistik, Hafen & Verkehr, 2018.

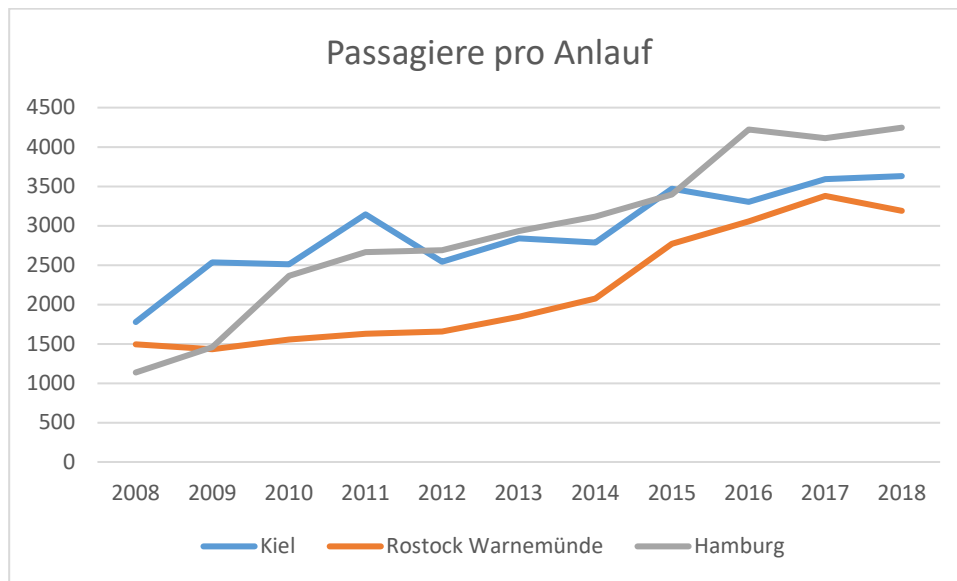


Abbildung 39: Kreuzfahrtpassagiere pro Anlauf 2008 - 2018⁵³

Bei den Passagieren pro Anlauf liegt Kiel vor Rostock, was nahelegt, dass tendenziell größere Schiffe eher Kiel als Rostock anfahren.

Die Wertschöpfung durch den Kreuzfahrttourismus kommt dabei vor allem der Stadt und dem Seehafen Kiel zugute. Besonders Hafenstädte, in denen Kreuzfahrten anfangen oder enden, profitieren von zusätzlichen Übernachtungen oder anderen Aktivitäten der Gäste weit mehr als Stop-over Häfen. Von Ausflugsreisen abgesehen, konzentriert sich der wirtschaftliche Effekt des Kreuzfahrttourismus auf die entsprechenden Hafenstädte.

Dabei entfällt der mit Abstand größte Teil auf ortsansässige Unternehmen die Dienstleistungen in den Bereichen Proviantierung, Schiffsausrüstung, Wartung und Reparaturen sowie Entsorgung anbieten. Dies ist gefolgt von personen- und passagierbezogener Wertschöpfung, die zum einen die Ausgaben von Passagieren, aber auch Besuche von lokalen Tagestouristen, die von Kreuzfahrtschiffen gelockt werden, einschließt. Der dritte Bereich ist die schiffs- bzw. anlaufbezogene Wertschöpfung die durch Hafengebühren und Hafendienstleistungen erwirtschaftet wird.⁵⁴

Basierend auf Zahlen der Handelskammer Hamburg aus dem Jahr 2013 ergibt sich für den dortigen Standort eine Wertschöpfung von knapp 40€ passagierbezogener Wertschöpfung pro Passagier, und eine Gesamtwertschöpfung von 1,52 Millionen Euro pro angelaufenes Kreuzfahrtschiff wovon gut eine Million Euro auf unternehmensbezogene Wertschöpfung entfällt.⁵⁵

⁵³ *Bürger und Ordnungsamt Kiel Abteilung Statistik, Hafen & Verkehr, 2018.*

⁵⁴ *Handelskammer Hamburg, Wertschöpfung der Kreuzfahrtschiffahrt Hamburg, 2013.*

⁵⁵ *Handelskammer Hamburg, Wertschöpfung der Kreuzfahrtschiffahrt Hamburg, 2013.*

Laut einer Studie bezüglich des ökonomischen Einflusses der Kreuzfahrtindustrie in Europa, geben Passagiere im europäischen Durchschnitt 64,37€ in jedem angelaufenen Hafen aus, und in den Anreise- und Abreisehäfen 81,86€. ⁵⁶

Zusammenfassend lässt sich also schließen, dass Kiels Kreuzfahrthafen weiter wächst, attraktiv ist und gleichermaßen wie Hamburg und Rostock von einem immer steigenden Interesse an Kreuzfahrten profitieren kann.

Der Kreuzfahrttourismus in Lübeck kann sich in seiner absoluten Größe nicht mit den Standorten Kiel, Rostock oder Hamburg messen, erfreut sich jedoch starken Wachstums, wenn auch auf vergleichsweise niedrigem absoluten Niveau.

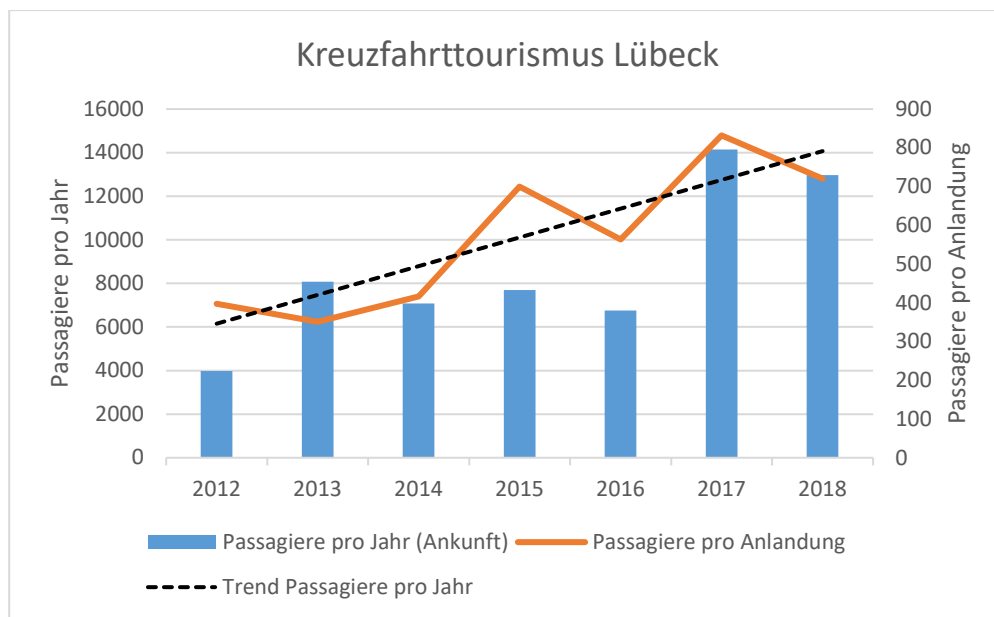


Abbildung 40: Kreuzfahrttourismus in Lübeck, Passagiere pro Jahr und Anlandung⁵⁷

Kamen in Lübeck in 2012 noch knapp 4.000 Passagiere auf 10 Schiffen an, so waren es 2018 bereits 13.000 Kreuzfahrttouristen auf mittlerweile 18 Kreuzern. Zwar sind die Kreuzfahrtschiffe die in Lübeck anlegen wesentlich kleiner als an den größten Kreuzfahrtstandorten der deutschen Küste, jedoch scheint sich Lübeck als fester Halt für kleinere Cruises etabliert zu haben und baut diese Position aus.

⁵⁶ CLIA, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017, 2018.

⁵⁷ LHG, Lübeck Port Authority

2.3 Fahrgastschifffahrt

Die Fahrgastschifffahrt wird dominiert von den Inselverbindungen zu den Nordfriesischen Inseln. In dem folgenden Diagramm sind alle Häfen aufgenommen worden, die von destatis ausgewiesen wurden, da in diesem Marktsegment auch kleinere Häfen ihre Rolle spielen.

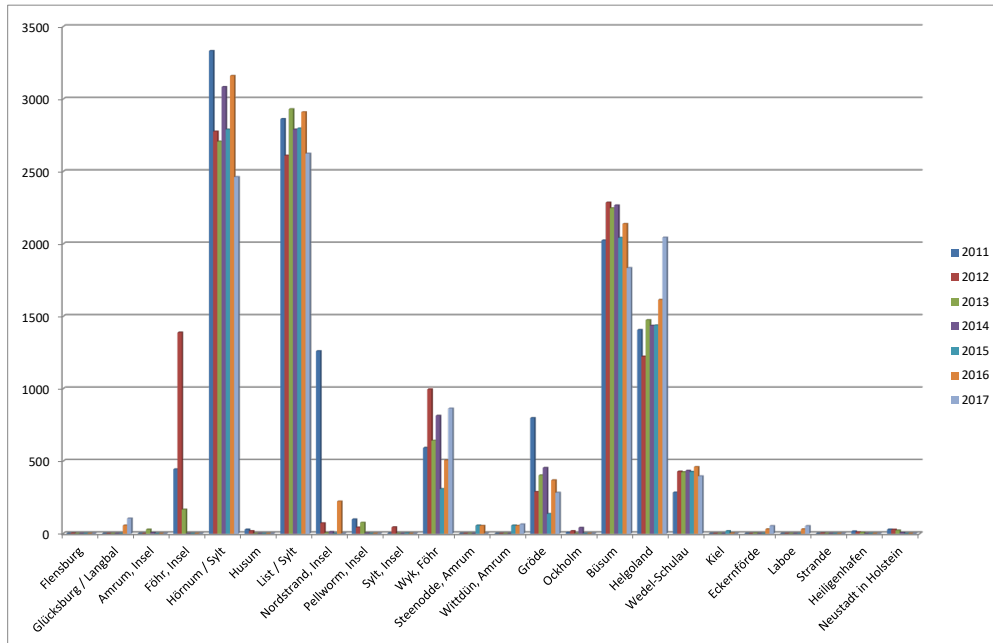


Abbildung 41. Fahrgastschifffahrt in Anzahl der Anläufe 2011-2017⁵⁸

⁵⁸ Statistikamt Nord

3

Ist-Situation des Schiffsverkehrs

Der Schiffsverkehr in den Häfen Schleswig-Holsteins ist nahezu konstant mit leichter Abnahme, die in den wachsenden Schiffsgrößen begründet ist. In dieser Ansicht dominieren die Fährhäfen mit mehreren täglichen Abfahrten.

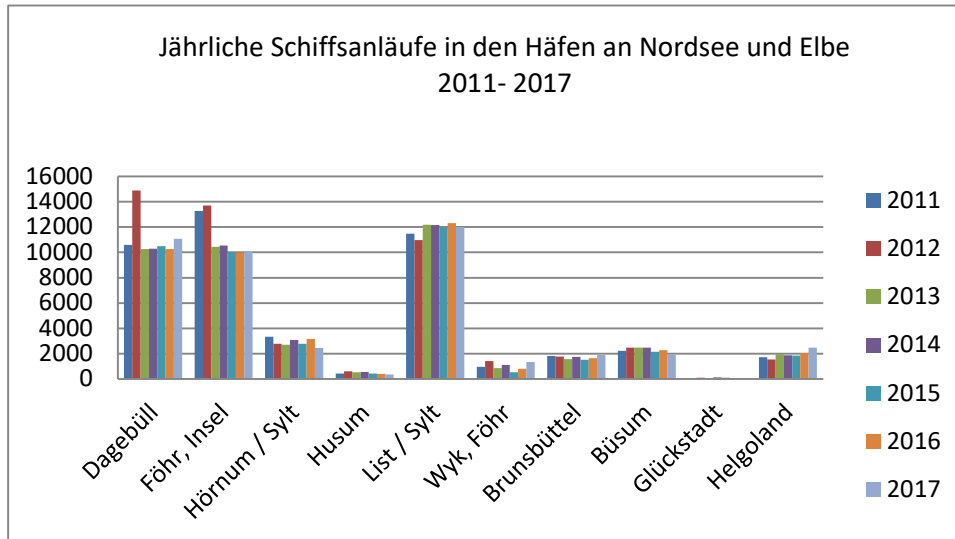


Abbildung 42: Jährliche Schiffsanläufe in den Häfen an Nordsee und Elbe 2011-2017⁵⁹

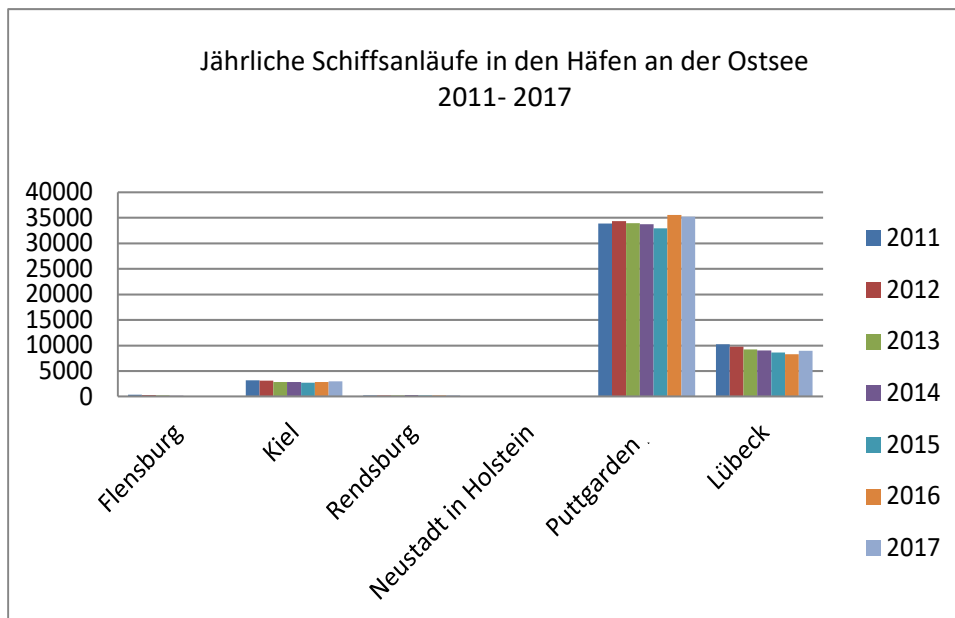


Abbildung 43: Jährliche Schiffsanläufe Ostseehäfen 2011-2017⁶⁰

⁵⁹ Statistikamt Nord

⁶⁰ Statistikamt Nord

Bei den Schiffstypen dominieren ganz eindeutig in Anzahl die Anläufe der Ro-Ro-Schiffe mit an die 90.000 Anläufen im Jahr 2017. Folgendes Diagramm zeigt weitere Schiffstypen und deren Entwicklung 2011-2017.

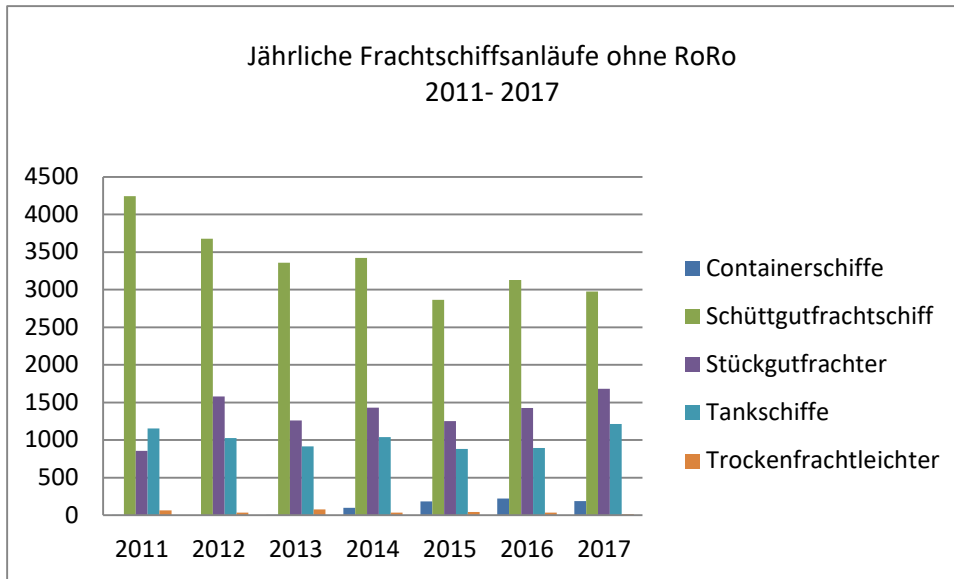


Abbildung 44: Jährliche Frachtschiffsanläufe ohne RoRo 2011- 2017⁶¹

2017 wurden 188 Containerschiffe gezählt. Eine Abnahme der Anzahl im Schüttgutbereich ist besonders evident an den Hafenstandorten Flensburg, Büsum und Kiel, während in Brunsbüttel dieser Typ mit über 700 Anläufen konstant ist. Brunsbüttel dominiert auch die Anläufe der Tankschiffe mit 1118 von insg. 1214 in 2017. Stückgutschiffe fuhren 2017 vor allem von Lübeck (404), Helgoland (352), Kiel (238) und Wyk (214).

⁶¹ Statistikamt Nord

Annex II Logistikspezifische Berufe nach KldB 2010

| |
|---|
| Fahrzeugführung im Straßenverkehr |
| 52122 Berufskraftfahrer (Güterv./LKW) – Fachkraft |
| 52182 Fahrzeugführer Straßenverk(ssT) – Fachkraft |
| Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr |
| 52202 Triebfahrzeugführer Eisenbahn(oS) – Fachkraft |
| Fahrzeugführung im Schiffsverkehr |
| 52413 Naut. Schiffsoffiziere, Kapitäne – Spezialist |
| 52414 Naut. Schiffsoffiziere, Kapitäne – Experte |
| 52422 Schiffsführ. Binnen-, Hafenverk. – Fachkraft |
| 52423 Schiffsführ. Binnen, Hafenverk. – Spezialist |
| Post- und Zustelldienste |
| 51321 Post- und Zustelldienste – Helfer |
| 51322 Post- und Zustelldienste – Fachkraft |
| Lagerwirtschaft und Güterumschlag |
| 51311 Lagerwirtschaft – Helfer |
| 51312 Lagerwirtschaft – Fachkraft |
| 52531 Kranführ., Bediener Hebeeinricht. – Helfer |
| 52532 Kranführ. Bediener Hebeeinricht. – Fachkraft |
| 51332 Güter- und Warenumsschlag – Fachkraft |
| 51393 Aufsicht-Lagerw., Post, Zustell., Güterum. |
| 51394 Führung-Lagerw., Post, Zustell., Güterum. |
| Überwachung und steuerung des Verkehrsbetriebs |
| 51512 Überwach. Straßenverkehrsbetr. – Fachkraft |
| 51513 Überwach. Straßenverkehrsbetr. – Spezialist |
| 51522 Überwach. Eisenbahnverkehrsbetr. – Fachkraft |
| 51523 Überwach. Eisenbahnverkehrsbetr. – Spezialist |
| 51532 Überwachung Luftverkehrsbetr. – Fachkraft |
| 51533 Überwachung Luftverkehrsbetr. – Spezialist |
| 51543 Überwach. Schiffsverkehrsbetr. – Spezialist |
| 51583 Überwach. Verkehrsbetrieb(ssT) – Spezialist |
| 51593 Aufsicht – Überwachung Verkehrsbetrieb |
| 51594 Führung – Überwachung Verkehrsbetrieb |
| Kaufleute – Verkehr und Logistik |
| 51613 Verkehrskaufleute – Spezialist |
| 51614 Verkehrskaufleute – Experte |
| 51622 Speditions-, Logistikkaufleute – Fachkraft |
| 51623 Speditions-, Logistikkaufleute – Spezialist |
| 51624 Speditions-, Logistikkaufleute – Experte |
| 51632 Straßen, Schienenverkehrskaufleute – Fachkraft |
| 51633 Straße, Schienenverkehrskaufleute – Spezialist |

| |
|--|
| 51642 Luftverkehrskaufleute – Fachkraft |
| 51643 Luftverkehrskaufleute – Spezialist |
| 51652 Schifffahrtskaufleute – Fachkraft |
| 51653 Schifffahrtskaufleute – Spezialist |
| 51662 KurierExpressPostdienstl. kaufleute – Fachkraft |
| 51663 KurierExpressPostdienstl. kaufleute – Spezialist |
| 51694 Führung-Verkehr, Logistik (kaufm. Bereich) |

Tabelle 2: Annex II: Logistikspezifische Berufe nach KldB 2010