

Hafenentwicklungskonzept Schleswig-Holstein

Schlussbericht



*Delivering the
multimodal advantage*

Im Auftrag von

GvSH

GESAMTVERBAND SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER HÄFEN E.V.

GvSH Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.

c/o Brunsbüttel Ports GmbH

Elbehafen

25541 Brunsbüttel

Phone: +49-4852-88419

Fax: +49-4852-88426

Ministerium für Wirtschaft,
Arbeit, Verkehr und Technologie
des Landes Schleswig-Holstein



Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Düsternbrooker Weg 94

24105 Kiel

Phone: +49-431-988-4760

Fax: +49-431-988-4700

Impressum

Herausgeber UNICONSULT Universal Transport Consulting GmbH
Burchardkai 1
21129 Hamburg – Germany
Phone: +49-40-74008-111
Fax: +49-40-32 27 64
e-mail: j.schlennstedt@uniconsult-hamburg.de
Web: <http://www.uniconsult-hamburg.de>

Autoren Jobst Schlennstedt
Thomas Brauner
Dr. Oliver Boldt

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung / Executive Summary	1
1 Aufgabenstellung und Vorgehen	10
2 Überblick über die analysierten Häfen Schleswig-Holsteins	13
3 Kurzdarstellung der hafenbezogenen Infrastruktur Schleswig-Holsteins	15
4 Trends relevanter Marktsegmente	20
4.1 RoRo- und Fährgüter	20
4.2 Kreuzfahrttourismus	24
4.3 Inselversorgung /-tourismus.....	25
4.4 Massengüter.....	26
4.5 Forstprodukte	26
4.6 Fischereiprodukte	27
4.7 Offshore- und Projektladung / Schwergüter	28
4.8 Geografische Verteilungsschwerpunkte der Marktsegmente im schleswig-holsteinischen Hafensystem	31
5 Herausforderungen für die Häfen Schleswig-Holsteins	32
5.1 Maritimer Umweltschutz.....	32
5.1.1 Emission Control Areas	32
5.1.2 MARPOL und die Auswirkungen auf den zukünftigen Schiffsverkehr	37
5.1.3 Landstrom	38
5.2 Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung.....	39
5.3 Transeuropäische Verkehrsnetze bzw. Europäische Kernnetze	43
5.4 Port Package III: Konzessionsvergabe.....	45
5.5 Schiffsgrößenentwicklung	46
5.5.1 Kreuzfahrtschiffe.....	46
5.5.2 RoRo-Schiffe.....	47
5.5.3 Massengutfrachter und Tanker	49
5.5.4 Entwicklung von Frachtschiffen für die regionale Versorgung	50
5.6 Energieszenarien der Bundesregierung: Zukunft des Kohleumschlags	51
6 Vergleichende Leistungsfähigkeit der norddeutschen Hafensysteme	54
6.1 Bewertung der allgemeinen Infra- und Suprastruktur, von Logistikdienstleistungen und Entwicklungsstrategien.....	55
6.2 Bewertung der güterartspezifischen Infra- und Suprastruktur	62

6.3	Bewertung des Güter- und Passagieraufkommens	67
6.4	Schlussfolgerungen	73
7	Entwicklungspotenziale für das schleswig-holsteinische Hafensystem	74
7.1	Aktuelle hafenbezogene Entwicklungen und Potenziale	74
7.1.1	Brunsbüttel	74
7.1.2	Büsum	76
7.1.3	Flensburg.....	77
7.1.4	Helgoland	78
7.1.5	Husum.....	78
7.1.6	Kiel.....	80
7.1.7	Lübeck.....	82
7.1.8	Puttgarden	84
7.1.9	Rendsburg	85
7.2	Entwicklungsschwerpunkte des schleswig-holsteinischen Hafensystems und abgeleitete Maßnahmen	86
7.2.1	Schwerpunkt „RoRo-und Fährhäfen“	86
7.2.2	Schwerpunkt „Universalhafen“	89
7.2.3	Schwerpunkt „Off- und Onshore-Häfen“	91
7.2.4	Schwerpunkt „Projektladungshäfen“	94
7.2.5	Schwerpunkt „Kreuzfahrthäfen“.....	96
7.2.6	Schwerpunkt „Inselhäfen“	98
7.3	Weitere Maßnahmen	101
7.3.1	Umsetzung der Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“	101
7.3.2	Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals.....	104
7.3.3	Unterstützung der Hafenwirtschaft im Zuge der Einführung der ECAs.....	106
7.4	Abschätzung der Hafenumschlag- und Passagierentwicklung bis zum Jahr 2025.....	107
7.4.1	Güterumschlag.....	107
7.4.2	Passagierverkehr.....	113
7.5	Strategisches Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems.....	116

Anhang - Hafenkatalog118

Brunsbüttel	118
Büsum	120
Dagebüll	121
Eckernförde	123
Elmshorn	123
Flensburg	123
Friedrichskoog	125
Glückstadt	125
Heiligenhafen	126
Helgoland	127
Hörnum	128
Husum	129
Kappeln	131
Kiel	132
Kollmar	137
List	137
Lübeck	137
Maasholm	145
Neustadt	145
Puttgarden	146
Rendsburg	147
Tönning	150
Wedel	150
Wittdün	151
Wyk	151

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zielgruppe des Hafenkonzeptes	11
Abbildung 2:	Übersichtskarte der 25 analysierten schleswig-holsteinischen Häfen.....	14
Abbildung 3:	Das schleswig-holsteinische Straßennetz.....	16
Abbildung 4:	Das schleswig-holsteinische Schienennetz.....	18
Abbildung 5:	Das schleswig-holsteinische Binnenwasserstraßennetz	19
Abbildung 6:	RoRo- und Fähverkehr in der Ostseeregion.....	21
Abbildung 7:	Umschlagmengen intermodaler Ladungseinheiten in den Häfen Lübeck und Kiel zwischen 2003 und 2011	21
Abbildung 8:	Anbindung Skandinaviens durch Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG	22
Abbildung 9:	Markteinteile der Gütersegmente im Hafenumschlag der Ostseeregion 2010 und 2030.....	24
Abbildung 10:	Allgemeine Anforderungen an Offshore-Häfen	29
Abbildung 11:	Räumliche Verteilungsschwerpunkte der Marktsegmente im schleswig- holsteinischen Hafensystem.....	31
Abbildung 12:	Geografische Ausdehnung der ECAs in Nord- und Ostsee	32
Abbildung 13:	Grenzwerte des Schwefelgehalts im Schiffstreibstoff laut IMO in %.....	34
Abbildung 14:	Handlungsoptionen der Reeder in Bezug auf SOx-Grenzwerte von 0,1%	34
Abbildung 15:	Trafo-Einheit und Steckverbindung mit Bedienelement an der Kaikante für die Landstromversorgung im Hafen Lübeck.....	39
Abbildung 16:	Geplante Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung	42
Abbildung 17:	TEN-T- und Motorways of the Sea-Netze im Ostseeraum	44
Abbildung 18:	Lage Lübecks im TEN-Korridor V und Fähverbindungen von Lübeck in den Ostseeraum	44
Abbildung 19:	Geschäftsmodelle Kreuzfahrt	46
Abbildung 20:	Anzahl Schiffseinheiten der bestehenden RoRo-Flotte weltweit nach Größenklassen, 2009-2011.....	48
Abbildung 21:	Anzahl Schiffseinheiten des bestehenden RoRo-Orderbuchs weltweit nach Größenklassen, 2010-2011.....	48
Abbildung 22:	RoRo-Fähren am Skandinavienkai in Lübeck.....	49
Abbildung 23:	Schiffsgrößenentwicklung am Beispiel ausgewählter Trockenfrachter- Schiffstypen der Sietas-Werft.....	50
Abbildung 24:	Gemeinschaftskraftwerk Kiel GmbH (rechts) und Animation eines neuen Gaskraftwerks in unmittelbarer Nähe.....	52
Abbildung 25:	Containerschiff flotte im Feedersegment (Ist-Bestand plus Order Book 2011-2015)	58
Abbildung 26:	Vergleichende Leistungsfähigkeit der norddeutschen Hafensysteme hinsichtlich allgemeiner Wettbewerbsfaktoren.....	61

Abbildung 27:	RoRo-Umschlag der 20 größten Ostseehäfen im Jahr 2010	68
Abbildung 28:	Vergleichende Leistungsfähigkeit der norddeutschen Hafensysteme hinsichtlich güterspezifischer Wettbewerbsfaktoren	72
Abbildung 29:	Seegüterumschlag (brutto) ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins im Jahr 2012	107
Abbildung 30:	Seegüterumschlag (brutto) der „kleineren“ Häfen Schleswig-Holsteins im Jahr 2012	108
Abbildung 31:	Seegüterumschlag (brutto) ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins zwischen 2005 und 2012 in Tsd. Tonnen	109
Abbildung 32:	Seegüterumschlag (netto) in Schleswig-Holstein nach Ladungsart zwischen 2006 und 2011 in Tsd. Tonnen	110
Abbildung 33:	Abschätzung des Seegüterumschlags (brutto) aller schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd. Tonnen)	111
Abbildung 34:	Abschätzung des Seegüterumschlags (brutto) ausgewählter schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd. Tonnen)	112
Abbildung 35:	Abschätzung des Seegüterumschlags (netto) in Schleswig-Holstein nach Ladungsart bis zum Jahr 2025 (in Tsd. Tonnen)	113
Abbildung 36:	Passagierverkehr ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins im Jahr 2011.....	114
Abbildung 37:	Passagieraufkommen ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins zwischen 2005 und 2011 (in Tsd.).....	114
Abbildung 38:	Abschätzung des Passagieraufkommens ausgewählter schleswig-holsteinischer Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd.).....	115
Abbildung 39:	Strategisches Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems 2025.....	117
Abbildung 40:	Fakten Hafen Brunsbüttel	118
Abbildung 41:	Fakten Hafen Büsum	121
Abbildung 42:	Fakten Hafen Dagebüll	122
Abbildung 43:	Fakten Hafen Flensburg.....	124
Abbildung 44:	Fakten Hafen Glückstadt	126
Abbildung 45:	Fakten Hafen Heiligenhafen	127
Abbildung 46:	Fakten Hafen Helgoland	128
Abbildung 47:	Fakten Hafen Hörnum	129
Abbildung 48:	Fakten Hafen Husum	131
Abbildung 49:	Umschlagentwicklung Hafen Kiel	134
Abbildung 50:	Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäftes im Seehafen Kiel.....	135
Abbildung 51:	Kreuzfahrtterminals im Seehafen Kiel.....	136
Abbildung 52:	Fakten Hafen Kiel.....	136
Abbildung 54:	Terminalanlagen der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH.....	139
Abbildung 55:	Terminals der Hans Lehmann KG	141
Abbildung 56:	Entwicklung des Güterumschlags in den Lübecker Häfen in Tonnen (brutto).....	143

Abbildung 57: Detaillierte Betrachtung des RoRo- und Fährverkehrs im Lübecker Hafen in Tonnen (netto).....	144
Abbildung 58: Fakten Hafen Neustadt.....	145
Abbildung 59: Fakten Hafen Puttgarden	147
Abbildung 60: Rendsburg Port in Osterrönfeld	148
Abbildung 61: Fakten Hafen Rendsburg-Osterrönfeld	149
Abbildung 62: Fakten Hafen Wyk	152

Zusammenfassung / Executive Summary

Schleswig-Holstein: Land zwischen den Meeren – und zwischen den Märkten

Durch seine günstige Lage zwischen Nord- und Ostsee und seiner unmittelbaren Nähe zur Metropolregion Hamburg besitzt Schleswig-Holstein aus wirtschaftlicher und logistischer Sicht eine große Bedeutung. Mit seinen sehr gut ausgebauten Häfen ist Schleswig-Holstein in der Lage, die Funktion als Transport-Hub hervorragend auszufüllen.

Dennoch ist ein gemeinsames Hafenkonzept aller schleswig-holsteinischen Häfen wichtig, um den Anforderungen der sich stetig im Wandel befindlichen Transport- und Logistikwirtschaft gerecht zu werden und Entwicklungsziele herauszuarbeiten. Das letzte Hafenkonzept für Schleswig-Holstein wurde im Jahr 1994 erstellt. Seitdem haben sich gravierende Veränderungen in der maritimen Wirtschaft ergeben.

Der Fokus des vom GvSH Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V. und dem schleswig-holsteinischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie beauftragten und durch UNICONSULT erarbeiteten Konzeptes ist vor allem auf die Chancen und Potenziale gerichtet, die sich für die Hafenstandorte aus den aktuellen Entwicklungen ergeben.

Generelle Bedeutung der schleswig-holsteinischen Hafenwirtschaft

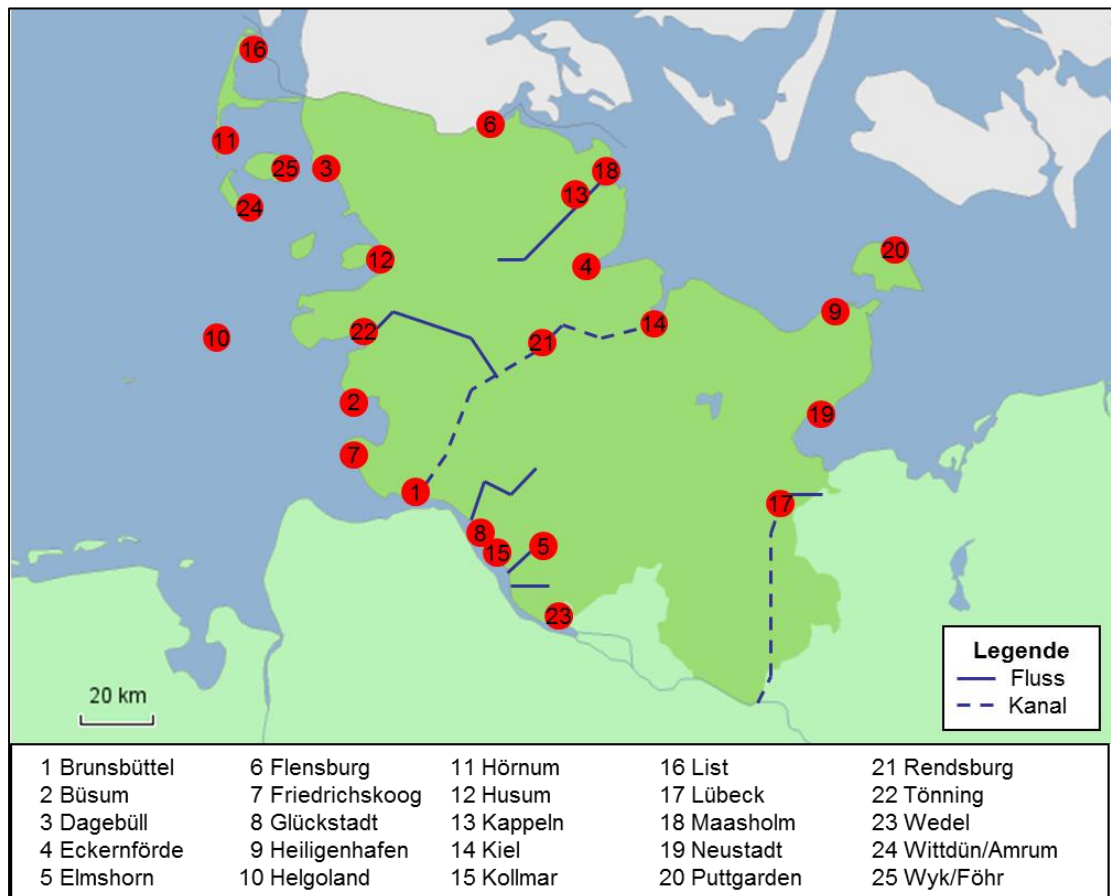
Die bedeutenden logistischen Knotenpunkte Schleswig-Holsteins sind die Häfen. Hier findet der Gütertausch statt, hier wird durch logistische und maritime Dienstleistungen Wertschöpfung erwirtschaftet.

Über die insgesamt 40 Häfen reisen jährlich nahezu 15 Millionen Passagiere. Das Umschlagaufkommen beträgt etwa 50 Millionen Tonnen Ladung pro Jahr. Damit übernehmen die Häfen eine bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktion für Schleswig-Holstein, Deutschland und Europa. Allein auf die sieben umschlagstärksten Häfen Lübeck, Brunsbüttel, Kiel, Puttgarden, Flensburg, Husum und Rendsburg entfallen 98 Prozent des Gesamtumschlags aller Seehäfen des Landes. Mit etwa 70 Prozent nimmt hier der Gütertransport zwischen Schleswig-Holstein und Ostseeländern den größten Raum ein. 50.000 Beschäftigte haben ihren Arbeitsplatz in der maritimen Wirtschaft Schleswig-Holsteins.

In den Seehäfen des Landes werden leistungsfähige Anlagen für die Passagierabfertigung und für den Umschlag von rollender Ladung, Massengut und Stückgut vorgehalten. Ein dichtes Netz regelmäßiger Fähr- und Frachtlinien sorgt für Verbindungen in die nordeuropäischen Länder sowie in Richtung Russland und Baltikum. Die Ziel- und Quellgebiete der über die Häfen umgeschlagenen Ladung erstrecken sich über die deutschen Wirtschaftszentren bis weit in die mittel-, west- und südeuropäischen

Nachbarstaaten. Zahlreiche regional bedeutsame Häfen machen den Wasserweg für Loco-Verkehre schleswig-holsteinischer Handels-, Gewerbe- und Industriebetriebe nutzbar, ermöglichen den reibungslosen Personenverkehr zu den Inseln und schaffen wichtige Voraussetzungen für die Fischerei. Zudem haben insbesondere die Westküstenhäfen große Chancen, als Basis- oder Servicestandorte für die boomende Offshore-Wind-Industrie zu fungieren. Folgende Abbildung zeigt diejenigen Häfen, die im vorliegenden Hafenkonzept näher betrachtet wurden.

Übersichtskarte der 25 analysierten schleswig-holsteinischen Häfen



Quelle: UNICONSLT, 2013

Herausforderungen für die Häfen

Die schleswig-holsteinischen Häfen unterliegen vielfältigen politischen, infrastrukturellen, umweltrelevanten und gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungen, die für die Häfen spezifische Herausforderungen darstellen. Zu nennen sind hier unter anderem die Verschärfung der zu beachtenden Schadstoffgrenzwerte innerhalb sogenannter Emission Control Areas (ECAs), die Errichtung der festen Fehmarnbeltquerung bis zum Ende des Jahres 2021, die Entwicklungen des Emissions- sowie des Abfallmanagements, die Anpassungen der zukünftigen Transeuropäischen Verkehrsnetze sowie die Auswirkungen eines möglichen Port Packages III. Hinzu kommen gravierende Veränderungen bei Schiffsgrößen, insbesondere in der RoRo- und Fährschifffahrt.

Schleswig-Holsteins Hafensystem im norddeutschen Vergleich

Der generelle Vergleich des schleswig-holsteinischen Hafensystems mit den übrigen norddeutschen Hafensystemen bringt drei Marktbereiche hervor, in denen Schleswig-Holstein eine hervorragende, überregional bedeutsame Wettbewerbsposition einnimmt:

- RoRo- und Fährverkehr,
- Kreuzfahrtverkehr,
- Servicelogistik für Offshore-Windenergieparks in der Nordsee.

Darüber hinaus sind die Häfen Schleswig-Holsteins im Segment Massengut gut positioniert. Die Funktion als Universalhäfen (v. a. Brunsbüttel) ist eine weitere Stärke des schleswig-holsteinischen Hafensystems.

Im RoRo- und Fährverkehr, der bezogen auf das auf das Umschlagvolumen das größte Segment in Schleswig-Holstein ausmacht, verfügen die Häfen Lübeck, Kiel und Puttgarden über gute infra- und suprastrukturelle Voraussetzungen. Lübeck ist der größte Fähr- und RoRo-Hafen der Ostsee. Der Seehafen Kiel ist führend für Fährverkehre nach Norwegen, Westschweden und ins Baltikum. Mit dem Hafen Puttgarden verfügt Schleswig-Holstein zudem hinsichtlich der beförderten Passagierzahlen über den größten norddeutschen Fährhafen.

Im Kreuzfahrtverkehr gehört Kiel zu den drei großen Hafenstandorten in Deutschland und ist größter deutscher Reisewechselhafen. Auch bezüglich der Ausstattung mit Liegeplätzen, Terminkapazitäten zur Passagierabfertigung und Anbindung an den Bahn- und Flugverkehr verfügt Kiel über hervorragende infra- und suprastrukturelle Voraussetzungen für die Abwicklung von Kreuzfahrtverkehren. Dies spiegelt sich in der hohen Anzahl an Passagieren und Schiffsanläufen wider. Schleswig-Holstein befindet sich im Kreuzfahrtsegment in direktem Wettbewerb zum Hafensystem Mecklenburg-Vorpommern und dessen „Benchmark-Hafen“ Rostock-Warnemünde sowie zu Hamburg.

Mit Blick auf den Zukunftsmarkt Offshore-Windenergie ist Schleswig-Holstein mit den Häfen an der Westküste und den nordfriesischen Inseln (z. B. Helgoland, Büsum, Husum, Hörnum) hervorragend aufgestellt, die Anforderungen der Offshore-Industrie an Servicehäfen für Offshore-Windparks zu erfüllen. Aufgrund ihrer geringen Distanzen zu den Offshore-Windparks in der Nordsee sind diese Häfen als Reaktionshäfen geeignet. Mit dem Hafen Brunsbüttel verfügt Schleswig-Holstein des Weiteren über einen potenziellen Basishafen und mit Rendsburg Port als Produktionshafen sowie Husum als leistungsfähigen Versorgungshafen für Offshore-Windparks über weitere Alternativen.

Darüber hinaus erfüllen die schleswig-holsteinischen Häfen wichtige Funktionen für die jeweilige regionale Versorgung. Beispielhaft sind hier Büsum, Glückstadt und Husum zu nennen.

Entwicklungsschwerpunkte des schleswig-holsteinischen Hafensystems

Für das schleswig-holsteinische Hafensystem 2025 sind insgesamt sechs Entwicklungsschwerpunkte identifiziert worden. Entwicklungsschwerpunkte sind dabei Hafenfunktionen, die entweder bereits aktuell eine wichtige Bedeutung innerhalb des schleswig-holsteinischen Hafensystems besitzen, und/oder Hafenfunktionen, für die zukünftig eine dynamische Entwicklung zu erwarten ist und diese somit einen Wachstumsmarkt für die Häfen Schleswig-Holsteins darstellen können. Für folgende Entwicklungsschwerpunkte wurden Maßnahmen entwickelt und Ziele herausgearbeitet:

Schwerpunkt	RoRo- und Fährhäfen
Maßnahme	Stärkung der Spitzenposition Schleswig-Holsteins im RoRo- und Fähr-Sektor in der Ostsee
Ziel	Stärkung der Hub-Funktionen der Häfen Lübeck und Kiel, Erhöhung der Marktanteile am Umschlag von Fährgütern im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr sowie Stärkung des küstenparallelen Seewegs als ökologische und ökonomische alternative zum Landweg

Schwerpunkt	Universalhafen ¹
Maßnahme	Fokussierung auf Universalhafenstrategie
Ziel	Zukunftsweisende und erfolgreiche strategische Positionierung als Universalhafen, v. a. des Hafens Brunsbüttel sowie der Häfen Büsum, Flensburg, Glückstadt, Husum, Kiel und Lübeck, und Ausschöpfung der Wachstumspotentiale

Schwerpunkt	Off- und Onshore-Häfen
Maßnahme	Stärkung des Zukunftsmarkts Offshore / Onshore
Ziel	Frühzeitige Etablierung als einer der führenden Standorte für die Versorgung von Offshore-Windenergieanlagen sowie als Onshore-Produktionsstandort

¹ Definition Universalhafen: Unter einem Universalhafen wird in diesem Zusammenhang ein Hafen verstanden, dessen Kernumschlaggeschäft mindestens auf drei verschiedenen Gutarten (z. B. RoRo, Projektladung, Massengut) bzw. Passagierverkehr basiert.

Schwerpunkt	Projektladungshäfen
Maßnahme	Ausbau der Aktivitäten im Umschlag von Projektladung
Ziel	Erhöhung der Marktanteile am Umschlag von Projektladung insbesondere im West-Ost-Verkehr

Schwerpunkt	Kreuzfahrthäfen
Maßnahme	Weiterentwicklung des Wachstumssegments Kreuzschiffahrt
Ziel	Steigerung der Zahl von Schiffsanläufen in den schleswig-holsteinischen Häfen Kiel, Lübeck und Flensburg

Schwerpunkt	Inselhäfen
Maßnahme	Sicherung der Angebotsqualität im Inseltourismus
Ziel	Stärkung der herausragenden Bedeutung des nordfriesischen Inseltourismus für Schleswig-Holstein

Wichtige infrastrukturelle Maßnahmen

Neben den Entwicklungsschwerpunkten, die sich direkt auf die zukünftige Ausgestaltung des schleswig-holsteinischen Hafensystems beziehen, wurden weitere infrastrukturelle Handlungsfelder herausgearbeitet und darauf aufbauend Maßnahmen und Ziele abgeleitet. Die infrastrukturellen Maßnahmen umfassen die Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“ sowie den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals.

Thema	Infrastruktur
Maßnahme	Umsetzung der Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“
Ziel	Verbesserung der Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Häfen durch eine leistungsfähige Hinterlandanbindung und den Ausbau der seeseitigen Hafenzufahrten

Thema	Infrastruktur
Maßnahme	Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals
Ziel	Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Häfen, Weiterverteilungsfunktion des Nord-Ostsee-Kanals für den Hafen Hamburg

Umschlagentwicklung der Häfen bis zum Jahr 2025

Ableitend aus der Hafenumschlagentwicklung seit 2005 wurde eine Abschätzung des Seegüterumschlags (brutto) aller schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 vorgenommen. Dabei wurden zwei Szenarien berechnet:

- Szenario 1 mit 1,54 % jährlichem Wachstum, basierend auf der Entwicklung des Seegüterumschlags (brutto) zwischen 2005 und 2012
- Szenario 2 mit 2,82 % jährlichem Wachstum, basierend auf der Entwicklung des Seegüterumschlags (brutto) zwischen 2009 und 2012

Darüber hinaus wurde ein Mittelwert-Szenario mit einem jährlichen Wachstum von 2,18 % erstellt.

Abschätzung des Seegüterumschlags (brutto) aller schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd. Tonnen)



Quelle: UNICONSULT, 2013, auf Basis von Angaben der Häfen

Nach Szenario 1 werden über die schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 knapp 61 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Im Szenario 2 ergeben sich etwa 71 Millionen Tonnen Güter. Im Mittelwert-Szenario (2,18 % jährliches Wachstum) wurde ein Bruttoseegüterumschlag von etwa 66 Millionen Tonnen im Jahr 2025 errechnet.

Für ausgewählte Häfen wurde zudem eine Abschätzung der zukünftigen Umschlagmengen vorgenommen. Die Verteilung der zusätzlichen Mengen erfolgte dabei nicht nach individuellen Kriterien (z. B. Kapazitäten, endogene und exogene Faktoren), sondern ausschließlich nach den Anteilen der jeweiligen Häfen am Gesamtumschlag im Jahr 2012.

Abschätzung des Seegüterumschlags (brutto) ausgewählter schleswig-holsteinischer Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd. Tonnen)

Hafen	2012	% am Gesamtumschlag der ausgewählten Häfen	2025 Szenario 1 mit 1,54 % Wachstum p.a.	2025 Szenario 2 mit 2,82 % Wachstum p.a.	2025 Mittelwert-Szenario mit 2,18 % Wachstum p.a.
Lübeck	26.144	52,6	31.890	37.530	34.604
Brunsbüttel	11.448	23,0	13.964	16.434	15.153
Kiel	6.311	12,7	7.698	9.060	8.353
Puttgarden	4.639	9,3	5.659	6.659	6.140
Flensburg	483	1,0	589	693	639
Husum	349	0,7	426	501	462
Rendsburg	356	0,7	434	511	471
Seegüterumschlag (brutto) gesamt in Schleswig-Holstein	49.729	/	60.659	71.387	65.821

Quelle: UNICONSULT, 2013, auf Basis von Angaben der Häfen

In einem weiteren Schritt wurde eine Abschätzung des Passagierverkehrs je Hafen bis zum Jahr 2025 vorgenommen. Auch hier wurden zwei Szenarien - aufbauend auf den individuellen Wachstumsraten der Jahre 2005 bis 2011 sowie 2009 bis 2011 – berechnet. Aufgrund der zum Teil starken Verluste, insbesondere in Helgoland, aber auch relativ großer Zuwächse in Lübeck, wurde durch den Berater eine Anpassung der Wachstumsraten vorgenommen.

Abschätzung des Passagieraufkommens ausgewählter schleswig-holsteinischer Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd.)

Ausgewählte Häfen	2011	jährliche Wachstumsrate in % (2005-2011)	jährliche Wachstumsrate in % (2009-2011)	Angepasste Wachstumsrate durch UNICONSLT	Abschätzung Passagieraufkommen 2025*
Puttgarden	6.027	-1,9	-2,2	/**	6.027
Kiel	1.938	4,5	4,6	3,5	3.137
Dagebüll	1.584	1,4	-1,0	0,75	1.759
Wyk/Föhr	1.375	1,5	-0,2	0,75	1.527
Helgoland	389	-9,5	-15,5	0	389
Lübeck	409	4,2	9,8	2,0	504
Gesamtzahl aller transportierter Fahrgäste über schleswig-holsteinische Häfen	14.287	-1,0	-1,3	0,5	15.320

Quelle: UNICONSLT, 2013, auf Basis der Daten des Statistisches Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2013

* Anhand der durch UNICONSLT angepassten Wachstumsraten

** Aufgrund der festen Fehmarnbeltquerung, die im Jahr 2022 fertiggestellt sein soll und direkt in Konkurrenz zum Fährverkehr auf der Strecke Puttgarden und Rödby treten wird, ist eine seriöse Abschätzung des Wachstums nicht leistbar. Deshalb wird vom Status Quo (6,03 Mio. Passagiere) auch für das Jahr 2025 ausgegangen.

Die größten Zuwächse sind für den Seehafen Kiel zu erwarten. Etwa 3,1 Mio. Passagiere werden den Hafen im Jahr 2025 nutzen. Der Anstieg ist im Wesentlichen durch das Wachstum im Kreuzfahrtverkehr begründet. In den übrigen Häfen wird das Wachstum moderat ausfallen. Insgesamt – also über alle schleswig-holsteinischen Häfen betrachtet – wird die Anzahl der transportierten Fahrgäste bis zum Jahr 2025 etwa um eine Million auf knapp über 15 Millionen steigen.

Strategisches Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems im Jahr 2025

Aufbauend auf den zuvor erarbeiteten Entwicklungsschwerpunkten lässt sich zusammenfassend konstatieren, dass die schleswig-holsteinischen Häfen im Jahr 2025

- als System nach Hamburg und Bremen weiterhin die drittgrößte Universalhafengruppe mit einem angestrebten Gesamtumschlag von über 70 Millionen Tonnen bilden,

- wertschöpfungsintensive Logistikknoten und Wachstumsmotoren für die schleswig-holsteinische Wirtschaft sind,
- in ihrer Gesamtheit jede maritime logistische Dienstleistung erbringen können,
- als transeuropäische Hub-Häfen für Fähr- und RoRo-Verkehre in den Ostseeraum fungieren,
- etablierte Installations- und Servicestandorte für Offshore-Windparks auf der Nordsee sind,
- Anlaufpunkte und Reisewechselhubs für Kreuzfahrttouristen aus der ganzen Welt sind,
- einen wichtigen Beitrag für die regionale Versorgung und den Inseltourismus sind,
- den Hamburger Hafen mit Flächenverfügbarkeit, logistischen Dienstleistungen und Fachkräftepotenzial ergänzen.

Abschließend zeigt die folgende Abbildung auf einen Blick das Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems im Jahr 2025 mit Fokus auf die herausgearbeiteten Entwicklungsschwerpunkte.

Strategisches Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems im Jahr 2025



Quelle: UNICONSULT, 2013

1 Aufgabenstellung und Vorgehen

Die Häfen Schleswig-Holsteins wollen ihre Bedeutung als logistische Knoten zwischen Nord- und Ostsee weiter ausbauen und zugleich als „Hafennetzwerk Schleswig-Holstein“ im interregionalen Wettbewerb eine stärkere Position einnehmen.

Mit der Erneuerung des Hafenentwicklungskonzeptes Schleswig-Holstein sollen die Häfen Schleswig-Holsteins im Gesamtkontext betrachtet und weiterentwickelt werden, um die jeweiligen Häfen genauso wie das maritime Logistiknetzwerk Schleswig-Holstein zu stärken und eine abgestimmte operative und infrastrukturelle Entwicklung der logistischen Knoten sicherzustellen.

Die Erarbeitung des Hafenentwicklungskonzeptes durch UNICONSULT orientiert sich an drei Fragestellungen:

1. Wie können die Stärken der Häfen hervorgehoben und genutzt werden?
2. Welche neuen Geschäftsfelder und Wertschöpfungspotenziale können für die einzelnen schleswig-holsteinischen Häfen aktiviert werden?
3. Wie kann die Marktpräsenz Schleswig-Holsteins als diversifizierte und kompetente Seehafenregion verbessert werden?

Der nachfolgend beschriebene Leistungsumfang fokussiert vorrangig auf die Herausarbeitung der Entwicklungspotenziale der schleswig-holsteinischen Häfen.

Das Hafenkonzept adressiert drei Zielgruppen:

Zielgruppe a): Häfen

Dies betrifft die Mitglieder des GvSH. Mit dem Hafenkonzept soll eine valide Grundlage entstehen, um Planungen für die weitere Entwicklung der einzelnen Hafenstandorte vorzunehmen und so die wirtschaftliche Entwicklung vorantreiben zu können.

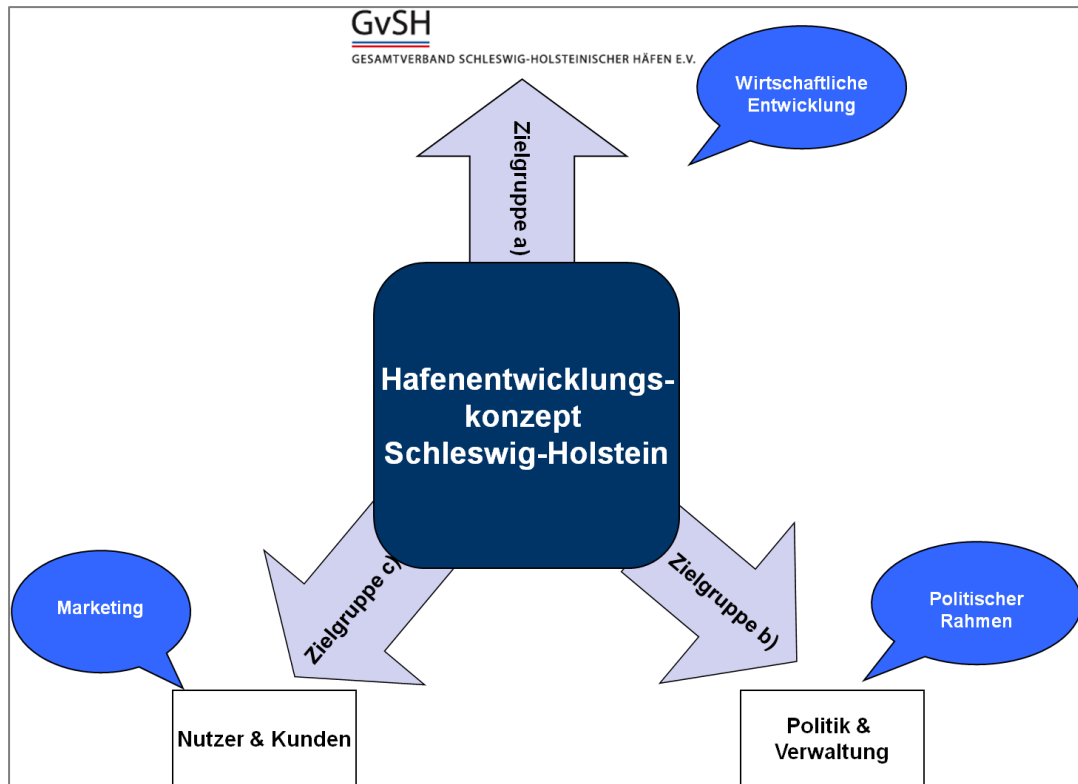
Zielgruppe b): Politik / Institutionen

Mit dem Hafenkonzept sollen die Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung eine Analyse erhalten, die eine Schwerpunktsetzung bei der Entwicklung des Hafensystems Schleswig-Holstein ermöglicht. Dazu gehören beispielsweise Organisationsstrukturen der Häfen, ordnungspolitische Rahmensetzungen oder Investitionsentscheidungen.

Zielgruppe c): Kunden / Nutzer

Das Hafenkonzept soll auch dazu dienen, dass die schleswig-holsteinischen Häfen gegenüber aktuellen und potenziellen Kunden und Nutzern ihre Leistungsfähigkeit und ihr Angebotspektrum präsentieren können.

Abbildung 1: Zielgruppe des Hafenkonzeptes



Quelle: UNICONCONSULT, 2013

Die Erstellung des Konzeptes erfolgte in vier Arbeitsschritten. Die Arbeitsschritte bauen wie folgt aufeinander auf:

Arbeitsschritt 1: Hafenprofile und Markttrends

Mit diesem Arbeitsschritt werden allgemeine Entwicklungen der jeweiligen Häfen beschrieben und die aktuellen Profile der jeweiligen Häfen skizziert. Im Ergebnis entsteht ein übersichtlicher Hafenkatalog, der als Ganzes die Leistungsfähigkeit und die Kompetenzen des schleswig-holsteinischen Hafennetzwerkes aufzeigt.

Arbeitsschritt 2: Herausforderungen und Vergleich von Hafensystemen

Es wird dargestellt, in welchem normativen Rahmen sich die Häfen bewegen bzw. welche Änderungen des normativen Rahmens zu erwarten sind (z. B. SECA-Regelung, Umwelt- und Sicherheitsanforderungen). Auch Schiffsgrößenentwicklungen und die Auswirkungen einer Fehmarnbeltquerung sollen hier diskutiert werden.

Ferner wird in diesem Arbeitsschritt das Wettbewerbsumfeld der Häfen Schleswig-Holsteins beschrieben. In einem Vergleich der Leistungsfähigkeit wird das Hafensystem Schleswig-Holsteins mit denen in Hamburg, Niedersachsen, Bremen und Mecklenburg-Vorpommern gegenübergestellt.

Arbeitsschritt 3: Entwicklungsschwerpunkte und -potenziale 2025

In diesem Arbeitsschritt werden die hafenbezogenen Entwicklungspotenziale ausgewählter Häfen beschrieben. Anschließend erfolgt die Identifizierung von Entwicklungsschwerpunkten für das zukünftige schleswig-holsteinische Hafensystem. Auf diese Weise werden die Potenziale für die Häfen Schleswig-Holsteins beschrieben und abgeschätzt. Die einzelnen Schwerpunkte werden zudem mit konkreten Handlungsmaßnahmen untermauert.

In einem weiteren Schritt wird eine Abschätzung für die Umschlag- und Passagierentwicklung in den schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 vorgenommen. Im Ergebnis dieses Arbeitsschrittes steht eine Potenzialabschätzung, die eine wichtige Grundlage für die zukünftige strategische Ausrichtung der Häfen Schleswig-Holsteins bildet.

Arbeitsschritt 4: Leitbild 2025

Der vierte Arbeitsschritt bildet die Synthese der drei vorangegangenen Abschnitte. Aufbauend auf dem Hafenkatalog, den Trends und Herausforderungen sowie im Wesentlichen an den Potenzialen und Entwicklungsschwerpunkten wird UNICONSULT ein Leitbild 2025 für die Häfen Schleswig-Holsteins formulieren. Dieses Leitbild beschreibt den Zielzustand des Hafennetzwerkes Schleswig-Holstein.

2 Überblick über die analysierten Häfen Schleswig-Holsteins

Der Logistik-Standort Schleswig-Holstein besitzt durch seine strategisch günstige Lage zwischen Nord- und Ostsee und seiner unmittelbaren Nähe zur Metropolregion Hamburg eine große Bedeutung. Das schleswig-holsteinische Verkehrsnetz bietet gute Voraussetzungen für eine Gestaltung leistungsfähiger maritimer Transport- und Logistikprozesse:

- Über die Autobahnen ist Schleswig-Holstein an das internationale Fernverkehrsstraßennetz angebunden.
- Schleswig-Holstein ist in ein leistungsfähiges Schienennetz eingebunden und verfügt über Direktverbindungen nach Skandinavien.
- Mit dem Nord-Ostseekanal führt die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt durch Schleswig-Holstein. Der Elbe-Lübeck-Kanal besitzt das Potenzial, um Schleswig-Holstein noch besser an das europäische Wasserstraßennetz einzubinden.

Die bedeutenden logistischen Knotenpunkte für dieses Verkehrsnetz sind die Häfen. Hier findet der Gütertausch statt, hier wird durch logistische und maritime Dienstleistungen Wertschöpfung erwirtschaftet.

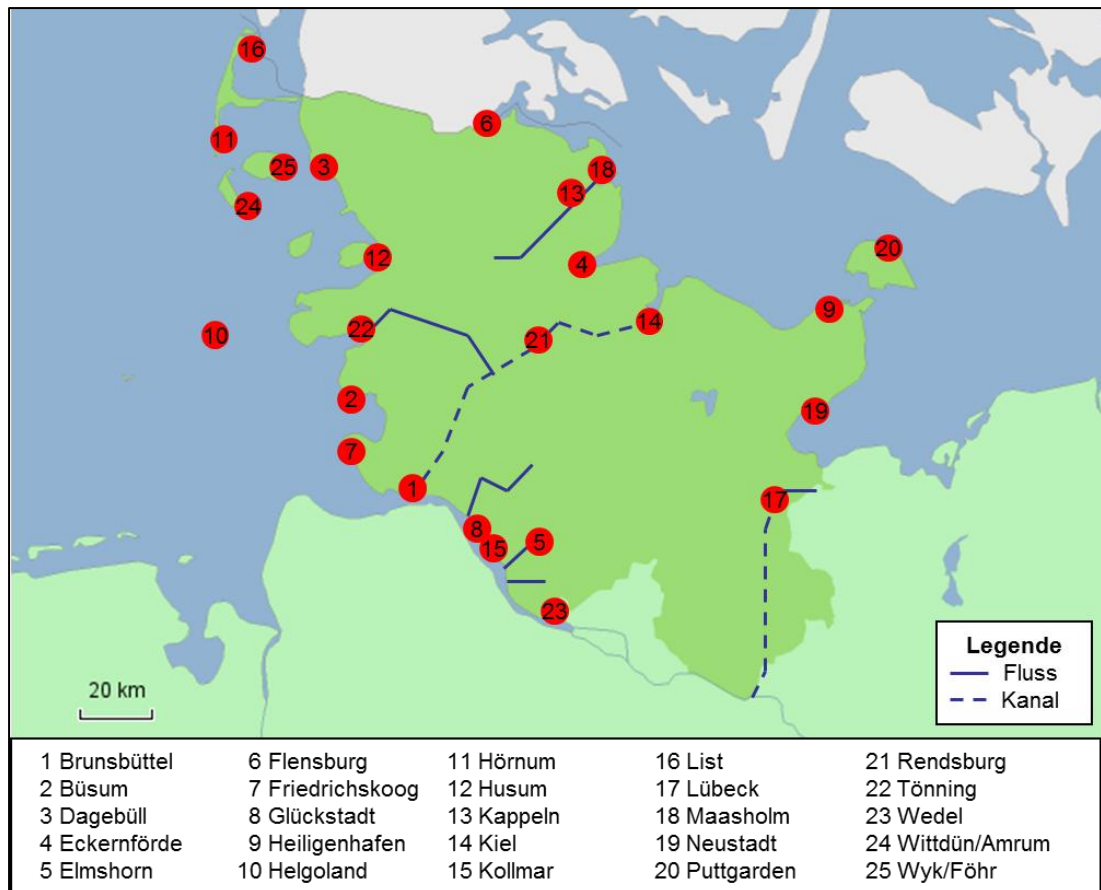
Über die insgesamt etwa 40 Häfen reisen jährlich nahezu 15 Millionen Passagiere. Das Umschlagaufkommen beträgt etwa 50 Millionen Tonnen Ladung pro Jahr. Damit übernehmen die Häfen eine bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktion für Schleswig-Holstein, Deutschland und Europa. Auf die sieben umschlagstärksten Häfen Lübeck, Brunsbüttel, Kiel, Puttgarden, Flensburg, Husum und Rendsburg entfallen 98 Prozent des Gesamtumschlags aller Seehäfen des Landes. Mit etwa 70 Prozent nimmt hier der Gütertransport zwischen Schleswig-Holstein und Ostseeländern den größten Raum ein. 50.000 Beschäftigte haben ihren Arbeitsplatz in der maritimen Wirtschaft Schleswig-Holsteins.

Das Angebot der schleswig-holsteinischen Häfen ist vielfältig: In den großen Seehäfen werden leistungsfähige Anlagen für die Passagierabfertigung und für den Umschlag von rollender Ladung, Massengut und Stückgut vorgehalten. Über ein dichtes Netz regelmäßiger Fähr- und Frachtlinien bestehen Verschiffungsmöglichkeiten zu den nordeuropäischen Staaten sowie in Richtung Russland und Baltikum. Ziel- und Quellgebiete der über diese Häfen umgeschlagenen Ladung erstrecken sich über die deutschen Wirtschaftszentren bis weit in die mittel-, west- und südeuropäischen Nachbarstaaten. Zahlreiche regional bedeutsame Häfen machen den Wasserweg für Verkehre schleswig-holsteinischer Handels-, Gewerbe- und Industriebetriebe nutzbar, ermöglichen den reibungslosen Personenverkehr zu den Inseln und schaffen wesentliche Voraussetzungen

für die Fischerei. Insbesondere die Westküstenhäfen haben Chancen, als Basis- oder Servicestandorte für die boomende Offshore-Wind-Industrie zu fungieren.

In Abbildung 3 werden diejenigen Häfen dargestellt, die im vorliegenden Hafenkonzept näher betrachtet werden. Eine detaillierte Beschreibung der Häfen findet sich im angehängten Hafenkatalog.

Abbildung 2: Übersichtskarte der 25 analysierten schleswig-holsteinischen Häfen



Quelle: UNICONSLT, 2013

Darüber hinaus findet Hafenumschlag in den Standorten Burgstaaken, Friedrichstadt, Geesthacht, Heikendorf, Hochdonn, Hohenhörn, Itzehoe, Laboe, Lauenburg, Mölln, Nordstrand, Pellworm, Pinneberg, Schlüttsiel und Uetersen statt. Die Bedeutung des Hafenumschlags an diesen Standorten ist in erster Linie lokal geprägt.

3 Kurzdarstellung der hafenbezogenen Infrastruktur Schleswig-Holsteins

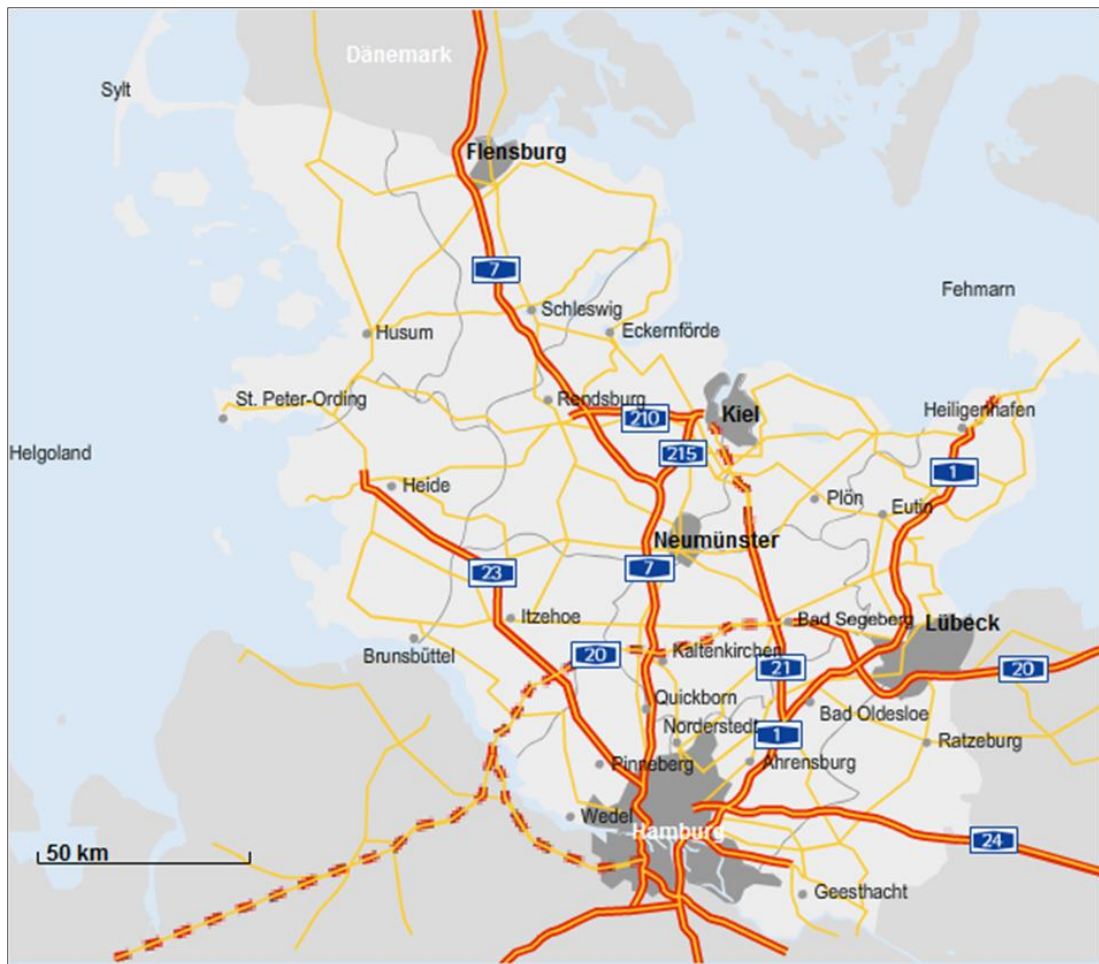
Das Land Schleswig-Holstein verfügt über eine moderne Verkehrsinfrastruktur mit einer guten Einbindung in die europäischen Verkehrsnetze und -ströme.

Straßennetz

Über die Autobahnen BAB 1, BAB 7, BAB 20, BAB 21, BAB 23, BAB 24, BAB 210 sowie BAB 215 ist Schleswig-Holstein an das internationale Fernverkehrsstraßennetz angebunden. Auch die Häfen des Landes sind über die genannten Autobahnen direkt oder indirekt sowie über Bundesstraßen (z. B. B 5, B 404) angeschlossen. Die Hauptachsen des Straßenverkehrs in Schleswig-Holstein sind die BAB 1 zwischen Hamburg und Lübeck (mit dem Anschluss Travemündes über die BAB 226), die BAB 7 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest und der Bundesgrenze bei Flensburg, die BAB 23 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest und Heide sowie die BAB 215 zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und Kiel.

Der weitere Ausbau der BAB 20 mit der Elbquerung westlich von Hamburg und die geplante Fehmarn-Belt-Querung werden die Straßenanbindung Schleswig-Holsteins noch einmal wesentlich verbessern. Insgesamt ist die Umsetzung der Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“ für das Hafensystem Schleswig-Holsteins von hoher Bedeutung.

Abbildung 3: Das schleswig-holsteinische Straßennetz



Quelle: Logistik Initiative Schleswig-Holstein e.V., 2013

Schienennetz

Schleswig-Holstein ist in ein leistungsfähiges Schienennetz eingebunden und verfügt über Direktverbindung nach Skandinavien. Insbesondere die Anbindung an Dänemark wird durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung deutlich aufgewertet.

Auch beim Streckennetz der Deutschen Bahn AG (DB) ist Hamburg der zentrale Knotenpunkt für die Eisenbahnen im überregionalen Verkehr Schleswig-Holsteins. Zu nennen ist hier zunächst die Marschbahn von Elmshorn über Itzehoe, Heide, Husum und Niebüll nach Westerland. Es handelt sich um eine überwiegend zweigleisige Bahnstrecke, die bis Itzehoe elektrifiziert ist. Dort muss folglich ein Traktionswechsel durchgeführt werden. Insbesondere für den Güterverkehr wichtig ist eine Stichstrecke nach Brunsbüttel, über die der dortige Hafen an das Eisenbahnnetz angeschlossen ist. Von Brunsbüttel werden überwiegend Chemieverkehre sowie Massengüter (u.a. Kohle, Gase und Mineralölprodukte) auf der Schiene gefahren.

Die zweite überregional wichtige Eisenbahnverbindung Schleswig-Holsteins führt von Hamburg über Elmshorn, Neumünster, Rendsburg und Schleswig nach Flensburg sowie weiter nach Dänemark (Jütlandbahn). Es handelt sich um eine elektrifizierte zweigleisige Bahnstrecke. In Neumünster zweigt eine ebenfalls elektrifizierte zweigleisige Strecke nach Kiel ab. Die Strecke Hamburg-Flensburg ist auch im internationalen Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr mit Skandinavien von besonderer Bedeutung. Auf den Verbindungen Hamburg-Kiel und Hamburg-Brunsbüttel werden im Güterverkehr auch Kombinierte Verkehre gefahren, ebenso auf der Strecke Padborg (DK)-Hamburg.

Die dritte Strecke von überregionaler Bedeutung ist die Verbindung von Hamburg über Bad Oldesloe nach Lübeck und weiter über Oldenburg nach Puttgarden. Von Puttgarden existiert eine Fährverbindung nach Rødby. Bei dem Streckenteil Hamburg-Lübeck handelt es sich um eine elektrifizierte zweigleisige Bahnstrecke, die im Güterverkehr insbesondere für die Seehafenhinterlandverkehre Lübecks wichtig ist. Hier werden u. a. Papiertransporte und Kombinierte Verkehre (KV) auf der Schiene abgewickelt. Der Streckenteil Lübeck-Puttgarden ist für den Eisenbahngüterverkehr in Folge der festen großen Beltquerung bedeutungslos geworden, da der Eisenbahngüterverkehr über die feste Querung ohne das bei Fährtrajekten notwendige Rangieren durchgeführt werden kann. Im überregionalen Personenverkehr werden nur noch wenige tägliche Zugpaare über diese Strecke geführt.

Abbildung 4: Das schleswig-holsteinische Schienennetz



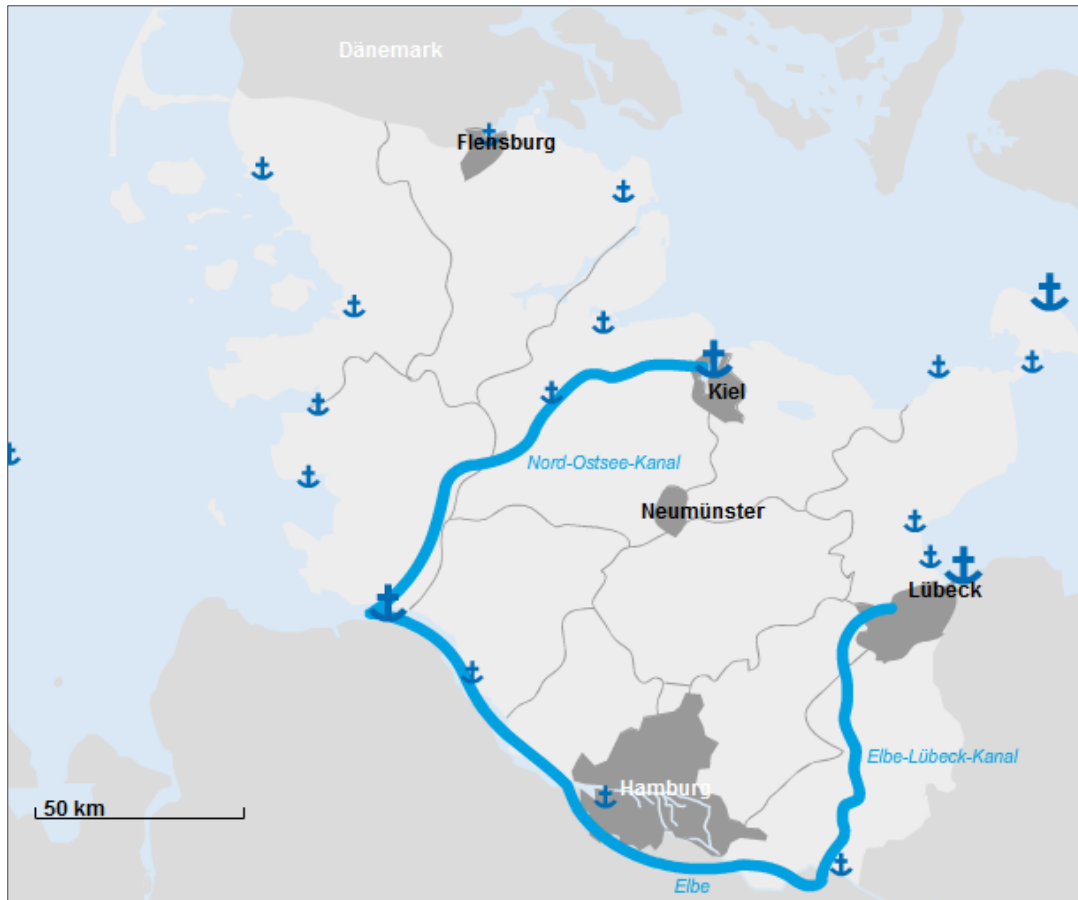
Quelle: Logistik Initiative Schleswig-Holstein e.V., 2013

Binnenwasserstraßennetz

Neben den seewärtigen Schiffsverbindungen über die Seehäfen haben auch die Wasserstraßen für Schleswig-Holstein eine große Bedeutung. Hier sind der Nord-Ostsee-Kanal (NOK), die Elbe und der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) zu nennen.

Die beiden erstgenannten Wasserstraßen spielen dabei in erster Linie für den Transitverkehr eine wichtige Rolle. Dies gilt für den NOK, der eine wichtige Verbindung für alle Ostseehäfen im Verkehr mit den Nordseehäfen sowie für überseeische Relationen darstellt. Mit rund 40.000 Schiffsbewegungen im Jahr ist dies die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Auf der Unterelbe sind gut 16.000 Schiffsbewegungen p. a. zu verzeichnen. Letztere sind zwar nur zu einem Teil Schleswig-Holstein zuzurechnen, weil das stromabwärts linke Ufer zu Niedersachsen gehört und der Großteil der Umschlagvorgänge in Hamburg stattfindet. Gleichwohl hat der Hamburger Hafen für die schleswig-holsteinische Wirtschaft eine nicht unerhebliche Bedeutung. Der ELK spielt derzeit mit gut 1.800 Schiffsbewegungen im Jahr eine untergeordnete Rolle im Wirtschaftsverkehr Schleswig-Holsteins.

Abbildung 5: Das schleswig-holsteinische Binnenwasserstraßennetz



Quelle: Logistik Initiative Schleswig-Holstein e.V., 2013

4 Trends relevanter Marktsegmente

Mit Blick auf die Entwicklungspotenziale für die schleswig-holsteinischen Seehäfen bis zum Jahr 2025 gilt es, in einem ersten Schritt, relevante Marktsegmente und deren Entwicklungstrends zu identifizieren und darzustellen.

Für die schleswig-holsteinischen Häfen sind aufgrund ihrer logistischen Wertschöpfungsfunktionen folgende Marktsegmente von Bedeutung:

- RoRo- und Fährgüter
- Kreuzfahrttourismus
- Inselversorgung /-tourismus
- Massengüter
- Forstprodukte
- Fischereiprodukte
- Offshore- und Projektladung / Schwergut

Diese Marktsegmente bzw. die dazugehörigen Trends werden nachfolgend im Einzelnen beschrieben und bilden im Wesentlichen die Grundlage weiterer inhaltlicher Ausführungen. Zum Abschluss des Kapitels wird ein Überblick zu räumlichen Verteilungsschwerpunkten der Trends im schleswig-holsteinischen Hafensystem gegeben. Detailliertere Aussagen mit Blick auf die Häfen im Einzelnen sowie auf das schleswig-holsteinische Hafensystem werden im Kapitel 7 vorgenommen.

4.1 RoRo- und Fährgüter

Der Umschlag von RoRo- und Fährgütern ist hinsichtlich der Gesamtmengen das wichtigste Marktsegment der schleswig-holsteinischen Häfen. Obwohl im Wesentlichen nur über die Häfen Lübeck, Kiel und Puttgarden RoRo- und Fährgüter umgeschlagen werden, umfasst dieses Marktsegment mehr als 70 % des Gesamtumschlags aller schleswig-holsteinischen Häfen. Die wesentlichen Relationen der RoRo- und Fährverkehre führen aus den genannten Häfen nach Schweden, Dänemark und Finnland sowie dynamisch wachsend nach Russland und ins Baltikum. In den vergangenen 15 Jahren hat sich die Anzahl der im RoRo-Verkehr umgeschlagenen Trailer, Wechselbehälter und sonstigen per Lkw transportierten Ladeeinheiten im gesamten Ostseeraum verdoppelt (siehe folgende Abbildung). Die Zahl der im RoRo-Verkehr beförderten Eisenbahnwaggons ist hingegen rückläufig.

Nach hohen Transportmengen im Jahr 2008, reduzierten sich die transportierten Volumina krisenbedingt im Jahr 2009; allerdings ist seit 2010 eine leichte Erholung eingetreten. Ein

wachsender Markt sind vor allem die Verkehre von/zu den baltischen Staaten und Russland.

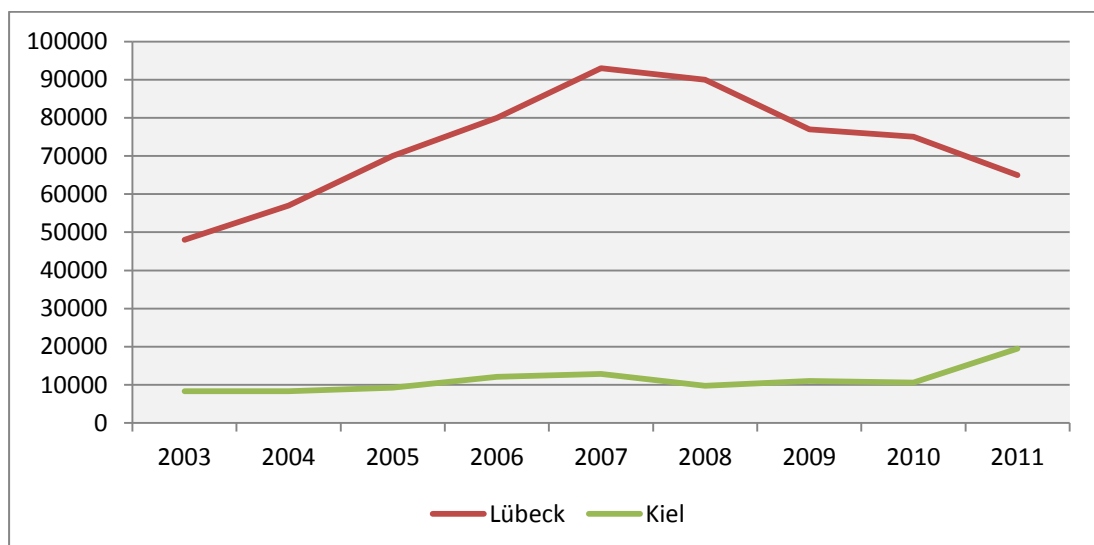
Abbildung 6: RoRo- und Fährverkehr in der Ostseeregion (in Tsd. Einheiten)

Route	1995		2008		2009		2010	
	Lkw/ Trailer	Bahn- waggons	Lkw/ Trailer	Bahn- waggons	Lkw/ Trailer	Bahn- waggons	Lkw/ Trailer	Bahn- waggons
Deutschland-Schweden	484	144	1.006	72	762	43	804	41
Dänemark-Schweden	454	13	628	/	539	/	555	/
Finnland-Deutschland	3*	26*	454	/	417**	/	458**	/
Deutschland- Dänemark	287	189	477	/	395	/	435	/
Schweden-Finnland	197	16	332	/	382	/	266	/
Schweden-Polen	54	50	317	22	294	17	353	16
Finnland-Estland	57	/	209	/	173	/	217	/
Dänemark-Norwegen	86	/	130	/	146	/	141	/
Deutschland-Litauen	21	21	60	6	60	4	82	5
Schweden-Estland	21	/	20	/	46	/	58	/
Deutschland-Norwegen	37	/	44	/	41	/	40	/
Schweden-Litauen	/	/	42	/	38	/	47	/
Schweden-Lettland	0	/	0	/	34	/	44	/
Norwegen-Schweden	13	/	23	/	21	/	19	/
Deutschland-Lettland	/	/	28	/	13	/	25	/

Quelle: UNICONSLT, 2013, nach Breitzmann, 2012

Als Trend lässt sich vor allem der Einsatz größerer Tonnage durch die Bündelung von Verkehrsströmen und ein nach der Krise wieder steigender Intermodalanteil im RoRo- und RoPax-Verkehr identifizieren.²

Abbildung 7: Umschlagmengen intermodaler Ladungseinheiten in den Häfen Lübeck und Kiel zwischen 2003 und 2011



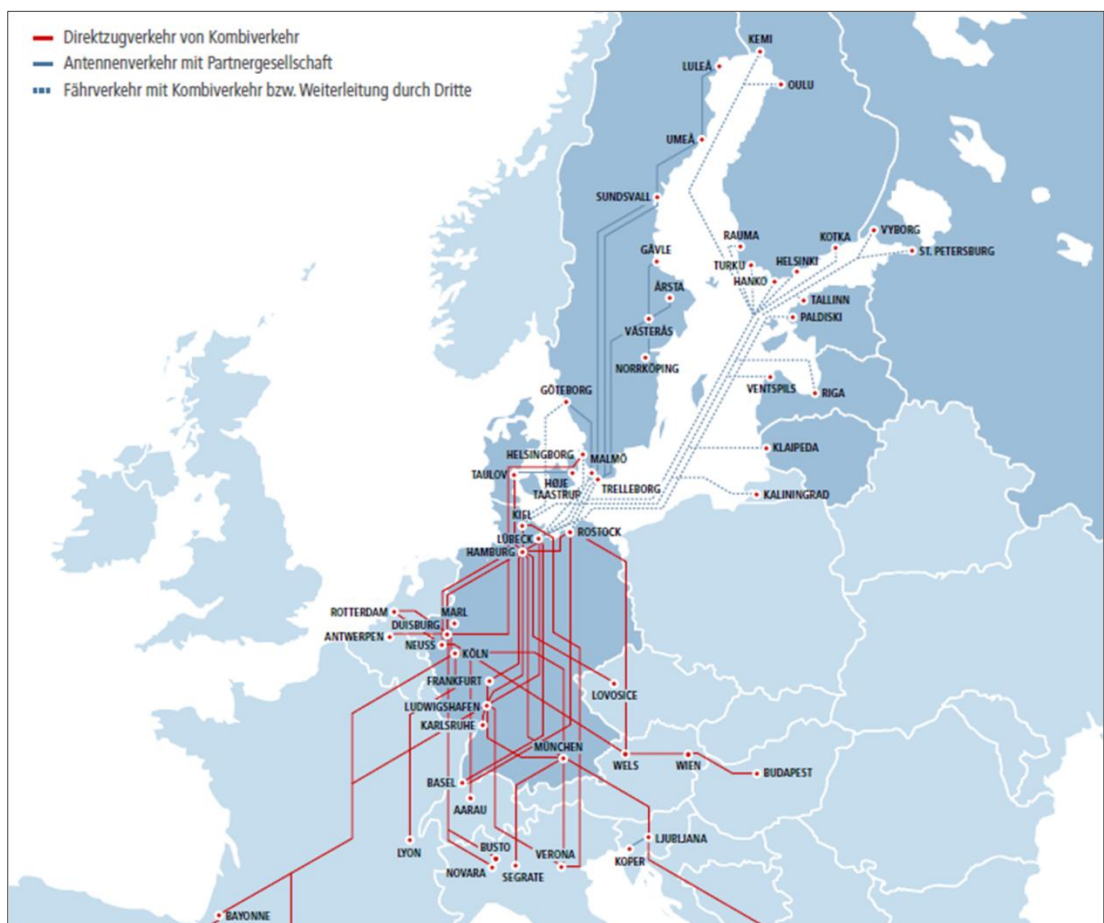
Quelle: UNICONSLT, 2013, nach Breitzmann, 2012

² Conzen, 2012: „Zukünftige Herausforderungen für den Ostseeverkehr – Balance zwischen wirtschaftlichen und umweltbezogenen Anforderungen erforderlich“, Vortrag im Rahmen der Baltic Logistics Conference 2012.

Mit Blick auf den steigenden Bedarf zur Bewältigung von Großvolumina von/nach Skandinavien und Russland werden sich die RoRo-Häfen zunehmend zu multifunktionalen Knotenpunkten des intermodalen Verkehrs und dabei vor allem des Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße entwickeln.

Beispielhaft zeigt nachfolgende Abbildung die Anbindung Skandinaviens durch die Kombiverkehr mbH & Co KG, den größten Anbieter kombinierter Verkehrsleistungen im Hinterland deutscher Ostseehäfen.

Abbildung 8: Anbindung Skandinaviens durch Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG



Quelle: Krebs (2012)

Für die RoRo- und Fährhäfen sind im Zusammenhang mit der Funktion als multimodale Knotenpunkte folgende Erfolgskriterien bedeutsam:

- Transportierbarkeit skandinavischer Einheiten mit Übermaßen im Hafen
- Multifunktionalität als trimodale Logistikzentren mit möglichst
 - überdachten Gleisanlagen
 - ebenerdiger Be- und Entladung, Rampenbeladung und -entladung

- Cross-Dock für LTL/FTL-Verkehre³

- Breite und Tiefe des Angebots logistischer Dienstleistungen, z. B. Umschlag, Verpackung/ Umpacken, Konsolidierungen, Zollleistungen, Value-Added-Services (Sägen, Etikettieren, etc.).

Dies ist nötig um Trailer/Trailer-, Bahn/Trailer- und Bahn/Mafi-Verkehre sowie Value-Added-Services für Kombinierte Verkehre Schiene/Straße und Schiff/KV Schiene/Straße anbieten zu können.

Die RoRo- und Fährhäfen sind – wie schon in der Vergangenheit (z. B. durch den Wegfall von Duty Free, die EU-Osterweiterung, den Bau von festen Querungen) – auch zukünftig großen Herausforderungen ausgesetzt. So werden insbesondere RoRo- und RoPax-Schiffe von den Regelungen zum Einsatz umweltfreundlichen Bunkers (Emission Control Areas (ECA)) betroffen sein, die Grenzen für die Schadstoffbelastung von Seeschiffen festlegt (vgl. Details hierzu in Kapitel 5.1.1). Einen erheblichen Einfluss auf die RoRo-Funktion der schleswig-holsteinischen Häfen wird des Weiteren die geplante feste Fehmarnbeltquerung haben (vgl. Kapitel 5.2).

In Bezug auf die allgemeine Marktentwicklung ist dennoch zu erwarten, dass das Gütersegment Trockenladung (RoRo, Container, *ohne* Bulk) bis 2030 das mengenbezogen bedeutendste Gütersegment in der Ostseeregion bleiben wird und seinen Anteil sogar noch auf etwa 45% steigern wird.⁴ Dies beinhaltet auch eine Erwartung eines allgemein steigenden Marktanteils von RoRo-Ladung innerhalb des Ostseeverkehrs. Insbesondere Russlandverkehre gelten hier als Wachstumstreiber.

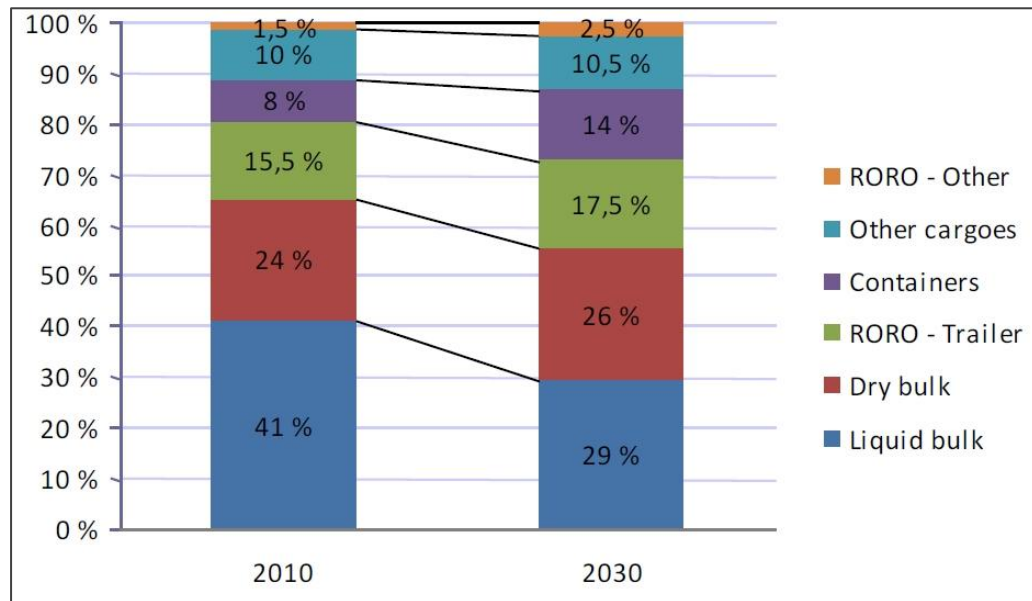
Insgesamt wird für die Ostseeregion bis 2030 für RoRo-Trailerkehre ein Wachstum um 47% im Vergleich zu 2010 erwartet.⁵ Die folgende Abbildung zeigt die erwartete Veränderung der Marktanteile der Gütersegmente in der Ostsee im Jahr 2030 im Vergleich zur heutigen Situation insgesamt.

³ LTL: Less than Truck Load; FTL: Full Truck Load. Cross-Docking ist eine Warenumschlagsart, die durch Vorkommissionierung der Ladung kundenbezogene Verkehre generiert werden, wobei jedoch die Funktion eines Bestandslagers entfällt.

⁴ Baltic Transport Outlook 2030: Strategic Network Analysis, S. 29 ff

⁵ Baltic Transport Outlook 2030: Strategic Network Analysis, S. 34

Abbildung 9: Markteinteile der Gütersegmente im Hafenumschlag der Ostseeregion 2010 und 2030



Quelle: Baltic Transport Outlook 2030: Strategic Network Analysis, S. 34

Der Passagierverkehr in den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen setzt sich vornehmlich aus Einkaufstouristen und Urlaubsreisenden von und nach Skandinavien zusammen. Nach Einschätzungen von Marktakteuren wird es hier zu keinen nennenswerten Einflusswirkungen der festen Fehmarnbeltquerung kommen. Die Entwicklung der Passagierzahlen wird sich, wie auch der gesamte Tourismusbereich, vor allem an der allgemeinen Wirtschaftssituation orientieren (u. a. in Bezug auf Einkaufstouristen auch an Wechselkursschwankungen zwischen Euro und schwedischer Krone). Wachstumspotenziale im Passagierfährverkehr sind vor allem auf den Relationen nach Russland und ins Baltikum zu erwarten.

4.2 Kreuzfahrttourismus

Kreuzfahrten sind aktuell beliebter denn je. Vor allem die Ostsee hat für deutsche Hochseurlauber an Bedeutung gewonnen. Etliche Reedereien sind dort inzwischen mit modernen Schiffen vertreten. In Nordeuropa, inkl. der Ostseeregion, waren im Jahr 2010 knapp 300.000 Deutsche als Seereisende unterwegs. Die Gesamtzahl der Kreuzfahrtpassagiere in Deutschland stieg zwischen 2005 und 2011 von 639.000 auf 1,4 Millionen. Die Prognosen für das Jahr 2020 gehen von knapp 2,3 Millionen Passagieren aus. Grundsätzlich ist also zu sagen, dass der Wachstumstrend im Kreuzfahrtgeschäft in Deutschland, und speziell in der Ostsee, weiter anhalten wird.

Nach offiziellen Schätzungen generiert jeder Kreuzfahrttourist über 60 Euro Umsatz pro Aufenthalt in der jeweiligen Hafenstadt. Viele der großen, weltweit agierenden Kreuzfahrtreedereien haben die Ostsee mit den großen Städten Kopenhagen, Stockholm,

Helsinki, Riga, Gdansk, Tallinn, St. Petersburg in ihre Routenverläufe aufgenommen. In Deutschland werden vor allem die Häfen Kiel, Hamburg und Warnemünde angelaufen.

Der Trend, dass große Kreuzfahrtschiffe mit einer Länge von zum Teil über 300 Metern Länge die Ostseehäfen anlaufen, wird sich verstärken. Bei den „großen“ Reedereien, die über Schiffe mit über 200 Metern Länge verfügen und im Ostseeraum aktiv sind, handelt es sich z. B. um:

- AIDA
- TUI Cruises
- MSC Kreuzfahrten
- Costa Kreuzfahrten
- Hapag-Lloyd Kreuzfahrten
- Norwegian Cruise Line
- Princess Cruises
- Celebrity Cruises
- Holland America Line

Aber auch kleinere Reedereien sowie Spezialanbieter (z. B. Exkursionsschiffahrt) sind für schleswig-holsteinische Häfen von Interesse.

4.3 Inselversorgung /-tourismus

Für die Häfen Dagebüll, Wittdün und Wyk auf Föhr ist vor allem die Entwicklung der Urlauberzahlen auf den nordfriesischen Inseln entscheidend. Es lassen sich jedoch keine wesentlichen Trends identifizieren, die Auswirkungen auf Infra- und Suprastruktur dieser Häfen im Fährpassagierbereich haben. In Folge der Erweiterung der Flotte der Wyker Dampfschiffs-Reederei (W.D.R.) mit Doppelendfähren inkl. vom Pkw-Verkehr getrennten Seiteneinstiege, wurde auch infra- und suprastrukturelle Anpassungen (Bau von Gangways) in den Häfen vorgenommen.

Im Inselverkehr soll es zukünftig neben der Wyker Dampfschiffs-Reederei einen weiteren privaten Anbieter geben. Unter dem Namen „Wattenlink“ wird die neue Fährlinie voraussichtlich ein Alternativangebot zur Verbindung der nordfriesischen Inseln mit dem Festland bieten. Dabei sollen emissionsärmere, neue Fähren zum Einsatz kommen. Es ist derzeit noch unklar, was dieses Engagement für die Hafenanlagen in Dagebüll, Wittdün und Wyk auf Föhr bedeuten wird.

Auch der Verkehr nach Helgoland steht vor Veränderungen. Während die Besucherzahlen in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen sind, soll ab dem Jahr 2015 eine

ganzjährige Verbindung zwischen Helgoland und Cuxhaven (Reederei Cassen Eils) für einen nachhaltigen und konstanten Service sorgen. In den Sommermonaten verkehren zudem die Reedereien Cassen Eils und Rahder mit einer täglichen Abfahrt zwischen Büsum nach Helgoland. Ab Husum bietet die Reederei Adler-Schiffe Hafenrundfahrten im Binnen- und Außenhafen an.

4.4 Massengüter

Im Bereich Massengüter wird für die Ostseeregion bis zum Jahr 2030 ein Wachstum des Gütersegments „trockene Massengüter“ von 42% im Vergleich zu 2010 erwartet. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 1,8%. Auch die Bedeutung von trockenem Massengut am Anteil des Gesamtumschlags wird sich in der Ostseeregion leicht erhöhen; von 24% im Jahr 2010 auf 26% im Jahr 2030.⁶ Flüssiggüter werden hingegen in der allgemeinen Marktentwicklung des Ostseeraums als rückläufig in Bezug auf die Umschlagmengen eingeschätzt. Der Gesamtumschlag in den Ostseehäfen wird 2030 7% geringer erwartet als 2010, dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von -0,4%. Entsprechend deutlich wird sich auch der Marktanteil von Flüssiggütern am Gesamtumschlag innerhalb der Ostseeregion von 41% (2010) auf 29% (2030) reduzieren.⁷ Für die Nordseehäfen, insbesondere für Brunsbüttel, ist gleichwohl mit einer positiven Marktentwicklung für trockene und flüssige Massengüter zu erwarten. Dazu trägt nicht zuletzt der ChemCoastPark mit führenden Chemieunternehmen wie Bayer MaterialScience, das Nordsee Gas Terminal, die Raffinerie Heide, Sasol und Yara bei.

Ein Zukunftsmarkt für die schleswig-holsteinischen Seehäfen im Bereich flüssiges Massengut ist jedoch der Umschlag und die Lagerung von Flüssigerdgas (LNG).⁸ Als Grund kann hierfür auf die neuen Schwefelobergrenzen in der Nord- und Ostsee verwiesen werden. Ab Januar 2015 dürfen dort nur noch Schiffstreibstoffe mit einem Schwefelgehalt von maximal 0,1 Prozent verwendet werden. Infolgedessen wird es seitens der Reedereien eine verstärkte Nachfrage für LNG als Treibstoff geben.

4.5 Forstprodukte

Für den europäischen Markt insgesamt wird grundsätzlich ein Wachstumstrend für den Umschlag von Forstprodukten (Holz, Papier, Zellstoffe etc.) erwartet, obwohl hinsichtlich des Papierverbrauchs ein signifikanter Rückgang erkennbar ist. Grund für insgesamt wachsende Handelsvolumen ist der zunehmende Einfluss von Handelspartnern aus Asien

⁶ Vgl. Baltic Transport Outlook 2030: Strategic Network Analysis, S. 34

⁷ Vgl. Baltic Transport Outlook 2030: Strategic Network Analysis, S. 34

⁸ LNG gilt als die am schnellsten wachsende Energiequelle der Zukunft. Bis 2030 sollen 50 Prozent des internationalen Gashandels über LNG abgewickelt werden. Führende Marktplayer wie ExxonMobil rechnen mittelfristig mit einer Verdopplung der Nachfrage. Insbesondere Asien plant seinen wachsenden Energiehunger mit LNG zu stillen. Doch auch für Deutschland und Europa bietet sich Potenzial im LNG-Markt. Bei einer rückläufigen Gasförderung innerhalb der EU wird der Importbedarf mittelfristig wachsen. Zudem wird in Deutschland die Stromerzeugung aus Erdgas zunehmen. LNG ist zur Verteilung nicht auf Pipelines angewiesen, sondern kann flexibel per LKW oder Schiff transportiert werden. Vgl. <http://www.trendresearch.de/studie.php?s=484>

(insbesondere China)⁹ und Lateinamerika, deren Papierindustrie zunehmend Produktionskapazitäten aufbaut, um die wachsende Nachfrage lokaler Märkte zu befriedigen, wofür Forstprodukte (insbesondere Rohstoffe) importiert werden. Dies führt teilweise zu einer Abkehr vom bisher eher interregionalen Charakter des Forstprodukthandels hin zu einem globalisierten Handel, der jedoch das schleswig-holsteinische Hafensystem in der Regel nicht tangiert und daher in den Häfen Schleswig-Holsteins in den letzten Jahren und auch zukünftig zu abnehmenden Mengen führen wird.¹⁰

Nach Aussage der Marktakteure werden vor allem die rückgehenden Konsummengen in Europa und Standortverlagerungen der Papierbranche aus Finnland heraus und nach West-, Mittel- und Südeuropa die Umschlagmengen im Lübecker Hafen zukünftig weiter senken, da sich andere Transportrouten oder Landtransporte ergeben. Des Weiteren muss mit einer Verlagerung der in Nordschweden entstehenden Papiertransporte nach Mitteleuropa auf die feste Fehmarnbeltquerung gerechnet werden, insbesondere zu Lasten der schleswig-holsteinischen Ostseehäfen Lübeck und Puttgarden.

4.6 Fischereiprodukte

Das Marktsegment Fischerei spielt insbesondere für die Nordseehäfen Husum und Büsum eine Rolle. Nach Auskunft örtlicher Fischereivertreter nutzen etwa 15 Fischkutter den Husumer Außenhafen, von denen Husum für acht den Heimathafen bildet. Die Anzahl der Fischkutter, die den Husumer Außenhafen nutzen, ist dabei in den letzten Jahren rückläufig gewesen. Ursächlich hierfür sind allgemeine Entwicklungen in der Fischereiwirtschaft wie etwa die Konzentration der Fischindustrie auf holländische Standorte. Infrastrukturelle Defizite konnten nicht als Ursache für die rückläufige Nutzung des Hafens als Fischereistandort identifiziert werden.

Am Hafenstandort Büsum ist neben dem Ausflugs- und Inselversorgungsverkehr auch das Fischereigeschäft wichtig für den Hafenumschlag. Insbesondere die Krabbenfischerei ist hier als relevantes Geschäftsfeld zu nennen und überregional bekannt, jedoch in den letzten Jahren ebenfalls von wirtschaftlich abnehmender Bedeutung. Nachdem in den 1940er und 50er Jahren bis zu 135 Kutter den Büsumer Hafen nutzen, ging diese Zahl bis heute kontinuierlich zurück. 2008 lag sie bei nur noch bei etwa zwei Dutzend Kuttern. Auch hier ist ein Bezug zu niederländischen Unternehmen herstellbar. Mit Heiploeg, und Klaas Puul sind zudem zwei niederländische Unternehmen die größten Abnehmer der Fangmengen, die über den Hafen Büsum umgeschlagen werden.¹¹

⁹ Vgl. PWC Forest, Paper & Packaging: Global Forest, Paper & Packaging Industry Survey 2011 edition – survey of 2010 results, 2011

¹⁰ Vgl. Accenture: Trends in Manufacturing Paper Products, Houston, USA, 2008

¹¹ Vgl. Stadt Büsum

4.7 Offshore- und Projektladung / Schwergüter

Schleswig-Holstein versteht sich mit einer installierten Leistung von 2.900 Megawatt (MW) und als Standort zahlreicher bedeutender Windenergieunternehmen als „Windland Nr. 1“. Im Onshore-Bereich gilt Schleswig-Holstein als Pionierland der Windenergie. Die Entwicklung der Windenergiegewinnung fokussiert derzeit jedoch stark auf den Offshoresektor. Es ist beabsichtigt, bis zum Jahr 2030 25 bis 30 Gigawatt Windenergieleistung in der deutschen Bucht zu installieren. Der Aufbau von Offshore-Windparks in der deutschen Bucht (deutsche AWZ) hat bereits begonnen. Im Herbst 2012 wurde mit der Errichtung der Fundamente für den Windpark Meerwind Süd/Ost 23 Kilometer nördlich der Insel Helgoland begonnen, in dem insgesamt 80 Anlagen mit einer Leistung von je 3,6 MW installiert werden sollen. Weiter fortgeschritten ist der Windpark Nordsee Ost (RWE Innogy) 30 Kilometer nördlich von Helgoland und 30 Kilometer westlich von Amrum, mit dessen Bau Ende 2011 begonnen wurde (48 Anlagen REpower 6M).

Das Feld der Offshore-Windindustrie bedeutet für die Häfen Schleswig-Holsteins ein enormes Wertschöpfungspotenzial in einem neuen Geschäftsfeld. Die Chancen in den Bereichen Basis- oder Servicehafen und Produktionsstandort wurden bereits von vielen Hafenstandorten an der Nordseeküste in Dänemark, Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien erkannt. Auf dieser Basis hat zurzeit ein Wettbewerb zwischen einzelnen Akteuren im Bereich der Ansiedlung von Offshore-Windindustrie an der Nordseeküste eingesetzt. Dabei agieren sowohl einzelne Häfen als auch Hafenverbände.

Für eine Eignung als Offshore-Hafen können sowohl für Installations-/Basis-Häfen als auch für Service-Häfen allgemeine Anforderungen definiert werden, die in der folgenden Abbildung aufgeführt sind.

Abbildung 10: Allgemeine Anforderungen an Offshore-Häfen

Anforderung	Installations-/ Basishäfen	Service-Häfen
Hinterlandanbindung	Trimodal, schwerlastfähig	-
Helikopterlandeplatz	Nicht notwendig	Zwingend notwendig
Entfernung zu OWP	Mittelbare Nähe, Entfernung von nachrangiger Bedeutung, optimal < 160 Seemeilen	So nah wie möglich, optimal <70 Seemeilen
Lager-/ Montage-Fläche	Min. 8-10 ha, optimal 20 ha Schwerlastfähigkeit von min. 55 t/m ²	~ 3 ha
Vormontage-Fläche an der Kaikante	Min. 8-10 ha, optimal 10-15 ha	-
RoRo-Rampe	Notwendig für große OWEP-Komponenten	-
Kailänge	Min. 200 m, optimal 1000 m Schwerlastfähigkeit von min. 55 t/m ²	Min. 200 m
Kran- und Hub-Kapazität	Bis zu 1.200 t	Bis zu 40 t, die Möglichkeit zum Umschlag von Containern sollte bestehen
Wassertiefe	Min. 9,5 m	Min. 4 m, nach Möglichkeit kein Tideeinfluss
Breite des Hafenbeckens	Min. 70 m, optimal >85 m	Keine speziellen Anforderungen
Standortqualität	Erweiterungsflächen, qualifizierte Arbeitskräfte, Unterstützung des Hafens durch lokale Wirtschaftsförderung	Erweiterungsflächen, qualifizierte Arbeitskräfte, Unterstützung des Hafens durch lokale Wirtschaftsförderung

Quelle: UNICONSLT, 2013

Die schleswig-holsteinischen Nordseehäfen haben ihre Kräfte gebündelt und arbeiten fokussiert im Rahmen der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee Schleswig-Holstein zusammen.¹² Mit dieser Kooperation wird die Kompetenz des Bundeslandes Schleswig-Holstein mit seinen Hafenstandorten für die Windparks in der Nordsee gebündelt.¹³ Die

¹² Vgl. hierzu und zum Folgenden Offshore-Häfen Nordsee Schleswig-Holstein, 2012

¹³ Unternehmen aus dem Bereich Hafenwirtschaft sind die Treiber und Entwickler dieser praxisnahen und kundenorientierte Initiative. Unterstützt wird die Initiative von den Stadt- und Kreisverwaltungen, Wirtschaftsunternehmen, Wirtschaftsförderungen, den IHK zu Flensburg und zu Kiel, Windenergieanlagenherstellern, windcommschleswig-holstein, dem Maritimen Cluster Schleswig-Holstein sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Schleswig-Holstein.

Kooperation dient der Vernetzung der Hafenstandorte mit dem Schwerpunkt „Produktion-, Logistik- und Service-Häfen“ für Offshore Windparks. Durch die Zusammenarbeit soll den Kunden und Vertretern der Branche sowie öffentlichen Vertretern das Potenzial der Nordseehäfen in Schleswig-Holstein aufgezeigt werden. Insgesamt kann den Betreibern der Offshore Windparks ein Angebot offeriert werden, das alle Serviceleistungen beinhaltet und kurze Anfahrtswege zu den Windparks garantiert. In Bezug auf Entwicklungstrends des Offshore-Segments ist zukünftig zu erwarten, dass es durch die Größenentwicklung der Komponenten verstärkt zu Marktnachfragen nach RoRo-Verladung kommen wird. Beispielsweise macht die neueste Generation der Windturbinen des Herstellers Siemens (6 MW Leistung; 75 Meter lange Rotorblätter)¹⁴ hinsichtlich Gewichten und Sicherheitsanforderungen eine herkömmliche Kranverladung zunehmend schwieriger. Ähnliche Tendenzen hinsichtlich der Größenentwicklung sind für andere Hersteller ebenfalls zu erwarten. Es wird daher zukünftig vermehrt zu RoRo-Verladung mittels SPMTs¹⁵ kommen. Eine entsprechende Hafenausstattung mit hierfür benötigten Rampen wird für eine erfolgreiche Aufstellung des schleswig-holsteinischen Hafensystems im Offshore-Bereich mittelfristig notwendig sein.

Die Häfen Husum, Dagebüll und Osterrönfeld haben ihre Leistungsfähigkeit bislang im Umschlag von Onshore-Windenergieanlagen bewiesen. Insbesondere Husum ragt in diesem Segment mit dem Umschlag von Gondeln und Naben für den Hersteller REpower heraus.

Auch der Umschlag von sonstigem Schwergut sowie Projektladung ist ein Zukunftsmarkt für die schleswig-holsteinischen Häfen. Bereits heute wird Projektladung in bedeutendem Umfang über die Häfen Brunsbüttel, Kiel und Lübeck transportiert. Insbesondere im Verkehr nach Osteuropa aber auch Übersee ist ein Trend hin zur Verladung von großen Projekten (z. B. Maschinenteile, Komponenten für Lagerhallen und Gebäude, landwirtschaftliche Fahrzeuge) festzustellen. In den vergangenen Jahren hat nach Aussage einer Vielzahl an Marktakteuren ein Größen- und Gewichtswachstum im Bereich Schwergut stattgefunden. Da nach Aussage der Marktakteure kein Ende dieser Entwicklung absehbar ist, entstehen daraus Herausforderungen hinsichtlich Lager- und Umschlagflächen für die etablierten Häfen, wie bspw. den Hafen Hamburg. Da diese jedoch oftmals über begrenzte Erweiterungsflächen verfügen, entstehen Marktchancen für die im Schwergutumschlag bereits erfahrenen Häfen Schleswig-Holsteins.

Aufgrund der Komplexität der Umschlagleistung auf der einen und der Hochwertigkeit von Schwergütern auf der anderen Seite herrscht in diesem Segment eine geringe Preissensitivität der Dienstleistungskunden. Die dadurch erzielbaren Margen begründen die hohe Attraktivität dieses Umschlags für die Häfen. Vor allem für den Hafen Brunsbüttel aufgrund seiner geographischen Lage an der Unter- und Außenelbe sowie für Husum und Osterrönfeld bestehen zukünftige Potenziale im Schwergutumschlag.

¹⁴ Vgl. <http://www.siemens.com/press/de/pressemitteilungen/?press=/de/pressemitteilungen/2012/energy/wind-power/ewp201210001.htm>

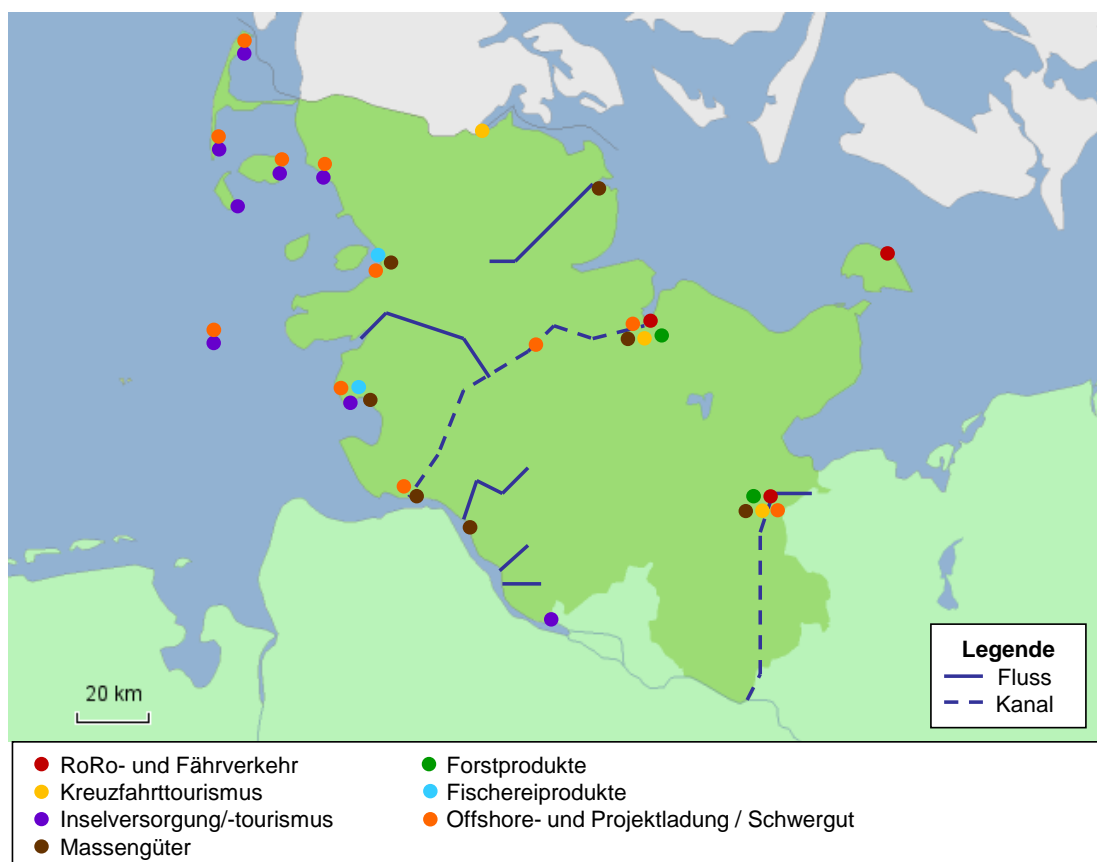
¹⁵ SPMT: Self-Propelled Modular Transporter (Modulfahrzeug mit eigenem Antrieb mehreren Achslinien)

4.8 Geografische Verteilungsschwerpunkte der Marktsegmente im schleswig-holsteinischen Hafensystem

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die bedeutsamen Marktentwicklungen im RoRo- und Fährgütersegment, in der Kreuzschiffahrt und im Forstprodukte-Bereich vorwiegend die Ostseehäfen Schleswig-Holsteins betreffen. Herausforderungen bestehen vor allem in der Entwicklung zu multifunktionalen Knotenpunkten des intermodalen Verkehrs, im Ausbau von Kapazitäten in der Kreuzschiffahrt sowie in der Adaption an Veränderungen im europäischen Papiermarkt und den Bau der festen Fehmarnbeltquerung. Die Marktentwicklungen der Segmente Inselversorgung/-tourismus, Massengüter, Fischereiprodukte sowie Offshore und Projektladung / Schwergut konzentrieren sich vorwiegend auf die Häfen der Nordsee oder der Elbe. Hier entstehen insbesondere aus Sicht des Massengüterumschlags sowie der Offshore- und Projektladung Entwicklungschancen.

Die folgende Abbildung gibt einen visuellen Überblick zu räumlichen Verteilungsschwerpunkten der Marktsegmente im schleswig-holsteinischen Hafensystem. Detaillierte Ausführungen zu zukünftigen Entwicklungsschwerpunkten folgen in Kapitel 7.

Abbildung 11: Räumliche Verteilungsschwerpunkte der Marktsegmente im schleswig-holsteinischen Hafensystem



Quelle: UNICONSLT, 2013

5 Herausforderungen für die Häfen Schleswig-Holsteins

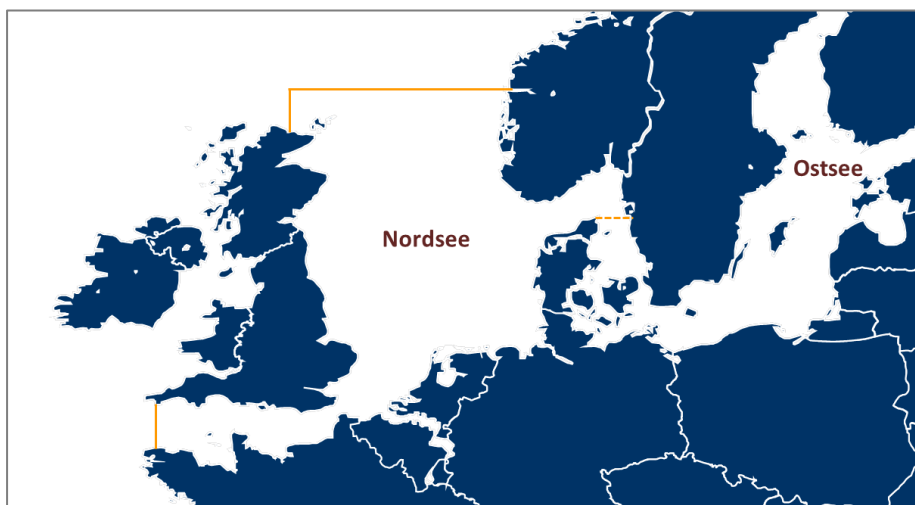
Die schleswig-holsteinischen Häfen unterliegen vielfältigen politischen, infrastrukturellen, umweltrelevanten und gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungen, die für die Häfen spezifische Herausforderungen darstellen. Dies sind unter anderem die Verschärfung der zu beachtenden Schadstoffgrenzwerte innerhalb sogenannter Emission Control Areas (ECAs), die Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung, die Entwicklungen des Emissions- sowie des Abfallmanagements, Transeuropäische Verkehrsnetze sowie die Auswirkungen eines möglichen Port Packages III. Aber auch die aktuellen Schiffsgrößenentwicklungen sowie die Zukunft des Kohleumschlags findet in diesem Kapitel Erwähnung. Diese Herausforderungen werden im Folgenden hinsichtlich ihrer Bedeutung für die schleswig-holsteinischen Häfen analysiert und bewertet. Teil der Bewertung sind Einschätzungen dazu, wie die jeweiligen Herausforderungen von den Häfen bewältigt werden können.

5.1 Maritimer Umweltschutz

5.1.1 Emission Control Areas

Emission Control Areas (ECAs) sind von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) festgelegte Sonderzonen für die Seeschifffahrt, in denen umweltpolitische Vorgaben und Beschränkungen für die Emission bestimmter Schadstoffe bestehen. Für die schleswig-holsteinischen Häfen von unmittelbarer Relevanz sind die ECAs Ostsee sowie Nordsee inklusive Ärmelkanal. Innerhalb dieser ECAs ist die Emission von Schwefeloxiden mit Grenzwerten belegt.¹⁶ Die geografische Ausdehnung der Ostsee-ECA sowie der Nordsee-ECA ist in der folgenden Grafik dargestellt.

Abbildung 12: Geografische Ausdehnung der ECAs in Nord- und Ostsee



Quelle: UNICONSLT, 2013, nach Jahn et al., 2011

¹⁶ Deshalb wurden diese Sonderzonen vormals auch als Sulphur Emission Control Areas (SECAs) bezeichnet.

Definierte Grenzwerte für die Emission von Schwefeloxiden bestehen in der Ostsee seit Mai 2006, damals als weltweit erstem Meeresgebiet mit derartiger Beschränkung. Der Grenzwert lag zunächst bei 1,5% Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff. Dieser Grenzwert wurde im August 2007 in gleicher Weise für die Nordsee eingeführt und ab Juli 2010 von der IMO auf 1,0% abgesenkt.¹⁷

Zudem schreibt seit Januar 2010 eine EU-Richtlinie¹⁸ hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen in allen Häfen der Europäischen Union eine Liegezeit für Schiffe von mehr als zwei Stunden sowie eine Begrenzung des Schwefelanteils auf maximal 0,1% vor. Um dies zu erreichen, wird im Schiffsbetrieb ein Umschaltvorgang auf einen schwefelärmeren Treibstofftyp (Dieselöl) durchgeführt, da Schweröl nicht mit einem entsprechend niedrigen Schwefelgehalt herstellbar ist.¹⁹

Für die gesamten ECA-Gebiete in Ost- und Nordsee inklusive Ärmelkanal ist ab Januar 2015 die Absenkung des Emissionsgrenzwerts für den zulässigen Schwefelgehalt auf 0,1% vorgeschrieben. Für andere Fahrtgebiete (außerhalb der ECA-Gebiete der Nord- und Ostsee) gilt seit Januar 2012 ein Grenzwert von 3,5% Schwefelanteil im Schiffstreibstoff. Dieser Grenzwert wird ab Anfang 2020, vorbehaltlich einer Praktikabilitäts-Prüfung hinsichtlich der Brennstoffverfügbarkeit durch eine IMO-Kommission im Jahr 2018, auf 0,5% abgesenkt.²⁰

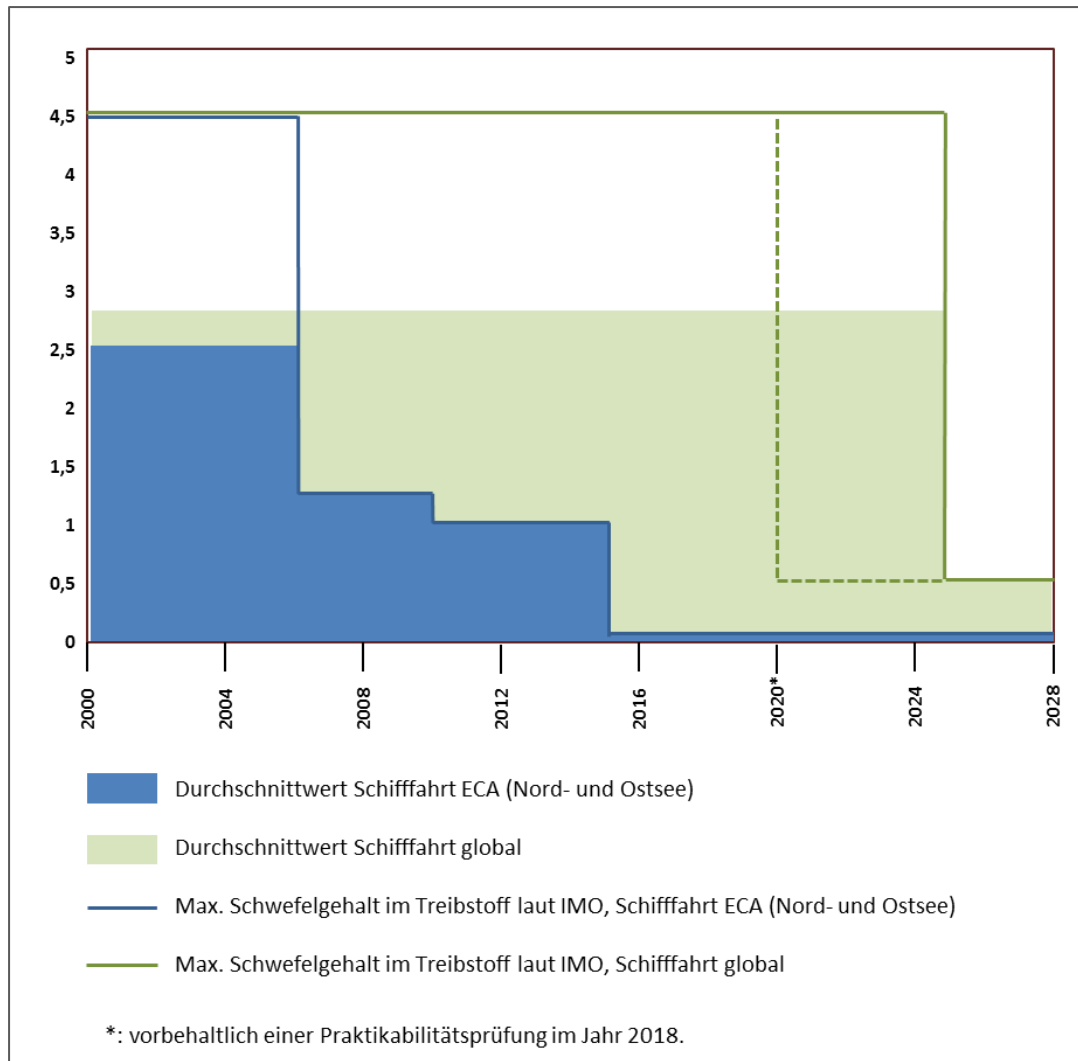
¹⁷ Lemper et al., 2010

¹⁸ 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

¹⁹ Vgl. TT-Line, 2008 sowie Lemper et al., 2010

²⁰ Vgl. <http://www.portofrotterdam.com/de/aktualitat/pressemitteilungen-und-nachrichten/Pages/neufassung-eu-richtlinie-zum-schwefelgehalt-in-schiffstreibstoffen.aspx>

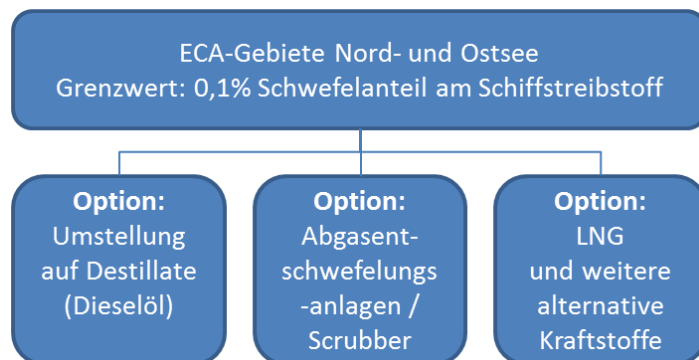
Abbildung 13: Grenzwerte des Schwefelgehalts im Schiffstreibstoff laut IMO in %



Quelle: UNICONSULT, 2013, nach TT-Line, 2008

Für die Reeder bieten sich hinsichtlich der Regelungen in den ECA-Gebieten der Nord- und Ostsee ab 2015 grundsätzlich drei Optionen.

Abbildung 14: Handlungsoptionen der Reeder in Bezug auf SOx-Grenzwerte von 0,1%



Quelle: UNICONSULT, 2013

Zum einen haben die Reeder die Möglichkeit, von Schweröl auf schwefelärmere Treibstoffe umzustellen. Hierbei kommen in erster Linie Destillate (Dieselöl) oder die Umstellung auf liquefied natural gas (LNG) oder andere Alternativkraftstoffe wie z. B. Methanol in Frage. Zum anderen besteht die Möglichkeit, sogenannte „Scrubber“ zur Entschwefelung der Schiffsabgase einzubauen.

Die Nutzung von Dieselöl wird bereits heute im Rahmen der o. g. EU-Richtlinie innerhalb europäischer Häfen praktiziert, ist also technisch möglich und bereits gängig. Durch die begrenzte Verfügbarkeit von Dieselöl wird mit einem Kostenanstieg für Schiffstreibstoff um bis zu 80% gerechnet.²¹ Je nach Verkehrsart und Fahrtgebiet ergibt sich somit ein unterschiedlich starker Gesamtkostenanstieg des Seetransports durch die Nutzung von Dieselöl im Vergleich zu Schweröl.

Für den RoRo-Verkehr liegt der Anteil der Bunkerkosten an den gesamten Seetransportkosten beispielsweise für das Fahrtgebiet Deutsche Ostseehäfen – Russland/Baltikum bei 32%, für das Fahrtgebiet Deutsche Ostseehäfen – Südschweden beträgt der Anteil 24%, für das Fahrtgebiet Deutsche Ostseehäfen – Finnland ist es 39%. Entsprechend ist für diese Fahrtgebiete durch die Nutzung von teurerem Dieselöl ein Gesamtkostenanstieg im Seetransport um 27% (Fahrtgebiet Deutsche Ostseehäfen – Russland/Baltikum), 20% (Fahrtgebiet Deutsche Ostseehäfen – Südschweden) bzw. 32% (Fahrtgebiet Deutsche Ostseehäfen – Finnland) zu erwarten.²²

Im Containerverkehr sind bei einem Anteil der Bunkerkosten an den gesamten Seetransportkosten je nach Fahrtgebiet zwischen 27% und 33% ebenfalls Gesamtkostenanstiege im Seetransport um mehr als 20% zu erwarten. Im Fahrtgebiet der westlichen Ostsee wird beispielsweise ein Gesamtkostenanstieg um 28% für möglich gehalten.²³

Der Vorteil der ausschließlichen Bebungung von Schiffen mit Dieselöl bestünde zukünftig darin, dass nicht wie aktuell üblich, doppelte Tankanlagen- und Rohrsysteme sowie Umschaltssysteme installiert werden müssten. Neben den notwendigen Investitionen in diese Systeme entfielen auch die durch den Umschaltvorgang zwischen Schweröl- und Dieselölnutzung entstehenden technischen Risiken.

Alternativ zur Nutzung von Bunkerölen mit niedrigem Schwefelgehalt besteht für die Reeder die Option, über den Einbau sogenannter Scrubber die Entschwefelung der Schweröl-Abgase sicherzustellen, um so die ECA-Grenzwerte von 0,1% einhalten zu können. Hinsichtlich des Einsatzes gibt es allerdings zwei entscheidende Hemmnisse. Zum einen sind aktuell noch keine ausgereiften technischen Lösungen am Markt verfügbar, zum anderen würden dem Reeder durch den Scrubber-Einbau enorme Investitionen entstehen, die in einer Größenordnung von fünf bis sieben Mio. Euro pro Schiff liegen.²⁴ Hinsichtlich

²¹ Vgl. TT-Line, 2008

²² Vgl. Lemper et al., 2010; Werte entsprechen dem oberen Preiskorridor der vom ISL durchgeführten Berechnungen.

²³ Vgl. Lemper et al., 2010; Werte entsprechen dem oberen Preiskorridor der vom ISL durchgeführten Berechnungen.

²⁴ Vgl. Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern, Baltic Logistics Conference, 2012

der technischen Systeme zur Abgasnachbehandlung gibt es aktuell lediglich Prototypen, bspw. wird seit 2011 ein sogenannter Closed Loop Scrubber des finnischen Motorenherstellers Wärtsilä, der auf einem Containerfeeder der Containerships Ltd Oyverbaut ist, im Dauereinsatz getestet.²⁵ Die fehlende Marktreife und die fehlende Produktlebenszykluserfahrung stellt für die Reeder ein erhebliches Investitionsrisiko dar.

Der Einbau von Scrubber-Technologien führt zudem auf den Schiffen zu einer Verringerung der Ladekapazität, da durch Gewicht und Flächenverbrauch der Scrubber Ladekapazität gebunden wird. Zudem entstehen operative Kosten durch den Betrieb der Scrubber. Diese liegen laut Germanischem Lloyd durchschnittlich bei etwa 5 USD je MWh.²⁶ Grundsätzlich werden Scrubber-Lösungen nicht für alle Schiffstypen wirtschaftlich sinnvoll sein. Insbesondere bei kleineren Schiffsgrößen und bei älteren Flotten wird ein Scrubber-Einbau im Vergleich zu anderen Handlungsoptionen nicht wirtschaftlich sein. Der Einsatz von Scrubbern wird insbesondere für Neubauten, neuere Schiffe und Großschiffe sinnvoll sein. Die Option „Weiterbetrieb konventioneller Schiffstonnage mit schwefelreichem Schweröl nach Scrubbernachrüstung“ bedingt an den Hafenstandorten je nach angewandter Technologie die Bereitstellung nachhaltiger Entsorgungspfade für die Rückstände aus dem Scrubberbetrieb.

Als dritte Handlungsoption besteht für Reeder die Möglichkeit die Bebunkerung von Schiffen mit liquefied natural gas (LNG) oder anderen Alternativkraftstoffen wie z. B. Methanol vorzunehmen, um die ECA-Grenzwerte von 0,1% Schwefelanteil in den Schiffstreibstoffemissionen zu erreichen. LNG ist als Schiffstreibstoff ebenfalls teurer als Schweröl, somit sind durch die LNG-Nutzung äquivalent zur Handlungsoption der Dieselölnutzung höhere Gesamtkosten für den Seetransport die Folge. Als technische Voraussetzung für die LNG-Bebunkerung müssen entsprechende Schiffsmotoren zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund sind LNG-betriebene Schiffe zur Senkung der Schwefeloxidemissionen vorrangig für Neubauten eine Option, nicht aber für bestehende Flotten.

Die Auswirkungen der Verteuerung des Seetransports durch die ECA-Grenzwerte werden in Schleswig-Holstein in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers zu spüren sein. Der Seetransport insbesondere im Ostseeraum steht in direkter Konkurrenz zu den küstenparallelen Verkehrsträgern Straße und Schiene. Dies betrifft sowohl RoRo- als auch Massengut- und Containerverkehre und betrifft Feeder- und ShortSea-Verkehre in gleichem Maße. Für alle diese Verkehre wird ein Risiko gesehen, dass Volumen vom See- auf den landseitigen Transport, insbesondere auf die Straße verlagert wird (Sea to Road). Dies wird sich auch in Form einer Mehrbelastung des ohnehin hochausgelasteten Straßennetzes niederschlagen.²⁷ Bei Projektladungsverkehren wird eine geringe Gefahr des Modal Shifts gesehen, da Hinterlandverkehre auf Straße oder Schiene hier in vielen Fällen die Volumen- und Gewichtsanforderungen nicht erfüllen.

²⁵ Vgl. <http://www.wartsila.com/en/emissions-reduction/scrubber-system/scrubber>, 2012

²⁶ Vgl. Sames, 2012

²⁷ Vgl. Lemper et al., 2010

Schleswig-holsteinische Ostseehäfen wären durch die Verschlechterung der Wettbewerbsfähigkeit des Seetransports gegenüber dem küstenparallelen Landweg zudem überproportional betroffen. Aufgrund der längeren Distanzen zu den Korrespondenzhäfen, bspw. im Vergleich zu Häfen Mecklenburg-Vorpommerns, wirkt sich die Verteuerung entsprechend drastischer aus als bei Routen mit vergleichsweise kürzeren Distanzen zwischen den Korrespondenzhäfen.

Durch die ECA-Grenzwertregelungen wird in den schleswig-holsteinischen Häfen die Nachfrage nach Dieselölen und LNG ansteigen. Um dieser Nachfrage gerecht zu werden sind entsprechende Investitionen zur Schaffung von Kapazitäten für die Bebunkerung von Schiffen mit diesen Kraftstoffen notwendig. Insbesondere LNG bietet für die Häfen hier Potenziale und neue Geschäftsfelder. Brunsbüttel Ports hat durch einen Vertrag mit Gasnor (Norwegen) hier bereits Kompetenzen aufgebaut und eine Vorreiterrolle in Schleswig-Holstein und darüber hinausgehend in Norddeutschland eingenommen.²⁸

Durch die strengen ECA-Emissionsgrenzwerte für Schwefeloxide in der Nord- und Ostsee werden die schleswig-holsteinischen Hafenstandorte und Küstenregionen jedoch von der verbesserten Luftreinhaltung profitieren. Dies bietet auch das Potenzial, die Häfen als Wegbereiter nachhaltiger Transportprozesse zu präsentieren und die Umweltfreundlichkeit des Seeverkehrs als Verkehrsträger mit weiteren Argumenten zu hinterlegen. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Akzeptanz von Hafenstandorten in der allgemeinen Bevölkerung generell erhöhen wird. Insbesondere im Kreuzfahrt- und Fährverkehrsbereich, in dem durch verstärkte Pressearbeit in den letzten Jahren eine erhöhte Sensibilisierung hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit von Schiffsreisen stattgefunden hat, kann dies die aktuell dynamische Entwicklung dieser Geschäftsfelder stützen.

5.1.2 MARPOL und die Auswirkungen auf den zukünftigen Schiffsverkehr

Die „International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships“ (MARPOL/ auch MARPOL 73/78 genannt) wurde 1973 beschlossen. Das weltweite Vertragswerk hat eine Verringerung der Umweltbelastung durch die Seeschifffahrt zum Ziel.

Der Konvention liegen vorangegangene Abkommen zugrunde, die anfangs ein Hauptaugenmerk auf die Reduktion der Ölmenge legten, die durch den Schiffsverkehr in die See gelangt. Die International Maritime Organization (IMO) ist als Sonderorganisation der Vereinten Nationen u.a. für die Entstehung, Erweiterung und Koordination der Konvention zuständig. Die MARPOL-Konvention wurde von über 150 Staaten ratifiziert und ist weltweit universal gültig.²⁹ In seiner jetzigen Form besteht das Vertragswerk aus einem allgemeinen, übergeordneten Vertragstext, 2 Protokollen und 6 Anhängen, in denen verschiedene Schadstoffe und Anwendungsbereiche erläutert werden. Damit zielt die

²⁸ Vgl. http://www.nordic-market.de/news/1409/brunsbuettel_ports_und_gasnor_norway_bebunkerung_von_schiffen_mit_lng.htm, 2012

²⁹ Vgl. IMO September 2012

Konvention auf eine allumfassende Reduktion der Umweltverschmutzung durch den Schiffsverkehr.³⁰ Folgende Themen umfasst der Vertrag im Einzelnen:

- Verhütung der Verschmutzung durch Öl
- Verhütung der Verschmutzung durch schädliche flüssige Stoffe
- Verhütung der Verschmutzung durch Schadstoffe, die in verpackter Form befördert werden
- Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsabwasser
- Verhütung der Verschmutzung durch Schiffsmüll
- Regeln zur Verhütung der Luftverunreinigung durch Seeschiffe

All diese Auflagen sind kostspielig für Reedereien und verteuern die Seeschifffahrt. Ein partieller Modal Shift ist denkbar. Ähnliche Vorgaben und strengere Umweltauflagen betreffen jedoch auch die anderen Verkehrsträger, sodass die Regelungen in der Seeschifffahrt nicht so stark ins Gewicht fallen. Durch Effizienzsteigerungen können zudem Nachteile ausgeglichen und ggf. sogar ins Positive verkehrt werden. Die IMO hat den Leitgedanken der Effizienzsteigerung auch in der Anlage VI aufgegriffen und verankert. So gibt es spezielle Regelungen zu Effizienzstandards für schon bestehende Schiffe und für Neubauten (schärfere Richtlinie). Gemessen an diesen Standards bleibt den Reedern die Wahl, mithilfe welcher Methoden sie die nötigen Effizienzsteigerungen erreichen. Auf diese Art und Weise ist ein gewisses Niveau an Effizienz sichergestellt und gleichzeitig führt die Wahlfreiheit zu Innovationen und letztendlich auch zur Wettbewerbsfähigkeit der Seeschifffahrt. Reedereien und Häfen/Hafenbetreiber können die Notwendigkeit zu Kostensenkungen und Effizienzsteigerungen als Herausforderung begreifen und ihr Profil in diesem Sinne stärken. Maßnahmen bspw. zur Effizienzsteigerung sollten stets als nachhaltige Investitionen wirkungsvoll in der Öffentlichkeit dargestellt werden. Auf diese Art und Weise gewinnt die Seeschifffahrt an Akzeptanz in Politik und Bevölkerung.

5.1.3 Landstrom

Neben schwefelarmen Treibstoffen bzw. Abgasentschwefelungstechnologien zum Zwecke der Luftreinhaltung wird auch die Landstromversorgung von Schiffen zukünftig eine wachsende Bedeutung erlangen. Hierfür entstehen für Hafenbetreiber wesentliche Investitionskosten, da sowohl Transformationsanlagen als auch Leitungssysteme zur Verfügung stehen müssen. Je nach Schiffstyp bestehen zudem unterschiedliche Anforderungen hinsichtlich der benötigten Anschlussleistung. Dies hat zur Folge, dass eine Versorgung der Schiffe mit Landstrom differenziert betrachtet werden muss.

Auf Seiten der Schiffseigner muss äquivalent hierzu in entsprechende Anschlüsse zur Abnahme des Landstroms an Bord des Schiffes investiert werden. Landstromversorgung ist

³⁰ Vgl. IMO MARPOL 2012

langfristig grundsätzlich für alle Schiffe aller Güter- und Transportsegmente denkbar und sinnvoll, kurz- und mittelfristig ist dies aber insbesondere für den Kreuzfahrt- und Fährverkehr prioritär, da diese Marktsegmente in besonderem Maße im öffentlichen Fokus stehen und einer wachsenden Sensibilisierung der Kunden und der allgemeinen Öffentlichkeit hinsichtlich Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit unterliegen.

Der Hafen Lübeck hat hier aktuell – bezogen auf den RoRo-Verkehr - eine Vorreiterrolle inne. Bereits seit August 2008 besteht hier eine Landstromversorgung, die von den Stadtwerken Lübeck in Zusammenarbeit mit Siemens errichtet wurde.³¹ Auch in den landeseigenen Häfen besteht z. T. bereits seit Jahrzehnten eine bedarfsgerechte Landstromversorgung von Schiffen. Diese führende Position der schleswig-holsteinischen Häfen gilt es auszubauen und die hierdurch entstehenden Potenziale zur positiven Vermarktung der schleswig-holsteinischen Hafenstandorte und deren Engagement für nachhaltige Transporte und Umweltschutz in den Fokus zu rücken.³² So existieren auch in Kiel Planungen zur Landstromversorgung für die Fähr- und Kreuzschifffahrt.³³

Abbildung 15: Trafo-Einheit und Steckverbindung mit Bedienelement an der Kaikante für die Landstromversorgung im Hafen Lübeck



Quelle: Köhn (2009)

5.2 Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung

Die feste Fehmarnbeltquerung ist eines der aktuell bedeutendsten europäischen Verkehrsprojekte. Die Planungen zur sogenannten festen Fehmarnbeltquerung (FBQ) sehen vor, bis Ende 2021 ein Brücken- oder Absenktunnelbauwerk zu errichten, das deutsches und dänisches Gebiet zwischen Puttgarden und Rødbyhavn über eine feste vierspurige Straßen- und zweispurige Schienentrasse miteinander verbindet.³⁴ Durch diese

³¹ Vgl. Köhn, 2009

³² Vgl. <http://www.ops.wpci.nl>, 2012

³³ Vgl. <http://www.kreuzfahrt-praxis.de/news/kiel-startet-mit-feuerwerk-in-die-kreuzfahrtsaison-2012>

³⁴ Vgl. http://www.schleswig-holstein.de/FehmarnBelt/DE/Zeitplan/Zeitplan_node.html, 2012

festen Verbindung der Fehmarnbelt-Regionen Ostholstein (auf deutscher Seite) und Sjælland (auf dänischer Seite) wird sich die Fahrzeit zwischen diesen Regionen sowie auch zwischen den Metropolen Hamburg und Kopenhagen über die Straßenverbindung um mehr als 60 Minuten verkürzen. Über die Schienenverbindung wird sogar ein Potenzial zur Fahrzeiterparnis von mehr als 100 Minuten für die Relation Hamburg – Kopenhagen gesehen.³⁵ Die feste FBQ ist ein europäisches Verkehrsprojekt im Rahmen des TEN-V-Korridors 5. Die Finanzierung des Querungsbauwerks übernimmt der dänische Staat. Aktuell wird die Variante eines Absenktunnels favorisiert, eine endgültige Entscheidung über die genauen Anlandungspunkte und die Art der Querung wird aber erst nach Fertigstellung einer sogenannten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Jahr 2013 möglich sein.³⁶

Durch die feste Fehmarnbeltquerung wird eine Konkurrenzsituation für Fähr- bzw. RoRo-Verbindungen insbesondere nach Dänemark und Schweden entstehen. Es besteht das Risiko des Modal Shifts vom Seetransport auf die Verkehrsträger Straße oder Schiene und somit des Rückgangs von RoRo-Verkehrsmengen, die über die schleswig-holsteinischen Häfen umgeschlagen werden.

Für den Hafenumschlag in Puttgarden ist eine massive Umschlagmengenabnahme zu erwarten. Für den Lübecker Hafen wird nach Meinung von Marktakteuren davon ausgegangen, dass nach Fertigstellung der festen Fehmarnbeltquerung ein Verlustpotenzial der Umschlagmengen von zehn bis 15 Prozent gegenüber der Entwicklung ohne feste Fehmarnbeltquerung besteht. Dies betrifft insbesondere Südschwedenverkehre von und nach Lübeck. Auf den Kieler Hafen wird sich die feste Fehmarnbeltquerung in einer Größenordnung von fünf bis acht Prozent Umschlagmengenverlust im Vergleich zur Entwicklung ohne feste Fehmarnbeltquerung bewegen. Dies betrifft insbesondere Verkehre nach Westschweden. Diese Mengenverluste sind Folge der oben beschriebenen zu erwartenden Verlagerungseffekte, insbesondere auf die Schiene und zum Teil auf die Straße.

Es besteht allerdings auch die Möglichkeit, dass das Verkehrsaufkommen trotz bestehender fester FBQ zukünftig auf der Fährverbindung ab Puttgarden weiterhin auf gleichem Niveau bleibt. Ähnliche Erfahrungen wurden nach dem Bau der Öresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö gemacht. Das Verkehrsaufkommen der Fährverbindung Helsingør – Helsingborg blieb nach der Eröffnung der Brücke im Jahr 2000 auf stabilem Niveau oberhalb zwei Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Damit partizipierte die Fährverbindung jedoch nicht am Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens, während auf der Öresundbrücke zwischen 2001 und 2009 ein Verkehrsmengenwachstum von 141% registriert wurde.³⁷ Eine Vergleichbarkeit zwischen der Öresund- und der Fehmarnbeltquerung besteht zudem nur bedingt, da im Öresundgebiet aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft der hierdurch verbundenen Städte Malmö und Kopenhagen

³⁵ HK Hamburg et al, 2008

³⁶ Vgl. www.femern.de, 2012

³⁷ Vgl. ÖresundsbroKonsortiet, 2010

ein hoher Anteil an Pendlerverkehren besteht, die in dieser Form für die Fehmarnbeltquerung nicht zu erwarten sind. In welchem Maße der Güterverkehr bei der Fehmarnbeltquerung eine feste Verbindung gegenüber bestehenden Fährverbindungen präferieren wird, ist nicht absehbar.

Des Weiteren ist festzustellen, dass der prognostizierte Zuwachs auf der Route über den Fehmarnbelt auch Investitionen in die Infrastruktur südlich Schleswig-Holsteins nach sich zieht. An dieser Stelle sind die Schienenverbindungen (v. a. die Y-Trasse) sowie die westliche (A 20) und östliche (A 21) Straßenumgehungen Hamburgs zu nennen.

Die Errichtung der festen FBQ erschließt für das Land Schleswig-Holstein und die Hafenstandorte jedoch auch Potenziale, insbesondere hinsichtlich des hiermit verbundenen Infrastrukturausbaus. Der zwischen Dänemark und Deutschland geschlossene Staatsvertrag³⁸ verpflichtet Deutschland, das von Dänemark finanzierte Querungsbauwerk adäquat an das bestehende Fernstraßen- und Schienennetz anzubinden. Dies erfolgt über den Ausbau der Bundesstraße 207 ab Heiligenhafen zur BAB 1 und durch den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahntrasse Lübeck – Puttgarden (vgl. folgende Abbildung).³⁹ Die verbesserte Hinterlandanbindung kommt auch den schleswig-holsteinischen Hafenstandorten zugute.

³⁸ Der Staatsvertrag wurde geschlossen am 3. September 2008, vgl. <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Magazine/MagazinInfrastrukturNeueLaender/012/t6-feste-fehmarnbeltquerung.html>, 2012

³⁹ Vgl. http://www.schleswig-holstein.de/FehmarnBelt/DE/Hinterlandanbindungen/Hinterlandanbindungen_node.html, 2012

Abbildung 16: Geplante Hinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung



Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, 2011

Neben der Verbesserung der Hinterland-Infrastruktur bietet die feste Fehmarnbeltquerung für schleswig-holsteinische Häfen weitere Potenziale. Die feste FBQ vergrößert das Hinterland und den Einzugsbereich der Häfen, da Dänemark und Südschweden „näher an Schleswig-Holstein heranrücken“. Dies führt in der Folge zu einem einfacheren Marktzugang und zu einer verbesserten wirtschaftlichen Integration der Regionen Ostholstein und Sjælland, die bisher in Bezug auf ihr eigenes Land periphere Regionen darstellten.⁴⁰ Für RoRo- und Fährverkehre, aber auch für Massengut- und Containerverkehre in andere Ost- und Nordseeregionen kommen die schleswig-holsteinischen Häfen dann potentiell als neue Quellhäfen für den Seetransport von Gütern aus Dänemark oder Südschweden in Frage. Die schleswig-holsteinischen Häfen könnten hier grenzüberschreitende Hub-Funktionen entwickeln und möglicherweise neue Märkte und folglich Umschlagpotenziale erschließen. Eine engere und intensivere Vernetzung mit der dänischen und schwedischen Wirtschaft sowie Verladern und Speditionen ist hierfür

⁴⁰ Copenhagen Economics & Prognos, 2006

zukünftig notwendig und empfehlenswert. Dies ist insbesondere relevant für Puttgarden, aber auch Lübeck und Kiel sowie weitere Häfen können hiervon profitieren.

5.3 Transeuropäische Verkehrsnetze bzw. Europäische Kernnetze

Die aktuellen bundespolitischen und europapolitischen Zielsetzungen im Transport- und Verkehrssektor sehen aufgrund stetig wachsenden Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Emissionsproblematik vor, Wege und Maßnahmen zu schaffen, die für eine effizientere und ressourcenschonendere Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sorgen. Dabei sollen unterschiedliche Verkehrsträger intelligent miteinander verknüpft werden und statt konkurrierende, ergänzende Alternativen darstellen, die als Gesamtsystem einen leistungsfähigen, effizienten und nachhaltigen Transport in ganz Europa ermöglichen.

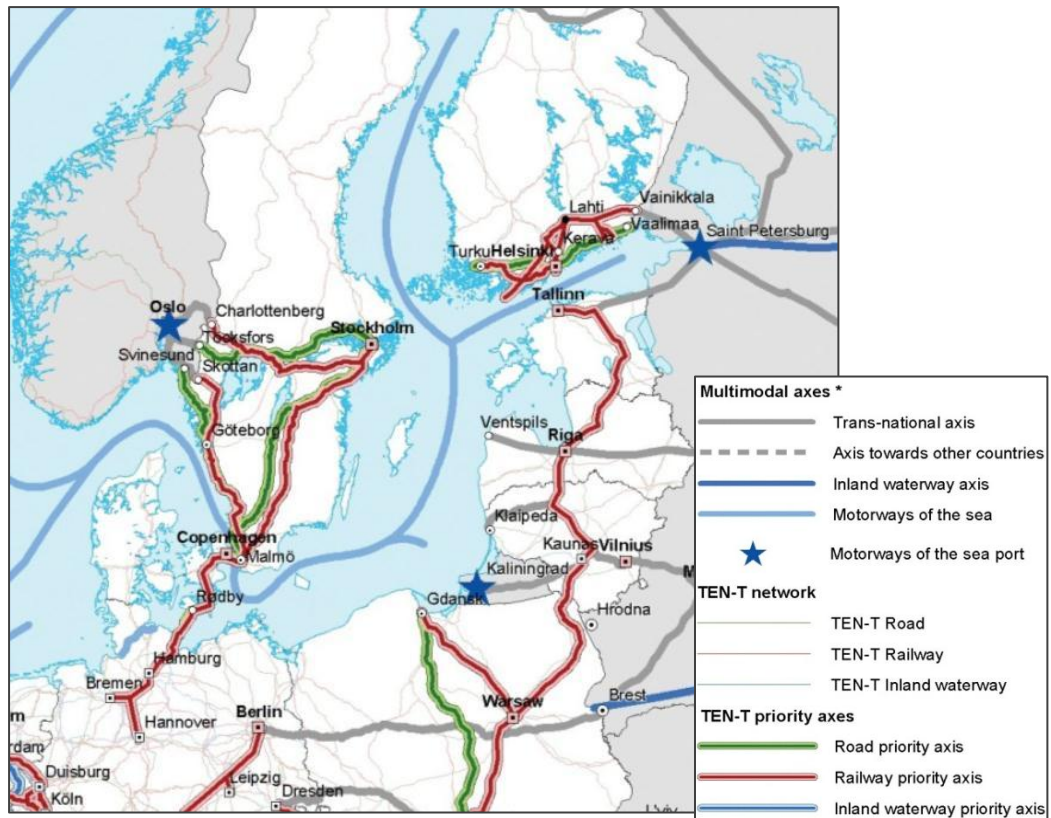
In der europäischen Verkehrspolitik wurden hierfür die sogenannten Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) definiert. Kernziel der europäischen TEN-V-Politik ist die Schaffung eines einzigen und gesamtheitlichen und barrierefreien multimodalen Verkehrsnetzes für ganz Europa, das alle Landverkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenwasserstraße) sowie intelligente Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementkonzepte und -systeme für diese Verkehrsträger einschließt.⁴¹

Im Zuge der Neuordnung der europäischen Verkehrsnetze bzw. Kernnetze für den europäischen Haushalt 2014 bis 2020 war im zukünftigen Korridor V (Helsinki – Valletta) der europäischen Kernnetze ursprünglich kein schleswig-holsteinischer Hafen berücksichtigt worden. Der Rat der Europäischen Union (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat auf seiner Tagung vom 7. Juni 2012 jedoch mittlerweile eine Anpassung beschlossen, die den Standort Lübeck im Korridor V berücksichtigt.⁴² Die Lage Schleswig-Holsteins im Kontext der Transeuropäischen Verkehrsnetze ist in den folgenden beiden Abbildung dargestellt.

⁴¹ Vgl. <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure>, 2012

⁴² Vgl. <http://register.consilium.europa.eu/pdf/de/12/st11/st11236.de12.pdf>, 2012

Abbildung 17: TEN-T- und Motorways of the Sea-Netze im Ostseeraum



Quelle: Directorate-General for Transport and Energy (DG TREN)⁴³, 2005, Darstellung verändert

Abbildung 18: Lage Lübecks im TEN-Korridor V und Fährverbindungen von Lübeck in den Ostseeraum



Quelle: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012

Die Aufnahme Lübecks nicht nur als Kernhafen sondern auch als Teil des Korridors V bietet für den Standort enorme Vorteile. Der Ausbau der Kernnetze und die damit verbundenen

⁴³ Seit 2010: Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE)

Infrastrukturinvestitionen durch die Mitgliedsstaaten sowie durch EU-seitige Förderungen und Fonds wird die Entwicklung des Hafens und der grenzüberschreitenden Verkehre beflügeln. Lübeck bietet dabei durch seine geografische Lage eine geeignete Schnittstelle hinsichtlich der Erreichbarkeit des Korridors im Ostseeraum und maximiert den Zugang zum gesamten Netzwerk. Es bietet sich die einmalige Chance, Lübeck zukünftig noch verstärkter als führender Hub für den Ostseeraum zu positionieren.

5.4 Port Package III: Konzessionsvergabe

Nach Ansicht der Europäischen Union bestehen in vielen europäischen Seehäfen derzeit Oligopole. Ziel der europäischen Politik ist es, den Wettbewerb auch in diesem Bereich zu verbessern und diese historisch gewachsenen Oligopolstrukturen aufzubrechen. Aktuell bestehen bei der EU Planungen zu einem sogenannten Port Package III, dessen Veröffentlichung für 2013 angekündigt ist. Frühere Port Packages führten bislang in der Regel zu weitreichenden Widerständen.⁴⁴

Für Hafenbetreiber wäre dieses Port Package insbesondere hinsichtlich der Konzessionsvergabe relevant. Folgendes Statement der Bundestagsabgeordneten Dr. Wilms beschreibt die Situation: *„In den europäischen Seehäfen wurden in den vergangenen Jahrzehnten viele Investitionen getätigt. Häfen sind ein Bereich, in dem Investitionen langfristig getätigt werden müssen. Die Hafenanlagen, also die Schiffsanlegestellen und Hafenumflächen zum Umschlagen, werden für eine Lebensdauer von Dekaden geschaffen. [...] [Dies zeigt,] dass Ausschreibungen für eine Dauer von acht bis zwölf Jahren, wie durch bisherige Vorschläge bereits vorgesehen, zu deutlich höheren Umschlagskosten in den Häfen führen werden. Die Investitionen müssten in deutlich kürzeren Zeiträumen refinanziert werden als bisher.“*⁴⁵

Die Umsetzung eines Port Packages III, das hinsichtlich der Infra- und Suprastrukturfinanzierung für Hafenbetreiber große Risiken birgt, ist derzeit noch nicht entschieden und wird nach aktueller Einschätzung keine Zustimmung in der deutschen Landes- und Bundespolitik finden.

⁴⁴ Vgl. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2012-000190+0+DOC+XML+V0//EN&language=SV>

⁴⁵ Wilms, 2012

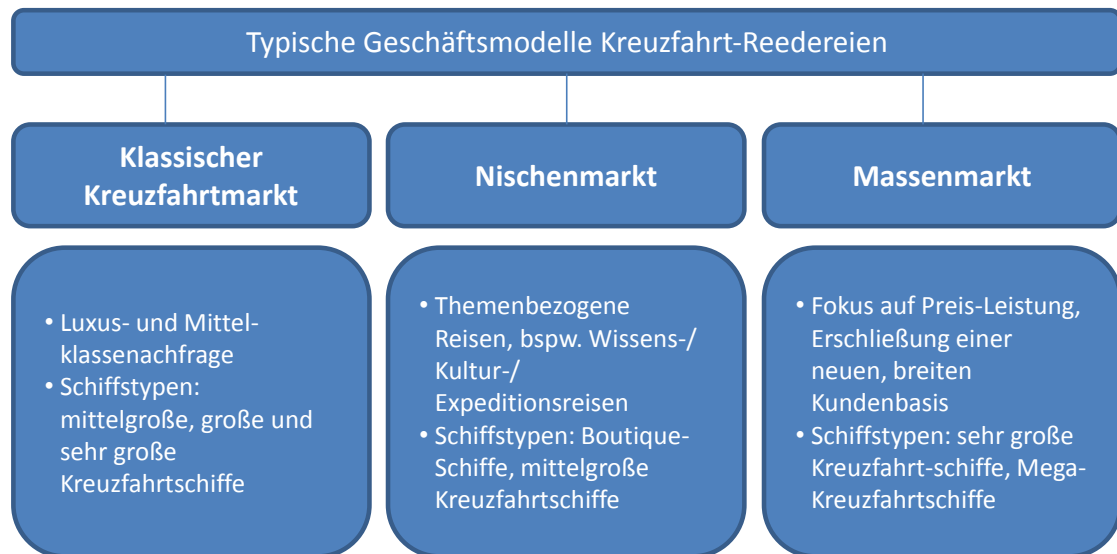
5.5 Schiffsgrößenentwicklung

Der Trend zu größeren Schiffseinheiten ist in vielen Güter- und Passagierschifffahrtssegmenten seit Jahren feststellbar. Dies stellt die schleswig-holsteinischen Häfen vor besondere Herausforderungen. Im Folgenden werden zu ausgewählten Schiffstypen Aussagen zu aktuellen Trends der Schiffsgrößenentwicklung getroffen und die damit verbundenen Herausforderungen für das schleswig-holsteinische Hafensystem benannt.

5.5.1 Kreuzfahrtschiffe

Bei Kreuzfahrtschiffen ist ein deutlicher Trend zu größeren Schiffseinheiten zu erkennen. Dieser Trend ist bereits seit längerer Zeit vorhanden und wirkt sich signifikant auf den wachsenden Kreuzfahrtmarkt aus. Generell lässt sich der Kreuzfahrtbereich in drei wesentliche Geschäftsfelder aufgliedern: Neben dem klassischen Kreuzfahrtmarkt und dem Nischenmarkt nimmt der Massenmarkt eine immer größere Bedeutung ein. Hier werden insbesondere durch „Mega-Kreuzfahrt-Schiffe“⁴⁶ „Economies of Scale“ und folglich preisgünstige touristische Angebote realisiert, die einen Massenmarkt ermöglichen.

Abbildung 19: Geschäftsmodelle Kreuzfahrt



Quelle: UNICONSULT, 2013 auf Basis von Schulz et al., 2010; Pumpa, 2012

Betrachtet man die Auslieferungen von Schiffsneubauten der Jahre 2010 bis 2012, so fällt auf, dass von den 23 ausgelieferten Kreuzfahrtschiffen lediglich 6 Einheiten nicht der Mega-Kreuzfahrt-Schiffsklasse zuzuordnen sind, da sie weniger als 2.000 Passagieren Platz bieten. Diese sechs Schiffseinheiten sind zudem die einzigen Neubauten mit einer Länge

⁴⁶ Kreuzfahrtschiffe mit einer Kapazität für mehr als 2.000 Passagiere.

unter 250 Metern. Insgesamt acht der 23 ausgelieferten Schiffe sind sogar länger als 300 Meter.⁴⁷

Die Nachhaltigkeit dieses Größenentwicklungstrends bestätigt sich bei Betrachtung des Orderbuchs für Kreuzfahrtschiffe. Von 22 im Orderbuch gelisteten Kreuzfahrtschiffen, die bis Ende 2016 ausgeliefert werden sollen, sind 18 der Kategorie Mega-Kreuzfahrtschiff (>2.000 Passagiere) zuzuordnen. Zwölf der 22 Schiffseinheiten werden sogar eine Kapazität von 3.500 Passagieren oder mehr aufweisen.⁴⁸

Dies birgt für die schleswig-holsteinischen Hafenstandorte Herausforderungen hinsichtlich der Infra- und Suprastruktur. Der Hafen Kiel ist hierfür gut und zukunftsorientiert aufgestellt. Damit Lübeck sich im Kreuzfahrtmarkt etablieren kann, ist die Errichtung eines Kreuzfahrtterminals mit einer Kailänge für Kreuzfahrtschiffe mit bis zu 300 Metern Länge empfehlenswert. Flensburg sollte sich –bedingt durch die gegebenen Restriktionen hinsichtlich Wassertiefe des Hafens und der Förde sowie der vorhandenen Kailänge – auf Nischensegmente (kleinere Kreuzfahrtschiffe bis 200 Meter Länge) und die Bereiche Luxus- und Expeditionskreuzfahrten fokussieren (vgl. hierzu Kapitel Entwicklungsschwerpunkte).

5.5.2 RoRo-Schiffe

Für RoRo-Schiffe ergibt sich ein anderes Bild als im Kreuzfahrtmarkt. Zwar sind hier im Verlauf der Zeit ebenfalls wachsende Schiffgrößenentwicklungen zu konstatieren gewesen, jedoch ergeben sich aufgrund des derzeit gesättigten Marktes in Skandinavien und Herausforderungen wie die Emission Control Areas (vgl. Kapitel ECA) sowie konkurrierende Verkehrsträger, u.a. durch die feste Fehmarnbeltquerung (vgl. Kapitel feste FBQ), nur moderate Entwicklungserwartungen. Schiffsneubauten und Vergrößerungen der bestehenden Schiffe sind aufgrund zurückhaltender Nachfrage nur in begrenztem Umfang zu erwarten.⁴⁹ Stattdessen wird es bei weiterhin hohem Kostendruck zu einer Konzentration der Fracht kommen. Insbesondere die Einführung der ECA-Grenzwerte wird dafür sorgen, dass Reedereien im Sinne des „Economies of Scale“ zukünftig größere Schiffstypen als bislang in Auftrag geben werden.

Die Betrachtung der abgelieferten RoRo-Schiffe zeigt, dass die weltweite RoRo-Flotte von 2009 bis 2011 von 528 Schiffseinheiten über 500 Lademeter auf 456 Schiffseinheiten geschrumpft ist. Deutliche Zuwächse gab es lediglich bei Schiffen mit über 3.000 Lademetern, die auch für das Einsatzgebiet Ostsee bestimmt sind.

⁴⁷ Disney Fantasy und Disney Dream (Disney Cruise Line); MSC Divina (MSC Crociere); Carnival Magic (Carnival Cruise Lines); Celebrity Silhouette und Celebrity Eclipse (Celebrity Cruises); Allure of the Seas (Royal Caribbean International); Norwegian Epic (Norwegian Cruise Line).

⁴⁸ Vgl. <http://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/cruise-ship-orderbook.html>

⁴⁹ Vgl. Fiedler, 2011

Abbildung 20: Anzahl Schiffseinheiten der bestehenden RoRo-Flotte weltweit nach Größenklassen, 2009-2011

Schiffsgröße (in Lademetern)	500- 1.000	1.001- 1.500	1.501- 2.000	2.001- 2.500	2.501- 3.000	>3.000	Gesamt
Bestehende Flotte							
2009	163	133	102	57	45	28	528
2010	128	115	93	50	42	35	463
2011	118	111	91	46	43	47	456
Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr							
2010	-21,5	-13,5	-8,8	-12,3	-6,7	25,0	-12,3
2011	-7,8	-3,5	-2,2	-8,0	2,4	34,3	-1,5

Quelle: Fearnleys, 2011

Hinsichtlich der Anzahl bestellter Schiffseinheiten zeigt das Orderbuch für die Jahre 2010 (41 Einheiten) und 2011 27 (Einheiten) eine sinkende Tendenz. Lediglich ca. 6% der weltweiten RoRo-Flotte befindet sich derzeit in den Auftragsbüchern⁵⁰, obwohl 50% der weltweiten RoRo-Flotte älter als 25 Jahre ist.⁵¹

Abbildung 21: Anzahl Schiffseinheiten des bestehenden RoRo-Orderbuchs weltweit nach Größenklassen, 2010-2011

Schiffsgröße (in Lademetern)	500- 1.000	1.001- 1.500	1.501- 2.000	2.001- 2.500	2.501- 3.000	>3.000	Gesamt
Bestehendes Orderbuch							
2010	4	2	0	8	3	24	41
2011	1	2	0	8	3	13	27
Veränderung in % im Vergleich zum Vorjahr							
	-75,0	0,0	-	0,0	0,0	-45,8	-34,1

Quelle: Fearnleys, 2011

Aktuelle Neubestellungen sind mit nahezu 50 Prozent im Größensegment >3.000 Lademeter registriert. Die Altersstruktur der Flotte sorgt gleichzeitig für eine überproportionale Verschrottung kleiner, älterer Schiffeinheiten, wodurch der Anteil großer, neuerer Schiffseinheiten an der Gesamtflotte zunimmt.

⁵⁰ Vgl. Fearnleys, 2011

⁵¹ Herlin, 2010, im Rahmen des 7th Baltic Transport Forum 2010 in Rostock.

Für die schleswig-holsteinischen RoRo-Hafenstandorte bedeutet dies, dass weiterhin in die Modernisierung und die Anpassung der Suprastruktur, insbesondere in RoRo-Rampen, für eine effiziente und leistungsfähige Abfertigung von großen RoRo-Schiffen investiert werden muss. Dies geschieht aktuell bereits, bspw. am Standort Lübeck, an dem bis Oktober 2013 bereits die vierte moderne Rampe-Anlage mit Doppelstock-Anleger gebaut bzw. modernisiert wird.⁵² In Bezug auf die Wassertiefe und die Länge neuer, großer Schiffseinheiten bieten die Hafenstandorte Lübeck (mit dem Skandinavienkai) und Kiel gute Voraussetzungen und sind zukunftsfähig aufgestellt.

Abbildung 22: RoRo-Fähren am Skandinavienkai in Lübeck



Quelle: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012

5.5.3 Massengutfrachter und Tanker

Hinsichtlich des flüssigen und festen Massengutumschlags in Brunsbüttel bestehen keine einschränkenden schiffsgrößen-spezifischen Restriktionen. Der Trend zu größeren Schiffseinheiten, wie er auch in anderen Umschlagsegmenten zu verzeichnen ist, besteht auch hier. Mit 14,40 Meter maximale und 11,7 Meter tideunabhängige Wassertiefe ist Brunsbüttel jedoch auch für große Schiffseinheiten gut erreichbar.

Im Segment der Handysize- und Handymax-Klasse für Massengutfrachter (in Brunsbüttel üblich) mit 10.000 bis 60.000 dwt ist ein Drittel der bestehenden Flotte älter als 20 Jahre. Das Orderbuch hat in diesen Größenklassen einen Anteil von 42 Prozent der bestehenden Flotte.⁵³ Aufgrund der Größe des Orderbuches ist für diese Größenklassen somit keine abnehmende Bedeutung zu erwarten. Die Anzahl bestellter Schiffseinheiten übertrifft

⁵² Vgl. [http://www.lhg.com/index.php?id=61&tx_ttnews\[year\]=2012&cHash=ac2675d0cca4410fd8b0a0106b6e812d](http://www.lhg.com/index.php?id=61&tx_ttnews[year]=2012&cHash=ac2675d0cca4410fd8b0a0106b6e812d)

⁵³ Vgl. Nordcapital, 2010

sogar die aktuelle Flottengröße der Schiffe, die älter als zwanzig Jahre sind. Hierdurch ist ein Wachstumstrend dieser Größenklassen – bezogen auf den Anteil an der Gesamtflotte – zu erwarten. Dies ist durch das derzeit kleine Orderbuch kleinerer Schiffseinheiten zu erklären, deren Anteil an der Gesamtflotte kontinuierlich sinkt.

5.5.4 Entwicklung von Frachtschiffen für die regionale Versorgung

Bei General Cargo- und Massengutschiffen für die regionale Versorgung stellt in der Regel der Tiefgang die entscheidende Restriktion der nutzbaren Schiffseinheiten für den Hafen dar. Der Tiefgang der Referenzflotte des Schiffstyps „General Cargo Ship“, das für die Häfen zur regionalen Versorgung infrage kommt, betrug laut Schiffsregister 2010⁵⁴ durchschnittlich 5,60 Meter, deutlich mehr als in den meisten Häfen kapazitativ möglich ist. Im Hafen Husum beträgt der maximale Tiefgang bspw. 4,20 Meter, in Hörnum 3,20 Meter und in Dagebüll 2,00 Meter. Diese Häfen werden derzeit somit von kleineren Schiffseinheiten angelaufen.

Grundsätzlich ist, wie in anderen Marktsegmenten auch, eine Tendenz zu größeren Schiffseinheiten erkennbar. Die folgende Darstellung ausgewählter Trockenfrachter-Schiffstypen der Sietas-Werft mit Baujahr ab 1958 verdeutlicht dies.

Abbildung 23: Schiffsgrößenentwicklung am Beispiel ausgewählter Trockenfrachter-Schiffstypen der Sietas-Werft

Sietas-Typ	Baujahr	Länge	Breite	Tiefgang	Dead Weight
1	ab 1958	48,83 m	8,94 m	3,08 m	710 t
20	ab 1960	52,79 m	9,42 m	2,79 m	869 t
33	ab 1964	62,81 m	9,54 m	4,00 m	1.145 t
58	ab 1968	71,18 m	10,83 m	3,99 m	1.256 t
81	ab 1970	78,91 m	13,42 m	4,90 m	2.500 t
96	ab 1977	86,00 m	15,48 m	4,85 m	2.880 t
110	ab 1980	87,85 m	11,32 m	4,67 m	2.885 t
130	ab 1985	87,99 m	12,80 m	4,60 m	3.065 t
145	ab 1989	97,90 m	16,00 m	5,47 m	3.800 t
160	ab 1996	115,04 m	18,20 m	6,69 m	7.131 t
168	ab 2001	134,44 m	22,75 m	8,71 m	11.408 t

Quelle: Detlefsen, 2010

⁵⁴ Stichprobe aus ca. 250 für die Nordseeregion relevanten Schiffen des Typs „General Cargo Ship“ zur Ermittlung einer Referenzflotte für den regionalen Versorgungsverkehr in der Nordseeregion

Die Schiffsmaße haben sich sowohl in Länge, Breite, Tiefgang als auch in Bezug auf die Tragfähigkeit vervielfacht. Dies bedeutet, dass der für die regionale Versorgung infrage kommende Frachtschiffmarkt aufgrund der Tiefgangrestriktionen für Häfen mit geringer maximaler Wassertiefe kleiner wird, da kleine, geeignete Schiffseinheiten seltener zur Verfügung stehen. Die Häfen können zwar zum Teil mit größeren Schiffseinheiten versorgt werden, indem diese lediglich teilbeladen den Hafen anfahren, dies reduziert jedoch im Gegenzug die Wirtschaftlichkeit der Verkehre. Dem kann u. U. mit der Vertiefung von Hafenbecken begegnet werden, hierfür sind jedoch im Einzelfall für die Hafenstandorte detaillierte Potenzialgutachten und Kosten-Nutzen-Untersuchungen notwendig.

5.6 Energieszenarien der Bundesregierung: Zukunft des Kohleumschlags

Basierend auf den Energieszenarien der Bundesregierung⁵⁵, der geplanten Stilllegung eines schleswig-holsteinischen Kohlekraftwerks in Kiel, der laufenden Modernisierung des Heizwerks in Flensburg auf nicht steinkohlebasierte Befuerung sowie der auslaufenden Förderung des Steinkohleabbaus in Deutschland, sind sowohl für den Umschlag von Importkohle als auch für Exportkohle aus Deutschland sinkende Verkehrsmengen zu erwarten. Dies wird sich auch auf Umschlagmengenentwicklung der davon betroffenen schleswig-holsteinischen Hafenstandorte Brunsbüttel, Flensburg und Kiel auswirken und diese Hafenstandorte vor strategische Herausforderungen stellen.

Die im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie von Prognos⁵⁶, EWI⁵⁷ und GWS⁵⁸ erstellten Energieszenarien 2011 prognostizieren auf Basis der Werte von 2008 einen sinkenden Primärenergieverbrauch in Deutschland.⁵⁹ Für das mittlerweile gesetzlich fixierte Szenario des Atomausstiegs wird ein Rückgang des Primärenergieverbrauchs von 14.191,5 PJ (2008) auf 10.363,4 PJ (2025) bzw. 9.360,7 PJ (2030) erwartet. Dies entspricht einem Verbrauchsrückgang um 27,0 % für 2025 bzw. 34,0 % für 2030. Der Anteil des Steinkohleverbrauchs wird dabei von 12,7 % (2008) auf 7,9 % (2025) bzw. 5,4 % (2030) zurückgehen. Für Steinkohle ergibt sich daher ein noch stärkerer Verbrauchsrückgang von 35% (bis 2025) bzw. 45% (bis 2030). Bei der Braunkohle wird der Anteil am Primärenergieverbrauch von 11,0 % (2008) auf 9,3 % (2025) bzw. 6,3 % (2030) sinken. Als Folge dessen ist grundsätzlich mit sinkenden Transportmengen in diesen Gütersegmenten zu rechnen.

In Bezug auf die Steinkohleförderung in Deutschland ist aufgrund der 2018 auslaufenden Subventionierung des Steinkohlebergbaus⁶⁰ ein Rückgang der Exportmengen qualitativ hochwertiger, in Deutschland abgebauter Steinkohle zu erwarten. Dies wird das schleswig-holsteinische Hafensystem nur partiell tangieren, da relevante Empfängerländer dieser

⁵⁵ Prognos, EWI, GWS 2011

⁵⁶ Prognos AG, Basel

⁵⁷ EWI – Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln

⁵⁸ Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung mbh (GWS)

⁵⁹ Vgl. Prognos, EWI, GWS 2011, S. 24 ff.

⁶⁰ Vgl. <http://www.welt.de/wirtschaft/article13178357/Bundestag-beschliesst-Ende-der-Steinkohlefoerderung.html>

Kohle (insbesondere Frankreich und China) in der Regel nicht über schleswig-holsteinische Hafenstandorte versorgt werden.

Von hoher Signifikanz für den Umschlag am Hafenstandort Kiel wird jedoch die geplante Stilllegung des dort bestehenden Kohlekraftwerks „Gemeinschaftskraftwerk Kiel GmbH (GKK)“ sein.⁶¹ Die aktuellen Planungen laufen auf den Neubau eines modularen Gasmotoren- oder Gasturbinenkraftwerks hinaus, was eine Stilllegung des GKK – möglicherweise ab 2015 – zur Folge hätte. Folglich ist für den Kohleumschlag (Import) am Standort Kiel ein Rückgang von aktuell knapp 500.000 Tonnen auf null zu erwarten. Die Exportmengen von Kohle werden aufgrund der o.g. Rahmenbedingungen als leicht sinkend erwartet, diese liegen mit aktuell ca. 10.000 Tonnen p.a. aber ohnehin auf einem geringen Niveau.

Abbildung 24: Gemeinschaftskraftwerk Kiel GmbH (rechts) und Animation eines neuen Gaskraftwerks in unmittelbarer Nähe



Quelle: <http://www.kn-online.de/Lokales/Kiel/Kieler-Kraftwerk-Zeitdruck-nimmt-zu>

In Flensburg werden seit einigen Jahren im Heizkraftwerk (HKW) durch den Betreiber Stadtwerke Flensburg GmbH Investitions- und Modernisierungsmaßnahmen durchgeführt, die zu einer Senkung der CO₂-Emissionen beitragen sollen. Durch die Reduzierung des Steinkohleanteils an den Energieträgern des Kraftwerks soll der Standort zukunftsfähig und nach modernen Umweltstandards gesichert werden. Als Teil dieser Investitionen werden drei Kessel, die für den Brennstoff Steinkohle ausgelegt sind, ab 2016 demontiert und durch Kessel für Gas sowie regenerative Brennstoffe ersetzt. Langfristiges Ziel ist der komplette Verzicht auf Steinkohle bis spätestens 2050.⁶² Für den Hafenstandort Flensburg wird sich dadurch der Kohleumschlag kontinuierlich (aktuell ca. 200.000 Tonnen p.a.) signifikant verringern. Langfristig ist davon auszugehen, dass kein Kohleimport mehr stattfinden wird.

⁶¹ Vgl. <http://www.kn-online.de/Lokales/Kiel/Kieler-Kraftwerk-Zeitdruck-nimmt-zu>

⁶² Vgl. [http://www.stadtwerke-flensburg.de/de/home/unternehmen/presse/pressemeldungen/detailansicht/article/mit-kwkplus-hat-bei-den-stadtwerken-flensburg-die-zukunft-bereits-begonnen.html?tx_ttnews\[backPid\]=173&cHash=b56c7625c0](http://www.stadtwerke-flensburg.de/de/home/unternehmen/presse/pressemeldungen/detailansicht/article/mit-kwkplus-hat-bei-den-stadtwerken-flensburg-die-zukunft-bereits-begonnen.html?tx_ttnews[backPid]=173&cHash=b56c7625c0) sowie <http://www.stadtwerke-flensburg.de/de/home/unternehmen/umwelt-und-technik/projekte/kessel-12/kurz-info.html>

Für den Hafenstandort Brunsbüttel sind aufgrund des sinkenden Primärenergieverbrauchs und des geringeren Kohleanteils an der Energiegewinnung ebenfalls signifikant rückgängige Kohleumschlagmengen zu erwarten. Von aktuell ca. 450.000 Tonnen Umschlag p.a. wird bis 2025 ein Rückgang auf ca. 350.000 bis 400.000 Tonnen p.a. erwartet. Dabei sinken die Importmengen tendenziell stärker als die Exportmengen.

6 Vergleichende Leistungsfähigkeit der norddeutschen Hafensysteme

Zur Ableitung von Entwicklungspotenzialen für die schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 ist neben der Betrachtung aktueller und zukünftiger Herausforderungen der Häfen auch deren Einordnung in den Hafenwettbewerb entlang der norddeutschen Ost- und Nordseeküste notwendig.

Im Zuge der durchgeführten Interviews mit Marktakteuren wurde deutlich, dass sich die Häfen Schleswig-Holsteins in keinem nennenswerten Wettbewerbsverhältnis untereinander befinden. Die jeweiligen Häfen sind hinsichtlich ihrer Infra- und Suprastruktur auf spezifische Güterarten und Umschlagleistungen spezialisiert und ergänzen sich deshalb zu einem Gesamtsystem bestehend aus leistungsfähigen Subsystemen.

Um Entwicklungsmöglichkeiten und etwaige Diskrepanzen zwischen Ist- und Soll-Zustand des gesamten Hafensystems zu identifizieren, soll im Folgenden ein Vergleich mit den weiteren norddeutschen Hafensystemen in Niedersachsen, Bremen/Bremerhaven, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern vorgenommen werden. Dieser Vergleich wird auf qualitativer Ebene durchgeführt und soll erste Indikationen für mögliche Entwicklungspotenziale generieren. Zunächst werden die Hafensysteme hinsichtlich allgemeiner Wettbewerbsfaktoren, wie der grundsätzlichen Ausstattung mit Infra- und Suprastruktur und des Vorhandenseins bedarfsorientierter logistischer Dienstleistungsangebote sowie der Ansiedlung hafenaffiner Industrien, bewertet. Danach werden die Hafensysteme bezüglich spezieller Infra- und Suprastrukturangebote und der umgeschlagenen, güterartspezifischen Mengen bzw. Beförderungsleistungen analysiert. Für jeden der betrachteten Wettbewerbsfaktoren ergibt sich daraus eine Positionierung der Hafensysteme im Verhältnis zueinander. Die Güte der Positionierung resultiert aus der Beantwortung der folgenden Bewertungsfragen (vorgenommen durch die Experten bei UNICONSULT):

- Wie sind die jeweiligen Wettbewerbsfaktoren in den Hafensystemen im Verhältnis zum existierenden und zum zukünftigen Bedarf ausgeprägt?
- Wie sind diese Wettbewerbsfaktoren im Verhältnis zu den weiteren Hafensystemen ausgeprägt?

Die Bewertung der Positionierung der Hafensysteme hinsichtlich der betrachteten Wettbewerbsfaktoren erfolgt auf einer Skala von „+“ (schwache Positionierung) bis „++++“ (hervorragende Positionierung). Des Weiteren wurden für jeden Faktor auch diejenigen Häfen der Systeme aufgeführt, welche die Positionierung im Wesentlichen begründen („Best-in-class“-Häfen). Die Abbildung 26 gibt einen Überblick über den Vergleich bzgl. allgemeiner Wettbewerbsfaktoren.

6.1 Bewertung der allgemeinen Infra- und Suprastruktur, von Logistikdienstleistungen und Entwicklungsstrategien

Hinterlandanbindung

Verglichen mit den übrigen norddeutschen Hafensystemen und in Betracht der zukünftigen Marktanforderungen sind die Seehäfen Schleswig-Holsteins gut bis durchschnittlich an das Hinterland angeschlossen. Diese zweigeteilte Bewertung resultiert zum einen daraus, dass mit den Häfen Brunsbüttel, Lübeck und Kiel zwar hervorragend trimodal vernetzte (Binnenschiff, Straße, Schiene) Seehäfen existieren. Andererseits jedoch auch einige Seehäfen an der Westküste wie auch der Ostküste lediglich bimodal mit dem Hinterland verbunden sind. Durch den Einsatz seegängiger Binnenschiffe und Leichtersysteme könnte sich dies zukünftig jedoch in Trimodalität umwandeln lassen. Die Realisierung der Planungen zum Bau der BAB 20 könnte darüber hinaus auch die Qualität der straßenseitigen Anbindung der schleswig-holsteinischen Westhäfen (größtenteils über Bundes- und Landstraßen) weiter verbessern.

Niedersachsen verfügt mit dem JadeWeserPort und dem Ruhrgebiet als dessen prädestiniertem Hinterland über erhebliche Entwicklungspotenziale. Diese werden in der Zukunft durch eine weitere Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schienenanbindung und mittels seegängiger Binnenschiffe auch durch Binnenwasserstraßenanbindung realisiert werden. Die Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns verfügen über leistungsfähige straßen- und schienenseitige Hinterlandanbindungen. Eine Anbindung an das europäische Binnenwasserstraßennetz mittels seegängiger Binnenschiffe könnte die Qualität des Hinterlandanschlusses ebenfalls weiter steigern.

Die günstige geographische Lage des Hamburger Hafens verkürzt mit dem 130 Kilometer weit ins Binnenland führenden seeseitigen Wasserweg die teureren und stärker umweltbelastenden Landtransporte. Hamburg weist darüber hinaus die höchste Abfahrtsdichte bei Feederverkehren für den Ostseeraum auf und profitiert dabei von seiner Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal und zum Ostsee-Wirtschaftsraum sowie von den leistungsfähigen schleswig-holsteinischen RoRo-Häfen Lübeck, Kiel und Puttgarden. Hamburg verfügt auch über eine hervorragende Anbindung an das kontinentale Schienennetz. Heute werden bereits 30% des Warenaufkommens im Hamburger Hafen über das Schienennetz der Hamburger Hafenbahn und die überregionalen Netze abgewickelt. Vollständig per Bahn weitertransportiert werden Erze und Kohle, die Hamburg umschlägt. Beim über einen Umkreis von 150 km hinausgehenden Containerverkehr liegt der Anteil der Schiene bei ca. 50%. Der Hamburger Hafen nimmt eine Hub-Funktion für Russland und das übrige Osteuropa, die skandinavischen und baltischen Länder, Österreich und Norditalien sowie für Ost- und Süddeutschland wahr.⁶³

⁶³ Vgl. Hamburg Port Authority, 2012: Hafenentwicklungsplan Hamburg.

Hafenerweiterungsflächen

Nennenswerte Potenzialflächen für die Erweiterung der Seehäfen existieren in Schleswig-Holstein vor allem in den Häfen Brunsbüttel, Kiel und Rendsburg. Mit der Ertüchtigung und dem Ausbau des mittleren Liegeplatzes rüstet sich der Elbehafen in Brunsbüttel aktuell für die Zukunft: Bis Herbst 2013 wird die Pierplatte erneuert sowie die Kranbahnschienen und das Kaigleis instandgesetzt. Damit erweitert Brunsbüttel seine Funktion als trimodaler Umschlagplatz. Die vorhandenen Erweiterungsflächen (insgesamt ca. 475 ha Hafen- und Industriefläche) sollen bspw. auch für den Bau einer LNG-Bunkerstation genutzt werden. Brunsbüttel Ports plant zusammen mit dem norwegischen Partner Gasnor (jetzt ein Unternehmen von Shell) die Errichtung einer LNG Bunkerstation für die Schifffahrt entlang der Elbe und des Nord-Ostsee-Kanals.

Gegenwärtig wird in Brunsbüttel mit Unterstützung der Landesregierung und der Stadt Brunsbüttel außerdem an der Realisierung einer neuen Offshore-Pier gearbeitet. Diese wäre allein schon für die sieben Offshore-Windenenergieparks Amrumbank West, Meerwind Süd/Ost, Nordsee Ost, Butendiek, DanTysk, Nördlicher Grund, Sandbank 24 während der Installationsphase stark ausgelastet. Es wird davon ausgegangen, dass jährlich bis zu 80 komplette Offshore-Windanlagen umgeschlagen werden können. Für die Offshore-Windindustrie bestehen zudem ausreichend freie Flächen für die Ansiedlung von Dienstleistern und die Zwischenpufferung von Komponenten.

Im Seehafen Kiel stehen ca. 80 Hektar auf dem ehemaligen Gelände des Marinefliegergeschwaders 5 (MFG 5) zur Verfügung. Die Planungen sehen als Nutzungsoptionen neben einer Mischnutzung für Wohnen und Gewerbe auch eine gewerblich-industrielle Flächenentwicklung mit dem Fokus auf Projektladungsumschlag vor.

Auch im Hafen Lübeck existieren Flächen für eine Hafenerweiterung. Mit einer Betriebsfläche von ca. 65 ha sowie einer Erweiterungsfläche von ca. 16 ha ist der Skandinavienkai der größte Terminal im Lübecker Hafen. Die Hafenerweiterungsfläche ist planfestgestellt und wird in den kommenden Jahren weiter ausgebaut, um so weiteres Wachstum am Skandinavienkai sicherzustellen. Unmittelbar angrenzend an den Terminal stehen in einem Gewerbegebiet weitere Flächen für hafennahe Dienstleistungen zur Verfügung. Zudem existieren langfristig betrachtet mögliche Erweiterungsflächen des öffentlichen Hafens auf dem E.on-Gelände in Lübeck-Siems sowie auf der Teerhofinsel.

Auch die Hafenerweiterungsflächen des privaten Lübecker Hafenbetreibers Hans Lehmann KG sehen Erweiterungspotenziale vor. An dieser Stelle ist vor allem das Cargo-Terminal Lehmann (CTL) zu erwähnen, das im Jahr 2010 von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) übernommen wurde. Insgesamt umfasst das Areal eine befestigte Fläche von 8 Hektar.

Des Weiteren existieren in Rendsburg/Osterrönfeld ca. 1,5 ha optionale Vorstaufflächen am Schwergutterterminal. Auf dem direkt angrenzenden Gewerbegebiet stehen noch etwa 8 ha Fläche für die Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung. Ein etwa 80 ha (netto: 50 ha)

umfassendes Gewerbegebiet wird in der Endbaustufe über eine bereits existierende schwerlastfähige Straße mit dem Hafen verbunden sein. In Kiel ist beabsichtigt, 5 ha zusätzliche Flächen am Ostuferhafen als Hafenerweiterungsfläche einzubinden.

Auch die landeseigenen Häfen verfügen über hervorragende Flächenpotenziale für die zukünftige Hafenentwicklung. Hier ist insbesondere der Hafen Büsum mit dem Hafenbecken IV und einer Erweiterungsfläche von 33 ha zu nennen.

Hinsichtlich der existierenden Potenziale für Hafenerweiterungen ist das Hafensystem Niedersachsen mit dem Flächenpotenzial des JadeWeserPort (ca. 400 ha des Areals LZ II) und der Erschließungsmöglichkeiten am Rysumer Nacken (ca. 500 ha) sehr gut positioniert. Die übrigen Hafensysteme sind mit vergleichsweise durchschnittlichen Erweiterungsoptionen hinsichtlich neuer Flächen ausgestattet, wie bspw. Hamburg mit den Flächen in Steinwerder (ca. 125 ha) oder Bremen/Bremerhaven mit den Flächen auf der Luneplate (ca. 200 ha), die sich an das neue Offshore Terminal Bremerhaven anschließen, welches im nördlichen Bereich des Blexer Bogens auf einer Fläche von 25 ha errichtet werden soll. Gleiches gilt für die Seehäfen in Mecklenburg-Vorpommern. Erweiterungsflächen im Seehafen Rostock sind bspw. vergleichsweise begrenzt verfügbar (ca. 40 ha). Hier gilt es, eher die bereits verfügbaren und noch nicht optimal ausgelasteten Flächen, die teilweise direkt an der Kaikante am seetiefen Wasser verfügbar sind, mit hafenauffiner Industrie zu besiedeln.

Kaianlagen und Wassertiefe

Hinsichtlich der Wettbewerbsfaktoren „Kaianlagen“ und „Wassertiefe“ sind die Seehäfen Schleswig-Holsteins vergleichsweise gut positioniert. Mit Brunsbüttel verfügt Schleswig-Holstein über einen Tiefwasserhafen mit einer maximalen Wassertiefe im Elbehafen von 14,40 Meter (m). Dort ist des Weiteren eine durchgängige und schwerlastfähige Kaje von 1.095 m Länge vorhanden. Aufgrund der nautischen Gegebenheiten sind die Ostseehäfen Schleswig-Holsteins mit geringeren Tiefgängen ausgestattet, die einen etwaigen Umschlag von Großcontainern und größeren Feederschiffen begrenzen. Gleiches gilt auch für die Seehäfen Mecklenburg-Vorpommerns. Auch bzgl. der Liegeplatzbreite ist dieses Hafensystem limitiert. Bspw. sind die Liegeplätze im Seehafen Rostock (Hafenbecken A, B, C, Warnow-Kai) auf maximal 50 m begrenzt (im Ölhafen auf 25 bis 40 m).

Das Hafensystem Niedersachsen ist mit dem neuen Tiefwasserhafen JadeWeserPort am vorteilhaftesten mit tiefwasserfähigen Kaianlagen ausgestattet. Allerdings verfügen die Häfen in Hamburg und Bremen/Bremerhaven hinsichtlich Kailängen und Liegeplatzanzahl insgesamt über eine noch bessere Ausstattung.

Kran- und Umschlagkapazitäten

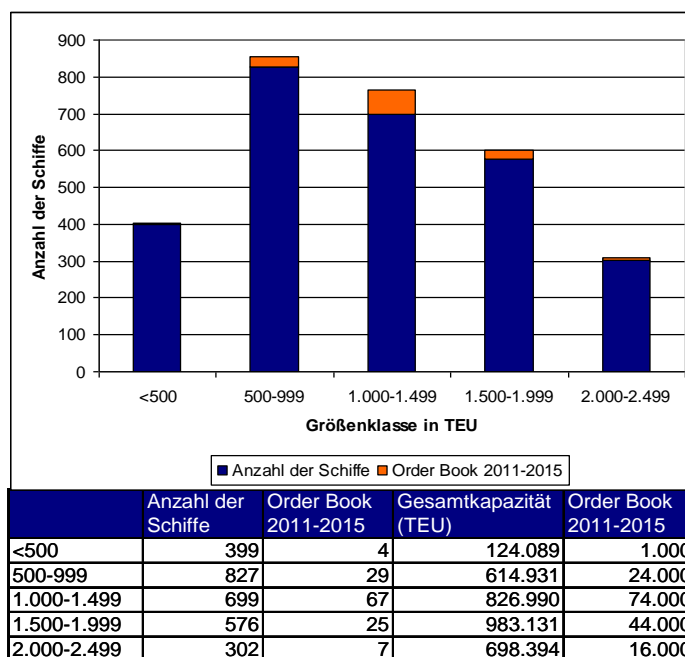
Bei der Betrachtung der wasserseitigen Kran- und Umschlagkapazitäten erfolgt eine integrierte Bewertung der Häfen hinsichtlich ihrer Ausstattung mit im Seehafenverkehr existierenden und in Zukunft benötigten Suprastrukturen. Blickt man auf die zukünftig

zunehmenden Containerverkehre in der Ostsee und das dabei festzustellende Größenwachstum der Feederschiffe (siehe folgende Abbildung)⁶⁴, so wird deutlich, dass sowohl in Schleswig-Holstein wie auch in Mecklenburg-Vorpommern wasserseitig noch Steigerungsmöglichkeiten hinsichtlich der suprastrukturellen Ausstattung bestehen.

Im Vergleich zum Universalhafen Hamburg mit seinen teilweise vollautomatischen Lagerkransystemen und Bremerhaven mit leistungsfähigen Containerbrücken und Mobilkränen wird das niedersächsische Hafensystem seine suprastrukturelle Position mittels des JadeWeserPort weiter verbessern.

Landseitig ist Schleswig-Holstein mit seiner leistungsfähigen bahnseitigen Vernetzung bereits heute gut (insbesondere in den Häfen Lübeck und Kiel) aufgestellt und befindet sich diesbezüglich durchaus auf Augenhöhe mit den Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven. Derzeit werden innerhalb des Hafens Lübeck verschiedene Schieneninfrastrukturprojekte umgesetzt, wie die Erneuerung des Gleises 3 im Bahnhof Lübeck-Skandinavienkai oder die Erneuerung des Gleises 81 im Bahnhof Lübeck Hafen.

Abbildung 25: Containerschiff flotte im Feedersegment (Ist-Bestand plus Order Book 2011-2015)



Quelle: UNICONSULT, 2013 auf Basis Drewry Container Forecaster 2Q11

⁶⁴ Die Größenentwicklung der Feederschiffe folgt der Großcontainerschiffentwicklung, d. h. der durchschnittliche Feeder wird größer; Limitierende Faktoren bei der Feedergrößenentwicklung sind zudem die nautischen Verhältnisse der Hafenzufahrten sowie an den Liegeplätzen in den Häfen; Voraussichtlich wird die Anzahl der Schiffe in der Größenklasse 1.000 – 1.499 TEU am stärksten zunehmen.

Logistikangebot / Ansiedlung hafenauffiner Industrie

Das Angebot logistischer Dienstleistungen ist vor allem in den Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven sowohl in Breite als auch Tiefe hervorragend einzuschätzen. Im länderübergreifenden Vergleich differiert das Gesamtportfolio der angebotenen Logistikdienstleistungen entsprechend des in den Seehäfen existierenden, güterart-spezifischen Bedarfs. Im Vergleich zu Hamburg und Bremen/Bremerhaven sind in Schleswig-Holstein wie auch in Mecklenburg-Vorpommern hinsichtlich der Breite der angebotenen logistischen Dienstleistungen (z. B. Containerhandling, Kontraktlogistik) wie auch der Tiefe der Dienstleistungen (z. B. Container stuffing bzw. weitere value added services) noch Steigerungsmöglichkeiten vorhanden. Mit Blick auf die zukünftigen Entwicklungen des Containersegments im Ostseeverkehr führt dies zu einer vergleichsweise etwas abgeschwächten, aber bezüglich des geringen aktuellen Marktbedarfs immer noch guten Wettbewerbspositionierung.

Mit Blick auf die Ansiedlung hafenauffiner Industrien kann konstatiert werden, dass eine nennenswerte Anzahl der in den Häfen Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns angesiedelten Unternehmen den Hafen nicht bzw. nur begrenzt für wasserseitigen Umschlag und maritime Dienstleistungen nutzt (z. B. Vestas im Hafen Lübeck).⁶⁵ Ein wesentlicher Grund dafür ist die Konzentration der Ostseehäfen auf RoRo- und Fährverkehre wie auch den Kreuzfahrtverkehr. Somit werden die Häfen weniger zur Erzeugung der umzuschlagenden Güter als vielmehr als reiner Verkehrsknotenpunkt bzw. Drehscheibe für Short-Sea- und Fährverkehre genutzt, für die ein weniger differenziertes Angebot logistischer Gesamtleistungen bzw. Kontraktlogistik benötigt wird.

Anders im Hafen Brunsbüttel, wo sich eine Vielzahl an Unternehmen vor allem der chemischen Industrie angesiedelt hat. Mit einer Fläche von 2.000 Hektar ist der ChemCoast Park Brunsbüttel das größte Industriegebiet in Schleswig-Holstein. Die meisten der Unternehmen nutzen dabei auch die Hafenfunktionen.

Für die übrigen Hafensysteme kann die Ansiedlungssituation mit „gut“ beurteilt werden. Allerdings nutzen auch dort nicht alle in den Häfen angesiedelten Unternehmen den Hafen zum wasserseitigen Umschlag. Blickt man auf die Hafensysteme Hamburg (z. B. ADM, Trimet Aluminium AG) und Bremen/Bremerhaven (z. B. Daimler Werk Bremen, Fischereiindustrie Bremerhaven, Offshore-Industrie Bremerhaven, Nahrungsmittelindustrie), so wird eine enge Verzahnung zwischen hafenauffiner Industrie und Nutzung des Hafens durch die örtlichen Unternehmen sichtbar.

⁶⁵ Vgl. Verkehrsrundschau, 2012: http://m.verkehrsrundschau.de/hafen-luebeck-auf-dem-wunschzettel-steht-mehr-hafenauffine-industrie-1004030-vr_artikel_mobil.html. Vestas nutzt für die Inbound- und Outboundlogistik der Produktion (Fertigung von Onshore Windenergiekomponenten) bislang ausschließlich die Landseite.

Politische Gesamtstrategie für die landesweiten Hafensysteme

Hafenkooperationen und -konzepte, welche die besonderen Vorteile einzelner Hafenstandorte nutzen, die Schwächen anderer Häfen dementsprechend ausgleichen und auf diese Weise leistungsfähige Hafengesamtsysteme bilden, können zunächst auf Landesebene und in einem weiteren Schritt auch landesübergreifend die norddeutschen Häfen erfolgreich im globalen maritimen Wettbewerb positionieren.

Ein Beispiel für dieses Vorgehen ist das niedersächsische Hafenkonzept, welches regionale und güterbezogene Entwicklungsschwerpunkte identifiziert und strategische Kooperationsmöglichkeiten der niedersächsischen Seehäfen aufzeigt. Auch in den Häfen Hamburg (Hafenentwicklungsplan) und Bremen/Bremerhaven (hafenübergreifende Masterpläne für die Entwicklung von Hafensystemen)⁶⁶ existieren gesamtstrategische Ansätze und Pläne zur standortübergreifenden Gesamtentwicklung der Häfen. In Mecklenburg-Vorpommern existieren hafeneigene Entwicklungspläne. Ein hafenübergreifendes Gesamtmarketing zur Vermarktung der RoRo- und Fährhäfen in Mecklenburg-Vorpommern wurde mit dem Slogan „Ein Land – ein Hafen“ gestartet.

Erste vielversprechende Ansätze in Schleswig-Holstein existieren mit der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee Schleswig-Holstein, in der sich die Hafenstandorte Brunsbüttel, Büsum, Dagebüll, Helgoland, Hörnum, Husum, List, Osterrönfeld und Wyk auf Föhr vernetzen. Die Hafenkooperation wird zum Erfahrungsaustausch, zur gemeinsamen Vermarktung von Umschlaganlagen, Ansiedlungsflächen und Logistikstrukturen genutzt.

Im Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen (GvSH) haben sich zudem übergreifend Hafenbetreiber und Hafenwirtschaftsunternehmen zusammengeschlossen, um gemeinsame Interessen gegenüber Wirtschaft, Politik und Behörden zu vertreten und den Erfahrungsaustausch untereinander in hafentechnischen und hafenwirtschaftlichen Fragen zu fördern und diese zu unterstützen.

Mit dem hiermit vorliegenden Gesamtkonzept aller schleswig-holsteinischen Häfen, beauftragt durch den GvSH und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein, wird eine exakte Positionierung der einzelnen Standorte im gesamten Hafensystem angestrebt.

⁶⁶ Siehe dazu <http://www.bremenports.de>, 2012

Abbildung 26: Vergleichende Leistungsfähigkeit der norddeutschen Hafensysteme hinsichtlich allgemeiner Wettbewerbsfaktoren*

	Allgemeine Wettbewerbsfaktoren	Beschreibung	Hafensystem Schleswig-Holstein		Hafensystem Niedersachsen		Hafensystem Hamburg		Hafensystem Bremen		Hafensystem Mecklenburg-Vorpommern	
			Positionierung	"Best-in-class"-Häfen	Positionierung	"Best-in-class"-Häfen	Positionierung	"Best-in-class"-Hafen	Positionierung	"Best-in-class"-Häfen	Positionierung	"Best-in-class"-Häfen
Ausstattung Infra- und Suprastruktur im Verhältnis zum existierenden & zukünftigen Bedarf	Hinterlandanbindung	Schwerlastfähigkeit, unimodal, bimodal (Straße/Binnenschiff, Straße/Bahn)- oder trimodal	+++(+)	Lübeck, Kiel, Brunsbüttel	+++(+)	Cuxhaven, Emden	++++	Hamburg	++++	Bremerhaven, Bremen	+++(+)	Rostock, Wismar
	Hafenerweiterungsmöglichkeiten	Nennenswerte verfügbare Potentialflächen zur Hafenerweiterung	+++	Brunsbüttel	++++	Emden (Rysumer Nacken), Wilhelmshaven	+++	Hamburg-Steinwerder	+++	Bremerhaven (OTB)	+++	Sassnitz, Rostock
	Kaianlagen	Ausstattung mit Kaihängen und Liegeplätzen über alle befestigten Kaje	+++	Kiel, Lübeck	+++(+)	Wilhelmshaven, Emden	++++	Hamburg inkl. Harburg	++++	Bremerhaven	+++(+)	Rostock, Wismar
	Tiefgang	maximale Wassertiefe an den Kaianlagen; Tideabhängigkeit	+++	Brunsbüttel	++++	Wilhelmshaven	+++	Hamburg-Waltershof	+++	Bremerhaven - CT 1	+++	Rostock
	Kran- und Umschlagkapazitäten Wasserseite	Ausstattung mit Containerbrücken, Mobilkränen, schienengestützten Kränen	+++	Lübeck, Kiel	+++	Wilhelmshaven	++++	Hamburg (CTA, CTB, CTT, Eurokai)	++++	Bremerhaven	++	Rostock
	Kran- und Umschlagkapazitäten Landseite	Ausstattung mit Bahnterminals, KV-Umschlaganlagen	++++	Lübeck, Kiel	+++	Wilhelmshaven	++++	Hamburg (CTA, CTB, CTT, Eurokai)	++++	Bremerhaven	+++	Rostock
Logistik & hafenauffähige Industrie	Logistikangebot	Lagerung, value added services, etc.	+++	Lübeck	+++	Wilhelmshaven	++++	Hamburg	++++	Bremerhaven	+++	Rostock, Wismar
	Ansiedlung hafenauffähiger Industrie / Loco-Quote	Anzahl an im Hafen angesiedelten Unternehmen, welche die Wasserseite nutzen	+++	Brunsbüttel	+++	Cuxhaven	+++	Hamburg	+++	Bremerhaven	+++	Rostock
	Politische Gesamtstrategie für ein landesweites Hafensystem	Existenz hafensystemübergreifender, strategischer Entwicklungskonzepte auf Landesebene	+++	Hafenkooperation "Offshore Nordsee"	+++	Hafenkonzept Niedersachsen	+++	Hafenentwicklungsplan Hamburg	+++	Masterpläne Hafenaareale	+++	Marketingbemühungen "Ein Land - ein Hafen"

Quelle: UNICONSULT, 2013

* Die Bewertung der Positionierung der Hafensysteme hinsichtlich der betrachteten Wettbewerbsfaktoren erfolgt auf einer Skala von „+“ (schwache Positionierung) bis „++++“ (hervorragende Positionierung).

6.2 Bewertung der güterartspezifischen Infra- und Suprastruktur

RoRo- und Fährterminals

In Bezug auf Ausstattung mit RoRo- und Fährverkehrsinfra- und –suprastruktur, inklusive Inselversorgungsverkehre, ist das Hafensystem Schleswig-Holstein mit den Häfen Lübeck, Kiel und Puttgarden sowie Dagebüll und dem Inselhafen Wyk auf Föhr als herausragend zu bewerten.⁶⁷

Lübeck verfügt dabei über 18 RoRo-Anleger, davon 3 mit Oberdecksrampe. Die meisten RoRo-Anleger befinden sich am Skandinavienkai, dem größten Terminal im Lübecker Hafen. Dieser ist mit 9 RoRo-Anlegern und Spezialausrüstung wie bspw. Reachstacker, KV-Anlage, Trailer-Check-System und einer Wassertiefe von 9,50 Metern ausgestattet. Durch ein umfangreiches Ausbauprogramm wurden nicht nur neue Doppelrampenanleger, sondern auch 13,3 Hektar zusätzliche operative Fläche geschaffen. Weitere 16 Hektar können bei Bedarf zusätzlich ausgebaut werden.

Der Seehafen Kiel verfügt über vier Terminals, an denen RoRo- und Fährumschlag stattfindet: der Norwegenkai, der Schwedenkai, der Ostseekai und der Ostuferhafen. An insgesamt 12 RoRo-Anlegern und knapp 4.000 Metern Kaimauer können Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 11,50 Metern abgefertigt werden. Am Ostuferhafen stechen Reachstacker, mobile Kräne und ein KV-Terminal zur Verfügung.

Auch Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit Rostock und Sassnitz über Häfen mit leistungsfähiger RoRo-Supra- und -Infrastruktur. Gleiches gilt in etwas geringerer Dimensionierung für den Hafen Cuxhaven im niedersächsischen Hafensystem.

Kreuzfahrtterminals

Die Hafensysteme Schleswig-Holstein (Seehafen Kiel), Mecklenburg-Vorpommern (Rostock-Warnemünde) und Hamburg (Hamburg-Cruise-Center) sind bzgl. der Ausstattung mit Liegeplätzen, Terminalkapazitäten zur Passagierabfertigung und Anbindung an den Bahn- und Flugverkehr hervorragend für die Abwicklung von Kreuzfahrtverkehren ausgestattet. Im Vergleich dazu sind die Häfen in Niedersachsen und Bremen/Bremerhaven durchschnittlich ausgestattet.

Der Seehafen Kiel ist der drittgrößte Reisewechselhafen Nordeuropas. Jährlich ca. 375.000 Kreuzfahrtpassagiere und eine Vielzahl an Kreuzfahrtreedereien wählen Kiel als ihren Basishafen. Kiel ist mit 4 Liegeplätzen für Kreuzfahrtschiffe mit einer Länge von 140 m bis 350 m Länge ausgestattet.

⁶⁷ Allerdings wird durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung der Hafenumschlag in Puttgarden massiv abnehmen. Insgesamt wird dies jedoch keinen dämpfenden Einfluss auf die Güterströme haben, die auf den logistischen Knoten Puttgarden zulaufen. Im Gegenteil, der logistische Knoten Puttgarden wird durch den neuen Tunnel per Bahn und Lkw sehr viel stärker frequentiert werden.

Eine ebenfalls hervorragende Wettbewerbsposition im Kreuzfahrtverkehr nimmt das Hafensystem Mecklenburg-Vorpommern ein. Rostock-Warnemünde verfügt bspw. über ein zweigeschossiges Terminalgebäude mit einer Gesamtfläche von ca. 3.200 qm. Im Erdgeschoss sind neben einer 1.600 qm großen Halle weitere 650 qm für Funktions- und Abfertigungsräume vorhanden, u. a. für Zoll und Bundespolizei. Das Gebäude besitzt land- und seeseitig je sieben Ein- und Ausgänge. In der Großraumhalle befinden sich Informationssysteme, die den Kreuzfahrtgästen eine erste Orientierung über Angebote in Warnemünde, Rostock und der Umgebung geben. Das Warnemünde Cruise Center bietet den Kreuzfahrtgästen Service auf hohem Niveau und ist für einen Passagierwechsel von bis zu 2.500 Personen am Tag ausgelegt. Damit bietet es Reedereien ideale Voraussetzungen für Kreuzfahrten in die Nord- und Ostsee.

Cuxhaven besitzt im niedersächsischen Hafensystem die längste Tradition als Kreuzfahrthafen. Im Vergleich zu den bereits genannten Marktführern der obigen Hafensysteme ist die Wettbewerbsposition jedoch eher durchschnittlich. Das gleiche muss für Bremen/Bremerhaven konstatiert werden, obgleich Bremerhaven für die bremischen Häfen eine lange Tradition im Kreuzfahrtverkehr vorweisen kann und mit dem Columbus Cruise Center einen leistungsfähigen Kreuzfahrtterminal besitzt.

Massengutterminals

Der Umschlag mit festen und flüssigen Massengütern spielt in Schleswig-Holstein im Vergleich zu den übrigen Gütergruppen eine eher untergeordnete Rolle, weshalb die Ausstattung mit Infra- und Suprastruktur, d. h. mit Kailänge, Liegeplätzen, Silo- und Tankkapazitäten, Förderanlagen für Greifgüter und flüssige Massengüter sowie Lagerflächen durchschnittlich ausgeprägt ist.

Der Hafen Brunsbüttel ist für das Hafensystem Schleswig-Holstein der einzige bedeutende Standort für den Umschlag von Massengütern aller Art. Jährlich werden in den Brunsbütteler Häfen mehrere Millionen Tonnen trockenes Massengut, wie beispielsweise Kupfererzkonzentrat, Kohle, Baustoffe, Harnstoffe und weitere Produkte, in meist geschlossenen Systemen umgeschlagen. Bei den jeweiligen Umschlagprozessen können die Verkehrsmittel Seeschiff, Binnenschiff, LKW und Bahn in allen denkbaren Kombinationen gleichermaßen durch den Einsatz von Kranen mit großer Auslage und durch den Einsatz von Mobilbaggern, Fördertechnik und Radladern bedient werden (Umschlag von Seeschiff direkt ins Binnenschiff, Umschlag ex Binnenschiff auf LKW, etc.). Weiterhin verfügt Brunsbüttel über Freilagerflächen in Piernähe und rund 30.000 Quadratmeter Hallenlagerfläche. Somit können auch sogenannte witterungsempfindliche Güter in großen Mengen in unmittelbarer Piernähe zwischengelagert werden. Des Weiteren wird eine Vielzahl an Raffinerieprodukten in flüssiger Form umgeschlagen. Der Ölhafen Brunsbüttel verfügt dafür über vier Liegeplätze, die das Laden und Löschen von Schiffen mit maximalen Längen von 235 m ermöglichen. Auch im Elbehafen wird Öl umgeschlagen. Hier können sogar Schiffe bis zu 350 m Länge abgefertigt werden.

Mit der Niedersachsenbrücke in Wilhelmshaven verfügt das niedersächsische Hafensystem neben den Häfen Brake, Nordenham und Stade ebenfalls über leistungsfähige Infra- und

Suprastruktur für den Massengutumschlag. An der Niedersachsenbrücke in Wilhelmshaven können nach der Vertiefung der Liegewanne voll abgeladene Capesize-Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 18,50 Metern und einer Tragfähigkeit von bis zu 250.000 Tonnen Kohle umgeschlagen werden.

Offshore-Windenergieanlagen-Terminals

Der Vergleich der Hafensysteme hinsichtlich der Anforderungen bzw. Funktionen als Basishäfen für die Produktion, Montage, Lagerung und den Umschlag von Komponenten von Offshore-Windenergieanlagen ergibt Vorteile des niedersächsischen Hafensystems. Am Standort Cuxhaven wurden bereits Fundamente für den Offshore-Windpark „Bard Offshore 1“ produziert (CSC) und verschifft. Im Oktober 2012 ist bereits das zweite Offshore-Hafenterminal in Cuxhaven eröffnet worden. Mit einem Investitionsvolumen von 65 Millionen Euro wurden auf einer Fläche von rund 12 Hektar zwei zusätzliche Liegeplätze errichtet. Am Offshore-Terminal II werden seit August 2012 mit Einsatz von zwei Jack-Up-Schiffen erste Komponenten für den Windpark „Meerwind Ost“ umgeschlagen. Der feste Sandboden vor dem Offshore-Terminal ermöglicht den Errichterschiffen ideale Bedingungen für die Aufnahme von Offshore-Windenergieanlagen.

Sollte in Bremerhaven das geplante Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) realisiert werden, könnte dieser Standort bzgl. der Ausstattung mit Flächen, Infra- und Suprastruktur wie auch aufgrund der Ansiedlung namhafter Wind-Turbinenhersteller (AREVA, REpower) zum Hafensystem Niedersachsen anschließen. Da aktuell die Flächenbelastbarkeiten im Hafenbecken vor der Kaje des CT 1 ungeklärt sind, kann jedoch Stand November 2012 keine Optimalbewertung gegeben werden.

In Schleswig-Holstein erfüllt lediglich der Tiefwasserhafen Brunsbüttel vollständig die Voraussetzungen als Basishafen für die Offshore-Windindustrie. Gegenwärtig wird in Brunsbüttel mit Unterstützung der Landesregierung und der Stadt Brunsbüttel an der Realisierung einer neuen Offshore-Pier gearbeitet. Es wird davon ausgegangen, dass jährlich bis zu 80 komplette Offshore-Windanlagen umgeschlagen werden können. Allerdings mangelt es momentan noch an Ansiedlungen von Herstellern und Windparkbetreibern. Die Häfen Husum und Osterrönfeld haben ihre Leistungsfähigkeit bislang im Umschlag von Onshore-Windenergieanlagen bewiesen. Aufgrund zu geringer Tiefgänge und auch zu geringen Liegeplatzbreiten erscheinen sie jedoch als Basishäfen für den Schwerlastumschlag von Offshore-Komponenten direkt auf Errichterschiffe weniger gut geeignet, sondern eher als Zulieferstandort für die Verladung von Komponenten am Standort Brunsbüttel.

In Mecklenburg-Vorpommern wird zukünftig der Hafen Sassnitz durch den geplanten Ausbau des Hafens als Offshore-Standort seine Wettbewerbsposition zu Lasten des Hafens Rostock verbessern. Im Februar 2011 wurde die Planung der Erweiterung des Hafens bewilligt (Fährhafen Sassnitz – Hafenerweiterung Süd). Diese Erweiterung soll u. a. der Absicherung einer maritimen Nutzung von Lager- und Hafenflächen und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Fährhafens dienen. Der Erweiterungsplan beinhaltet im Südbereich

des Hafens 60.000 qm neue Lagerflächen und eine etwa 410 m lange neue Kaikante mit einer Wassertiefe von 10,50 m zum Be- und Entladen der Schiffe.

Im Vergleich der Hafensysteme bzgl. der Anforderungen bzw. Funktionen als Servicehäfen für Offshore-Windparks werden Wettbewerbsvorteile der schleswig-holsteinischen Westküsten- und Inselhäfen deutlich. Helgoland und die Häfen Hörnum bzw. List sind aufgrund ihrer geringen Distanzen zu den Offshore-Windparks in der Nordsee hervorragend als Reaktionshäfen geeignet. Für Offshore-Windparks in der Ostsee besitzen wiederum die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns Vorteile, da sie in geringerer Distanz zu den dortigen Windparks positioniert sind (vor allem Sassnitz). Die weiteren schleswig-holsteinischen Häfen und dabei vor allem die Häfen Brunsbüttel, Rendsburg/Osterrönfeld wie auch Husum und Büsum sind grundsätzlich als Versorgungshäfen der Reaktionshäfen bzw. der Offshore-Windparks geeignet.

Der Hafen Norddeich hat sich für die ersten Offshore-Windparks vor der Küste Niedersachsens bereits bewährt. Hamburg und Bremerhaven werden aufgrund ihrer zu großen Entfernung nicht als Reaktionshäfen in den Markt eingreifen. Allerdings bieten sie der Offshore-Branche mittels ihrer Logistikexpertise bzw. infra- und suprastrukturellen Ausstattung hohe Potenziale als Forschungsstandort. Durch ihre hervorragenden Hinterlandverbindungen könnten sie in Zukunft auch als zentrale Lagerstandorte in den Supply Chains von Windenergieanlagenherstellern und Offshore Windparkbetreibern in Frage kommen.

Neu- und Gebrauchtfahrzeuge-Terminals

Bremerhaven gehört zu den größten Automobildrehkreisläufen weltweit und nimmt im Vergleich der Hafensysteme die beste Positionierung ein. Mehr als 2 Millionen Fahrzeuge werden in Spitzenjahren umgeschlagen. Dafür stehen Verkehrs- und Stellflächen für 120.000 Pkw zur Verfügung, davon 45.000 unter Dach. Auf dem Auto-Terminal werden aber nicht nur Fahrzeuge geladen und gelöscht, sondern auch bearbeitet, repariert, umgerüstet, mit individuellen Zusatzausstattungen versehen oder endgefertigt. Hohe Qualität, durchgängige Logistik, gute Verkehrsanbindungen und umfassender Service zeichnen den Terminal aus. Neben Bremerhaven ist Niedersachsen mit den Häfen Emden und Cuxhaven wie auch Hamburg (BLG-Autoterminal und Unikai) gut im Wettbewerb positioniert. Am Ende des ersten Halbjahres 2012 liegt bspw. der Im- und Export von Neufahrzeugen im Emden Hafen mit rund 630.000 Fahrzeugen auf Vorjahresniveau. Laut der Prognose für das Gesamtjahr 2012 kann der Emden Hafen das hervorragende Ergebnis aus 2011 von 1,25 Mio. Fahrzeuge somit wiederholen.⁶⁸

Das Hafensystem Schleswig-Holstein schneidet bzgl. des Wettbewerbsvergleichs in der Kategorie Fahrzeugumschlag eher durchschnittlich ab. Lübeck und Kiel besitzen hierbei die größten Potenziale und die beste Ausstattung mit der entsprechenden Infrastruktur sowie einer hervorragenden bahn- und straßenseitigen Hinterlandanbindung. Allerdings gilt es zu konstatieren, dass die Ostseehäfen aufgrund ihrer geographischen Lage nicht bzw. geringer

⁶⁸ Vgl. Autoport Emden, 2012: <http://www.autoport-emden.de/>.

mit den weltweiten Hauptmärkten im Kfz-Bereich vernetzt sind. Doch vor dem Hintergrund des großen Potenzials vor allem im russischen Markt erscheint es sinnvoll, die Kapazitäten in den Häfen für die Verladung von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen auszubauen. Aktuell bestehen Pläne, am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde den Umschlag für Neufahrzeuge nach Osteuropa zu verstärken. Hierfür müssten zusätzliche Flächen geschaffen werden.

Terminals für konventionelle Stückgüter inklusive Forstprodukte⁶⁹

Der Hafen Lübeck nimmt im Hafensystem Schleswig-Holstein im Bereich Stückgut inklusive Forstprodukte eine hervorragende Wettbewerbsposition hinsichtlich der notwendigen Infra- und Suprastrukturausstattung ein.⁷⁰ Insgesamt wurden in Lübeck 2011 etwa 3,6 Mio. Tonnen Forstprodukte umgeschlagen. Das größte Terminal ist dabei der Nordlandkai. Er wurde multifunktional konzipiert, hat den Schwerpunkt jedoch im Handling und der Lagerung von Papier und anderen Forstprodukten. Die Lagerkapazitäten wurden im Laufe der letzten Jahre ständig erweitert und den neuen Logistik- und Qualitätsanforderungen laufend angepasst. Der gesamte Kai verfügt über eine Fläche von 440.000 m², 1.550 m Kailänge und 140.000 m² Hallenkapazität. Momentan stehen ein Lager für langfristige Lagerung sowie Umschlagflächen für „Fast-Dispatch“ und „Cross-Docking“ zur Verfügung. Wetterunabhängig kann sowohl LKW- als auch Bahnverladung garantiert werden. Neben dem Schwerpunkt Forstprodukte ist das Terminal ausgerüstet für Container- und Stückgutumschlag und verfügt über umfangreiches Spezialequipment, so z. B. über einen 100 t Schwergut-Kran zur Schiffsbeladung.

Das Terminal Schlutup wurde in enger Abstimmung mit Papierherstellern entwickelt und ausgebaut und ist somit optimal auf die Anforderungen dieser hochsensiblen Ware eingestellt. Als eines der europaweit größten Distributionszentren der schwedischen Papierindustrie (1,5 Mio. Tonnen Umschlag an Forstprodukten/Jahr) verfügt die Anlage über große Hallenkapazitäten und Spezial-Equipment für den Umschlag von Rollen- und Palettenpapier. Umgeladen auf LKW, in Waggonen oder Container, erreichen diese Güter ihre Bestimmungsorte europaweit und in Übersee.

Ähnlich hervorragend mit Infra- und Suprastruktur für den Stückgutumschlag ist der Hafen Hamburg mit seinen Terminals C. Steinweg Süd-West Terminal, dem Universal-Terminal Wallmann, dem Buss Hansa Terminal, dem Dradenauhafen sowie dem HHLA Frucht- und Kühlzentrum ausgestattet. Im Hafensystem Bremen/Bremerhaven sind die Terminals im Neustädter Hafen speziell auf den Umschlag konventioneller Stückgüter ausgerichtet. Es steht dort eine Kailänge von 2.400 m mit einer Wassertiefe von 11 m, eine Hallenfläche von 260.000 m² und eine Freilagerfläche von 800.000 m² zur Verfügung.

⁶⁹ In der vorliegenden Studie wird unter dem Umschlagsegment Stückgut Forstprodukte wie Zellulose, Papier, Holz und Eisen/Stahl bzw. sonstiges Stückgut wie bspw. Fruchturnschlag subsumiert. Neu- und Gebrauchtfahrzeuge wie auch der Bereich Schwergut- und Projektladung werden separiert betrachtet.

⁷⁰ Vgl. hierzu und zum Folgenden Lübecker Hafen-Gesellschaft, 2012b: <http://lhg-online.de/>.

Containerterminals

Die Hamburger Containerterminals (z. B. Container Terminal Altenwerder (CTA)) und die Terminals in Bremen/Bremerhaven sind durch eine herausragende Ausstattung für den Umschlag von Containern gekennzeichnet. Hamburg verfügt am CTA über AGV-Betrieb und wie auch am Burchardkai über Lagerkransysteme, welche eine hohe Produktivität im wasser- wie auch landseitigen Containerumschlag ermöglichen. Bei voller Ausbaustufe des JadeWeserPorts wird sich Niedersachsen mit dem Standort Wilhelmshaven hinsichtlich der Ausstattung für Containerumschlag im Vergleich zu den Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven auf „Augenhöhe“ befinden.

Schleswig-Holstein ist diesbezüglich, wie bereits oben erwähnt, weniger umfassend ausgestattet; vornehmlich begründet durch die hohe Fokussierung auf das RoRo- und Fährverkehrssegment. Im Hafen Lübeck findet Containerumschlag vor allem am Terminal Skandinavienkai sowie am LHG Terminal am Seelandkai mit zwei PostPanamax-Brücken statt.

6.3 Bewertung des Güter- und Passagieraufkommens

Umschlag von RoRo- und Fährgütern sowie Passagieren

Lübeck nimmt in diesem Umschlagsegment die Spitzenposition hinsichtlich umgeschlagener Stückzahlen und Tonnage im Vergleich zu den 20 größten Ostsee-RoRo-Häfen ein.⁷¹ Lübeck ist führender RoRo-Hub für Verkehre nach Schweden, Finnland und Russland. Hinzu kommt in Lübeck eine wachsende Bedeutung des Baltikum-Verkehrs. Während die Skandinavien-Verkehre größtenteils über die Terminals der Lübecker Hafengesellschaft abgewickelt werden, liegt der Fokus der Russland-Verkehre bei dem privaten Terminalbetreiber Lehmann.

Der Seehafen Kiel nimmt eine führende Stellung für Verkehre nach Norwegen (Color Line), Westschweden (Stena Line) und ins Baltikum (DFDS) ein. Des Weiteren verfügt Schleswig-Holstein mit dem Hafen Puttgarden über den größten norddeutschen Ostseepassagierhafen.

⁷¹ Vgl. IHK Lübeck / ISL-Baltic Consult, 2011, S. 7

Abbildung 27: RoRo-Umschlag der 20 größten Ostseehäfen im Jahr 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	Swinoujscie	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: Baltic Port List, 2011

Während die Ostseehäfen führend im RoRo-Verkehr sind und innereuropäische Güter zu einem Großteil in Trailern und Semi-Trailern transportiert werden, sind RoRo-Verkehre in den Nordseehäfen eher selten.

Mit Puttgarden (6,03 Mio. Passagiere in 2011), Kiel (1,90 Mio. Passagiere in 2011), Dagebüll (1,58 Mio. Passagiere in 2011) und Wyk auf Föhr (1,38 Mio. Passagiere in 2011) verfügt das schleswig-holsteinische Hafensystem über die größten Personenhäfen Norddeutschlands bezogen auf die Passagierzahlen im Fähr- und Inselverkehr. Danach folgt Mecklenburg-Vorpommern mit insgesamt ca. 4 Mio. Passagieren (vor allem Rostock und Sassnitz).⁷²

Aufkommen an Kreuzschiffahrtspassagieren

Hinsichtlich der Positionierung der Hafensysteme im Kreuzfahrtbereich werden neben den Passagierzahlen auch die Anzahl der Schiffsanläufe bewertet. Dadurch erhalten sowohl Schleswig-Holstein aufgrund seiner Spitzenposition in den Passagierzahlen (Kiel und Lübeck mit insgesamt ca. 400.000 Passagieren in 2011, davon allein 377.000 in Kiel) als auch

⁷² http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Seeverkehr_und_Haefen/index.jsp

Mecklenburg-Vorpommern wegen der herausragenden Anzahl an Schiffsanläufen (allein Warnemünde mit 158 Anläufen in 2012) die Bestbewertung „++++“.

Danach folgt Hamburg mit ca. 315.000 Kreuzfahrtpassagieren und ca. 160 Schiffsanläufen.⁷³ Bremerhaven (51 Schiffsanläufe in 2012) und die niedersächsischen Häfen (Cuxhaven) nehmen eine eher untergeordnete Rolle im Kreuzfahrtgeschäft ein.

Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen / Schwergut und Projektladung⁷⁴

Im Bereich Schwergut und Projektladung inklusive des Umschlags von Komponenten für Offshore und Onshore-Windenergieanlagen nimmt das Hafensystem Bremen/Bremerhaven eine herausragende Stellung ein.⁷⁵ In Bremerhaven sind bspw. Turbinen- und Fundamenthersteller in der Offshore-Windenergiebranche tätig. Auf der ABC-Halbinsel, im Labradorhafen und am CT 1 werden die Komponenten von Windenergieanlagen vormontiert und auf Schwerlast-Pontons bzw. Errichterschiffe verladen. In Zukunft soll dazu das Offshore-Terminal Bremerhaven genutzt werden.

Hamburg ist nach Bremerhaven der Standort mit den zweitgrößten Schwergut- und Projektladungsmengen gemeinsam mit dem Hafensystem Niedersachsen. Dort wird vor allem in den Häfen Emden, Wilhelmshaven, Nordenham und Cuxhaven Schwergut umgeschlagen. Dazu wird in Zukunft noch Wilhelmshaven mit dem Fundamenthersteller Jade Werke zu zählen sein. In Mecklenburg-Vorpommern wie auch in Schleswig-Holstein werden bislang weniger Schwergutmengen als in den übrigen Hafensystemen umgeschlagen. Allerdings besitzt Schleswig-Holstein mit Brunsbüttel als möglichem Basishafen für die Offshore-Windenergiebranche und den Planungen für eine Offshore-Pier ein erhebliches Wachstumspotenzial. Des Weiteren seien an dieser Stelle die positiven Entwicklungen im Umschlag von Onshore-Windenergieanlagen im Hafen Husum genannt.

In den Häfen Lübeck, Kiel und Brunsbüttel spielt Projektladung ebenfalls eine wichtige Rolle. Projektladungsverkehre werden dabei über die etablierten Fährverbindungen mittels RoRo- oder LoLo-Verladung abgewickelt. Dabei werden in der Regel Großkomponenten (Fabrik-/ Werkhallenmodule, Maschinen, Mähdrescher u.a.) für den Export in Richtung Russland und Baltikum verschifft.

Auch Mecklenburg-Vorpommern wird mit Sassnitz und dem dortigen Schwergutterminal der Buss Group über einen leistungsfähigen Basishafen für den EnBW Offshore-Windpark Baltic 2 verfügen.

⁷³ <http://www.hafen-hamburg.de/news/150schiffsanlauf-%E2%80%93-rekordsaison-f%C3%BCr-den-kreuzfahrthafen-hamburg>

⁷⁴ In Anlehnung an die Methodik des ISL sollen für die Abgrenzung von Projektladung, die in den Häfen und auch in den Terminals nur in Ausnahmefällen statistisch erfasst werden, die NSTR-Gütergruppen 55 (Rohre, Rohrverbindungen), 93 (Maschinen, Motoren) und 94 (Fertigbauteile aus Metall) im konventionellen Umschlag als Schätzgrößen genutzt. Vgl. HPA/ISL „Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025“ (2010).

⁷⁵ Vgl. HPA/ISL „Prognose des Umschlagpotenzials des Hamburger Hafens für die Jahre 2015, 2020 und 2025“, 2010, S. 70.

Umschlag von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen

Bremerhaven ist mit dem dortigen Auto-Terminal hinsichtlich der umgeschlagenen Fahrzeuganzahl von ca. 2 Mio. in 2011 (ca. +30% im Vergleich zu 2010) der größte Automobilhafen Europas vor dem Hafen Zeebrügge.⁷⁶ Emden folgt als der drittgrößte Automobilumschlagshafen in Europa. Damit ist das Hafensystem Niedersachsen bzgl. der Automobilumschlagmengen am zweitbesten nach Bremen/Bremerhaven positioniert. In 2011 wurden in Emden 1,25 Mio. Fahrzeuge umgeschlagen. 613.000 Fahrzeuge wurden demgegenüber in 2011 im Hamburger Hafen umgeschlagen (ca. 85% davon Export), sodass der Hafen im Automobilssegment eher durchschnittlich positioniert ist. In Lübeck waren es im Jahr 2011 ca. 110.000 Fahrzeuge.

Umschlag von Massengütern

Im Vergleich der Hafensysteme schlägt der Hafen Hamburg die größten flüssigen und festen Massengutmengen um. Massengüter werden in Hamburg als Schütt-, Saug-, Greif- und Flüssigladung an verschiedenen Terminals umgeschlagen, gelagert und speditionell abgewickelt. In angegliederten Produktionsbetrieben werden einige Rohstoffe direkt im Hafen verarbeitet. Ca. 40 Millionen Tonnen massenhafte Ladung wurden im Jahr 2011 in Hamburg umgeschlagen.⁷⁷ Im Hansaport Hamburg können bspw. 100.000 Tonnen Erze, Kohle und sonstiges Greifgut gelöscht werden.

Massengutumschlag spielt auch im Hafensystem Niedersachsen eine bedeutende Rolle. Hier sind die größten Umschlagmengen in den Häfen Wilhelmshaven (vor allem Rohöl und Mineralprodukte; ca. 20 Mio. Tonnen in 2011), Brake (Getreide und Futtermittel; ca. zwei Mio. Tonnen in 2011), Nordenham (Kohle, Koks, Erze; ca. 3 Mio. Tonnen in 2011) und Stade (Aluminiumoxid und Chemie; ca. 2,5 Mio. Tonnen in 2011) zu verzeichnen.⁷⁸ In Mecklenburg-Vorpommern ist dies vornehmlich im Seehafen Rostock der Fall (ca. 9 Mio. Tonnen p. a.).⁷⁹

In Schleswig-Holstein werden vor allem in Brunsbüttel nennenswerte Massengutmengen umgeschlagen. Hier sind zu nennen: Kupferkonzentrat, Baustoffe, Kohle, Rohöl, Chemie- sowie Mineralölprodukte. Aber auch an den privaten Umschlagterminals in Lübeck (z. B. Hans Lehmann, Nordgetreide, ATR Landhandel und Lagerhaus Lübeck - Dr. Pleines) werden beträchtliche Mengen Massengut (insbesondere Getreide, Dünger, Baustoffe) umgeschlagen. Auch in den landeseigenen regional bedeutsamen Häfen Husum und Büsum hat agrarisches Massengut den größten Anteil an den Umschlagsgütern. Diese Massengüter werden dort als Schütt-, Saug- und Greifergut an verschiedenen Terminals umgeschlagen, gelagert und speditionell abgewickelt. In angegliederten Produktionsanlagen wird ein großer Teil dieser Produkte direkt im Hafen verarbeitet

⁷⁶ www.senatspressestelle.bremen.de, 2012

⁷⁷ Hafen Hamburg, 2012

⁷⁸ Vgl. Seaportof Niedersachsen, 2012: <http://www.seaports.de>

⁷⁹ Vgl. Rostock Port, 2012: <http://www.rostock-port.de/hafen-rostock/daten-fakten/umschlagsstatistik.html>.

Umschlag von konventionellen Stückgütern⁸⁰ inkl. Forstprodukte

Lübeck besitzt u. a. mit dem Nordlandkai einen der umschlagstärksten Stückgut-Hubs Nordeuropas, bezogen auf konventionelles Stückgut inkl. Forstprodukte. Im Jahr 2011 wurden im größten europäischen Papierhafen an den Terminals der Lübecker Hafengesellschaft (Nordlandkai und Schlutup) und des privaten Betreibers Lehmann insgesamt ca. vier Mio. Tonnen Stückgut exklusive Neu- und Gebrauchtfahrzeuge umgeschlagen.⁸¹ Dabei besitzen Forstprodukte einen Anteil von ca. 95% an der Gesamttonnage.

Nach Schleswig-Holstein ist das Hafensystem Niedersachsen durch die zweitgrößten Mengen im Stückgutumschlag gekennzeichnet. Hierzu tragen vor allem die Häfen Brake (ca. zwei Mio. Tonnen Zellulose in 2011) und Emden bei. Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns sind ebenfalls hinsichtlich der umgeschlagenen Stückgutmengen gut positioniert (Seehafen Wismar mit ca. 1,8 Mio. Tonnen und Rostock mit ca. 0,5 Mio. Tonnen Stückgutumschlag).⁸² Hinsichtlich der Umschlagmengen sind die Hafensysteme Hamburg und Bremen eher durchschnittlich ausgeprägt (beide mit ca. zwei Mio. Tonnen konventionellem Stückgutumschlag exklusive Neufahrzeuge).⁸³ Im Vergleich dazu wurden in 2011 im Seehafen Rostock als größtem Stückguthafen 0,5 Mio. Tonnen Stückgut umgeschlagen.⁸⁴

Umschlag von Containern

Im Hamburger Hafen wurden in 2011 ca. 9 Mio. TEU umgeschlagen. Damit nimmt Hamburg die Spitzenposition hinsichtlich des Containerumschlags innerhalb der norddeutschen Seehafensysteme ein.⁸⁵ Dahinter folgt Bremen/Bremerhaven mit ca. 6 Mio. TEU⁸⁶ und Niedersachsen.

Schleswig-Holstein mit insgesamt ca. 300.000 TEU in 2011 nimmt in diesem Markt bislang eine eher untergeordnete Rolle ein. In Mecklenburg-Vorpommern ist im größten Hafen Rostock kein Containerumschlag vorhanden.⁸⁷ Im Hafensystem Mecklenburg-Vorpommern liegen die Schwerpunkte eindeutig im RoRo- und Fährverkehr sowie im Umschlag konventioneller Stückgüter.

⁸⁰ Exklusive Schwergut- und Projektladung sowie Neu- und Gebrauchtfahrzeuge.

⁸¹ Die umgeschlagenen Papiermengen haben sich jedoch in den vergangenen Jahren reduziert. In der Zukunft wird des Weiteren eine zunehmende Verlagerung von Papiertransporten auf die feste Fehmarnbeltquerung erwartet. Seit 2007 ist der Lübecker Nordlandkai durch einen Rückgang der umgeschlagenen Tonnage von ca. 30% gekennzeichnet. Vgl. hierzu Lübecker Nachrichten (LN) vom 30.09.2012, S. 14.

⁸² Zum Stückgutumschlag im Seehafen Wismar liegen seitens des Statistischen Bundesamts lediglich Zahlen aus 2010 vor. Vgl. hierzu Destatis „Seegüterumschlag deutscher Häfen“, 2012, und Breitzmann/Wenske/Möller „Quellen-Senken-Analyse der Güterströme für Mecklenburg-Vorpommern, 2011, S. 21

⁸³ Vgl. Hafen Hamburg, 2012 und Bremenports, 2012

⁸⁴ Vgl. <http://www.rostock-port.de/hafen-rostock/daten-fakten/umschlagsstatistik.html>

⁸⁵ Vgl. Hafenentwicklungsplan Hamburg, 2012

⁸⁶ Vgl. <http://www.senatspressestelle.bremen.de/detail.php?gsid=bremen146.c.49411.de>

⁸⁷ Vgl. <http://www.rostock-port.de/hafen-rostock/daten-fakten/umschlagsstatistik.html>.

Abbildung 28: Vergleichende Leistungsfähigkeit der norddeutschen Hafensysteme hinsichtlich güterspezifischer Wettbewerbsfaktoren*

	Güterartspezifische Wettbewerbsfaktoren	Beschreibung	Hafensystem Schleswig-Holstein		Hafensystem Niedersachsen		Hafensystem Hamburg		Hafensystem Bremen / Bremerhaven		Hafensystem Mecklenburg-Vorpommern	
			Positionierung	"Best-in-class"-Häfen	Positionierung	"Best-in-class"-Häfen	Positionierung	"Best-in-class"-Häfen	Positionierung	"Best-in-class"-Häfen	Positionierung	"Best-in-class"-Häfen
Ausstattung Infra- und Suprastruktur im Verhältnis zum existierenden & zukünftigen Bedarf	Zukunftsmarkt Offshore - Basishäfen	Lager-, Assembly- Vormontageflächen; Liegeplatzbreiten, Krankkapazitäten, etc.	+++	Brunsbüttel	++++	Cuxhaven	+	Hamburg (SWT, Buss)	++++ (+)	Bremerhaven - CT 1 (& OTB)	+++	Rostock
	Zukunftsmarkt Offshore - Servicehäfen	Ausstattung mit Lager-, Assemblyflächen, Helikopterlandeplätzen, Distanzen zu OWEP	++++	Helgoland, Hörnum	+++	Norddeich, Cuxhaven	++(+)	Hamburg	+++(+)	Bremerhaven	++++	Sassnitz
	Kreuzfahrtverkehr	Ausstattung mit Liegeplätzen, Terminalkapazitäten Passagierabfertigung, Anbindung Flughäfen/Bahn	++++	Kiel	++	Cuxhaven	++++	Hamburg Cruise-Center	+++	Bremerhaven	++++	Rostock-Warnemünde
	RoRo- und Fährverkehr	Ausstattung mit Ro-Ro-Umschlaganlagen bzw. Rampen und Fähranlegern	++++	Lübeck, Kiel	+++	Cuxhaven, Emden	-	-	-	-	++++	Rostock, Sassnitz
	Neu- und Gebrauchtfahrzeuge	Ausstattung mit Umschlaganlagen bzw. Rampen zur Neu- und Gebrauchtfahrzeugverladung	+++	Lübeck	++++	Cuxhaven, Emden	++++	Hamburg-Unikai	++++	Bremerhaven	-	-
	Massengutumschlag	Ausstattung mit Kailänge, Liegeplätze, Silo- und Tankkapazitäten, Förderanlagen, Lagerflächen	++++	Lübeck, Brunsbüttel	++++	Wilhelmshaven, Brake, Nordenham, Stade	++++	Hansaport	++++	Bremen, Bremerhaven	++++	Rostock
	Stückgut inkl. Forstprodukte	Ausstattung mit Kailänge, Liegeplätze, Kräne, freie und überdachte Lagerflächen (Lagerhallen)	++++	Lübeck, Kiel	++++	Emden, Cuxhaven	++++	Hamburg inkl. Harburg	++++	Bremen, Bremerhaven	++++	Wismar
	Containerverkehr	Ausstattung mit Kailänge, Liegeplätze, Containerbrücken, Lagerkransystemen	++	Lübeck, Kiel	+++(+)	Wilhelmshaven	++++	Hamburg (CTA,CTB, CTT)	++++	Bremerhaven CT 1-4	+	Rostock
Nutzung der Infra- und Suprastruktur durch Gütermengen und Passagierzahlen	Massengüter (fest & flüssig)	Umschlagmengen in to in 2011	+++	Brunsbüttel	++++	Wilhelmshaven, Brake, Nordenham, Stade	++++	Hansaport	+++	Bremen, Bremerhaven	+++(+)	Rostock
	Stückgut inkl. Forstprodukte	Umschlagmengen in to in 2011	++++	Lübeck	+++	Brake, Emden	+++	Hamburg inkl. Harburg	+++	Bremen	++++	Wismar
	Beförderungsleistung Ro-Ro-und Fährverkehre	Beförderungsleistung in to in 2011	++++	Lübeck	++	Cuxhaven	-	-	++	Bremerhaven	++++	Rostock, Sassnitz
	Neu- und Gebrauchtfahrzeuge	Umschlagmengen Neu- und Gebrauchtfahrzeuge 2011	++	Lübeck	+++	Emden	+++	Hamburg-Unikai	++++	Bremerhaven	+	Rostock, Sassnitz
	Container	Umschlagmengen in TEU in 2011	+	Lübeck, Kiel	+++	Cuxhaven, Emden	++++	Hamburg (CTA,CTB, CTT)	++++	Bremerhaven	-	-
	Schwergut- und Projektladung	Umschlagmengen in to in 2011	++(+)	Brunsbüttel, Rendsburg/Osterrönfeld	++++	Cuxhaven	++++	Hamburg (SWT, Buss, Dradenau)	++++	Bremerhaven	+++	Sassnitz, Rostock
	Passagierzahlen Kreuzfahrt	Anzahl Passagiere Kreuzfahrt 2011	++++	Kiel	++	Cuxhaven	++++	Hamburg Cruise-Center	+++	Bremerhaven	++++	Rostock-Warnemünde, Sassnitz
	Passagierzahlen Fährverkehr	Anzahl Passagiere Fährverkehr 2011	++++	Puttgarden, Kiel, Wyk auf Föhr	++++	Norddeich, Cuxhaven	-	-	-	-	++++	Rostock, Sassnitz

Quelle: UNICONSLT, 2013

* Die Bewertung der Positionierung der Hafensysteme hinsichtlich der betrachteten Wettbewerbsfaktoren erfolgt auf einer Skala von „+“ (schwache Positionierung) bis „++++“ (hervorragende Positionierung).

6.4 Schlussfolgerungen

Vergleicht man das schleswig-holsteinische Hafensystem mit den übrigen norddeutschen Hafensystemen in der dargestellten Art und Weise, so lassen sich vor allem die folgenden drei Marktbereiche identifizieren, in denen Schleswig-Holstein eine hervorragende Wettbewerbsposition einnimmt:

- Ro-Ro- und Fährverkehr (inkl. Forstprodukte),
- Kreuzfahrtverkehr,
- Servicelogistik für Offshore-Windenergieparks in der Nordsee.

Im Segment „Ro-Ro- und Fährverkehr“ werden mittels optimaler infra- und suprastruktureller Ausstattung im schleswig-holsteinischen Hafensystem am Standort Lübeck die größten Mengen und meisten Einheiten aller Ostsee-RoRo-Häfen umgeschlagen. Hinzu kommt die herausragende Position Lübecks als Hub für Forstprodukte, die weitestgehend im Ro/Ro-Verkehr umgeschlagen werden. Auch der Seehafen Kiel weist sehr gute Infrastruktur für die Abfertigung von RoRo- und Fährschiffen auf und nimmt eine bedeutende Position im Ostseefährverkehr ein. Mit Puttgarden/Fehmarn verfügt Schleswig-Holstein zudem hinsichtlich der beförderten Passagierzahlen über den größten norddeutschen Fährhafen. Allerdings wird durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung der Hafenumschlag in Puttgarden abnehmen. Insgesamt wird dies jedoch keinen dämpfenden Einfluss auf die Güterströme haben, die auf den logistischen Knoten Puttgarden zulaufen. Der Logistikknoten Puttgarden wird durch den neuen Tunnel per Bahn und Lkw sogar noch viel stärker frequentiert werden.

Mit dem Hafen Kiel verfügt das Hafensystem Schleswig-Holstein bzgl. der Ausstattung mit Liegeplätzen, Terminalkapazitäten zur Passagierabfertigung und Anbindung an den Bahn- und Flugverkehr über hervorragende infra- und suprastrukturelle Voraussetzungen für die Abwicklung von Kreuzfahrtverkehren. Dies spiegelt sich in der hohen Anzahl an Passagieren und Schiffsanläufen wider. Schleswig-Holstein befindet sich im Kreuzfahrtsegment in direktem Wettbewerb zum Hafensystem Mecklenburg-Vorpommern und dessen „Benchmark-Hafen“ Rostock-Warnemünde sowie zu Hamburg.

Mit Blick auf den Zukunftsmarkt Offshore-Windenergie ist Schleswig-Holstein mit den Häfen an der Westküste und den nordfriesischen Inseln (z. B. Helgoland, Büsum, Husum, Hörnum) hervorragend aufgestellt, die Anforderungen der Offshore-Industrie an Servicehäfen für Offshore-Windparks zu erfüllen. Mit dem Hafen Brunsbüttel verfügt Schleswig-Holstein über einen potenziellen Basishafen, mit Rendsburg/Osterrönfeld über einen leistungsfähigen Produktionshafen sowie mit Husum über einen zukünftigen Versorgungshafen der Offshore-Windparks.

7 Entwicklungspotenziale für das schleswig-holsteinische Hafensystem

In diesem Kapitel werden die chancenreichen Wachstumsfelder für die Häfen Schleswig-Holsteins dargestellt. Es wird begründet, welche „traditionellen“ Marktfelder bewahrt und welche „neuen“ Marktfelder erschlossen werden sollten.

In einem ersten Schritt werden für die Häfen Brunsbüttel, Büsum, Flensburg, Helgoland, Husum, Kiel, Lübeck, Puttgarden und Rendsburg die spezifischen Potenziale herausgearbeitet. Bei diesen Häfen handelt es sich um die umschlagstärksten Häfen, mit denen UNICONSULT sich im Rahmen dieser Studie intensiv auseinander gesetzt hat. UNICONSULT zeigt auf, welche Entwicklungschancen sich für diese Häfen nach Betrachtung der Markttrends und der Herausforderungen ergeben.

Anschließend werden die wichtigsten zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte für die schleswig-holsteinischen Häfen identifiziert und dargestellt. Des Weiteren erfolgt eine Abschätzung zur Umschlagentwicklung der Häfen bis zum Jahr 2025. UNICONSULT berücksichtigt dabei sowohl Daten des Statistischen Landesamtes als auch Umschlagzahlen, die direkt durch die Häfen zur Verfügung gestellt wurden.

Abschließend wird in einer Konklusion das strategische Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems im Jahr 2025 vorgestellt.

7.1 Aktuelle hafenbezogene Entwicklungen und Potenziale

7.1.1 Brunsbüttel

- Ziel des Hafens ist es, im Jahr 2025 etwa 15 Mio. Tonnen an Gütern umzuschlagen.
- Der Hafen Brunsbüttel fokussiert auch zukünftig auf die Funktion eines Universalhafens. Neben dem Massengutgeschäft wird ein Schwerpunkt auch auf dem Umschlag von Stückgütern liegen. Projektladung und Schwergüter spielen hierbei eine wichtige Rolle. Durch die Universalhafenstrategie ist die Flexibilität und ständige Fähigkeit gegeben, sich auf veränderte Marktbedingungen einzustellen.
- Der Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen wird zukünftig Wachstumsmotor bei der Entwicklung des Hafens sein, denn Brunsbüttel ist an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste der geeignete Standort für Produktion und Installation. Gleichwohl besteht in diesem Bereich ein starker Wettbewerb mit Esbjerg. Brunsbüttel sollte daher mit den Akteuren, die in Esbjerg stationiert sind (Siemens und Vestas) den Dialog aufnehmen und sich als Ergänzungsstandort Esbjergs positionieren. Aus logistischen Gründen wäre es sinnvoll, Brunsbüttel als „Fundament-Standort“ zu nutzen, wo Fundamente produziert und/oder

zwischenlagert und dann zu den Offshore-Windparks (OWP) transportiert werden. Damit kämen die Fundamente für die OWP vor Schleswig-Holsteins Küste aus Süden und die Anlagen aus Norden. Eine gleichzeitige Installation dieser beiden Elemente ist nicht erforderlich und ohnehin nicht machbar. Brunsbüttel und Esbjerg könnten sich daher hervorragend ergänzen.

- Die Produktion der Seekabel für die OWP könnte in Brunsbüttel erfolgen. Sofern andere Hersteller als Siemens oder Vestas von den Planern beauftragt werden, eröffnen sich weitere Chancen für Brunsbüttel. Der wahrscheinliche „dritte Hersteller“ ist REpower, der insbesondere Bremerhaven für die Installation seiner Anlagen nutzt. Gleichwohl hat Brunsbüttel bei REpower ein positives Image durch die Verladung von Rotorblättern für den OWP Ormonde gewonnen. Hieran anknüpfend ist es denkbar, dass auch Komponenten bzw. vorinstallierte Elemente von Brunsbüttel ausgehend auf See montiert werden.
- Gegenwärtig wird kommunal in Brunsbüttel mit Unterstützung der Landesregierung an der Realisierung einer neuen Offshore-Pier gearbeitet. Diese wäre allein schon für die sieben OWP Amrumbank West, Meerwind Süd/Ost, Nordsee Ost, Butendiek, DanTysk, Nördlicher Grund, Sandbank 24 während der Installationsphase stark ausgelastet. Eine leistungsfähige Infrastruktur könnte aber auch darüber hinaus genutzt werden – beispielsweise im Zuge der Errichtung der Parks im Borkum-Cluster. Etwas zeitversetzt zur Installationsphase werden sich der Austausch von Großkomponenten und das Repowering anschließen.
- Für eine neue Infrastruktur im Hafen Brunsbüttel eröffnet sich eine langfristige Wertschöpfungsoption. Von hoher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Ansiedlung eines produzierenden Unternehmens (beispielsweise ein Produzent von Fundamenten). Ein solches Unternehmen würde den Nukleus eines Offshore-Systems Schleswig-Holstein bilden.
- Brunsbüttel dient als Standort für die Verladung und Installation großer Einzelkomponenten wie Umspannwerke oder Wohnplattformen dienen. Dabei fokussiert der Standort Brunsbüttel insbesondere auf die OWP Amrumbank West, Butendiek, Nördlicher Grund und Sandbank 24.
- Die in Brunsbüttel ansässige Spedition F.A. Kruse wird zukünftig ein Lager für Windenergieanalagenteile des Herstellers REpower betreiben. Auf dem firmeneigenen Gelände werden auf 5.500 qm Teile gelagert und verwaltet. Von Brunsbüttel können somit weltweit Baustellen von REpower mit Ersatzteilen versorgt werden.
- Entwicklungspotenziale bestehen zudem im Umschlag von Flüssiggütern. Es wird ein moderater Anstieg im Umschlag von Rohöl, Chemikalien und anderen Mineralölerzeugnissen erwartet. Dazu wird nicht zuletzt der ChemCoastPark mit führenden Chemieunternehmen wie Bayer MaterialScience, das Nordsee Gas Terminal, die Raffinerie Heide, Sasol und Yara beitragen.

- Gasnor und Brunsbüttel Ports planen die Errichtung einer LNG (liquefied natural gas) Bunkerstation in Brunsbüttel. Vor dem Hintergrund der ECA-Richtlinien werden LNG-betriebene Schiffe zukünftig eine hohe Nachfrage nach LNG generieren. Derzeit wird für die Bunkerstation ein Genehmigungsantrag nach BImSchG von den Projektpartnern vorbereitet (Stand 15. Mai 2013).
- Mit einer Fläche von 2.000 Hektar ist der ChemCoast Park Brunsbüttel das größte Industriegebiet in Schleswig-Holstein. Da der ChemCoast Park nicht nur in unmittelbarer Nähe zum Hafen liegt, sondern diesen auch nutzt, sollte das Chemieprofil des Standorts weiter ausgebaut und geschärft werden.
- Die Brunsbüttel Ports GmbH verfolgt das Thema „Green Port“ konsequent mit dem Ziel, umweltgerechte und ressourcenschonende Logistikprozesse zu schaffen und die Umwelt im täglichen Hafenbetrieb zu entlasten. Um dieses nachhaltige Ziel zu erreichen, engagiert sich die Brunsbüttel Ports GmbH in unterschiedlichen Projekten. Als Mitglied des EcoPorts Netzwerkes der ESPO (European Sea Ports Organization) erzielt die Brunsbüttel Ports GmbH einen Informations- und Erfahrungsaustausch mit europäischen Häfen im Bereich des Umweltmanagements. Des Weiteren strebt die Brunsbüttel Ports GmbH die PERS-Zertifizierung (Port Environmental Review System) an, eine hafenspezifische Umweltmanagementzertifizierung. Außerdem hat Brunsbüttel Ports den Environmental Ship Index (ESI), eine Initiative der „World Ports Climate Initiative“ (WPCI), eingeführt. Schadstoffärmeren und damit umweltfreundlicheren Schiffen wird damit ein freiwilliger Rabatt auf die anfallende Hafengebühr gewährt, sofern eine ESI-Registrierung der eingelaufenen Schiffe vorliegt.

7.1.2 Büsum

- Neben den klassischen Umschlagsegmenten (Fischerei, Dünge- und Futtermittel sowie Inselverkehre) bestehen die größten Chancen in der Offshore-Windpark-Logistik, hier vor allem im Bereich Plattform-/ Wohnschiffversorgung, als Zentrallager für kleine Komponenten, die nicht im Schwerlastbereich anzusiedeln sind, sowie im Crewtausch. Dafür sprechen die verfügbaren Flächenressourcen sowie die Wassertiefe im Hafen. Der landeseigene Hafen Büsum verfügt als einziger Westküstenhafen über eine tideunabhängige Hafenzufahrt.
- Empfehlenswert wäre eine enge Zusammenarbeit zwischen Büsum und Helgoland, um so die Flächenressourcen Büsums und die ideale Lage Helgolands in sinnvoller Weise miteinander zu kombinieren.
- Weitere Chancen bestehen bei der regelhaften Wartung von OWP, bei denen größere Komponenten ausgetauscht werden müssen. Der Flugplatz Heide-Büsum eröffnet die Möglichkeit, sich als Landstützpunkt für Helikopterservices und als Notfallstandort zu etablieren.

- Die Hafenbahn Büsums wird derzeit nicht genutzt, die Trasse sollte jedoch erhalten bleiben, um sich mittel- bis langfristig die Option auf Bahnhinterlandverkehre zu wahren.
- Aufgrund der hohen regionalen Kompetenz im Windenergiebereich könnte sich Büsum als ein Aus- und Fortbildungsstandort von Offshore-Fachkräften profilieren. Dazu gehört das Angebot, an Land Offshore-Testanlagen aufstellen und prüfen zu können. Der Fokus sollte insbesondere auf die OWP Nordsee Ost, Meerwind Süd/Ost und Amrum Bank West liegen. Ein enger Dialog mit den Planern bzw. den beauftragten Konstrukteuren ist empfehlenswert.
- Auch die Nähe zur Fachhochschule Westküste in Heide ist ein Vorteil für den Standort Büsum.
- Grundsätzlich sollte sich Büsum der Bedeutung des Hafens als Arbeitgeber und auch als touristisches Highlight noch stärker bewusst werden und entsprechend vermarkten bzw. Investitionen tätigen.

7.1.3 Flensburg

- Durch die Pläne der Flensburger HaGe, den Produktionsstandort für Futtermittel zu schließen, wird der Hafen in seiner Umschlagentwicklung stark getroffen. Im vorliegenden Konzept wird dieser Aspekt jedoch nicht weiter betrachtet, da der Hafen und der Gutachter davon ausgehen, dass der Verlust mittelfristig durch den Umschlag anderer oder ähnlicher Güter kompensiert werden kann. Die Gebäude der HaGe besitzen eine Gesamtkapazität von 250.000 Tonnen. Diese gilt es langfristig zu nutzen.
- Die möglichen Pläne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Navigationsvorschriften auf der Förde zu ändern, sollten überdacht werden. Das Lotsrevier Flensburg muss weiterhin ganztägig und ganzjährig erreichbar sein, andernfalls drohen Folgen für den Hafen und die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mbH & Co. KG.
- Die Hafenbahn wird derzeit zwar kaum genutzt, ihre Trasse sollte jedoch unbedingt erhalten bleiben, um sich mittel- und langfristig nicht die Chance auf Bahnhinterlandverkehre zu versperren.
- Flensburg sollte sich der Bedeutung des Hafens als Arbeitgeber und auch als touristisches Highlight noch stärker bewusst werden und entsprechend vermarkten bzw. Investitionen in den Hafen und seine Infrastruktur tätigen, um das Umschlaggeschäft weiter zu entwickeln.
- Der Hafen sollte sich auch weiterhin auf das Kerngeschäft als regionaler Versorgungshafen konzentrieren; Ziel: 750.000 Tonnen Umschlag.

- Der Kreuzfahrttourismus sollte stärker forciert werden, evtl. in einer Kooperation mit Kiel; Fokus: Schiffe bis 200 m Länge; Ziel: circa 10 bis 15 Kreuzfahrtschiffe pro Jahr mit etwa 7.500 bis 10.000 Passagieren. Der Hafen eignet sich sowohl als Turnaround-Hafen wie auch als Transithafen.

7.1.4 Helgoland

- Helgoland ist durch seine Lage der ideale Servicehafen für Offshore-Windenergieparks. Bis zum Jahr 2015 entstehen allein vor Helgoland drei Windparks: Nordsee Ost (RWE Innogy), Amrumbank West (E.on) und Meerwind Süd/Ost (WindMW). Für die regelmäßige Versorgung und Wartung von mehr als 200 Windturbinen wurde Helgoland als verantwortlicher Servicehafen ausgewählt.
- Im März 2013 sollen die Hafengebäude den Investoren übergeben werden. Auf rund 10.000 Quadratmetern sollen drei Gebäude mit Werk- und Lagerhallen entstehen. Das Land Schleswig-Holstein fördert den Ausbau des Helgoländer Hafens zum Offshore-Servicehafen mit 13,4 Millionen Euro aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft.
- Helgoland würde von einem „Partnerhafen“ auf dem Festland profitieren, der gewissermaßen als „Lagerhaus von Helgoland“ fungiert und mittels eines leistungsfähigen, flexiblen, zuverlässigen und kostengünstigen Shuttles die Insel mit Komponenten, Ersatzteilen und Einsatztechnikern versorgt. Hierfür kämen Büsum oder Husum in Betracht, eventuell – für größere Komponenten – auch Brunsbüttel. Darüber hinaus könnte Helgoland eine logistische Funktion im Rahmen der Baustellenlogistik während der Errichtungsphase ausüben.
- Für die OWP im SylWin-Cluster kann eine ergänzende Funktion als Notfallhafen bzw. Schutz- und Sicherheitshafen ausgeübt werden.

7.1.5 Husum

- Dem Husumer Außenhafen kommt eine wichtige regionalwirtschaftliche Rolle zu, die insbesondere in der Versorgungsfunktion und dem Produktabsatz mehrerer in Husum und Umgebung ansässiger Unternehmen besteht.
- Der Hafen verfügt mittel- bis langfristig über Ladungspotenziale, sowohl in zunehmendem Maße im Bereich Verschiffung von Projektladung als auch künftig in der Versorgung von Offshore-Windparks.
- Zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Husumer Außenhafens sind eine Modernisierung der hafenseitigen Infrastruktur und insbesondere Baggerarbeiten zur Vertiefung des Hafenbeckens dringend erforderlich. Aufgrund der gegenwärtigen Tiefgangbeschränkungen von 4,20 m können nur kleinere und ältere Frachtschiffe den Hafen anlaufen. Damit weist Husum gegenüber allen Wettbewerbshäfen den niedrigsten Tiefgang auf. Trotz verkehrsgeographisch günstiger Lage und guter

Hinterlandanbindung sowie vorhandenen ausreichenden Lagerflächen und Kailängen ist dies ein erheblicher Wettbewerbsnachteil.

- Eine Grundvoraussetzung für die mittel- bis langfristige Sicherung des kommerziellen Hafenbetriebs ist die schnellstmögliche Vertiefung der Hafensohle und der Fahrrinne um mindestens 0,5 m auf -3,5 m NN, zur Sicherstellung einer maximalen Abladewassertiefe von 4,70 m.
- Detailuntersuchung geeigneter Maßnahmen zur Verhinderung bzw. weitgehender Vermeidung künftiger Verschlickung und dadurch notwendiger Unterhaltungsbaggerungen sind anzustreben, um die damit verbundenen laufenden Kosten für den Hafenbetrieb so gering wie möglich zu halten.
- Zur Sicherstellung künftiger Ansiedlungsmöglichkeiten für hafennahe Betriebe ist eine planerische Berücksichtigung und Ausweisung potentieller Erweiterungsflächen im unmittelbaren Hafenumfeld nötig.
- Eine aktive Vermarktung des Husumer Außenhafens als geeigneter Standort für Zukunftsbranchen, insbesondere im Windenergiesektor (sowohl Onshore als auch Offshore), ist anzustreben.
- Der Husumer Hafen versorgt die Futtermittelwerke in Husum und Sollerup mit Rohkomponenten. Diese beiden Werke des Unternehmens ATR Landhandel (Hauptsitz in Ratzeburg) gehören zu den größten Kraftfutterwerken in Schleswig-Holstein. Die Werke erwarten ein Wachstum von 1,5 % pro Jahr. Hieraus ergeben sich Chancen für den Husumer Hafen, insbesondere für das Unternehmen ATR Landhandel.
- Die wertschöpfende Verladung von Onshore-Windturbinen der Firma REpower erfährt eine zunehmende Bedeutung. Im Jahr 2011 wurden über 100 Maschinenhäuser und Naben in Husum verladen. 2012 waren es bereits etwa 250 dieser Anlagen (Gewicht je Anlage etwa 90 Tonnen). Aus Sicht des Unternehmens REpower bestehen weitere Potenziale für Husum beim Projektladungsgeschäft. Vor allem beim Turbinentransport nach Südeuropa könnten Logistikkosten mit dem Seeschiff eingespart werden.
- Generell bestehen im Segment der Offshore-Windpark-Logistik Potenziale, vor allem im Bereich Plattform-/ Wohnschiffversorgung, Zentrallager für kleine Komponenten, die nicht im Schwerlastbereich anzusiedeln sind, sowie im Crewtausch, insbesondere für die Parks, die von REpower ausgestattet werden. Weitere Chancen sind bei der regelhaften Wartung von OWP zu sehen, bei denen größere Komponenten ausgetauscht werden müssen.
- Husum ist der ideale Ausbildungsstandort für Offshore-Techniker. Eine hohe regionale Fachkompetenz, die FH Westküste in Heide, das Projekt OffTEC in Engesande sowie der Zugang zum Meer verhelfen Husum zu diesem Status.

- Die Hafenbahn wird derzeit zwar kaum genutzt, ihre Trasse sollte jedoch unbedingt erhalten bleiben, um sich mittel- und langfristig nicht die Chance auf Bahnhinterlandverkehre zu versperren.
- Mit seinem Flughafen und seinen Krankenhäusern könnte Husum im Rahmen eines Rettungskonzeptes eine Rolle spielen. Dies bezieht sich auf die OWP DanTysk, Sandbank 24 und Nördlicher Grund.
- In Husum gibt es die einzige Werft an der Küste zwischen Esbjerg und Hamburg, auf der auch größere Schiffe repariert werden können. Die Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG (HDR) ist von großer Bedeutung für die Personenschiffahrt der Insel- und Halligreedereien. Mit den beiden Trockendocks mit einer Länge von 130 Metern bzw. 150 Metern stellt die Werft einen wichtigen Standortvorteil für Husum dar. Dieser könnte insbesondere für Offshore-Schiffe (Crew Transfer Vessels und Operation + Maintenance etc.) eine attraktive Option sein und weitere Arbeitsplätze schaffen.
- Früher wurden in Husum mehr als 120.000 Tonnen Baustoffe umgeschlagen. Dadurch, dass die Pier abgängig ist, besteht das Geschäft nicht mehr. Gleichwohl bestehen große Chancen im Baustoffbereich, da in den kommenden Jahren die Deichverstärkung ansteht. Hierfür werden erhebliche Mengen an Steinen, Erden etc. benötigt.
- Das Unternehmen TIG nutzt den Hafen für Projektladung (Verschiffung von Wasseraufbereitungsanlagen); auch dieses Segment könnte an Bedeutung gewinnen.
- Große Chancen bestehen im Tourismus (Verknüpfung Nationalpark und Tourismus) und der Personenschiffahrt. Diese können bislang noch nicht aktiviert werden, da viele Schiffe wegen ihres Tiefgangs den Hafen nicht tideunabhängig anlaufen können.
- Grundsätzlich sollte sich Husum der Bedeutung des Hafens als Arbeitgeber und auch als touristisches Highlight noch stärker bewusst werden und entsprechend vermarkten bzw. Investitionen tätigen.

7.1.6 Kiel

- Der Hafen ist aus den Krisenjahren gestärkt hervorgegangen. In den Jahren 2009 und 2010 lag das Umschlagwachstum bei über 10%.
- Die Göteborg-Verkehre der Reederei Stena Line wurden in Kiel mit der Indienstellung neuer RoPax-Fähren gebündelt. Die Reederei DFDS Seaways fokussiert ebenfalls auf den Seehafen Kiel und stärkt die Relationen nach Russland und ins Baltikum mit dem Einsatz größerer Schiffe und einer höheren Abfahrtsdichte.

- Die Entwicklung im Oslo-Verkehr (Color Line) gestaltet sich ebenso positiv, insbesondere der Frachtbereich wächst auf dieser Route überdurchschnittlich. Der Norwegen-Verkehr kann mittelfristig durch den Einsatz einer zusätzlichen RoRo-Fähre gestärkt werden.
- Allein im Fährverkehr werden bis zum Jahr 2025 über zwei Millionen Passagiere erwartet. Im Güterverkehr sollen mehr als 500.000 RoRo-Einheiten verladen werden.
- Mit 377.000 Passagieren pro Jahr hat sich das Kreuzfahrtgeschäft in Kiel zu einem der wichtigsten Segmente entwickelt. Gleichzeitig ist Kiel führender deutscher Start- und Zielhafen für Kreuzfahrten. Im Jahr 2012 gab es 138 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen.
- Der Kreuzfahrtmarkt wird auch in Zukunft weiter wachsen. Das Wachstum wird voraussichtlich weitere zehn Jahre anhalten und zu einer Verdoppelung der derzeitigen Kreuzfahrtpassagierzahlen auf etwa 800.000 führen. Mit dem Bau des dritten Kreuzfahrtterminals am Ostuferhafen ist Kiel sehr gut im Markt aufgestellt. Bereits jetzt haben sich für das Jahr 2014 weit mehr als 100 Schiffsanläufe angekündigt. Kiel kann sich sowohl als Reisewechselhafen / Turnaround-Hafen als auch als Destinationshafen vermarkten. Erweiterungsflächen für ein weiteres Kreuzfahrtterminal bestehen z. B. auf dem Gelände des Marine-Arsenals.
- Der Ostuferhafen stößt bereits an seine Kapazitätsgrenzen. Mittelfristig muss dieser Hafenbereich um zusätzliche Flächen erweitert werden. Als Erweiterungsfläche steht nördlich des Ostuferhafens das Ortopedia-Gelände sowie eine weitere Fläche zur Verfügung.
- Der kombinierte Verkehr im Zu- und Ablauf des Seehafens muss weiter gestärkt werden. Hierfür ist vor allem der Ausbau des Rangierbahnhofs Meimersdorf notwendig.
- Zukünftig könnte verstärkt der Containerumschlag von Interesse sein. Derzeit existiert bereits ein Verkehr zwischen Kemi/Oulu und Zeebrügge, der in Kiel zwischenstoppt und ca. 120 mit Holz und Papier beladene Container ablädt. Dieser Verkehr, der früher über Hamburg verlief, soll zukünftig noch weiter ausgebaut werden. Potenziale bestehen in diesem Bereich auch ins Baltikum sowie nach Norwegen.
- Die Funktion Kiels als Wayport am Nord-Ostsee-Kanal soll weiter ausgebaut werden.
- Langfristig ist der Bau eines eigenen Containerterminals am Ostuferhafen angedacht.
- Das freigewordene MFG5-Gelände in Kiel-Holtenau als Konversionsfläche soll für den Umschlag von Projektladung (z. B. Teile für Offshore- und Onshore-Windenergieanlagen) hergerichtet werden. Ziel ist die Etablierung Kiels als Produktionsstandort im Bereich der Offshore-Windbranche.

- Die Funktion als regionaler Versorgungshafen im Bereich Massengut soll erhalten bleiben. Dafür ist die Sanierung der Hafeninfrastrukturen im Bereich des Nordhafens notwendig.

7.1.7 Lübeck

- Im Fähr- und RoRo-Verkehr nach Schweden und Finnland besitzt der Hafen Lübeck einen Marktanteil von 57% bzw. 80%. Damit ist Lübeck der mit Abstand größte deutsche Fähr- und RoRo-Hafen bezogen auf Verkehre nach Schweden und Finnland. Trotz des derzeit eher schwierigen Marktumfeldes und einer geringen Dynamik, ist mittelfristig davon auszugehen, dass die Wirtschaft der skandinavischen Länder – somit auch die Im- und Exporte bzw. die Transporte über die Ostsee – moderate Wachstumsraten erzielen werden.
- Im direkten Ro/Ro-Verkehr nach Russland (St. Petersburgs, durch die Reedereien Finnlines und Transfennica) ist der Hafen Lübeck derzeit Marktführer Deutschland; auch der Baltikum-Verkehr (Liepaja, Ventspils, Paldiski) gewinnt zunehmend an Bedeutung
- Auch im Papier- und Forstproduktegeschäft ist der Hafen Lübeck mit einem Anteil von 80% allein im Papierumschlag Marktführer in der südlichen Ostsee. Zukünftig gilt es, diese Position weiter zu wahren, gleichwohl die Branche derzeit Umstrukturierungen erfährt. Zu nennen sind: Veränderte Strategien der skandinavischen Papierindustrie, verstärkte Papier- und Forstproduktion in Russland und Asien, Zunahme der Papierproduktion in Deutschland (Konsolidierung innerhalb der Branche und damit Verlagerung von Produktionen in die Kernmärkte) sowie eine sinkende Nachfrage nach Papierprodukten in Europa und weltweit.
- Durch den Bau der festen Fehmarnbeltquerung ergibt sich die Gefahr von Verkehrsverlagerungen (insbesondere im Schweden-Verkehr). Wenn im anschließenden Betrieb eine Subventionierung der Maut-Tarife erfolgt, könnte dies zu einer wettbewerbsrechtlich kritischen Verzerrung und schließlich zu weiteren Verkehrsverlagerungen zu Ungunsten des Lübecker Hafens führen.
- Um die Wartezeiten der Fähr- und RoRo-Schiffe im Hafengebiet zu verringern, sollte die Option einer zukünftigen Zweischiifbarkeit (entsprechende Breite der Fahrrinne) in der Travemünder Enge erhalten werden.
- Bislang fungiert der Lübecker Hafen in seiner Rolle als RoRo-Hafen-Hub in erster Linie als Gateway. Um als Knotenpunkt noch stärker zentraler Teil internationaler Logistikketten zu werden, müssen zukünftig die Verflechtungen mit großen Logistikern weiter ausgebaut werden. Außerdem müssen weitere Wertschöpfungspotenziale, hervorgehend aus den Hafenaktivitäten, generiert und konkrete Strategien zur Stärkung sog. Value Added Services formuliert werden.
- Die lokale / regionale Wirtschaft – insbesondere entlang der BAB 1 in Richtung Hamburg – muss stärker eingebunden werden. Auf diese Weise können neue

Verkehre, resultierend aus Ladung des produzierenden Gewerbes innerhalb der Region, für den Hafen generiert werden. Die Verkehre von Unternehmen des produzierenden Gewerbes oder der Handelsunternehmen aus der Region sollten gebündelt und über den Lübecker Hafen verschifft werden.

- Weitere Wachstumschancen ergeben sich für den Lübecker Hafen als Teil zukünftiger Transportströme auf der Schiene, wenn Containerverkehre zukünftig über Adria Häfen (z. B. Koper, Trieste) per Bahn / RoRo-Fähre in den Ostseeraum transportiert werden.
- Die Drehscheibenfunktion des Hafens muss weiter gestärkt werden. Lübeck soll in der südlichen Ostsee die „Drehscheibe Nr. 1“ für Verkehre nach Skandinavien, Russland sowie ins Baltikum bleiben und diese Position weiter ausbauen.
- Eine stärkere „Bearbeitung“ neuer geographischer Märkte sollte angegangen werden. Russland, der Adria-Raum, die Türkei und die gesamte Schwarze Meer-Region sind beispielhaft zu nennen. Mittelfristig werden diese Märkte überdurchschnittlich hohe Wachstumsraten erzielen und somit als Absatz- und Beschaffungsmärkte für Nordeuropa an Bedeutung zunehmen. Russland und das Baltikum werden zudem zukünftig für Dienste mit wertschöpfungsintensivem Umschlag wie etwa Projektladung, Kfz oder Reefer-Einheiten eine immer größere Rolle spielen.
- Der RoRo-Verkehr als wichtigstes Standbein des Hafens wird immer die Grundlast bleiben. Es ist jedoch eine Diversifizierung des Umschlaggeschäfts empfehlenswert, um das wirtschaftliche Risiko in Krisenzeiten zu verringern und den konsumabhängigen RoRo-Verkehr um weitere Geschäftsfelder zu ergänzen. An dieser Stelle seien dienstleistungsintensive Geschäfte wie Kfz, Offshore, Projektladung aber auch das klassische Massengut genannt.
- Aktuell bestehen Pläne, am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde den Umschlag für Neufahrzeuge (Volkswagen) nach Osteuropa zu verstärken. Daraus ergibt sich die Chance, dass sich der Hafen zukünftig als Hub für Neufahrzeuge aus westeuropäischen Produktionsstandorten in Ostseeanrainerstaaten etabliert.
- Lübeck als Kreuzfahrthafen partizipiert bislang nicht am weltweiten Boom (auch innerhalb der Ostsee) der Kreuzschiffahrtbranche. Es ist darüber nachzudenken, ein passendes Terminal (mit Kapazitäten für Schiffe über 200 Meter Länge) zu bauen. Zudem muss eine umfassende Strategie (Potenziale der Branche, mögliche Standorte, Wertschöpfungseffekte, Marketingstrategien) für Lübeck erarbeitet werden, um zu entscheiden, ob sich Lübeck als Destination für diesen Markt und als Start-/Zielhafen für Ostseefahrten eignet.
- Im Zuge der Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung können Verkehre aus Dänemark und Südschweden für den seeseitigen West-Ost-Verkehr in Lübeck gebündelt werden. Der Hafen könnte als Hub für die gesamte Fehmarnbeltregion im Verkehr nach Russland / Baltikum fungieren.

- Die feste Fehmarnbeltquerung könnte Lübeck als Logistikstandort stärken, indem Neuansiedlungen von Unternehmen entlang der Achse Hamburg – Kopenhagen bzw. am Autobahnkreuz BAB 1 / BAB 20 in und um Lübeck entstehen.
- Lübeck wird im zukünftigen TEN-Programm der EU als Kernhafen und Teil der sogenannten „Kernnetze“ (Korridor V) prioritär behandelt. Damit kann Lübeck als bedeutender Motorways of the Seas-Hafen und Ostsee-Hub von zukünftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur profitieren.

7.1.8 Puttgarden

- Das Unternehmen Scandlines und der Hafen Puttgarden sind wie kein anderer Hafen in Schleswig-Holstein vom Bau der festen Fehmarnbeltquerung betroffen. Sämtliche Planungsprozesse von Scandlines, sowohl als Hafenbetreiber als auch als Reederei, sind in Abhängigkeit zum Fortschritt des Baus der Querung zu betrachten.
- Die Fehmarnbeltquerung soll Ende 2021 eröffnet werden. Nach Aussagen der Reederei Scandlines bestehen Planungen, für die Puttgarden-Rødby-Route neue Schiffe, sog. Zero-Emission-Ships, zu bauen. Aufgrund der erforderlichen hohen Investitionen hierfür dürfte jedoch Voraussetzung für eine Wirtschaftlichkeit des Baus und Betriebes sein, dass die feste Querung als konkurrierende Verbindung nicht vor 2030 eröffnet wird.
- Nach Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung wird die Reederei Scandlines den Fährbetrieb zwischen Puttgarden und Rødby – u.U. mit reduzierter Kapazität – aufrechterhalten. Voraussetzung hierfür ist ein fairer Preiswettbewerb, d. h. dass die Nutzungsgebühren für die feste Querung einer betriebswirtschaftlichen Kalkulation unterliegen müssen und nicht zusätzlich subventioniert werden.
- In Folge der Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung und der damit verbundenen freien Kapazitäten im Fährhafen Puttgarden bieten sich neue Optionen, die aufgrund mangelnder Kapazitäten derzeit nicht möglich sind. Beispielsweise sind ostwärtsgehende RoRo- oder ConRo-Verkehre ins Baltikum oder nach Russland sowie Verkehre nach Schweden oder Finnland vorstellbar. Es bietet sich auch der Umschlag von Projekt- und Schwergutladung an. Die geltende Veränderungssperre verhindert derzeit im Hafengebiet Puttgarden mögliche Erweiterungs- oder Umgestaltungspläne des Hafens, infrastruktureller Art.
- Der Hafen Puttgarden besitzt grundsätzlich eine hervorragende geographische Lage, sowohl für Nord-Süd-Verkehre, vor allem im innereuropäischen RoRo-Verkehr, aber möglicherweise auch für Containerverkehre, die an Puttgarden vorbei in den Ostseeraum verlaufen. Ein zusätzlicher Stopp in Puttgarden und ein feedern dieser Verkehre bis nach Kopenhagen oder weiter östlich in den Ostseeraum wäre denkbar.
- Im näheren Umfeld des Hafens – außerhalb der durch die Veränderungssperre betroffenen Gebiete – sollte der Fokus auf die Ansiedlung von logistikrelevanten Gewerbegebieten und Distributionszentren gelegt werden. Zudem sind Services für

Gigaliner-Transporte, die aus Skandinavien kommen, denkbar. So können Fahrer- und Chassiswechsel vorgenommen sowie verschiedene Dienstleistungen für Trucker angeboten werden.

- Neben der Ansiedlung von Logistikdienstleistungen wären Unternehmen in Hafennähe anzusiedeln, die für den seeseitigen Export beispielsweise Großkomponenten produzieren. Als Benchmark dient hier die Ansiedlung des Kranherstellers Liebherr im Hafen Rostock, der in wenigen Jahren nahezu 1.000 Arbeitsplätze geschaffen hat.

7.1.9 Rendsburg

- Der neue Hafen (Rendsburg Port) wird zukünftig als „Schrittmacher“ für den gesamten Standort Rendsburg fungieren.
- Seit Inbetriebnahme des Hafens werden für den Windenergieanlagenhersteller Enercon regelmäßig Turmsegmente (Betonhalbschalen) für Onshore-Windenergieanlagen umgeschlagen. Die geplante Ansiedlung des Unternehmens Max Bögl hätte den Umschlag von weiteren 200 Windanlagentürmen mit je 1.000 Tonnen Gewicht zur Folge.
- Zusätzlich zeigen süddeutsche Unternehmen Interesse an dem Standort Rendsburg als Hub für Projektladungsverkehre nach Skandinavien und ins Baltikum.
- Der Umschlag von Containern spielt derzeit noch eine untergeordnete Rolle. Allerdings ist denkbar, dass im Zuge der Reederstrategien – mit Großfeedern bis 2.500 TEU von der Westrange durch den Nord-Ostsee-Kanal in den Ostseeraum zu fahren – bestimmte Boxen (für Hamburg) „on the fly“ in Rendsburg gelöscht werden.
- Der Umschlag von Futtermitteln und Düngemitteln ist derzeit stabil. Der Düngemittelumschlag wird zukünftig weiter wachsen.
- Der Umschlag von Holz spielt in Rendsburg keine Rolle mehr. Der Umschlag von Split ist aufgrund der Konkurrenz durch den günstigen Lkw ebenfalls stark zurückgegangen.
- Das Außenmarketing, insbesondere für Rendsburg Port in Osterrönfeld, wird fortgesetzt und intensiviert werden.
- Für den Kreishafen muss der Sanierungsstau aufgelöst werden. Mittelfristig sind neue Kaianlagen erforderlich. Außerdem ist eine Neu- bzw. Umgestaltung der Flächen im Hinterland (Flächenlayout und -zustand) notwendig.
- Der Logistiknoten Neumünster könnte als „Bahnhof für Osterrönfeld“ genutzt werden. (Container-)verkehre könnten somit unter Einbeziehung des Nordgate Neumünster / PreGate Neumünster von Rendsburg nach Hamburg transportiert werden.

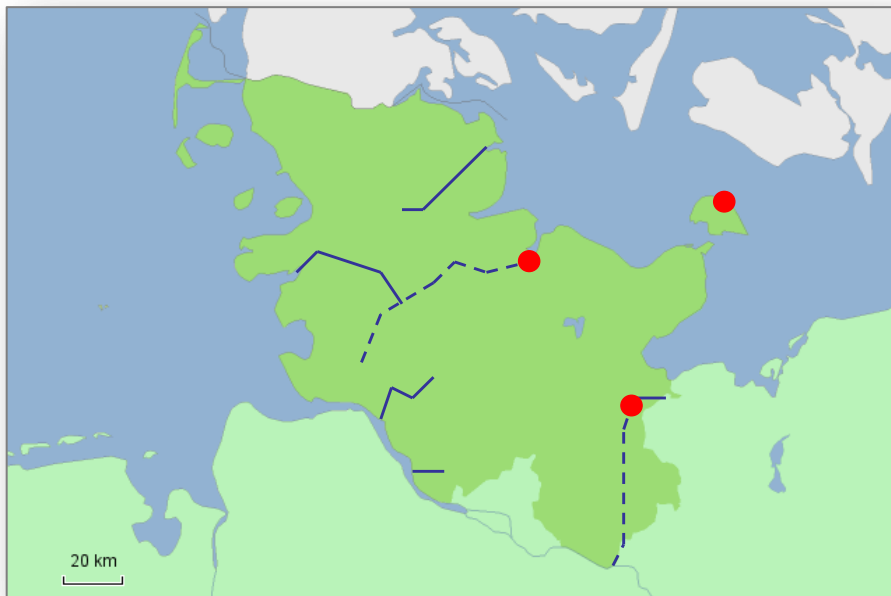
7.2 Entwicklungsschwerpunkte des schleswig-holsteinischen Hafensystems und abgeleitete Maßnahmen

Für die schleswig-holsteinischen Häfen können insgesamt sechs Kernfunktionen benannt werden, die im Sinne der zukünftigen Hafenentwicklung mit unterschiedlicher Bedeutung und Fokussierung als Entwicklungsschwerpunkte zu betrachten sind. Entwicklungsschwerpunkte sind dabei Hafenfunktionen, die entweder bereits aktuell eine wichtige Bedeutung innerhalb des schleswig-holsteinischen Hafensystems besitzen, und/oder Hafenfunktionen innehaben, für die zukünftig eine dynamische Entwicklung zu erwarten ist und somit einen Wachstumsmarkt für die Häfen Schleswig-Holsteins darstellen können.

Identifizierte Entwicklungsschwerpunkte sind die RoRo- und Fährhäfen Schleswig-Holsteins, der Universalhafen Brunsbüttel, die Off- und Onshore-Häfen, Projektladungshäfen, Kreuzfahrthäfen sowie die Inselhäfen. Die Schwerpunktsetzung bedeutet wiederum nicht, dass andere wichtige Marktsegmente, wie etwa die Fischerei, zukünftig nicht mehr verfolgt bzw. unterstützt werden sollen.

Die Beschreibung der Entwicklungsschwerpunkte erfolgt unter Benennung der für diese Entwicklungen bedeutsamen Häfen sowie jeweils einer Handlungsmaßnahme je Entwicklungsschwerpunkt als Umsetzungsempfehlung.

7.2.1 Schwerpunkt „RoRo-und Fährhäfen“



Quelle: UNICONSLT, 2013

Für die Hafenstandorte Lübeck, Kiel und Puttgarden stellt das Segment Fähr- und RoRo-Verkehr einen sowohl bisherigen als auch zukünftigen Entwicklungsschwerpunkt dar. RoRo- und Fährverkehr bildet bereits heute das Kernsegment der schleswig-holsteinischen Häfen in Bezug auf die Umschlagzahlen. Sie bilden weit mehr als die Hälfte des aktuellen schleswig-holsteinischen Gesamtgüterumschlags ab. Zwar ist zu erwarten, dass der

Umschlag in den kommenden Jahren aller Voraussicht nach nicht mit derselben Wachstumsdynamik wie in der Vergangenheit ansteigen wird, die herausragende Bedeutung des Segments für das schleswig-holsteinische Hafensystem bleibt jedoch unvermindert bestehen.

Die führende Position nimmt dabei der Hafen Lübeck ein, der gleichzeitig auch der größte RoRo-Hafen im gesamten Ostseeraum ist. Die Verkehre sind im Wesentlichen durch die BAB 1 im Hafenhinterland sowie zahlreiche Verbindungen des Kombinierten Verkehrs gespeist. Dem als Folge gesättigter Märkte in den Handelspartnerländern in Skandinavien und dem damit verbundenen schwieriger werdenden Wettbewerbsumfeld kann zumindest zum Teil durch hohe Wachstumsraten und Potenziale für RoRo-Verkehre ins Baltikum und nach Russland begegnet werden. Die Aufnahme Lübecks als Kernhafen des Korridors V im Rahmen der europäischen Kernnetze bringt für den Standort erhebliche Entwicklungspotenziale mit sich. Lübeck ist zukünftig der einzige schleswig-holsteinische Hafen bzw. Logistikknotenpunkt, der auf einem der zentralen Korridore der europäischen Kernnetze liegt. Damit ergeben sich neue infrastrukturelle Möglichkeiten sowie Vermarktungspotenziale entlang dieses wichtigen Korridors, der von Helsinki bis Valletta führt. Durch die Bündelung von Verkehren (auch aus Dänemark und Südschweden kommend) kann der Standort Lübeck zum zentralen Hub für den seeseitigen West-Ost-Verkehr ausgebaut werden. Durch die Stärkung des Logistikstandorts Lübeck müssen Neuansiedlungen von Unternehmen entlang der Achse Hamburg – Kopenhagen bzw. am Autobahnkreuz BAB 1 / BAB 20 in und um Lübeck generiert werden.

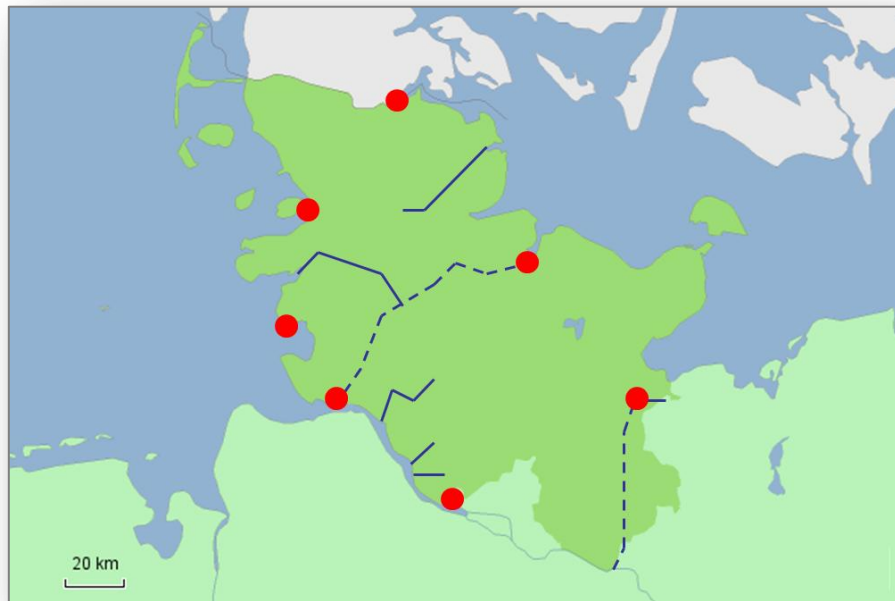
Im Hafen Kiel konnte auch in den Krisenjahren im Fähr- und RoRo-Segment ein Wachstum verzeichnet werden. Sowohl im Schweden- und Norwegen-Verkehr als auch insbesondere im Baltikum- und Russland-Verkehr sind positive Entwicklungen und kontinuierliche Wachstumsraten vorhanden und weiterhin zu erwarten.

Es bleibt außerdem festzustellen, dass die Ausstattung mit RoRo- und Fährverkehrsinfra- und -suprastruktur in den erwähnten Häfen für die gegenwärtigen Anforderungen als sehr gut zu bewerten ist. Der Erfüllungsgrad der Marktanforderungen (z. B. Kapazitäten, Kompetenzen, Qualität, logistischer Service, Frequenzen) liegt in diesem Segment so hoch wie in keinem anderen der Entwicklungsschwerpunkte der schleswig-holsteinischen Häfen. Für die Bewältigung des prognostizierten Wachstums im RoRo-Bereich sind vor allem gezielte Investitionen notwendig. Insbesondere durch die zu beobachtenden Schiffsgrößenentwicklungen hin zu 220 Meter bis 240 Meter-Schiffen ergeben sich höhere Anforderungen in Bezug auf Terminalkapazitäten (Vorstauplätze), RoRo-Rampen und Kailänge. Die hierfür notwendigen Anpassungen müssen fortgesetzt werden. Ein erhöhter Investitionsbedarf verbunden mit nicht unerheblichen Kosten ist zu erwarten, damit die schleswig-holsteinischen Fähr- und RoRo-Häfen auch zukünftig führend in der Ostsee bleiben.

In den Häfen Dagebüll, Wittdün/Amrum und Wyk/Föhr findet ebenfalls RoRo-Verkehr über Autofähren statt. Dieser wird aufgrund seiner Funktion aber dem Inseltourismus zugeordnet (siehe Kapitel 7.2.6).

Handlungsmaßnahme	Stärkung der Spitzenposition Schleswig-Holsteins im RoRo- und Fähr-Sektor in der Ostsee
Ziel	Stärkung der Hub-Funktionen der Häfen Lübeck und Kiel, Erhöhung der Marktanteile am Umschlag von Fährgütern im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr sowie Stärkung des küstenparallelen Seewegs als ökologische und ökonomische alternative zum Landweg
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lübeck wird im zukünftigen TEN-Programm der EU ab dem Jahr 2014 als Kernhafen und Teil der sogenannten „Kernnetze“ (Korridor V) prioritär behandelt; infolgedessen wird Lübeck als bedeutender Motorways of the Seas-Hafen und Ostsee-Hub vermehrt von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur profitieren; ▪ Auf den RoRo- und Fähr-Relationen nach Südschweden, Finnland und Russland wird Lübeck auch weiterhin der führende deutsche Ostseehafen bleiben; ▪ In Folge des Baus der festen Fehmarnbeltquerung können zudem auch Verkehre aus Dänemark und Südschweden kommend für den seeseitigen West-Ost-Verkehr in Lübeck gebündelt werden ▪ Der Seehafen Kiel als Marktführer für Fährverkehre nach Westschweden und Norwegen wird diese Position auch zukünftig innehaben bzw. weiter ausbauen; auf den Relationen nach Göteborg und Oslo sind vor allem im Frachtbereich Steigerungspotenziale zu erwarten ▪ Die Verbindung Kiel-Klaipeda ist der aufkommensstärkste und höchstfrequentierte RoRo- bzw. Fährverkehr ins Baltikum aller deutschen Ostseehäfen; auch auf dieser Relation wird weiteres Wachstum erwartet; hinzu kommen die Relationen von und nach Russland ▪ Um das zukünftige Umschlagwachstum und die zu erwartenden Schiffsgrößenveränderungen im RoRo- und Fährsegment bewältigen zu können, ist ein frühzeitiger und bedarfsgerechter Ausbau der Hafeninfra- und suprastruktur notwendig
Maßnahmenträger	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, Hans Lehmann KG, Lübeck Port Authority, Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, Stadt Kiel
Beitrag des GvSH und der Landesregierung	Begleitung des Vermarktungsprozesses sowie Unterstützung der Häfen bei Ausbaumaßnahmen

7.2.2 Schwerpunkt „Universalhafen“



Quelle: UNICONSLT, 2013

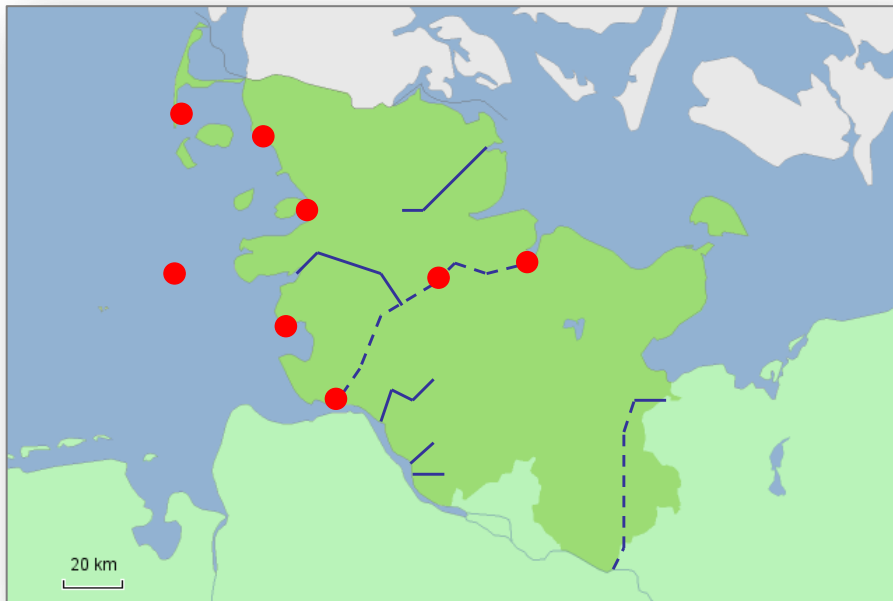
Echte Universalhäfen sind „rar“, doch Schleswig-Holstein verfügt v. a. mit dem Hafen Brunsbüttel (insbesondere mit dem Elbehafen) sowie den Häfen Büsum, Flensburg, Glückstadt, Husum, Kiel und Lübeck über klassische Universalhäfen. Am Hafenstandort Brunsbüttel findet neben trockenem und flüssigem Massengutumschlag auch die Verladung von Stückgütern, insbesondere der Umschlag von Projektladung und Off- sowie Onshore-Windenergieanlagen, statt. Unter anderem spielt der Umschlag von Massengut im Hafen Brunsbüttel eine herausragende Rolle. Umgeschlagen werden Öl, Gas, Chemieprodukte und Schüttgüter (z. B. Kupferkonzentrate und Kohle). Der Umschlag von Kupferkonzentrat, der in Brunsbüttel seit einigen Jahren für das Unternehmen Aurubis durchgeführt wird, ist ein sehr gutes Beispiel für die Entlastungsfunktion Brunsbüttels für den Hamburger Hafen. Es zeigt die erfolgreiche Zusammenarbeit der „Metropolregion Hamburg“ sowie der Kooperation der Unterelbehäfen und könnte wegweisend für weitere zukünftige Projekte dieser Art sein. Neben dem Massengutgeschäft liegt ein Schwerpunkt auch auf dem Umschlag von Stückgütern. Projektladung und Schwergüter spielen hierbei eine wichtige Rolle. Durch die Universalhafenstrategie ist die Flexibilität und ständige Fähigkeit gegeben, sich auf veränderte Marktbedingungen einzustellen. Der Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen wird zukünftig Wachstumsmotor bei der Entwicklung des Hafens sein, denn Brunsbüttel ist an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste der geeignete Standort für Produktion und Installation. Aus logistischen Gründen wäre es sinnvoll, Brunsbüttel als „Fundament-Standort“ zu nutzen, wo Fundamente produziert und/oder zwischengelagert und dann zu den Offshore-Windparks (OWP) transportiert werden.

Auch die Produktion der Seekabel für die OWP könnte in Brunsbüttel erfolgen. Sofern andere Hersteller als Siemens oder Vestas von den Planern beauftragt werden, eröffnen sich weitere Chancen für Brunsbüttel.

Zudem bestehen in Brunsbüttel Entwicklungspotenziale im LNG-Bereich. Gasnor und Brunsbüttel Ports planen eine entsprechende Bunkerstation, mit der der Trend einer zunehmenden LNG-Nutzung als Schiffstreibstoff angebotsseitig dargestellt werden kann. Der Elbehafen mit 14,40 Metern Wassertiefe bietet dafür beste Voraussetzungen. Das Chemieprofil des Standorts Brunsbüttel, das durch den ChemCoast Park in unmittelbarer Nähe des Hafens besteht, sichert zudem nachhaltig die Umschlagmengen im Flüssiggüterbereich. Das hier entstandene Cluster innerhalb des Hafenstandorts gilt als vorbildlich und ist Benchmark für andere Regionen. Der gesamtheitliche Außenauftritt des ChemCoast Parks bietet marketingrelevante Synergie- und Bündelungsvorteile, die auch für weitere Industrieansiedlungen nützlich sein kann. Die Bindung verarbeitender Industrie am Standort sichert zudem zuverlässig und langfristig Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Hafenumschlag.

Handlungsmaßnahme	Fokussierung auf Universalhafenstrategie
Ziel	Zukunftsweisende und erfolgreiche strategische Positionierung als Universalhafen, v. a. des Hafens Brunsbüttel sowie der Häfen Büsum, Flensburg, Glückstadt, Husum, Kiel und Lübeck, und Ausschöpfung der Wachstumspotenziale
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch diese Universalhafenstrategie kann flexibel auf Veränderungen im Marktumfeld reagiert werden, beispielsweise bei krisenbedingten Umschlagrückgänge einzelner Marktsegmente ▪ Echte Universalhäfen sind „rar“, doch Schleswig-Holstein verfügt v. a. mit dem Hafen Brunsbüttel (insbesondere mit dem Elbehafen) sowie Büsum, Flensburg, Glückstadt, Husum, Kiel und Lübeck über klassische Universalhäfen ▪ Am Hafenstandort Brunsbüttel werden neben trockenen Massengütern auch Flüssiggüter und Stückgüter umgeschlagen; darunter fällt u. a. auch der Umschlag von Projektladung und Off- und Onshore-Windenergieanlagen ▪ Diese Universalhafenstrategie sollte weiter gefestigt und die Position kontinuierlich gestärkt werden. ▪ Ein breit aufgestellter Universalhafen ermöglicht durch die Vielfalt der Dienstleitungen zudem die Potenzialausschöpfung von lukrativen Wachstumsmärkten ▪ Um die Wachstumspotenziale als Universalhafen ausschöpfen zu können, bedarf es eines kontinuierlichen, nachfrageorientierten Ausbaus der Supra- und Infrastruktur.
Maßnahmenträger	Brunsbüttel Ports GmbH, egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH
Rolle des GvSH und der Landesregierung	Qualifizierte Begleitung des Prozesses sowie Unterstützung der Häfen bei Ausbaumaßnahmen

7.2.3 Schwerpunkt „Off- und Onshore-Häfen“



Quelle: UNICONSLT, 2013

Der Bereich Off- und Onshore-Häfen spielt aus heutiger Sicht noch eine untergeordnete Rolle in Bezug auf die Umschlagmengen des schleswig-holsteinischen Hafensystems. Er stellt jedoch einen Entwicklungsschwerpunkt mit den dynamischsten Wachstumserwartungen dar und wird zukünftig von wachsender Bedeutung sein.

Der Entwicklungsschwerpunkt Off- und Onshore-Häfen konzentriert sich insbesondere auf die Nordseeküstenregion Schleswig-Holsteins. Die Häfen Brunsbüttel, Husum, Dagebüll⁸⁸ und Osterrönfeld haben ihre Leistungsfähigkeit bislang im Umschlag von Onshore-Windenergieanlagen bewiesen. So wurden z. B. im Jahr 2011 über 100 Maschinenhäuser und Naben in Husum verladen. 2012 waren es bereits etwa 250 dieser Anlagen. Aus Sicht des Unternehmens REpower bestehen weitere Potenziale für den Hafen Husum.

Zentrale Häfen im Bereich Offshore sind Brunsbüttel als Installations- und Basishafen, Osterrönfeld als Produktionshafen sowie Helgoland, Büsum und Hörnum als Servicehäfen für das HelWin- und das Sylt-Cluster. Zwischen Osterrönfeld und Brunsbüttel ist eine enge Zusammenarbeit und Verzahnung denkbar, u. a. durch eine Shuttleverbindung über den Nord-Ostsee Kanal. Brunsbüttel muss sich als zentraler Offshore-Standort der Region allerdings im Wettbewerb mit Esbjerg behaupten. Vor diesem Hintergrund sollte Brunsbüttel mit den dort bereits ansässigen Unternehmen wie bspw. Siemens und Vestas in einen Dialog treten und sich aktiv als Ergänzungsstandort Esbjergs positionieren. Dabei könnte die Strategie verfolgt werden, Brunsbüttel als Standort zur Fertigung und Zwischenlagerung von Fundamenten in Ergänzung zu Esbjerg zu nutzen, an dem Turbinen

⁸⁸ Hafen Dagebüll, 2012: <http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/dageb%C3%BCll>. Der Hafen Dagebüll wurde im Frühjahr 2009 bereits für den Umschlag von Anlagenteilen der Fa. REpower AG vom Typ 6M genutzt. Gondeln und Türme erreichten den Hafen Dagebüll von Bremerhaven auf einem Ponton. Diese bis zu 400 Tonnen schweren Teile wurden auf der Straße weiter zum Aufstellort Ellhöft transportiert.

produziert werden. Auch könnte in Brunsbüttel die Produktion von Seekabeln für OWP erfolgen. Mit Unterstützung der Landesregierung, der Stadt Brunsbüttel sowie der Landkreise Dithmarschen und Steinburg wird bereits an einer neuen Offshore-Pier gearbeitet. Von großer Bedeutung ist die Ansiedlung eines produzierenden Unternehmens (bspw. Fundamentehersteller). Ein solches Unternehmen würde den Nukleus eines Offshore-Systems Schleswig-Holstein bilden. Weiterhin könnte Brunsbüttel als Standort für die Verladung und Installation großer Einzelkomponenten wie Umspannwerke oder Wohnplattformen dienen. Dabei sollte der Standort Brunsbüttel insbesondere auf die OWP Amrumbank West, Butendiek, Nördlicher Grund und Sandbank 24 fokussieren. Ein enger Dialog mit den Windparkentwicklern, -errichtern und -betreibern wird empfohlen. Mittel- und langfristig kann über Brunsbüttel der Austausch von Großkomponenten sowie das Repowering erfolgen. Aufgrund seiner hervorragenden geographischen Lage kann Brunsbüttel zukünftig auch als Umschlagplatz für elbaufwärts produzierte Offshore- und Onshore-Windenergieanlagenkomponenten genutzt werden, die für Offshore-Installationen vor den Küsten Großbritanniens oder Norwegens zu dortigen Basis- oder Servicehäfen weitertransportiert werden (Funktion eines Versorgungshafens). Neben Brunsbüttel sind zudem Husum, Büsum und Dagebüll als Versorgungshäfen geeignet. Dabei liegt die Hafenfunktion in der Versorgung von Servicehäfen der einzelnen Windparks sowie der Windparks selbst. Dies erfolgt durch regelmäßige Transporte von Ersatz- und Anlagenteilen. Der Hafen Hörnum besitzt Potenziale für eine zukünftige Hafennutzung als Service- und Reaktionshäfen, insbesondere für das SylWin-Cluster.

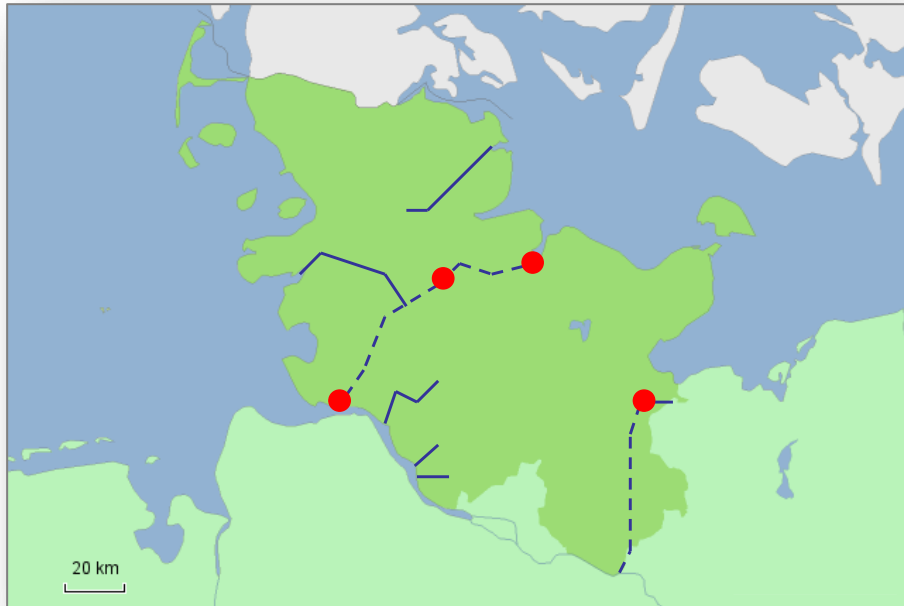
Die schleswig-holsteinischen Westküsten- und Inselhäfen, wie bspw. Helgoland, Hörnum, List sind aufgrund ihrer geringen Distanzen zu den Offshore-Windparks in der Nordsee hervorragend als Service- bzw. Reaktionshäfen für die Versorgung der Offshore-Windparks geeignet. Dies gilt auch für die Häfen Büsum und Husum. In Bezug auf allgemeine Entwicklungstrends des Offshore-Segments ist zukünftig zu erwarten, dass es durch die Größenentwicklung der Komponenten verstärkt zu Marktnachfragen nach RoRo-Verladung im Offshore-Sektor kommen wird (vgl. hierzu Kapitel 4).

Die zuvor genannten Häfen haben sich mittels der „Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH“ zusammengeschlossen und nutzen diese Kooperation im Sinne eines Marketing- und Kompetenz-Clusters. Die Kooperation ermöglicht eine abgestimmte und effektive Marketingaktivität mit höherer Reichweite, zudem kann durch die koordinierte Entwicklung von Offshore-Standorten ein ganzheitliches Leistungsportfolio angeboten werden. Diese Zusammenarbeit wird als positiv für die Hebung der zukünftigen Entwicklungspotenziale in diesem Gebiet eingeschätzt. Sie sollte daher noch weiter ausgebaut und fokussiert werden, insbesondere durch gemeinsame überregionale und internationale Messeauftritte muss das Kompetenzfeld Off- und Onshore gemeinsam mit dem Bereich Projektladung (siehe Kapitel 7.2.4) in Schleswig-Holstein noch augenfälliger vermarktet werden.

Dem Hafenstandort Kiel-Holtenau bieten sich bei einem entsprechenden Ausbau des ehemaligen MFG 5-Geländes als Schwergut- und Projektladungsterminal ebenfalls Umschlagpotenziale im Off- und Onshore-Bereich. Ähnliches gilt für den Standort Lübeck, an dem sich der Windenergieanlagenhersteller Vestas angesiedelt hat (siehe Kapitel 7.2.4).

Handlungsmaßnahme	Stärkung des Zukunftsmarkts Offshore / Onshore
Ziel	Frühzeitige Etablierung als einer der führenden Standorte für die Versorgung von Offshore-Windenergieanlagen sowie als Onshore-Produktionsstandort
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Offshore-Häfen Nordsee Schleswig-Holstein“: Seit 2010 bestehende Vereinbarung und Kooperation der Hafenstandorte Brunsbüttel, Büsum, Dagebüll, Helgoland, Hörnum, Husum, List und Rendsburg-Osterrönfeld mit dem Schwerpunkt „Offshore Windpark Logistik“ <ul style="list-style-type: none"> - Bündelung der Potenziale des Bundeslandes Schleswig-Holstein mit seinen Hafenstandorten für die Windparks in der Nordsee - Treiber und Entwickler dieser Initiative sind die Unternehmen aus dem Bereich Hafengewirtschaft - Vernetzung der Hafenstandorte mit dem Fokus auf „Produktions-, Logistik- und Service-Häfen“ für Offshore Windparks - Bessere Vermarktung, um Kunden und Vertretern der Branche sowie öffentlichen Vertretern das Potenzial der Nordseehäfen in Schleswig-Holsteins aufzuzeigen - Zielgerichtete Logistik-Angebote der Hafenkooperation zur Errichtung und Versorgung von Offshore-Windparks ▪ Die in Planung befindliche Multipurpose-Pier in Brunsbüttel ist von großer Bedeutung für die Ausschöpfung der Wachstumspotenziale in Brunsbüttel ▪ Auch das freigewordene MFG5-Gelände in Kiel-Holtenau soll mittelfristig für den Umschlag von Projektladung (z.B. Teile für Offshore- und Onshore-WEA) entwickelt werden ▪ Das Onshore-Segment ist ebenfalls von Bedeutung für das Hafensystem – regelmäßiger Umschlag von Onshore-Komponenten insbesondere in Brunsbüttel, Husum, Kiel und Lübeck ▪ Repowering sowohl im Bereich Offshore als auch Onshore sichert langfristig Umschlagmengen – alte Onshore-Anlagen werden deinstalliert und über die verschiedenen Häfen exportiert; Offshore-Repowering kann über Brunsbüttel und Osterrönfeld erfolgen
Maßnahmenträger	Die für Offshore / Onshore verantwortlichen Akteure in den Hafenstandorten Brunsbüttel, Büsum, Dagebüll, Helgoland, Hörnum, Husum, List, Rendsburg-Osterrönfeld und Kiel
Beitrag des GvSH und der Landesregierung	Qualifizierte Begleitung des Prozesses sowie Unterstützung der Häfen bei Ausbaumaßnahmen

7.2.4 Schwerpunkt „Projektladungshäfen“



Quelle: UNICONSLT, 2013

In den Häfen Lübeck und Kiel spielt Projektladung bereits heute eine wichtige Rolle. Projektladungsverkehre werden dabei über die etablierten Fährverbindungen mittels RoRo- oder LoLo-Verladung abgewickelt. Dabei werden in der Regel Großkomponenten (Fabrik-/ Werkhallenmodule, Maschinen, Mähdrescher u.a.) für den Export in Richtung Russland und Baltikum verschifft.

Im Universalhafen Brunsbüttel wird insbesondere über den Elbehafen seit mehreren Jahren Projektladung umgeschlagen.⁸⁹ Durch die Ertüchtigung des mittleren Liegeplatzes (Fertigstellung Herbst 2013) wird der Hafen auch langfristig für den Umschlag von Projektladung, insbesondere im Schwergutbereich, zur Verfügung stehen. Im Elbehafen könnten die im Hamburger Hafenhinterland im Raum Berlin, Hannover/Braunschweig und Magdeburg, Aken bzw. Dresden produzierten und per Binnenschiff angelieferten Schwergüter für den Export auf Seeschiffe umgeschlagen werden.

Für Osterröfeld ist neben dem geplanten Umschlag von Windenergieanlagen (siehe Kapitel 7.2.3) auch eine zukünftige Etablierung allgemeiner Schwergut- und Projektladungsverkehren möglich. Die angebotsseitigen infra- und suprastrukturellen

⁸⁹ In 2011 wurden bspw. Rohrbrückenteile per LKW angeliefert und auf einer dafür bereit gestellten Fläche für die Verschiffung bearbeitet und vormontiert. Die bis zu 42 Tonnen schweren und bis zu 60 m langen Teile werden zur Überquerung von Straßen und Flächen eingesetzt. Ende Oktober/Anfang November 2012 wurden mittels des Schwimmkrans ENAK zwei Transformatoren für das Umspannwerk Büttel mit einem Einzelgewicht von 395 Tonnen umgeschlagen. Der Transport begann beim Hersteller Siemens in Nürnberg und führte mit dem Binnenschiff nach Brunsbüttel, wo die Transformatoren gelöscht und auf einem Tieflader abgesetzt wurden. Brunsbüttel Ports assistierte beim Zusammenbau des 26-achsigen Schwertransporters, der später die Transformatoren zu der Konverterstation in Büttel lieferte. Hier werden sie für die Offshore Netzanbindung SylWin1 die Spannung von 332 auf 400 Kilovolt transformieren. (Siehe dazu Windkraft-Journal, 2012a: <http://www.windkraft-journal.de>)

Voraussetzungen hierfür sind vorhanden.⁹⁰ Potenzial für zukünftige Verkehre wird auch in einer Hubfunktion des Hafens Osterrönfeld für Projektladungsverkehre, u.a. für Exporte süddeutscher Industriebetriebe nach Skandinavien und ins Baltikum, gesehen.

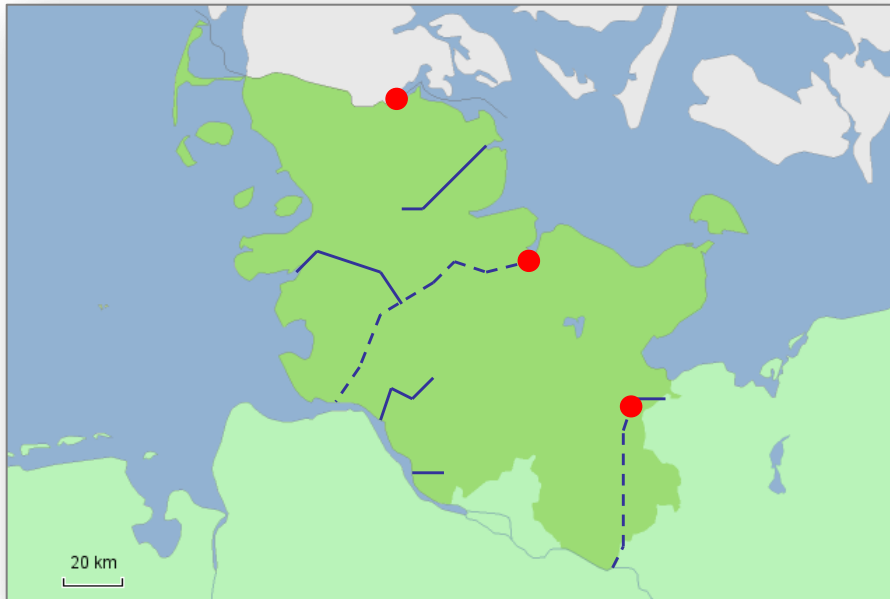
Der Hafen Kiel als Ostseehafen könnte zukünftig auch im Projektladungssegment aktiv werden. Das ca. 80 Hektar umfassende Gelände des bis Ende 2012 in Kiel-Holtenau beheimateten Marinefliegergeschwaders 5 (MFG 5) bietet hierfür Entwicklungsmöglichkeiten. Die Planungen sehen als Nutzungsoptionen neben einer Mischnutzung für Wohnen und Gewerbe auch eine gewerblich-industrielle Flächenentwicklung mit dem Fokus auf Projektladungsumschlag vor.⁹¹ Eine solche Nutzung ist aus Sicht der Hebung von Wachstumspotenzialen der schleswig-holsteinischen Hafenwirtschaft zu empfehlen.

Handlungsmaßnahme	Ausbau der Aktivitäten im Umschlag von Projektladung
Ziel	Erhöhung der Marktanteile am Umschlag von Projektladung insbesondere im West-Ost-Verkehr
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Umschlag von Projektladung nimmt in den Hafenstandorten Lübeck, Kiel und Brunsbüttel eine bedeutende Funktion ein; die Verladung der Projekte erfolgt dabei sowohl RoRo- als auch LoLo ▪ In Lübeck und Kiel bestehen insbesondere auf den Relationen ins Baltikum und nach Russland Wachstumspotenziale, resultierend aus der großen Nachfrage nach nichtstandardisiert verpackten Gütern (z.B. Maschinenteile, Komponenten für Lagerhallen und Gebäude, landwirtschaftliche Fahrzeuge) ▪ Auf dem freigewordenen MFG5-Gelände in Kiel-Holtenau entstehen zukünftig Kapazitäten für den Umschlag von Projektladung ▪ Im neuen Hafen Osterrönfeld stehen bereits hervorragende Umschlagkapazitäten für den Projektladungsumschlag zur Verfügung ▪ Brunsbüttel stellt sich angebotsbezogen mit der Liegeplatzertüchtigung im Elbehafen zukunftsorientiert auf. ▪ Weitergehende Professionalisierung von Mitarbeitern sowie Hafeninfra- und suprastruktur zur Sicherung der Marktposition im Bereich Projektladung
Maßnahmenträger	Brunsbüttel Ports GmbH, Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, Rendsburg Port Authority GmbH
Rolle des GvSH und der Landesregierung	Qualifizierte Begleitung des Prozesses sowie Unterstützung der Häfen bei Ausbaumaßnahmen

⁹⁰ Der Hafen Osterrönfeld verfügt über eine schwerlastfähige Arbeitsfläche (2 ha mit 90 t/m²) und zusätzliche Vorstaufflächen innerhalb des ISPS-Bereichs. Der Hafen ist mit zwei Hafemobilkränen ausgestattet, die jeweils über 150 t bzw. 100 t Traglast verfügen und Lasten bis zu 250 t heben können. Auf dem direkt angrenzenden Gewerbegebiet stehen etwa 8 ha Fläche für die Ansiedlung von Unternehmen zur Verfügung. Ein etwa 80 ha umfassendes Gewerbegebiet wird in der Endbaustufe über eine schwerlastfähige Straße mit dem Hafen verbunden sein.

⁹¹ Vgl. http://www.kiel.de/leben/stadtentwicklung/mfg5_gelaende/index.php

7.2.5 Schwerpunkt „Kreuzfahrthäfen“



Quelle: UNICONSLT, 2013

Der Entwicklungsschwerpunkt Kreuzfahrt ist für die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen Kiel, Lübeck und Flensburg von Relevanz. Als etablierter Kreuzfahrtstandort fungiert bislang jedoch nur der Hafen Kiel, der drittgrößter Reisewechselhafen Nordeuropas im Bereich Kreuzfahrt ist. An bislang drei Liegeplätzen an den Terminals Ostseekai (zwei Liegeplätze) und Norwegenkai (ein Liegeplatz) bietet Kiel maßgeschneiderte Services für Kreuzfahrtschiffe zwischen 140 Meter und 320 Meter Länge. Hinzu kommt in Kürze ein weiterer Liegeplatz für Schiffe bis 350 Meter Länge im Ostuferhafen.

Der dynamisch wachsende Kreuzfahrtmarkt, der sich im Seehafen Kiel als eines der Kernsegmente des Hafengeschäfts etabliert hat, wird auch weiterhin von wachsender Bedeutung sein. Kiel ist hier strategisch sowie bezüglich des infra- und suprastrukturellen Angebots gut aufgestellt und kann ein Wachstumspotenzial in der Größenordnung nahezu einer Verdopplung der Passagierzahlen innerhalb der nächsten zehn Jahre erwarten.

Die Wachstumsdynamik des Kreuzfahrt-Tourismusmarkts sollte aus Sicht der Berater auch an den Hafenstandorten Lübeck und Flensburg genutzt werden. Für den Hafen Lübeck bestehen ebenfalls Entwicklungspotenziale im Kreuzfahrtsegment. Lübeck ist als touristisch attraktiver Standort sehr gut für kreuzfahrtspezifische Aktivitäten geeignet und könnte durch die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen von der Dynamik dieses Marktsegments profitieren. Entscheidend wird dabei die Frage sein, inwieweit Lübeck eine Lösung zur Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen bis 300 Meter Länge finden wird. Für einen passenden Standort in Lübeck bestehen grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten entlang der Trave. Diese Standorte müssen untersucht und hinsichtlich ihrer Eignung geprüft werden.

Ergänzend dazu könnte das Kreuzfahrtsegment in Flensburg stärkere Beachtung finden. In der Vergangenheit war Flensburg bereits einige Male Anlaufhafen für Ostseekreuzfahrten

des Hapag-Lloyd-Schiffs MS Europa. Die denkbare Funktion Flensburgs als Kreuzfahrtstandort läge im Bereich eines Nischenangebots für kleinere Kreuzfahrtschiffe bis 200 Meter und im Bereich Luxuskreuzfahrten (z. B. MS Europa) und Expeditionskreuzfahrten (z.B. MS Hanseatic und MS Bremen von Hapag-Lloyd⁹²). Gegebenenfalls sind in Flensburg – auch in Kooperation mit Kiel und Lübeck – Entwicklungschancen vorhanden und Potenziale aktivierbar. Vorstellbar wäre beispielsweise die Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft, um auf diese Weise Synergien zu schaffen und Kosten einzusparen.

Für eine optimale Hebung der Entwicklungspotenziale des Kreuzfahrtsegments wird eine Zusammenarbeit der Hafenstandorte Kiel, Lübeck und Flensburg, sowohl in Bezug auf die Bildung eines Kompetenzpools, als auch im Sinne eines gesamtheitlichen und effektiven Marketings des Kreuzfahrtstandorts Schleswig-Holstein empfohlen.

Handlungsmaßnahme	Weiterentwicklung des Wachstumssegments Kreuzschifffahrt
Ziel	Steigerung der Zahl an Schiffsanläufen in den schleswig-holsteinischen Häfen Kiel, Lübeck und Flensburg
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der seit Jahren stark wachsende Markt an Kreuzfahrten hat auch in Deutschland zu einem vermehrten Wettbewerb unter den Häfen geführt ▪ Führend sind dabei die Häfen Kiel, Warnemünde und Hamburg ▪ Durch Kooperationen der Häfen untereinander sind Synergieeffekte generierbar; exemplarisch zu nennen sind: <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenarbeit bei Marketingaktivitäten und Messepräsentationen - Enge Kooperationen zwischen den Häfen in den Bereichen Personalausbildung, IT, Einkauf von Leistungen etc. ▪ Durch die Partizipation am Wachstumsmarkt Kreuzfahrt ergibt sich ein regionalökonomischer und volkswirtschaftlicher Nutzen (Steueraufkommen, Arbeitsplatzeffekte, indirekte Effekte, z.B. für die Kultur- und Tourismuswirtschaft) ▪ Damit Schleswig-Holstein und die Häfen zukünftig einen noch stärkeren Nutzen aus der prognostizierten Steigerung der Schiffsanläufe ziehen, wird empfohlen, die Entwicklung des Segments, vor allem durch notwendige Ausbaumaßnahmen, voranzutreiben
Maßnahmenträger	Die für das Thema Kreuzschifffahrt verantwortlichen Akteure in den Hafenstandorten Kiel, Lübeck und Flensburg
Beitrag des GvSH und der Landesregierung	Qualifizierte Begleitung des Prozesses sowie Unterstützung der Häfen bei Ausbaumaßnahmen

⁹² Vgl. <http://www.hlkf.de/expedition/>

7.2.6 Schwerpunkt „Inselhäfen“



Quelle: UNICONSLT, 2013

Der Bereich des Inseltourismus stellt eine wichtige Grundlage und einen entscheidenden Erfolgsfaktor für den Tourismus u. a. auf den Nordseeinseln Amrum, Föhr, Helgoland und Sylt dar. Neben den Inselhafenstandorten Helgoland, Hörnum, List, Wittdün und Wyk betrifft das auch die entsprechenden Festlandhäfen Dagebüll, Büsum und Wedel.

Die Entwicklungsperspektive des Inseltourismusverkehrs ist stark von der Entwicklung des Tourismus im Allgemeinen und den Urlaubszahlen auf den Nordseeinseln abhängig.

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei mbH verbindet mit der „Föhr-Amrum-Linie“ Wittdün und Wyk mit dem Festland über den Hafen Dagebüll. Insgesamt verfügt die W.D.R. über eine Flotte von sieben Fähr- und Ausflugsschiffen.⁹³ Zudem verbindet die Adler-Schiffe GmbH & Co. KG den Hafen Hörnum / Sylt mit den Inseln Amrum und Föhr.

Auf Wyk könnte es zukünftig ein Konkurrenzangebot zur Inselversorgung geben. Dabei sollen umweltfreundliche LNG-Hybrid-Antriebe zum Einsatz kommen.⁹⁴

Hinsichtlich der defizitären aber unabdingbaren Halligverkehre, die bislang von der W.D.R. durchgeführt werden, kann dies Auswirkungen auf den bisher mischkalkulierten Versorgungsverkehr haben, der ggf. neue Konzessionierungsregelungen notwendig macht. Insgesamt ist zu erwarten, dass sich die Konkurrenzsituation im nordfriesischen Inselverkehr positiv auf die Mengenentwicklung des Inseltourismus auswirken wird, da dies

⁹³ 6 der 7 Schiffe der W.D.R.-Flotte können als Auto- und Fahrgastfähre PKW befördern, 5 davon werden auf der Amrum-Föhr-Linie eingesetzt. Das 7. Schiff („Rüm Hart“) ist ein reines Fahrgastschiff und wird für Ausflugsfahrten genutzt.

⁹⁴ Vgl. <http://www.shz.de/artikel/artikel/unternehmen-will-nordfriesischen-insel-fahren-konkurrenz-machen.html>; <http://www.ndr.de/regional/schleswig-holstein/faehre299.html>; <http://zeitungen.boyens-medien.de/aktuelle-nachrichten/zeitung/artikel/neue-fahren-fuer-foehr-und-amrum.html> sowie http://www.nordic-market.de/news/5153/becker_marine_systems_und_schramm_group_-_entwickeln_wattenmeerfaehre.htm

z. T. höhere Frequenzen der Anbindung und insbesondere preiswertere Überfahrten erwarten lässt.

Der Hafen Husum hat ebenfalls Potenziale hinsichtlich der touristischen Entwicklung. Die hier bestehenden Potenziale in der Personenschifffahrt, beispielsweise durch den touristischen Reiz des Nationalparks, können bislang noch nicht gehoben werden, da viele Schiffe wegen ihres Tiefgangs den Hafen nicht tideunabhängig anlaufen können.

Helgoland ist über Cuxhaven und Büsum durch Fährverbindungen der Reedereien Rahder und Cassen Eils GmbH & Co. KG mit dem Festland verbunden. Ab dem Jahr 2015 soll zusätzlich eine ganzjährige Verbindung zwischen Helgoland und Cuxhaven (durch Cassen Eils) für eine Stärkung des Services sorgen. Außerdem besteht mit der von Hamburg aus verkehrenden „Helgoline“⁹⁵ eine Festlandverbindung, die auch über den schleswig-holsteinischen Hafen Wedel führt.

Wie bei den nordfriesischen Inselverkehren ist das zukünftige Entwicklungspotenzial stark abhängig von der Wachstumsdynamik des Inseltourismus selbst. Dieser ist in Helgoland tendenziell rückläufig. Eine zukünftige dynamische Entwicklung ist hier nicht zu erwarten. Der Bedeutung der guten und zuverlässigen Anbindung Helgolands an das Festland in ausreichender Frequenz muss trotzdem weiterhin eine hohe Priorität zukommen.

⁹⁵ FRS Helgoline GmbH & Co. KG

Handlungsmaßnahme	Sicherung der Angebotsqualität im Inseltourismus
Ziel	Stärkung der herausragenden Bedeutung des nordfriesischen Inseltourismus für Schleswig-Holstein
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Inselverkehr stellt eine wichtige Grundlage und einen entscheidenden Erfolgsfaktor für den Tourismus u.a. auf den Nordseeinseln Amrum, Föhr, Helgoland und Sylt dar. Neben den Inselhafenstandorten Helgoland, Hörnum, List, Wittdün und Wyk betrifft das auch die entsprechenden Festlandhäfen Büsum, Dagebüll, und Wedel ▪ Auf den stark frequentierten Routen nach Föhr / Amrum verbindet die Wyker Dampfschiffs-Reederei mbH Wittdün und Wyk mit dem Festland über den Hafen Dagebüll; insgesamt verfügt die W.D.R. über eine Flotte von sieben Fähr- und Ausflugsschiffen. ▪ Auf der Route nach Föhr/Amrum gibt es Überlegungen über eine weitere Inselanbindung. ▪ Eine komfortable und hochfrequente Erreichbarkeit der Inseln ist eine wesentliche Voraussetzung zur Sicherung der positiven Entwicklung des Inseltourismus in Schleswig-Holstein ▪ Die Bereitstellung moderner Hafeninfrastruktur und Schiffstonnage sichert neben der Erreichbarkeit der Inseln auch direkte und indirekte Arbeitsplätze, generiert Wertschöpfung in der Region und erzielt wesentliche Steuereffekte für Schleswig-Holstein und die Kommunen
Maßnahmenträger	Die für Inseltourismus verantwortlichen Akteure in den Hafenstandorten Büsum, Dagebüll, Helgoland, Wittdün und Wyk; die Reedereien als Betreiber der Inselverkehre
Beitrag des GvSH und der Landesregierung	Qualifizierte Begleitung des Prozesses sowie Unterstützung der Häfen bei Ausbaumaßnahmen

7.3 Weitere Maßnahmen

7.3.1 Umsetzung der Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“

Weiterbau der BAB 20 als Nord-West-Umfahrung Hamburgs

Die Norderweiterung der Europäischen Union hat zu einem starken Anstieg der Verkehre zwischen Skandinavien und den anderen Ländern der Union geführt. Auch die Osterweiterung der EU hat zusätzliche Verkehre in Norddeutschland hervorgerufen. Die Autobahn BAB 20 ist daher notwendig, um diese überregionalen Verkehre abzuwickeln und die bestehenden großen Fernverkehrsstraßen sowie die Elbquerungen zu entlasten. Die BAB 20 ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und wurde in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

Die BAB 20 führt seit Dezember 2009 durchgängig von Bad Segeberg über das unmittelbare Hinterland der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns bis zum Autobahndreieck Kreuz Uckermark an der BAB 11.

Eine Weiterführung durch Schleswig-Holstein von Bad Segeberg über Bad Bramstedt zu einer Elbquerung westlich Hamburgs quer durch das nördliche Niedersachsen mit Weserquerung südlich von Bremerhaven und Wilhelmshaven ist geplant.

Der weitere Ausbau der BAB A 20 als Nord-West-Umfahrung Hamburgs mit fester Elbquerung bei Glückstadt bleibt prioritäres Verkehrsprojekt im norddeutschen Raum. Alle acht zukünftigen Streckenabschnitte wurden im vollen Umfang in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft.

Planungsfreigabe und Aufnahme der BAB 21 in den „Vordringlichen Bedarf“ des nächsten Bundesverkehrswegeplanes

Die BAB 21 führt derzeit vom Autobahnkreuz bei Bargteheide an der BAB 1 bis nach Wankendorf in Richtung Kiel. Im Endausbau soll sie in Richtung Norden bis Kiel ausgebaut werden, in Richtung Süden als Ostumfahrung Hamburgs die B 404 zwischen der BAB 1 und der BAB 24 ersetzen, weiter von der BAB 24 bis zur BAB 250 bei Winsen verlaufen und bis zur BAB 7 fortgeführt werden.

Bei der BAB 21 geht es um eine Ertüchtigung der landesinternen Verkehrswege für die prognostizierten Verkehrsmengen (z. B. auch in Folge des Baus der Fehmarnbeltquerung) und die regionalen Erfordernisse.

Die B 404 soll auf der gesamten Länge zur vierstreifigen BAB 21 ausgebaut und bis auf niedersächsisches Gebiet mit Elbübergang bei Geesthacht verlängert werden. Dadurch werden die steigenden Verkehre bewältigt und der Verkehrsengpass Hamburg dauerhaft beseitigt.

Die Realisierung dieser Autobahn würde dazu beitragen, einen dynamischen Wirtschaftsraum zu erschließen, bestehende Autobahnen zu einem leistungsfähigen Netz zu verknüpfen, die Metropolregion Hamburg verkehrlich zu entlasten und den Ausstoß von CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Konsequente und zügige Fortsetzung des 6-spurigen Ausbaus der BAB 7 zwischen Dreieck Bordesholm und dem Dreieck Hamburg-Nordwest

Die Bundesautobahn BAB 7 ist die längste Autobahn in Deutschland und eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen zwischen Skandinavien und Zentraleuropa. Sie muss deshalb als leistungsfähige und attraktive Verkehrsverbindung erhalten und ausgebaut werden. Mit dem Ausbau zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und dem Elbtunnel in Hamburg von vier auf sechs bzw. acht Fahrstreifen wird die BAB 7 in Schleswig-Holstein und Hamburg an die wachsenden Verkehrsmengen angepasst.

Der Ausbau der BAB 7 vom Bordesholmer Dreieck bis südlich des Autobahndreiecks Hamburg-Nordwest gehört zu den Projekten des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003).

Die Entwurfsplanung zum Ausbau BAB 7 in Schleswig-Holstein erfolgte in sechs Abschnitten und ist abgeschlossen. Für den ersten Abschnitt zwischen dem Bordesholmer Dreieck und der Anschlussstelle Neumünster-Nord liegt bereits ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Für den zweiten Abschnitt von der Anschlussstelle Neumünster Nord – Großenaspe ist am 12. Dezember 2012 und für den darauffolgenden dritten Abschnitt von Großenaspe – bis Bad Bramstedt ist bereits am 04. Dezember 2012 ein Planfeststellungsbeschluss erlassen worden. Darüber hinaus ist für den fünften Abschnitt der BAB 7 von Kaltenkirchen – Quickborn Ende Dezember der Planfeststellungsbeschluss ergangen.

Bau der Y-Trasse / Stärkung der Schieneninfrastruktur rund um Hamburg

Die Y-Trasse Hamburg/Bremen–Hannover ist ein Projekt des Bundesverkehrswegeplanes 2003 für eine projektierte Eisenbahn-Neubaustrecke zur Aufnahme des Schnellverkehrs von Hannover über Walsrode nach Hamburg und Bremen. Die Bezeichnung lehnt sich an den Y-förmigen Streckenverlauf an.

Der Hauptgrund für die neue Trasse ist die hohe Belastung der bestehenden Hauptstrecke Hamburg–Lüneburg–Uelzen–Celle–Hannover/Lehrte. Durch eine teilweise Entmischung von Hochgeschwindigkeits- und Nah-/Güterverkehr erhofft man sich höhere Kapazitäten für den Güterverkehr und eine verbesserte Pünktlichkeit. Kernstück soll die 81 km lange Neubaustrecke Lauenbrück–Isernhagen werden, die im Norden an die „Rollbahn“ Bremen–Hamburg und im Süden an die Strecke Hannover–Hamburg anschließt. Der „Bremer Ast“ soll ab Langwedel auf der zweigleisig ausgebauten, elektrifizierten Bahnstrecke Uelzen–Langwedel bis westlich von Visselhövede verlaufen. Der Hauptabschnitt soll überwiegend auf einer neuen Trasse nach Süden führen. Beim Ortsteil Isernhagen soll die Trasse die

vorhandene Verbindung Hamburg-Hannover kreuzen und auf einem neuen Trassenabschnitt 17 km bis Lehrte führen.

Das Projekt ist 2010 im Rahmen der „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ beurteilt worden. Dabei ist die ursprüngliche Ausrichtung auf den schnellen Personenverkehr abgeändert worden, um Güterverkehr weitgehender berücksichtigen zu können. Der nächste Projektschritt, die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens, ist bisher nicht erfolgt.

Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

Neben dem Nord-Ostsee-Kanal verbindet der Elbe-Lübeck-Kanal als einziger die Ostsee mit dem europäischen Binnenwassernetz. Doch derzeit bleiben viele Transporte über den Elbe-Lübeck-Kanal aus, weil die Schleusen mit einer Länge von 80 Metern zu kurz und nicht für das gängige Großmotorgüterschiff (110 Meter) geeignet sind. Zudem müssen die Schiffe teilabgeladen verkehren, weil die erforderliche Abladetiefe nicht gegeben ist. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine Einstufung des Elbe-Lübeck-Kanals entsprechend seiner Bedeutung für die Wirtschaft im deutschen Binnenwasserstraßennetz ist, dass Investitionen für die Aufrechterhaltung der modernen Binnenschifffahrt gewährleistet bleiben. Für den Ausbaufall (Schleusenlänge 115 Meter, Tauchtiefe durchgehend 2,8 Meter, Brückenhöhe 5,25 Meter) wird ein Ladungspotenzial von mindestens drei Millionen Tonnen jährlich prognostiziert. Aufkommenspotenzial wird insbesondere im Bereich des klassischen Massenguts, aber auch im Bereich der Schwertransporte und Projektladungen gesehen.

Die maritime und die regionale Wirtschaft Lübecks verfolgen das Ziel, den Gütertransport mit modernen Binnenschiffen auf dem Kanal langfristig durch eine leistungsfähige Infrastruktur zu sichern. Vor allem sollte gewährleistet werden, dass der Bund Schleusen oder Brücken bei Baufälligkeit weiterhin als Ersatzbauwerke in zukunftsorientierten Abmessungen finanziert. Außerdem sollte die Politik den Kanal im Bundesverkehrswegeplan so positionieren, dass die Optionen zum Verlagern von Transporten auf die Wasserstraße und zum Gewinn neuer Ladung problemlos durch die Wirtschaft genutzt werden können.

Handlungsmaßnahme	Umsetzung der Verkehrsprojekte der „Ahrensburger Liste“
Ziel	Verbesserung der Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Häfen durch eine leistungsfähige Hinterlandanbindung
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der weitere Ausbau der A 20 als Nord-West-Umfahrung Hamburgs mit fester Elbquerung bei Glückstadt muss weiterhin prioritäres Verkehrsprojekt im norddeutschen Raum bleiben ▪ Planungsfreigabe und Aufnahme der A 21 in den „Vordringlichen Bedarf“ des nächsten Bundesverkehrswegeplanes; die B 404 muss auf der gesamten Länge zur vierstreifigen BAB 21 ausgebaut und bis auf niedersächsisches Gebiet mit Elbübergang bei Geesthacht verlängert werden ▪ Konsequente und zügige Fortsetzung des 6-spurigen Ausbaus der BAB 7 zwischen Dreieck Bordesholm und dem Dreieck Hamburg-Nordwest ▪ Verbesserung des schienenbezogenen Hafenhinterlands in Schleswig-Holstein durch die Entlastung des „Bottlenecks“ Hamburg mit dem Bau der Y-Trasse ▪ Langfristige Sicherung und Steigerung der Gütertransporte mit modernen Binnenschiffen auf dem Elbe-Lübeck-Kanal durch den Ausbau des Kanals
Maßnahmenträger	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Beitrag des GvSH und der Landesregierung	Gemeinsam abgestimmte Kommunikation und intensivierte Lobbyarbeit gegenüber dem BMVBS und der EU

7.3.2 Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

Der etwa 100 Kilometer lange Nord-Ostsee-Kanal (NOK) zwischen Brunsbüttel und Kiel ist als meistbefahrene Bundeswasserstraße und meistbefahrener Kanal der Welt von immenser Bedeutung für den Seeverkehr zwischen Nord- und Ostsee. Er dient nicht nur der Ver- und Entsorgung der Häfen am NOK sowie der ansässigen Industrie (z. B. im ChemCoast Park Brunsbüttel), sondern auch für den Hamburger Hafen und letztlich für große Teile des seeseitigen Ex- und Imports Deutschlands.

Insgesamt passieren jährlich ca. 35.000 Schiffe den Kanal. Für die schleswig-holsteinischen Häfen erfüllt der NOK durch die Sicherung einer guten Erreichbarkeit der Hafenstandorte eine wesentliche Funktion. Der langjährige Sanierungsstau der Schleusen des NOK hat in der letzten Zeit jedoch vermehrt zu Ausfällen von Schleusenammern geführt. Der aktuelle Betrieb, insbesondere der großen Schleusenammern in Brunsbüttel, wird durch aufwändige, provisorische Reparaturen aufrechterhalten. Die Ertüchtigung der Schleusen muss daher mit hoher Priorität vorangetrieben werden. In Brunsbüttel bestehen darüber

hinaus Planungen des BMVBS für einen Neubau einer zusätzlichen, großen Schleusenkammer.

Um der Schiffsgrößenentwicklung des Seeverkehrs gerecht zu werden, sollten zudem weitere Ausbaumaßnahmen des Kanals forciert werden. Dies betrifft insbesondere die „Oststrecke“ zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau, die einen Flaschenhals darstellt. Eine Verbreiterung des Kanalabschnitts sowie die Abflachung enger Kurven sind notwendig.

Der gesamte Kanal sollte zudem vertieft werden, um auch zukünftig die Sicherheit des Verkehrs bei gleichzeitiger Sicherstellung kurzer Passagezeiten zu gewährleisten. Gleichzeitig kann für die Schifffahrt eine größere nutzbare Wassertiefe im Kanal und damit eine höhere Transportkapazität angeboten werden. Dies stärkt auch die Wettbewerbsfähigkeit und das schleswig-holsteinische Hafensystem.

Handlungsmaßnahme	Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals
Ziel	Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und Erreichbarkeit der schleswig-holsteinischen Häfen
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steigender Schiffsverkehr und zunehmende Schiffsgrößen stellen den Nord-Ostsee-Kanal vor große Herausforderungen ▪ Der Neubau einer zusätzlichen Schleusenkammer in Brunsbüttel ist zwingend erforderlich. Das BMVBS hat sich bereits im Jahr 2007 zu Gunsten der Schifffahrt für den Neubau entschieden. Aktuell verzögert sich der Neubau aufgrund des komplexen Planungs- und Ausschreibungsverfahrens; eine schnellstmögliche Fertigstellung muss forciert und von allen betroffenen Akteuren eingefordert werden ▪ Insbesondere der Bereich der Oststrecke zwischen den Weichen Königsförde und dem Binnenhafen Kiel-Holtenau hat sich für den Schiffsverkehr zu einem Flaschenhals entwickelt ▪ Vorgesehen sind die Verbreiterung des Kanals im Bereich dieser Oststrecke und die Abflachung der engen Kurven ▪ Zusätzlich zum Ausbau der Oststrecke ist eine Vertiefung des Kanals auf gesamter Länge geplant; auf diese Weise wird auch in Zukunft die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet und die Passagezeit bleibt möglichst kurz; gleichzeitig kann für die Schifffahrt eine größere nutzbare Wassertiefe im Kanal und damit eine höhere Transportkapazität angeboten werden
Maßnahmenträger	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Beitrag des GvSH und der Landesregierung	Gemeinsam abgestimmte Kommunikation und intensive Lobbyarbeit gegenüber dem BMVBS und der EU

7.3.3 Unterstützung der Hafenwirtschaft im Zuge der Einführung der ECAs

Seit Januar 2010 schreibt eine EU-Richtlinie für alle Häfen der EU hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen bei Liegezeiten von mehr als zwei Stunden eine Begrenzung des Schwefelanteils auf maximal 0,1% vor; ab 2015 gilt dies auch für den Verkehr auf See in der gesamten Ost- und Nordsee, so dass Reeder vermehrt auf alternative Kraftstoffe (LNG) oder Diesel umsteigen werden. Zudem ist davon auszugehen dass hierdurch ein Trend zu größeren Schiffeinheiten forciert wird (Economies of Scale).

Damit die schleswig-holsteinischen Häfen die Herausforderungen im Zuge dieser Grenzwertverschärfung bewältigen können, müssen große infrastrukturelle Maßnahmen getätigt werden; z. B. der Bau von LNG-Bunker-Stationen, neue RoRo-Rampen und Kaianlagen. Bei der Umsetzung sind die Häfen auf finanzielle Unterstützung angewiesen, da diese Investitionserfordernisse ohne Unterstützung nicht gestemmt werden können. Ohne eine zügige Anpassung der Hafeninfra- und suprastruktur an die Anforderungen des Marktes wird sich die Wettbewerbsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Häfen ab 2015 verschlechtern.

Handlungsmaßnahme	Unterstützung der Hafenwirtschaft zur Umsetzung von notwendigen Anpassungsmaßnahmen im Zuge der Einführung der ECAs (Emission Control Areas)
Ziel	Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen nach Einführung der verschärften Emissions-Grenzwerte ab 2015
Erläuterung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seit Januar 2010 schreibt eine EU-Richtlinie hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen in allen Häfen der EU für eine Liegezeit von mehr als zwei Stunden eine Begrenzung des Schwefelanteils auf maximal 0,1% vor; ab 2015 gilt dies auch für den Verkehr auf See in der gesamten Ost- und Nordsee, so dass Reeder vermehrt auf alternative Kraftstoffe (LNG) oder Diesel umsteigen werden; zudem ist davon auszugehen dass hierdurch ein Trend zu größeren Schiffeinheiten forciert wird (Economies of Scale) ▪ Damit die schleswig-holsteinischen Häfen die Herausforderungen im Zuge der Grenzwerteinführung bewältigen können, müssen große infrastrukturelle Maßnahmen getätigt werden; z.B. der Bau von LNG-Bunker-Stationen, neue RoRo-Rampen und Kaianlagen; bei der Umsetzung sind die Häfen auf finanzielle Unterstützung angewiesen
Maßnahmenträger	Landesregierung in enger Kooperation mit den Häfen Schleswig-Holsteins
Rolle des GvSH und der Landesregierung	Qualifizierte Begleitung des Prozesses sowie Unterstützung der Häfen bei Ausbaumaßnahmen

7.4 Abschätzung der Hafenumschlag- und Passagierentwicklung bis zum Jahr 2025

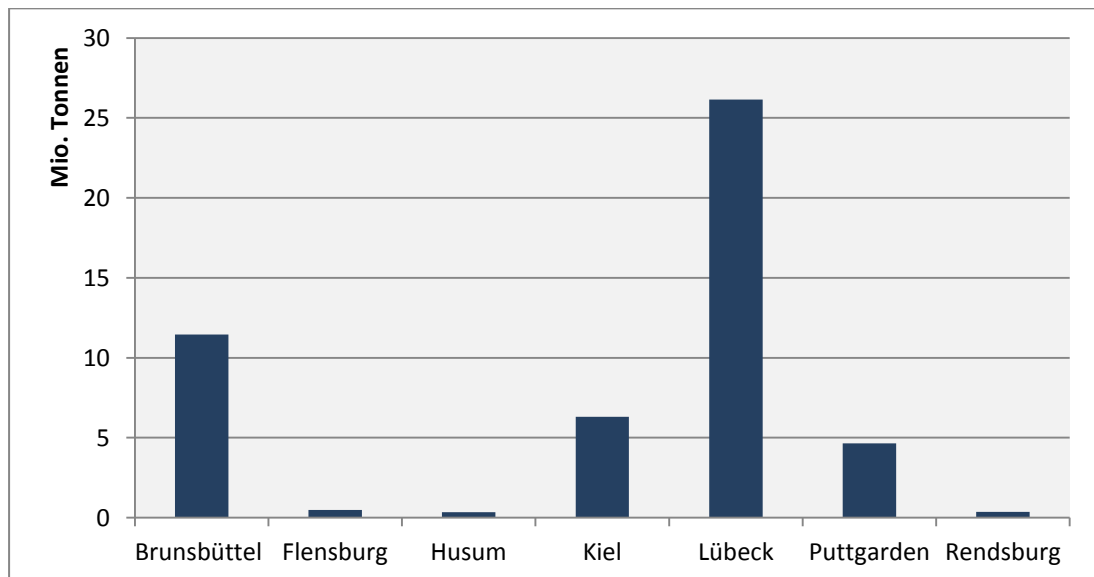
7.4.1 Güterumschlag

Die analysierten 25 schleswig-holsteinischen Häfen nehmen mit über 14 Millionen Schiffsreisenden im Jahr und einem Umschlagaufkommen von etwa 50 Millionen Tonnen Ladung (brutto) jährlich eine bedeutende Handels-, Transport- und Dienstleistungsfunktion für Schleswig-Holstein, Deutschland und Europa wahr. Damit ist Schleswig-Holstein der drittgrößte Hafenstandort Deutschlands.

Auf die sieben umschlagstärksten Häfen Brunsbüttel, Flensburg, Husum, Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rendsburg entfallen mehr 98 Prozent des Gesamtumschlags aller Seehäfen des Landes. Mit etwa 70 Prozent besitzt der Gütertransport zwischen Schleswig-Holstein und Ostseeländern den größten Anteil.

Die folgende Abbildung zeigt die Brutto-Umschlagvolumina schleswig-holsteinischer Häfen im Jahr 2012. Berücksichtigt sind ausschließlich Häfen, in denen die Hafenwirtschaft eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung besitzt.⁹⁶

Abbildung 29: Seegüterumschlag (brutto) ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins im Jahr 2012



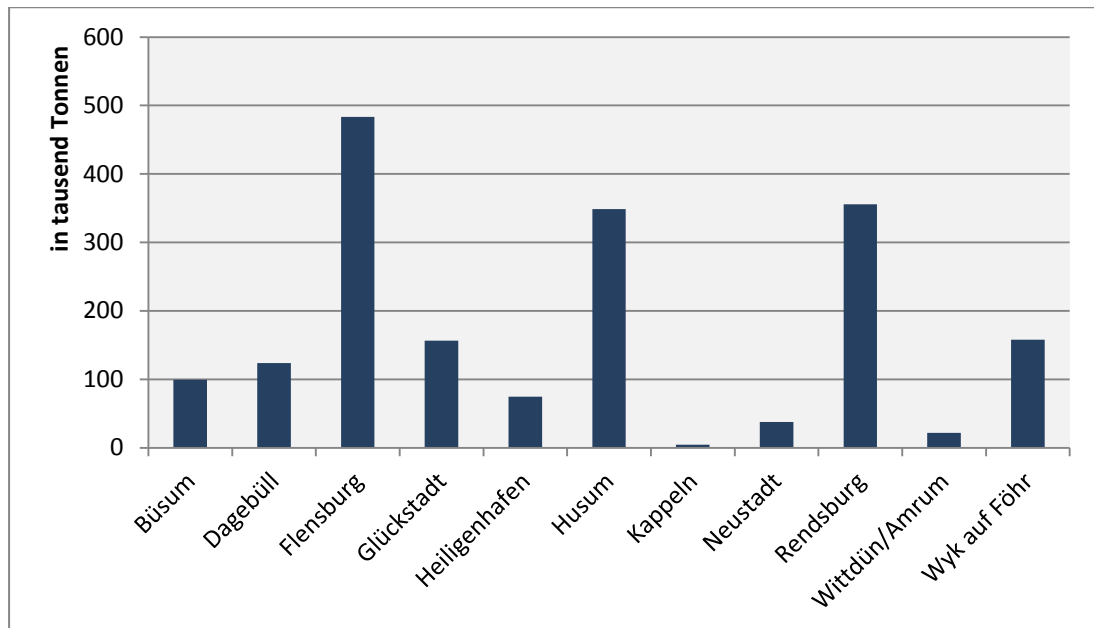
Quelle: Angaben der Häfen sowie Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Schleswig-Holstein, 2013

Es wird deutlich, dass vier Häfen – bezogen auf die Umschlagzahlen – herausragen. Mit mehr als 50% (26,1 Mio. Tonnen) des schleswig-holsteinischen Gesamthafenumschlags nimmt der Hafen Lübeck mit Abstand die führende Rolle ein. Gefolgt von Brunsbüttel mit über 11 Mio. Tonnen, Kiel mit 6,3 Mio. Tonnen und Puttgarden mit 4,6 Mio. Tonnen.

⁹⁶ Definition nach: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Schleswig-Holstein, 2012

Von den übrigen Häfen erreicht derzeit keiner einen Umschlag von einer Million Tonnen. Dennoch ist die Bedeutung dieser Häfen sowohl für die regionale Wirtschaft als auch aus volkswirtschaftlicher Sicht von hoher Bedeutung. Um den Umschlag dieser „kleineren“ Häfen dennoch detailliert darzustellen, werden in der folgenden Abbildung ausschließlich die Häfen dargestellt, deren Gesamtumschlag unter einer Million Tonnen liegt.

Abbildung 30: Seegüterumschlag (brutto) der „kleineren“ Häfen Schleswig-Holsteins im Jahr 2012



Quelle: Angaben der Häfen sowie Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Schleswig-Holstein, 2013

Bei den Häfen mit unter einer Million Tonnen Gesamtumschlag ragen die Häfen Flensburg (0,48 Mio. Tonnen), Rendsburg (0,36 Mio. Tonnen) und Husum (0,28 Mio. Tonnen) heraus.

In einem zweiten Schritt und als Grundlage für die Abschätzung des Gesamtumschlags der schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 werden die Brutto-Umschlagvolumina in einem Zeitraum zwischen 2005 und 2012 betrachtet. An dieser Stelle sei erwähnt, dass der ausgewählte Zeitraum wirtschaftlich überaus volatil gewesen ist. Während zwischen den Jahren 2005 und 2008 zum Teil ein kräftiges Wachstum vorlag, brachen die Zahlen anschließend in Folge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ein. Noch immer befinden sich einige Häfen nicht auf dem Vorkrisenniveau, insbesondere Schleswig-Holsteins größter Hafen Lübeck. An dieser Stelle wird jedoch davon ausgegangen, dass die „Wachstumsdelle“ mittel- bis langfristig überwunden werden kann.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung ausgewählter Häfen seit 2005. Das größte Umsatzwachstum verzeichnen die Häfen Kiel und Brunsbüttel. Auch Puttgarden verzeichnet einen Anstieg der Umschlagzahlen. Lübeck lag im Jahr 2012 dagegen noch immer leicht hinter den Zahlen aus 2005. Auffallend ist der starke Umschlaganstieg im Jahr 2008, kurz vor dem Beginn der Finanz- und Wirtschaftskrise. Der Güterumschlag der „kleineren“ Häfen Flensburg und Rendsburg im Jahr 2012 ist im Vergleich zu 2005 ebenfalls

leicht rückläufig. Bei Betrachtung der absoluten Zahlen ist der Rückgang jedoch eher als marginal anzusehen. Die Umschlagentwicklung Husums ist dagegen in den letzten Jahren positiv.

Abbildung 31: Seegüterumschlag (brutto) ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins zwischen 2005 und 2012 in Tsd. Tonnen

Hafen	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2005-2012 in %	2009-2012 in %
Lübeck	27.300	30.600	32.600	31.700	26.300	26.700	26.570	26.144	-4,4	-0,6
Brunsbüttel	7.650	7.727	9.411	9.596	9.943	9.472	10.360	11.448	49,7	15,1
Kiel	4.738	5.024	5.303	4.911	4.859	5.798	6.293	6.311	33,2	29,9
Puttgarden	3.735	3.794	4.319	4.073	3.486	3.974	4.362	4.639	24,2	33,1
Flensburg	564	499	483	582	489	491	511	483	-16,8	-1,2
Husum	331	281	329	463	300	301	321	349	5,4	16,3
Rendsburg	375	444	374	439	371	417	375	356	-5,3	-4,2
Seegüterumschlag (brutto) der ausgewählten in Schleswig-Holstein	44.693	48.369	52.818	51.764	45.748	47.154	48.793	49.729	11,3	8,7

Quelle: Angaben der Häfen, 2013

Wie bereits erwähnt spiegelt der Gesamtumschlag der aufgeführten Häfen den Großteil (etwa 98 %) des Gesamtumschlags aller schleswig-holsteinischen Häfen wider. Im Folgenden wird deshalb mit der Zahl von 49,73 Mio. Tonnen Gesamtumschlag im Jahr 2012 als Basis für die Abschätzung des Gesamtumschlags aller schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 gerechnet.

Zuvor wird jedoch in einem weiteren Schritt eine Betrachtung der Nettoumschlagzahlen nach Ladungsart vorgenommen. Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung – unterteilt nach Massengut und Stückgut – im Zeitraum zwischen 2006⁹⁷ und 2011⁹⁸.

⁹⁷ Es wurde bei den Ladungsarten auf das Jahr 2006 anstatt 2005 zurückgegriffen, weil beim Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein die ausgewiesenen Werte für 2005 eine andere Systematik als die Folgejahre aufweisen.

⁹⁸ Beim Statistischen Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein lagen bei Reaktionsschluss dieser Studie noch keine Zahlen für 2012 vor.

Abbildung 32: Seegüterumschlag (netto) in Schleswig-Holstein nach Ladungsartzwischen 2006 und 2011 in Tsd. Tonnen

Ladungsart	2006	2007	2009	2011	2006-2011 in %	2009-2011 in %
Massengut	10.664	13.609	11.725	11.607	8,8	-1,0
- fest	5.865	7.699	7.250	6.495	10,7	-11,6
- flüssig	4.799	5.911	4.475	5.111	6,5	14,2
Stückgut	26.532	28.109	22.204	25.008	-6,1	12,6
- ohne Ladungsträger	1.633	1.643	960	1.613	-1,2	68,0
- mit Ladungsträger	24.899	26.466	21.244	23.394	-6,4	10,1
Seegüterumschlag (netto) gesamt in Schleswig-Holstein	37.197	41.718	33.929	36.614	-1,6	7,9

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2013

Es zeigt sich, dass das Umschlagaufkommen seit 2006 eine hohe Volatilität aufweist. Einige Ladungsarten, wie etwa die Stückgüter mit Ladungsträgern (v. a. RoRo, Container) liegen im Jahr 2011 sogar noch deutlich hinter den Zahlen aus 2006 zurück.

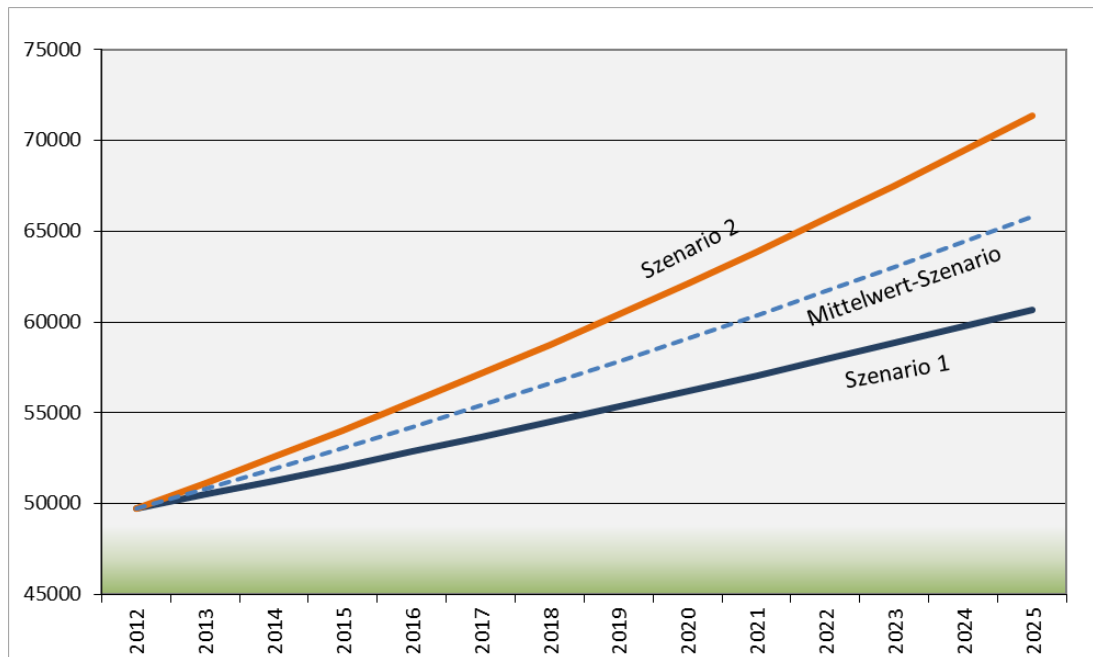
Daher war es aus Beratersicht sinnvoll, zudem auch hier den Zeitraum zwischen 2009 und 2011 zu betrachten. Das Jahr 2009 ist hinsichtlich des Seegüterumschlags mit den Jahren 2003 und 2004 vergleichbar. Erst in den Folgejahren kam es – bis einschließlich zum Jahr 2008 – zu einem starken Anstieg des Umschlagaufkommens.

Basierend auf den oben dargestellten Entwicklungsverläufen (Abb. 31) wurden zur Abschätzung des Seegüterumschlags (brutto) aller schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 zwei Szenarien berechnet:

- Szenario 1 mit 1,54 % jährlichem Wachstum, basierend auf der Entwicklung des Seegüterumschlags (brutto) zwischen 2005 und 2012
- Szenario 2 mit 2,82 % jährlichem Wachstum, basierend auf der Entwicklung des Seegüterumschlags (brutto) zwischen 2009 und 2012

Darüber hinaus wurde ein Mittelwert-Szenario mit einem jährlichen Wachstum von 2,18 % erstellt.

Abbildung 33: Abschätzung des Seegüterumschlags (brutto) aller schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd. Tonnen)



Quelle: UNICONSULT, 2013

In Szenario 1 wird kalkuliert, dass die schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 knapp 61 Millionen Tonnen Güter umschlagen werden. Im Szenario 2 ergeben sich etwa 71 Millionen Tonnen Güter. Im einem Mittelwert-Szenario (2,18% jährliches Wachstum) wurde ein Bruttoseegüterumschlag von etwa 66 Millionen Tonnen im Jahr 2025 errechnet.

Die folgende Abbildung zeigt die Abschätzung der zukünftigen Umschlagmengen für ausgewählte Häfen. Die Verteilung der Mengen erfolgt dabei nicht nach individuellen Kriterien (z. B. Kapazitäten, endogene und exogene Faktoren), sondern ausschließlich nach den Anteilen der jeweiligen Häfen am Gesamtumschlag im Jahr 2012.

Abbildung 34: Abschätzung des Seegüterumschlags (brutto) ausgewählter schleswig-holsteinischen Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd. Tonnen)

Hafen	2012	% am Gesamtumschlag der ausgewählten Häfen	2025 Szenario 1 mit 1,54 % Wachstum p.a.	2025 Szenario 2 mit 2,82 % Wachstum p.a.	2025 Mittelwert-Szenario mit 2,18 % Wachstum p.a.
Lübeck	26.144	52,6	31.890	37.530	34.604
Brunsbüttel	11.448	23,0	13.964	16.434	15.153
Kiel	6.311	12,7	7.698	9.060	8.353
Puttgarden	4.639	9,3	5.659	6.659	6.140
Flensburg	483	1,0	589	693	639
Husum	349	0,7	426	501	462
Rendsburg	356	0,7	434	511	471
Seegüterumschlag (brutto) gesamt in Schleswig-Holstein	49.729	/	60.659	71.387	65.821

Quelle: UNICONSULT, 2013

Während für die Abschätzung des Umschlagvolumens bis 2025 je Hafen das zuvor abgeschätzte Wachstum in drei Szenarien gleichmäßig auf die Häfen verteilt wurde, wird die Abschätzung nach Ladungsart individuell vorgegangen. Auch hier wurde mit zwei Szenarien kalkuliert, die auf der Entwicklung des Seegüterumschlags (netto) zwischen 2006 und 2011 bzw. zwischen 2009 und 2011 basieren. Die zugrunde liegenden jährlichen Wachstumsraten sind je Ladungsart berechnet worden. Daraus abgeleitet ergeben sich die geschätzten Umschlagvolumina je Ladungsart im Jahr 2025.

Im Ergebnis wird deutlich, dass insbesondere die auf Ladungsträgern transportierten Stückgüter in der Wirtschafts- und Finanzkrise einen starken Rückgang zu verzeichnen hatten. In Folge dessen wird in Szenario 1 von negativen Wachstumsraten und einem Rückgang bis 2025 ausgegangen. Gleichwohl sind die Wachstumsraten seit 2009 für diese Ladungsart überdurchschnittlich hoch, was darauf schließen lässt, dass die Mengen aus den Jahren vor 2009 bald wieder erreicht werden. In der Szenario 2-Betrachtung weisen die auf Ladungsträgern transportierten Stückgüter ein Wachstum von etwa 32% bis 2025 auf. Diese Ladungsart weist den größten „Spread“ bei der Abschätzung der Umschlagmengen auf, resultierend aus der Anfälligkeit von Konsumgütern in Krisenzeiten. Stückgüter ohne Ladungsträger - hierbei vor allem Projektladung und Schwergut - verzeichnen ein überdurchschnittliches Wachstum seit 2009, Massengüter ein moderates Wachstum.

Abbildung 35: Abschätzung des Seegüterumschlags (netto) in Schleswig-Holstein nach Ladungsart bis zum Jahr 2025 (in Tsd. Tonnen)

Ladungsart	Umschlagvolumen (netto) 2011	Annahme 1 Wachstum p.a. in % (bezogen auf die Jahre 2006-2011)	Schätzung Umschlagvolumen 2025 nach Annahme 1	Annahme 2 Wachstum p.a. in % (bezogen auf die Jahre 2009-2011)	Schätzung Umschlagvolumen 2025 nach Annahme 2
Massengut	11.606				12.626
- fest	6.495	2,1	8.688	-2,0*	4.895
- flüssig	5.111	1,3	6.124	3,0**	7.731
Stückgut	25.007				33.661
- ohne Ladungsträger	1.613	-0,0	1.608	4,0***	2.793
- mit Ladungsträger	23.394	-1,2	19.756	2,0****	30.868

* Die jährliche Wachstumsrate zwischen 2009 und 2011 liegt bei -5,4%, wird jedoch von UNICONSLT angepasst auf 2,0%

** Die jährliche Wachstumsrate zwischen 2009 und 2011 liegt bei 6,9%, wird jedoch von UNICONSLT angepasst auf 3,0%

**** Die jährliche Wachstumsrate zwischen 2009 und 2011 liegt bei 29,6%, wird jedoch von UNICONSLT angepasst auf 4,0%

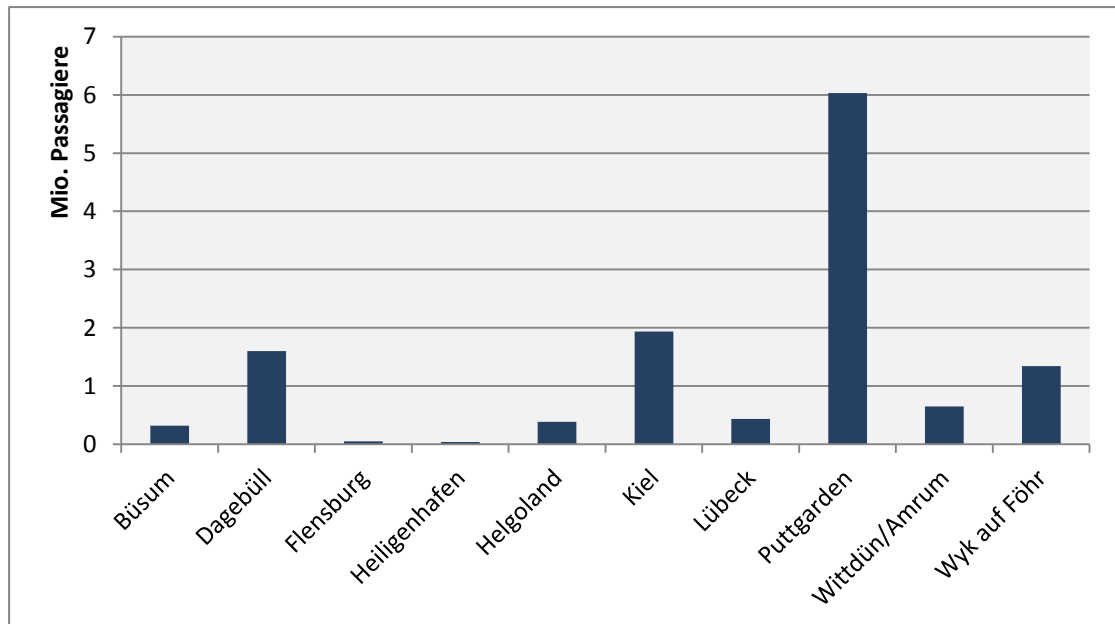
***** Die jährliche Wachstumsrate zwischen 2009 und 2011 liegt bei 4,9%, wird jedoch von UNICONSLT angepasst auf 2,0%

7.4.2 Passagierverkehr

Bei der Betrachtung der Passagierzahlen im Jahr 2011 sind zwei wesentliche Hafengruppen zu unterscheiden. Zum einen die Fährhäfen in der Ostsee, allen voran Puttgarden (mit der Fährlinie ins dänische Rødby) und Kiel (mit den Verbindungen nach Oslo und Göteborg), und zum anderen die Inselhäfen Wittdün und Wyk sowie auf dem Festland Dagebüll.

Von den 14,3 Millionen Schiffsreisenden, die die schleswig-holsteinischen Häfen nutzen, kann Puttgarden allein sechs Millionen verzeichnen. Weitere knapp zwei Millionen (inkl. der Kreuzfahrtpassagiere) reisen über den Seehafen Kiel. Die folgende Abbildung zeigt die Passagierzahlen ausgewählter Häfen in Schleswig-Holstein im Jahr 2011.

Abbildung 36: Passagierverkehr ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins im Jahr 2011



Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Schleswig-Holstein, 2012

Bei Betrachtung des Passagieraufkommens in den schleswig-holsteinischen Häfen im Jahr 2011 ist ein leichter Rückgang gegenüber 2005 festzustellen. Dieser resultiert vor allem aus dem starken Rückgang der Helgoland-Verkehre sowie aus Beförderungsverlusten auf der Puttgarden-Rödby-Route der Reederei Scandlines. Die Häfen Kiel und Lübeck weisen hingegen ein Wachstum von 30% bzw. 28% im Zeitraum 2005 bis 2011 auf, resultierend aus steigendem Kreuzfahrt- und Fährtourismus. Die dargestellte Gesamtzahl umfasst alle transportierten Fahrgäste über schleswig-holsteinische Häfen, also z. B. auch Wittdün, Büsum oder Neustadt/Holstein.

Abbildung 37: Passagieraufkommen ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins zwischen 2005 und 2011 (in Tsd.)

Hafen	2005	2007	2009	2011	2005-11 in %	2009-11 in %
Puttgarden	6.761	7.068	6.305	6.027	-10,9	-4,4
Kiel	1.485	1.559	1.772	1.938	30,5	9,4
Dagebüll	1.459	1.526	1.613	1.584	8,6	-1,8
Wyk/Föhr	1.261	1.304	1.381	1.375	9,0	-0,4
Helgoland	706	406	545	389	-44,9	-28,6
Lübeck	319	351	339	409	28,2	20,6
Gesamtzahl aller transportierter Fahrgäste über schleswig-holsteinische Häfen	15.205	15.758	14.651	14.287	-6,0	-2,5

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, 2013

Auch für die Abschätzung des Passagierverkehrs je Hafen bis zum Jahr 2025 wurden zwei Szenarien - aufbauend auf den individuellen Wachstumsraten der Jahre 2005 bis 2011 sowie 2009 bis 2011 – berechnet. Aufgrund der zum Teil starken Verluste, insbesondere auf Helgoland, aber auch relativ betrachtet großer Zuwächse in Lübeck, wurde durch den Berater eine Anpassung der Wachstumsraten vorgenommen. Folgende Abbildung zeigt die Abschätzung des Passagieraufkommens bis 2025 für die ausgewählten Häfen Puttgarden, Kiel, Dagebüll, Wyk/Föhr, Helgoland und Lübeck.

Abbildung 38: Abschätzung des Passagieraufkommens ausgewählter schleswig-holsteinischer Häfen bis zum Jahr 2025 (in Tsd.)

Ausgewählte Häfen	2011	jährliche Wachstumsrate in % (2005-2011)	jährliche Wachstumsrate in % (2009-2011)	Angepasste Wachstumsrate durch UNICONSULT	Abschätzung Passagieraufkommen 2025*
Puttgarden	6.027	-1,8	-2,2	/**	6.027
Kiel	1.938	5,1	4,7	3,5	3.137
Dagebüll	1.584	1,4	-0,9	0,75	1.759
Wyk/Föhr	1.375	1,5	-0,2	0,75	1.527
Helgoland	389	-7,5	-14,3	0	389
Lübeck	409	4,7	10,3	2,0	540
Gesamtzahl aller transportierter Fahrgäste über schleswig-holsteinische Häfen	14.287	-1,0	-1,3	0,5	15.320

Quelle: UNICONSULT, 2013

* Anhand der durch UNICONSULT angepassten Wachstumsraten

** Aufgrund der festen Fehmarnbeltquerung, die im Jahr 2022 fertiggestellt sein soll und direkt in Konkurrenz zum Fährverkehr auf der Strecke Puttgarden und Rödby treten wird, ist eine seriöse Abschätzung des Wachstums nicht leistbar. Deshalb wird vom Status Quo (6,03 Mio. Passagiere) auch für das Jahr 2025 ausgegangen.

Die größten Zuwächse sind für den Seehafen Kiel zu erwarten. Etwa 3,1 Mio. Passagiere werden den Hafen im Jahr 2025 nutzen. Der Anstieg ist im Wesentlichen durch das Wachstum im Kreuzfahrtverkehr begründet. In den übrigen Häfen wird das Wachstum moderat ausfallen. Insgesamt – also über alle schleswig-holsteinischen Häfen betrachtet – wird die Anzahl der transportierten Fahrgäste bis zum Jahr 2025 etwa um eine Million auf knapp über 15 Millionen steigen.

7.5 Strategisches Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems

Die in Kapitel 7 herausgearbeiteten Erkenntnisse sind die Basis für ein Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems der Zukunft. Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass die schleswig-holsteinischen Häfen im Jahr 2025

- als System nach Hamburg und Bremen weiterhin die drittgrößte Universalhafengruppe mit einem angestrebten Gesamtumschlag von über 70 Millionen Tonnen bilden werden,
- wertschöpfungsintensive Logistikknoten und Wachstumsmotoren für die schleswig-holsteinische Wirtschaft sind,
- in ihrer Gesamtheit jede maritime logistische Dienstleistung erbringen werden,
- als transeuropäische Hub-Häfen für Fähr- und RoRo-Verkehre in den Ostseeraum fungieren sollen,
- etablierte Installations- und Servicestandorte für Offshore-Windparks auf der Nordsee sein werden,
- Anlaufpunkte und Reisewechselhubs für Kreuzfahrttouristen aus der ganzen Welt sein werden,
- einen wichtigen Beitrag für die regionale Versorgung und den Inselftourismus leisten werden,
- den Hamburger Hafen mit Flächenverfügbarkeit, logistischen Dienstleistungen und Fachkräftepotenzial ergänzen werden.

Abschließend zeigt die folgende Abbildung auf einen Blick das Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems im Jahr 2025 mit dem Fokus auf den herausgearbeiteten Entwicklungsschwerpunkten.

Abbildung 39: Strategisches Leitbild des schleswig-holsteinischen Hafensystems 2025



Anhang - Hafenkatalog

Brunsbüttel

Der an der Elbe gelegene Multi-Purpose Port Elbehafen Brunsbüttel befindet sich im Eigentum der Brunsbüttel Ports GmbH und erstreckt sich über eine Gesamtfläche von etwa 500.000 Quadratmetern. Zusammen mit den Kanalhäfen Ölhafen und Hafen Ostermoor bildet er die Brunsbütteler Hafengruppe.

Der Elbehafen ist ein Universalhafen, in dem sowohl flüssige und trockene Massengüter als auch Stückgüter jeglicher Art umgeschlagen werden. Zu den Hauptquellmärkten zählen neben Skandinavien auch Südamerika und Russland. Die Güter werden dabei hauptsächlich nach Deutschland verbracht. 55 Prozent dieser Güter verbleiben in einem Umkreis von bis zu maximal 30 Kilometern.

2012 wurden in Brunsbüttel insgesamt 11,45 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen. Dies entspricht einer Zunahme um etwa 50 Prozent bezogen auf das Jahr 2005 (7,65 Mio. Tonnen). Für 2025 wird ein Anstieg des Gesamtumschlags auf 17 Mio. Tonnen erwartet. Ein bedeutsamer Faktor zur Erreichung dieses Ziels ist das Engagement des Hafens Brunsbüttel im Segment der Offshore-Windenergie. Aufgrund der geographischen Lage des Hafens und seiner Referenzen im Umschlag von Komponenten für Windenergieanlagen bestehen für Brunsbüttel in diesem Segment hervorragende Chancen.

Abbildung 40: Fakten Hafen Brunsbüttel

Eigentümerstruktur	Privater Hafen
Betreiber	Brunsbüttel Ports GmbH
Jahresumschlag 2012	11,45 Mio. Tonnen Güter
Haupttätigkeitsfelder	Universalhafen, v. a. Massen- und Stückgüter, Projektladung
Kailänge	1.095 m
Freilagerfläche	50 ha
Hallenlagerfläche	27.900 m ²
Max. Wassertiefe (Hochwasser)	14,4 m
Tideunabhängige Wassertiefe	11,7 m
Hauptquellmärkte	Skandinavien, Südamerika, Russland
Hauptzielmarkt	Deutschland
Schwerlastfähigkeit	ja
Hinterlandanbindung	Trimodal

Quelle: Brunsbüttel Ports GmbH, 2012

Die Lage an der Unterelbe und am Nord-Ostsee-Kanal mit direktem Zugang zu Nord- und Ostsee, die räumliche Nähe zur Metropolregion Hamburg sowie der Zugang zu den Binnenwasserwegen und die zahlreichen hafennahen Industrieflächen eröffnen dem Standort Brunsbüttel die Option zum Aufbau vielfältiger Transportbeziehungen.

Die Hafenanlagen Brunsbüttels sind für verschiedene Güter ausgelegt. Über die im Kanal und an der an der Elbe gelegenen Häfen werden Öl, Gas, Chemieprodukte, Schüttgüter, Container und Projektladungen umgeschlagen. Seit 2007 werden außerdem mehr als eine Million Tonnen Kupferkonzentrate jährlich für die Firma Aurubis⁹⁹ umgeschlagen.

Die in Brunsbüttel genutzte Gesamtfläche kann zukünftig durch die Füllung des Westbeckens (potentiell: 80.000 Quadratmeter) sowie die Erweiterungspier (potentiell: 100.000 Quadratmeter) vergrößert werden. An der 1.095 Meter langen Kaimauer im Elbehafen befinden sich fünf Liegeplätze. Weitere Liegeplätze befinden sich im Hafen Ostermoor (sechs Liegeplätze) sowie im Ölhafen (fünf Liegeplätze). Die maximale Wassertiefe variiert zwischen 14,40 Metern im Elbehafen und 10,4 Metern im Hafen Ostermoor sowie im Ölhafen.

Für den Containerumschlag stehen zwei Reachstacker mit 45 Tonnen Tragfähigkeit und eine Anlage für den Kombinierten Verkehr (KV) zur Verfügung. Im Universalhafen gibt es darüber hinaus zwei Ölübernahmegereäte und ein Flüssiggasübernahmegereät. Vier Kräne verfügen über eine Tragkraft von bis zu 120 Tonnen. Darüber hinaus gibt es Radlader, Mobilbagger und Rangierfahrzeuge, die das Handling und den Umschlag auf dem Hafengelände unterstützen. Das Terminal hat eine Lagerkapazität von 2.000 TEU und verfügt über eine Lagerfläche für Gefahrgüter von bis zu 500 TEU.

Der Elbehafen ist mit einem Anschlussgleis verbunden. Des Weiteren steht ein Rangierbahnhof mit zwei Gleislängen je 450 Metern zur Verfügung. Der Elbehafen ist an ein Werkbahnnetz angebunden. Somit ergänzen ca. acht zusätzliche Werkbahnen das Gleisnetz innerhalb der Hafenanlage Brunsbüttels.

Brunsbüttel verfügt über eine Anbindung an die Bundesstraße 5 und hat somit Anschluss an die 27 km entfernte Bundesautobahn 23 bei Itzehoe. Darüber hinaus sind die Autobahn 7 über Hamburg und die Autobahn 27 über die Autofähre bei Glückstadt zu erreichen.

Für südliche Verbindungen von Brunsbüttel besteht über eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenstrecke des DB Regionalnetzes ein Bahnanschluss bei Wilster in das Gleisnetz der Nord-Ostsee-Bahn (NOB). Für nördliche Verbindungen kann die Bahnanbindung von Brunsbüttel nach St. Michaelisdonn genutzt werden. DB Netz sowie verschiedene Kunden und Gleisbesitzer im Raum Brunsbüttel und die Landesregierung arbeiten gemeinsam an einer Verbesserung der schieneninfrastrukturellen Anbindung, da von allen Akteuren ein gesteigerter Bedarf gesehen wird.¹⁰⁰

⁹⁹ Aurubis ist der größte Kupferproduzent Europas und im Kupferrecycling international führend. Aurubis produziert jährlich etwa 1,1 Mio. t Kupferkathoden und daraus diverse Kupferprodukte. (Quelle: <http://www.aurubis.de>)

¹⁰⁰ egebEntwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH, 2012

Büsum

Der an der Nordseeküste zwischen den Mündungen der Elbe und der Eider gelegene Hafen Büsum befindet sich im Eigentum des Landes Schleswig-Holstein. Der Hafen dient hauptsächlich der Abwicklung von Fahrgastschiffen, Frachtschiffen sowie Fischereiboote und unterteilt sich nach den Hafenbecken in folgende Bereiche: Fischereihafen, Frachthafen, Seglerhafen, Ausflughafen und Museumshafen.

Der Gesamtumschlag von 100.000 Tonnen im Jahr 2012 setzt sich im Wesentlichen aus Dünge- und Futtermitteln zusammen. Zusätzlich sind zwei Bauhöfe im Büsumer Hafen ansässig. Auch die Fischereiwirtschaft spielt eine nicht zu vernachlässigende Rolle im Büsumer Hafen. Darüber hinaus haben im Jahr 2012 etwa 306.500 Passagiere den Hafen genutzt.

Der Hafen erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 190.000 Quadratmeter. Die bereits ausgewiesene Erweiterungsfläche beträgt 330.000 Quadratmeter. Die gesamte Kailänge beträgt 4.700 Meter, wovon allerdings nur 2.500 Meter nutzbar sind. Der Hafen verfügt derzeit über 45 Liegeplätze für Fischereiboote, vier Liegeplätze für Fahrgastschiffe, vier Liegeplätze für Behördenboote, drei Liegeplätze für Frachtschiffe, 100 Liegeplätze für Sportboote sowie jeweils ein Liegeplatz für ein Forschungsschiff und einen Seenotrettungskreuzer.

Im Vorhafen des Hafens Büsum können Wassertiefen von rund 7,70 m erreicht werden, der maximal zugelassene Tiefgang von Schiffen beträgt 6,50 Meter. Aufgrund aktuell nicht vorhandener Tiefen ist der Vorhafen zurzeit jedoch nicht nutzbar. Den Innenhafen können Schiffe mit bis zu 6,00 Meter Tiefgang anlaufen. Aus den Kajen des Vorbeckens (150 Meter) und des durch ein Sperrwerk (21,50 Meter Durchfahrtsbreite) geschützten Innenhafens (410 Meter) ergibt sich eine Gesamtkailänge von 560 Metern, wovon zwei Kajen à 100 Meter Länge ISPS-zertifiziert sind. Im Innenhafen gibt es eine Schiffslängenbeschränkung auf maximal 120 Meter.

Büsum ist über die Bundesstraße 203 an die 15 Kilometer entfernte A 23 angeschlossen. Der Schienenanschluss ist derzeit stillgelegt, kann aber bei Bedarf wieder reaktiviert werden. Freilagerflächen stehen im Büsumer Hafen nicht zur Verfügung, jedoch befinden sich 20 Hektar im Auswahlverfahren. Das wichtigste Unternehmen für den Frachtumschlag in Büsum ist die J. Stöven KG. Sie betreibt Silos zur Lagerung und ein Werk zur Produktion von Dünge- und Futtermitteln.

Abbildung 41: Fakten Hafen Büsum

Eigentümerstruktur	Landeshafen
Betreiber	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig- Holstein
Jahresumschlag 2012	100.000 Tonnen Schüttgüter 306.500 Passagiere
Haupttätigkeitsfelder	Fahrgastschiffahrt, Frachtschiffahrt, Fischerei
Kailänge	4.700 m total, 2.500 m derzeit nutzbar
Territorium landseitig	190.000 m ²
Wassertiefe	6,00 m
Hauptquell-/ -zielmärkte	ARA-Range, Nord(ost)deutschland
Schwerlastfähigkeit	Ja
Aufjacken von Installationsschiffen möglich	Ja
Hinterlandanbindung	Bimodal (aktuell: 100 % Straße)

Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, 2013

Dagebüll

Der nördlich von Husum gelegene Hafen Dagebüll wird von der Hafengesellschaft Dagebüll mbH betrieben und ist der Ausgangshafen für den ganzjährigen Tourismusverkehr auf die Inseln Föhr und Amrum (Personen- und Fahrzeugverkehr). Er stellt das Hauptgeschäftsfeld des Hafens dar. Darüber hinaus dient der Hafen als Versorgungshafen für die Inseln Amrum und Föhr. Der Hafen verfügt über insgesamt zwei Liegeplätze, jeweils einen im Bereich der Südmole und einen im Bereich der Nordmole.

Im Jahr 2012 erreichten oder verließen insgesamt 1,49 Millionen Fährpassagiere den Hafen Dagebüll. Dies entspricht einer Zunahme um 2,05 Prozent verglichen mit dem Basisjahr 2005, in dem etwa 1,46 Millionen Fährpassagiere den Hafen passierten. Darüber hinaus wurden in 2010 etwa 187.000 Tonnen an Gütern umgeschlagen. Dies entspricht einer Zunahme um 64 Prozent bezogen auf das Basisjahr 2005 (114.000 Tonnen¹⁰¹). Bis 2025 wird mit einer Fortschreibung dieser positiven Entwicklung gerechnet.

Neben dem Personen- und Fahrzeugverkehr wurde der Hafen Dagebüll im Jahr 2009 auch für den Umschlag von Windenergieanlagenkomponenten (WEA-Komponenten) der

¹⁰¹ Eurostat, 2012

REpower AG genutzt. Der Hafen ist schwerlastfähig, sodass WEA-Komponenten umgeschlagen werden können. Allerdings ist das Aufjacken von Installationsschiffen nicht möglich. Der Hafen kann bis zu einer Wassertiefe von 2 Metern tideunabhängig angelaufen werden. Der Tidenhub beträgt 2,1 Meter.

Für den Personen- und Fahrzeugverkehr ist der Hafen mit Aufstellflächen und drei RoRo-Brücken ausgestattet. Im Bereich der Südmole findet der Umschlag von der Schiene auf das Schiff statt. Des Weiteren werden über die 40 Meter lange Kaimauer der Südmole auch Fischereierzeugnisse umgeschlagen. An der 145 Meter langen Kaimauer der Nordmole findet der Umschlag von Massengütern in Form von Baumaterialien für die Inseln statt. Hierfür steht eine 15.000 Quadratmeter große Freilagerfläche zur Verfügung, welche allerdings bei hohen Wasserständen überflutet wird. Ständige Lagerflächen befinden sich hinter dem Deich im Gemeindegebiet Dagebüll.¹⁰²

Abbildung 42: Fakten Hafen Dagebüll

Eigentümerstruktur	Kommunaler Hafen
Betreiber	Hafengesellschaft Dagebüll mbH
Passagiere 2012	1,49 Mio. Fährpassagiere
Jahresumschlag 2010	187.000 Tonnen Güter
Haupttätigkeitsfelder	Fähr- und RoRo-Verkehre
Kailänge	145 m Nordmole, 40 m Südmole
Freilagerfläche	15.000 m ²
Wassertiefe	2,0 m
Hauptquell-/ -zielmärkte	deutsches Festland, Nordseeinseln Föhr und Amrum
Schwerlastfähigkeit	ja
Aufjacken von Installationsschiffen möglich	nein
Hinterlandanbindung	bimodal

Quelle: www.offshore-haefen-sh.de, 2012 , www.zds-seehaefen.de, 2012 und Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen, 2013

¹⁰² www.offshore-haefen-sh.de, 2012

Eckernförde

Der Ostseehafen Eckernförde befindet sich in der Eckernförder Bucht, etwa 25 Kilometer nördlich von Kiel. Der kommunale Hafen wird aktuell von den Stadtwerken Eckernförde verwaltet.¹⁰³

Die Bedeutung des Hafens hat in den vergangenen Jahren stark nachgelassen. In geringem Umfang findet noch Getreideumschlag statt. Außerdem dient er als Fischereihafen. Bei einer Kailänge von 900 Metern bietet der Hafen 137 Liegeplätze, hauptsächlich für kleinere Boote.

Elmshorn

Der Hafen Elmshorn liegt an der Krückau, etwa zehn Kilometer von der Unterelbe entfernt. Bis Mitte der 90er Jahre wurde in Elmshorn Getreide für die Kölln-Werke umgeschlagen. Durch die Verschlickung der Krückau in Folge mangelnder Wasser- und Schifffahrtsstraßen- sowie Hafenunterhaltung und die Verlagerung des Gütertransports auf den Lkw wurde der Güterumschlag in Elmshorn gänzlich eingestellt und die dazugehörigen Anlagen abgerissen.

Heute existiert der Hafen nur noch in Form verschiedener kleiner privatwirtschaftlicher Yachthäfen.¹⁰⁴

Flensburg

Der am Ende der Flensburger Förde gelegene Hafen Flensburg wird von der Flensburger Hafen GmbH betrieben und dient vorwiegend dem Umschlag von Massengütern wie Kohle, Splitt, Dünger, Schrott, Holz und Getreideprodukten sowie dem Umschlag von Zellulose und Bigpacks, die als Stückgut umgeschlagen werden.

Das Hauptgeschäftsfeld des Hafens stellt der Umschlag von Massengütern dar. An den Kaianlagen Harniskai und Kraftwerkkai wurden im Jahr 2012 insgesamt 466.500 Tonnen umgeschlagen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 17 Prozent verglichen mit 2005 (563.903 Tonnen). Ursache hierfür ist in erster Linie der Rückgang im Kohleumschlag am Kraftwerkkai. Er dient überwiegend dem Umschlag von Kohle für das dort ansässige Kraftwerk der Flensburger Stadtwerke. 2012 wurden insgesamt 237.762 Tonnen an Gütern umgeschlagen. Verglichen mit 2005 entspricht dies einem Rückgang um etwa 29,5 Prozent (2005: 337.366 Tonnen)¹⁰⁵.

¹⁰³ www.stadtwerke-eckernfoerde.de, 2012

¹⁰⁴ Segler Verein Elmshorn, 2012 und Wasser-Sportverein-Elmshorn e.V., 2012

¹⁰⁵ Flensburger Hafen GmbH, 2013

Am Harniskai wurden in 2012 insgesamt 228.739 Tonnen an Gütern umgeschlagen. Dies entspricht einer Zunahme um etwa ein Prozent verglichen mit 2005 (226.537 Tonnen). Eine positive Entwicklung ist insbesondere beim Umschlag von Futtermitteln zu nennen. Zwischen 2005 und 2012 ist das Umschlagaufkommen von Futtermitteln von 72.637 Tonnen in 2005 um etwa 65 Prozent auf 120.209 Tonnen in 2012 angestiegen.

Mit dem Anlaufen der MS Europa im Jahr 2011 hat der Hafen Flensburg auch im Kreuzfahrtgeschäft erste positive Erfahrungen gemacht, die es zukünftig auszubauen gilt. Mit einer Spezialisierung auf das Nischengeschäft „Kreuzfahrtschiffe bis 200 Meter Länge“ sind mittelfristig 10 bis 15 jährliche Anläufe von Kreuzfahrtschiffen denkbar.

Der Hafen Flensburg ist bimodal über die Verkehrsträger Straße und Schiene an das Hinterland des Hafens angebunden. Auf der Straße ist der Hafen Flensburg über die B 199 an die acht Kilometer entfernte Autobahn A 7 sowie die E 45 angebunden. Darüber hinaus ist der Hafen über die Hafenbahn mit der Bahnstrecke Hamburg – Neumünster – Flensburg verbunden.

Abbildung 43: Fakten Hafen Flensburg

Eigentümerstruktur	Kommunaler Hafen
Betreiber	Flensburger Hafen GmbH
Jahresumschlag 2012	483.000 Tonnen Güter
Haupttätigkeitsfelder	Umschlag von Massengütern (z. B. Kohle, Futtermittel, Splitt, etc.) und Stückgut (Zellulose und Bigpacks)
Kailänge	915 m
Freie Lagerfläche	4.700 m ²
Gedeckte Lagerfläche	7.110 m ²
Wassertiefe	Max. 9,00 m (am Kraftwerkkai)
Hauptquellmärkte	Importhafen
Hinterlandanbindung	bimodal

Quelle: Flensburger Hafen GmbH, 2013 und Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen, 2013

Friedrichskoog

Der sich im Landesbesitz befindliche Hafen Friedrichskoog befindet sich an der Elbmündung, etwa 90 Kilometer von Hamburg entfernt. Der tideabhängige Fischereihafen kann aufgrund von Verschlickung kaum noch von Krabbenkuttern angefahren werden.

Aufgrund fehlender Verkehrsbedeutung und hoher Unterhaltungskosten infolge der Verschlickung plant die Landesregierung, den Hafen Friedrichskoog zu schließen. Die „Bürgerinitiative Hafen-Zukunft“ (BIHZ) kämpft um den Erhalt des Hafens bis mindestens Januar 2014.

Vor der Küste befindet sich mit der Mittelplate das größte deutsche Ölfeld. Die Ölförderung ist rückläufig, jedoch bietet der Hafenstandort Friedrichskoog aufgrund der günstigen Lage prinzipiell auch Entwicklungsmöglichkeiten, um Dienstleistungen für die Offshore-Industrie anzubieten.¹⁰⁶

Glückstadt

Der Hafen Glückstadt liegt in einer geographisch zentralen Lage an der Unterelbe, ca. 50 Kilometer von Hamburg entfernt. Der Betreiber des Hafens ist die Glückstadt Port GmbH & Co. KG, die zur SCHRAMM Group gehört.

Die Hafenanlagen eignen sich für den Umschlag von Massengut, Stückgut und Containern. 2012 betrug der Güterumschlag 156.500 Tonnen. In direkter Pierenähe befinden sich 20.000 Quadratmeter Freilagerfläche und 4.000 Quadratmeter Hallenlagerfläche, sodass auch empfindliche Güter gelagert werden können. Der Hafen ist mit einer Schwerlastpier ausgestattet, sodass der Umschlag von Schwergut und Projektladung möglich ist. Des Weiteren stehen verschiedene Lotsendienste zur Verfügung.¹⁰⁷

Der Hafen Glücksstadt ist als einer von fünf Häfen in das „Hafenkonzept Unterelbe“ involviert, dass sich zum Ziel gesetzt hat, das Profil der Hafenregion Unterelbe zu stärken und als Region stärker wahrgenommen zu werden.

¹⁰⁶ www.friedrichskoog.de, 2012 und www.sbc-friedrichskoog.de, 2012

¹⁰⁷ Glückstadt Port GmbH & Co. KG, 2012

Abbildung 44: Fakten Hafen Glückstadt

Eigentümerstruktur	Landeshafen
Betreiber	Glückstadt Port GmbH & Co. KG (SCHRAMM Group)
Gesamtumschlag 2012	156.500 Tonnen Güter
Gesamtfläche	29.000 m ²
Terminalfläche	29.000 m ²
Freilagerfläche	20.000 m ²
Kailänge	470 m
Wassertiefe	6 m
Tidenhub	2,8 m
Hinterlandanbindung	Trimodal

Quelle: Glückstadt Port GmbH & Co. KG, 2012

Heiligenhafen

Der Hafen von Heiligenhafen liegt südlich von Fehmarn an der Ostseeküste. Er befindet sich in Eigentum und Betrieb der Stadt Heiligenhafen.

Das Hauptumschlaggeschäft des Hafens ist die Fischerei sowie der Getreide- und Düngemittelumschlag. 2011 wurden insgesamt 75.000 Tonnen umgeschlagen. Allein der Getreideumschlag lag 2011 bei 70.660 Tonnen. Dies entspricht einem Rückgang von etwa zehn Prozent verglichen mit dem Jahr 2005 (78.977 Tonnen). Darüber hinaus nutzten etwa 42.000 Passagiere den Hafen Heiligenhafen.¹⁰⁸

Als Hauptzielmärkte sind Dänemark und die Niederlande zu nennen. Zukünftig soll der Massengutverkehr mit Dänemark gestärkt werden. Um das zu erreichen soll bis zum Jahr 2025 ein Volumen von etwa zwei Millionen Euro in die Instandsetzung der Spundwände und Brücken investiert werden.¹⁰⁹

¹⁰⁸ www.schleswig-holstein.de, 2012

¹⁰⁹ Stadt Heiligenhafen, 2012

Abbildung 45: Fakten Hafen Heiligenhafen

Eigentümerstruktur	Kommunaler Hafen
Betreiber	Stadt Heiligenhafen
Gesamtumschlag 2011	75.000 Tonnen Güter 42.000 Passagiere
Kailänge	395 m
Wassertiefe	4,80 m

Quelle: Stadt Heiligenhafen, 2012 und www.marina-heiligenhafen.de, 2012

Helgoland

Der vor der deutschen Nordseeküste gelegene und zum Kreis Pinneberg gehörende Hochseeinselhafen Helgoland dient als Schutz- und Sicherheitshafen. Für die Entwicklung des Hafens ist die Hafenprojektgesellschaft Helgoland mbH verantwortlich.

An der insgesamt 1.600 Meter langen Kaje (auf die gesamte Hafenfläche bezogen) können sowohl Fischereifahrzeuge, schnelle Fähren, Sportboote als auch Behördenfahrzeuge anlegen. Die Haupthafennutzung variiert im Jahresverlauf. Während in den Sommermonaten die Sportschiffahrt zu den Hauptnutzern des Hafens zählt, sind es in den verbleibenden Monaten eher Behördenfahrzeuge als auch, bei rauer See, Fischereifahrzeuge. An der Südkaje und dem Westdamm können zudem auch Schnellfähren anlegen, die von April bis Oktober Gäste vom Festland und anderen Inseln nach Helgoland befördern.¹¹⁰

2012 wurden auf Helgoland etwa 19.000 Tonnen an Gütern umgeschlagen. Dies entspricht einem konstanten Umschlagsniveau verglichen mit dem Jahr 2005. Im Zeitraum 2005 – 20011 ist ein Rückgang im Personenverkehr festzustellen: 2011 erreichten oder verließen etwa 389.000 Passagiere den Hafen Helgoland. 2005 waren es noch 706.000 Passagiere (Rückgang um 45 Prozent).¹¹¹

Durch die Lage weit vor dem deutschen Festland übernimmt der Hafen eine wichtige Rolle als Schutz- und Sicherheitshafen und ist somit mitverantwortlich für die Verkehrssicherheit auf See (z. B. Durchführung von Lotsenversetzungen). Außerdem ist der Hafen Helgoland auch im Hinblick auf die Schadstoffunfall- und Havariebekämpfung von Bedeutung.

¹¹⁰ www.wsv.de, 2012

¹¹¹ Eurostat, 2012

Abbildung 46: Fakten Hafen Helgoland

Eigentümerstruktur	Bundeshafen/Kommunaler Hafen
Betreiber	Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning/Gemeinde Helgoland
Jahresumschlag 2012	19.000 Tonnen Güter 389.000 Passagiere (2011)
Haupttätigkeitsfelder	Fischerei, Fahrgastschifffahrt, Funktion für Behördenfahrzeuge
Kailänge	1.600 m
Freilagerfläche	Vorhafen: 5 ha
Hallenlagerfläche	Vorhafen: 10.000 m ² ; Binnenhafen: 500 m ²
Wassertiefe	Vorhafen: 7 m; Binnenhafen: 3,5 m
Hauptquell-/ -zielmärkte	Deutschland
Schwerlastfähigkeit	nein
Aufjacken von Installationsschiffen möglich	nein

Quelle: Hafenprojektgesellschaft Helgoland mbH, 2013

Darüber hinaus sollen bis zum Jahr 2015 drei Offshore-Windparks vor Helgoland entstehen: Nordsee Ost, Amrumbank West und Meerwind Süd/Ost. Dies bedeutet, dass mehr als 200 Windturbinen einer regelmäßigen Wartung bedürfen. Seit Juli 2012 steht fest, dass die Wartung von Helgoland aus erfolgen wird. Derzeit wird auf Helgoland hierfür ein Offshore-Servicehafen errichtet. Die aktuell im Bau befindlichen Hafenflächen sollen im 2013 an den Investor übergeben werden.¹¹²

Hörnum

Der Hafen Hörnum liegt an der Südspitze der Insel Sylt. Der Betreiber des Hafens ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning. Bis vor kurzem war der Hafen noch Schutz- und Sicherheitshafen und bot Schiffen bei widrigen Wetterverhältnissen Schutz.

Der Hafen Hörnum wird von Fahrgastschiffen, Fischereifahrzeugen, Behördenfahrzeugen, Sportbooten sowie Frachtschiffen genutzt. Auf einer Gesamtfläche von rund 17.360 m³ kommt der Hafen den touristischen, gemeindlichen und betrieblichen Anforderungen der Insel Sylt nach.

¹¹²<http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article2330895/Erster-Spatenstich-fuer-Offshore-Servicehafen-auf-Helgoland.html>

Die tideunabhängige Wassertiefe liegt bei 4,40 m bis 6,50 m, wodurch auch größere Versorgungsschiffe für Offshore-Windparks den Hafen anlaufen können. Entsprechende Kaibereiche stehen zur Verfügung. Aufgrund der Nähe zu den geplanten Offshore-Windparks ist Hörnum als Reaktionshafen angedacht.¹¹³

Abbildung 47: Fakten Hafen Hörnum

Eigentümerstruktur	Bundeshafen
Betreiber	Wasser- und Schifffahrtsamt Tönning
Haupttätigkeitsfelder	Personenverkehre, lokale Schifffahrt
Wassertiefe	4,40 m bis 6,50 m
Tidenhub	1,90 m
Schwerlastfähigkeit	ja
Aufjacken von Installationsschiffen möglich	nein
Hinterlandanbindung	Straße, Helikopterlandeplatz in 19 km Entfernung

Quelle: www.offshore-haefen-sh.de, 2012

Husum

Der Hafen der Stadt Husum ist in die zwei Bereiche Binnen- und Außenhafen unterteilt. Während der im Stadtzentrum liegende Binnenhafen lediglich für Sportboote und Museumsschiffe genutzt wird, bildet der vom Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN-SH) betriebene Außenhafen Husum den wirtschaftlich genutzten Hafenteil. Der Hafen befindet sich im Eigentum des Landes Schleswig-Holstein.

Am Nord- und Südufer des Außenhafens sind gewerbliche Unternehmen aus der Getreide- und Futtermittelbranche – Hauptgenossenschaft Nord AG (HaGe) und ATR-Landhandel – der erneuerbaren Energien (REpower) sowie dem Schiffbau (Husumer Dock und Reparatur GmbH & Co. KG (HDR)) angesiedelt. Die HDR ist die einzige Reparaturwerft an der Westküste Schleswig-Holsteins und von großer Bedeutung für die Personenschifffahrt der Insel- und Halligreedereien. Mit den beiden Trockendocks mit einer Länge von 130 Metern bzw. 150 Metern stellt die Werft einen wichtigen Standortvorteil für Husum dar.

Zudem stehen Liegeplätze für landeseigene Schiffe (Küstenschutz, Bauhof), die Fischerei, die Personenschifffahrt sowie für den Husumer Segler-Verein bereit. Insbesondere für die

¹¹³www.offshore-haefen-sh.de, 2012

Funktion als Schutzhafen für die Materialschiffe im Küstenschutz ist Husum von großer Bedeutung.

Die Kaje des Außenhafens mit einer Gesamtlänge¹¹⁴ von rund 2.964 Metern (davon 550 Meter ISPS-zertifiziert) und einer Wassertiefe von 4,20 Metern, ist durch ein Sperrwerk mit einer Durchfahrtsbreite von 21,50 Metern geschützt. Grundsätzlich verfügt der Hafen mit Straße (über die 32 Kilometer entfernte A 7 sowie die 42 Kilometer entfernte A 23) und Schiene über eine bimodale landseitige Verkehrsanbindung, jedoch wurde der Gleisanschluss stillgelegt. Bei Bedarf kann eine Reaktivierung erfolgen. Derzeit werde 100 Prozent der ins Hinterland transportierten Güter über den Verkehrsträger Straße abgewickelt.

Die bedeutendsten Gütergruppen des Husumer Hafens sind landwirtschaftliche Produkte und Futtermittel. Zusammen machten diese im Jahr 2011 mit etwa 300.000 Tonnen mehr als 95 Prozent des Gesamtumschlags von etwa 320.000 Tonnen aus, wobei davon allein auf die Futtermittel etwa 80 Prozent entfallen. Der insbesondere auf der Verladung von Onshore-Windturbinen der Firma REpower basierende Projektumschlag erfährt jedoch zunehmende Bedeutung. Im Jahr 2011 wurden über 100 Maschinenhäuser und Naben in Husum verladen. 2012 waren es bereits etwa 250 dieser Anlagen (Gewicht je Anlage etwa 90 Tonnen). Während der wertschöpfende Umschlag Onshore-Windenergieanlageanteile ausschließlich exportorientiert ist, verhält es sich mit den übrigen Umschlaggütern anders. Rund 83 Prozent der im Jahr 2011 umgeschlagenen Güter wurden in Husum empfangen. Damit weist der Hafen Husum eindeutig die Struktur eines regionalen Versorgungshafens auf. Gleichwohl ist Husum auch für den überregionalen Markt (insbesondere Dänemark) von Bedeutung. Insgesamt ist der Umschlag 2011 im Vergleich zu 2010 um etwa fünf Prozent gestiegen, das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 von 462.000 Tonnen wurde jedoch noch nicht wieder erreicht.

Der Außenhafen Husum verfügt über etwa 1,6 Hektar Hallenlagerfläche sowie knapp fünf Hektar Freilagerfläche, wobei der größte Anteil hiervon für den Küstenschutz genutzt wird. Die Suprastruktur wird von vier Hafenkranen gebildet, die alle im Privatbesitz der ansässigen Firmen sind.

¹¹⁴ Diese Angabe bezieht sich sowohl auf Kajen, die in öffentlicher als auch privater Hand sind.

Abbildung 48: Fakten Hafen Husum

Eigentümerstruktur	Landeshafen
Betreiber	Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig- Holstein
Jahresumschlag 2012	349.000 Tonnen
Jahresumschlag 2011	321.000 Tonnen
Haupttätigkeitsfelder	Frachtschiffahrt, Fischerei, Fahrgastschiffahrt, Werftbetrieb, Küstenschutz, Behördenfahrzeuge
Kailänge	2.000 m total, 2.000 m derzeit nutzbar (private Anlagen: ca. 1.100 m)
Territorium landseitig	120.000 m ²
Wassertiefe	4,20 m
Hauptquell-/ -zielmärkte	ARA-Range, Nord(ost)deutschland
Schwerlastfähigkeit	nein
Aufjacken von Installationsschiffen möglich	nein
Hinterlandanbindung	Bimodal (aktuell: 100 % Straße)

Quelle: www.offshore-haefen-sh.de, 2012, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, Schleswig-Holstein, 2013 und Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen, 2013

Kappeln

Der Hafen Kappeln liegt an der Schlei und ist auf dem Wasserweg etwa sieben Kilometer von der Ostsee entfernt. Die Stadt Kappeln führt den Hafen in Eigenbetrieb.¹¹⁵

Die Kernfunktion des Hafens ist die als Fischereihafen und Sportboothafen. Darüber hinaus erfolgt die Abwicklung von Fahrgast- und Güterverkehren. Die Hauptquellmärkte für den Güterverkehr sind Aggersund und Fakse in Dänemark. Der für den Hafen wichtigste Handelspartner ist die GAG (Getreide AG) Raiffeisen. Das Unternehmen nutzt den Hafen für den Düngemittelumschlag. Dieser ist jedoch von 23.325 Tonnen im Jahr 2005 um etwa 80 Prozent auf 4.586 Tonnen im Jahr 2011 zurückgegangen.¹¹⁶

¹¹⁵www.kappeln.de, 2012

¹¹⁶www.schleswig-holstein.de, 2012

Kiel

Der Hafen Kiel liegt an der Ostsee und gleichzeitig auch in direkter Nähe zum Nord-Ostsee-Kanal. Mit 6,3 Millionen Tonnen Umschlagvolumen und zwei Millionen Passagieren zählt er zu den drei größten Häfen Schleswig-Holsteins.

Kiel ist ein bedeutender Fährhafen für Verkehre nach Skandinavien, Russland und dem Baltikum. Die öffentlichen Anlagen sowie die Infrastruktur im Handelshafen befinden sich im Eigentum der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, die ein Unternehmen der Landeshauptstadt Kiel ist.¹¹⁷ Der Hafen Kiel verfügt über drei räumlich verteilte Hafenteile, die sich über eine Gesamtfläche von 80 Hektar erstrecken: die Stadthäfen, der Ostuferhafen und die Kanalhäfen. An insgesamt 5.257 Meter Kaimauer können Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 11,50 Metern abgefertigt werden.

Die Fährverkehre nach Skandinavien sind im Stadthafen konzentriert. Vom Norwegenkai aus verkehren die Kreuzfahrtfähren der Color Line nach Oslo. Er gehört zu den modernsten Terminals der Ostsee und bietet eine Wassertiefe von 10 Metern. In den Sommermonaten werden hier zudem Kreuzfahrtschiffe abgefertigt. Der 2010 komplett neu gestaltete Schwedenkai dient den RoPax-Fähren der Stena Line als Terminal. Er verfügt über eine Wassertiefe von neun Metern und einen eigenen Gleisanschluss. Am Cruise Terminal Ostseekai werden ausschließlich Kreuzfahrtschiffe abgefertigt. Er ist hochmodern und verfügt über zwei Anleger.

Der Ostuferhafen ist der flächenmäßig größte Hafenteil (426.000 Quadratmeter) und gleichzeitig Fracht- und Logistikzentrum. Von hier verkehren die RoRo-Dienste nach Klaipeda, Ust-Luga und St. Petersburg. An 1.700 Metern Kailänge bietet der Ostuferhafen 7 RoRo-Anleger. Darüber hinaus können hier Container sowie Schwer- und Massengüter abgefertigt werden.

Die Kanalhäfen setzen sich aus dem Nordhafen und dem Scheerhafen zusammen. Der Nordhafen, mit einer Kailänge von 913 Metern, befindet sich hinter der Holtenauer Schleuse und somit direkt am Nord-Ostsee-Kanal. Der Hafen verfügt über 16.000 Quadratmeter an Freilagerfläche sowie 77.000 Quadratmeter an Silos. Auf der anderen Seite des Einganges zum Nord-Ostsee-Kanal liegt der hauptsächlich für den Massengutumschlag genutzte Scheerhafen (300 Meter Kailänge). Der Scheerhafen verfügt über 8.000 Quadratmeter an Freilagerfläche sowie ein 36.000 Quadratmeter großes Tanklager.

Von besonderer Bedeutung ist im Hafen Kiel die Fährschifffahrt. Zu den Hauptquellmärkten und Hauptzielmärkten zählen im Fährverkehr Norwegen und Schweden (2011: 1,41 Millionen Passagiere) sowie das Baltikum und Russland (2011: 90.000 Passagiere). So bieten die drei Reedereien Color Line GmbH, Stena Line Scandinavia AB und DFDS Seaways Baltic GmbH die folgenden Fähr- und RoRo-Linien über den Hafen Kiel an:

¹¹⁷Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, 2012

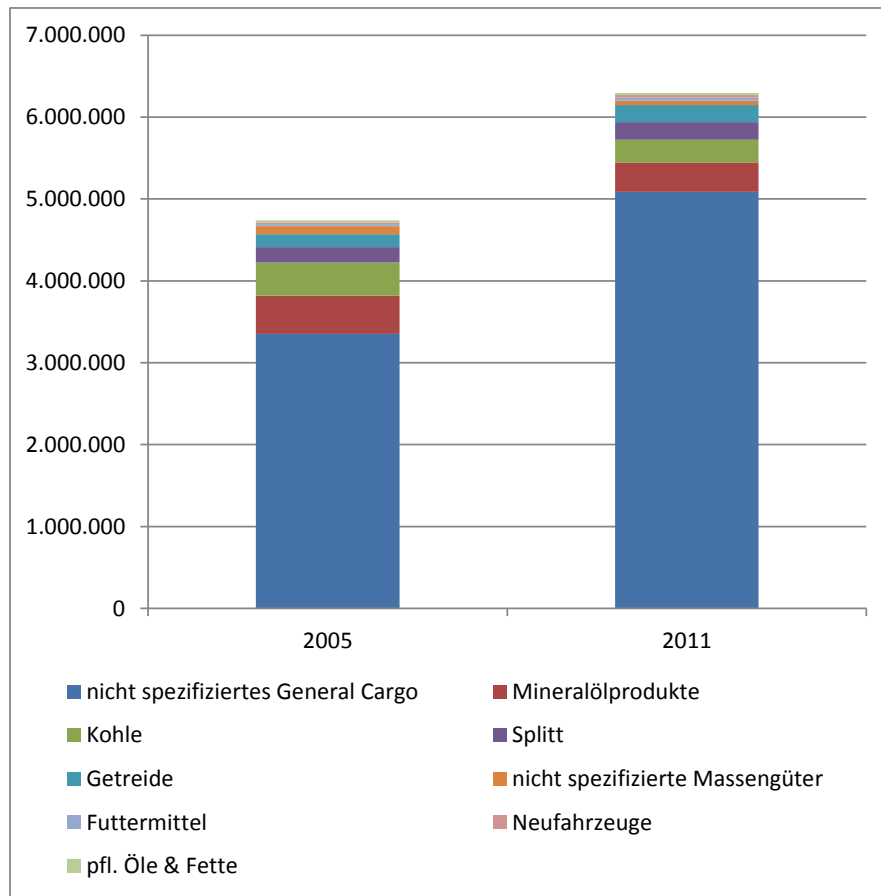
- Oslo: Color Line GmbH, täglich
- Göteborg: Stena Line Scandinavia AB, täglich
- Klaipeda: DFDS Seaways Baltic GmbH, täglich außer sonntags
- Ust-Luga: DFDS Seaways Baltic GmbH, zweimal wöchentlich

Insgesamt wurden im Jahr 2011 1,50 Millionen Fährpassagiere über den Hafen Kiel transportiert. Im Kreuzfahrtsegment kamen im Jahr 2011 noch einmal 377.205 Reisende hinzu. Im Vorjahreszeitraum waren es 341.537 Reisende. Die Tendenz ist weiter steigend.¹¹⁸ Mit 1,88 Millionen ein- und ausgestiegenen Passagieren im Jahr 2011 ist Kiel nach Puttgarden der fahrgastreichste Hafen Schleswig-Holsteins, wobei Kiel bundesweit über die meisten Langstreckenpassagiere verfügt. Diese Zahl unterstreicht die bedeutende Rolle Kiels im Personenverkehr der Fähr- und Kreuzschifffahrt.

Der Gesamtumschlag Kiels mit 6,29 Millionen Tonnen entspricht einer Zunahme um etwa 33 Prozent verglichen mit 2005 (4,74 Millionen Tonnen). Damit ist Kiel, gemessen am Umschlagvolumen, nach Lübeck und Brunsbüttel der drittgrößte Seehafen Schleswig-Holsteins. Über öffentliche Anlagen wurden vor allem Stückgüter, Forstprodukte Fahrzeuge, Getreide, Futtermittel und Splitt umgeschlagen. Über private Anlagen hauptsächlich Schrott, Eisen und Kohle.

¹¹⁸Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, 2012

Abbildung 49: Umschlagentwicklung Hafen Kiel (in Tonnen)



Quelle: Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, 2012

2011 wurden in Kiel des Weiteren 28.021 Standardcontainer umgeschlagen. Dies entspricht einem Anstieg um 17,2 % verglichen mit 2010. Im kombinierten Ladungsverkehr wurden 2011 insgesamt 19.506 Einheiten über die Umschlagplätze Ostuferhafen und Schwedenkai umgeschlagen. Im Vergleich zum Jahr 2010 mit 10.563 Einheiten entspricht dies einem Anstieg um etwa 85 Prozent.

Der RoRo-Frachtverkehr in Kiel wird sowohl über die bereits genannten Verbindungen als auch über die nachfolgenden Linienverbindungen durchgeführt¹¹⁹:

- Kaliningrad: Transmarine Line, einmal wöchentlich
- St. Petersburg: DFDS Seaways Baltic GmbH, einmal wöchentlich

Bis zum Jahr 2025 wird eine weitere Zunahme sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr erwartet. Um dieser Zunahme gewachsen zu sein, werden derzeit die Hafenanlagen ausgebaut und modernisiert.

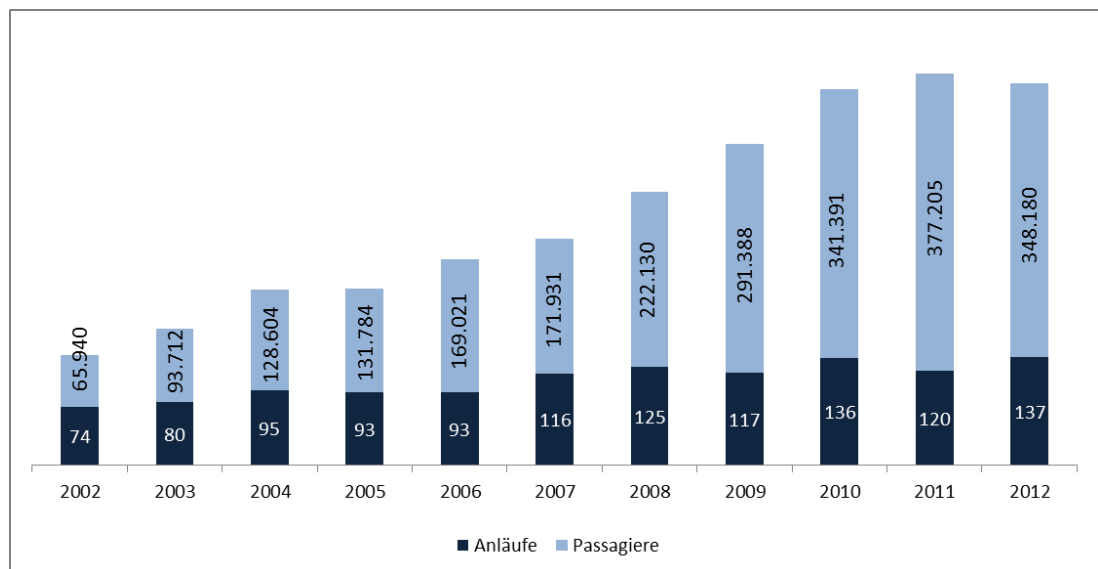
Sowohl der Ostuferhafen als auch die Kanalhäfen und die Stadthäfen sind trimodal erschlossen und somit optimal an das Verkehrsnetz angebunden. Auf der Straße ist der

¹¹⁹Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, 2012

Hafen Kiel über die BAB 215 und die BAB 210 an die BAB 7 in Richtung Hamburg und Skandinavien sowie über die B 404/BAB 21 an die BAB 1 angebunden. Auf der Schiene verfügt der Hafen über eine Anbindung an die zweigleisige Hauptbahn in Richtung Hamburg sowie Flensburg. Eine Anbindung über den Verkehrsträger Binnenwasserstraße besteht über den Nord-Ostsee-Kanal.

Neben dem Fähr- und RoRo-Verkehr hat sich in den vergangenen zehn Jahren das Kreuzfahrtgeschäft zu einem der Kerngeschäfte des Kieler Seehafens entwickelt. Knapp 140 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen kann Kiel mittlerweile jährlich verzeichnen. Damit zählt Kiel nicht nur zu Deutschlands größten Kreuzfahrthäfen. Er ist auch einer der größte Start- und Zielhäfen für Kreuzfahrten nach ganz Nordeuropa in Deutschland. Für die Nordeuropatouren aller führenden Reedereien (wie etwa MSC, AIDA, TUI und Costa Crociere) ist Kiel der dritt wichtigste Ein- und Ausstiegshafen nach Southampton und Kopenhagen. Die folgende Abbildung zeigt die rasante Entwicklung der Schiffsanläufe sowie der Passagierzahlen im Kreuzfahrtsegment des Seehafen Kiel seit 2002.

Abbildung 50: Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäftes im Seehafen Kiel



Quelle: Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, 2012

Ein Grund für die Stärke Kiels im Kreuzfahrtgeschäft ist – neben den gut ausgestatteten Liegeplätzen – auch die Infrastruktur des Hafens, insbesondere das Cruise Terminal Ostseekai, das im Jahr 2007 eröffnet wurde.

Folgende Abbildung zeigt die Kreuzfahrtterminals im Kieler Seehafen mit ihrer Nähe zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Der Ostseekai mit zwei Liegeplätzen und der Norwegenkai mit einem Liegeplatz können Kreuzfahrtschiffe mit bis zu 360 Metern Länge abfertigen. Hinzu kommt ab 2013 ein weiterer Liegeplatz für Schiffe bis 350 Meter Länge im Ostuferhafen.

Abbildung 51: Kreuzfahrtterminals im Seehafen Kiel



Quelle: Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, 2012

Die folgende Abbildung zeigt die wichtigsten Fakten des Seehafen Kiel auf einen Blick.

Abbildung 52: Fakten Hafen Kiel

Eigentümerstruktur	Kommunaler Hafen
Betreiber	Seehafen Kiel GmbH & Co. KG
Jahresumschlag 2012	6,31 Mio. Tonnen Güter
Haupttätigkeitsfelder	Fähr- und RoRo-Güter, Kreuzschifffahrt, Container-Wayport, Massengüter
Kailänge	5.257 m
Freilagerfläche	23,0 ha
Hallenlagerfläche	5,4 ha
Wassertiefe	11,5 m
Hauptquell-/Hauptzielmärkte	Norwegen, Westschweden, Baltikum, Russland / Kontinentaleuropa
Schwerlastfähigkeit	Ja
Aufjacken von Installationsschiffen möglich	Ja
Hinterlandanbindung	Trimodal

Quelle: Seehafen Kiel GmbH & Co. KG, 2012

Kollmar

Der Hafen Kollmar liegt an der Elbe, etwa acht Kilometer westlich von Elmshorn. Der Hafen bietet Liegeplätze für Sportboote und ist bislang für den Güterverkehr nicht relevant.

In Folge der boomenden Jahre (bis 2008) im Hamburger Hafen gab es Pläne, in der Nähe des Dorfes Kollmar einen Containerhafen mit Logistikzentrum zu bauen. Das neue Zentrum wäre trimodal angeschlossen und geographisch gut gelegen. Durch diese Maßnahme sollte der Hamburger Hafen entlastet und die Region gestärkt werden. Derzeit gibt es keinen neuen Planungsstand zu einem Neubau eines Containerhafens.

List

Der Hafen List ist an der Nordspitze Sylts gelegen und der geografisch nördlichste Hafen Deutschlands. Von hier aus besteht eine Fährverbindung zur nah gelegenen dänischen Insel Rømø. Außerdem existieren touristische Fährangebote der Reederei Adler. RoRo-Rampen sind für den Fährverkehr installiert. Der Passagierhafen mit dem Fähranleger wird von der Rømø-Sylt Linie GmbH & Co. KG betrieben.

Weiterhin dient der Hafen als Fischerei-, Sportboot- und Frachthafen. In List sind tideunabhängige Wassertiefen von 2,10 m bis 5,20 m vorhanden. Eine Nutzung als Reaktionshafen für Offshore-Windparks gilt derzeit jedoch als unwahrscheinlich.

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.

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) betreibt die öffentlichen Häfen in der Hansestadt Lübeck und ist Deutschlands größter Hafenbetreiber an der Ostsee. Die LHG ist Tochter der Hansestadt Lübeck (62,5%) und von RREEF PAN-EUROPEAN INFRASTRUCTURE TWO LUX S.á r.l. (37,5%). Die LHG beschäftigt derzeit inklusive ihrer Tochterunternehmen rund 950 Mitarbeiter. Der größte private Hafenbetreiber Lübecks ist die Hans Lehmann KG, die vier eigene Terminals betreibt.

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, wurden 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 Hafenbahnflächen. 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.¹²⁰

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 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.¹²¹

Der öffentliche Hafen Lübecks erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von über 1,6 Mio. Quadratmetern. An insgesamt fünf Terminals, die jeweils unterschiedliche Funktionen im Hinblick auf die unterschiedlichen Ladungsschwerpunkte übernehmen, werden Güter umgeschlagen.

¹²⁰ Lübeck Port Authority, (LPA), 2012

¹²¹ Lübeck Port Authority, (LPA), 2012

Abbildung 53: Terminalanlagen der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

	Skandinavienkai	Nordlandkai	Konstinkai	Schlutup	Seelandkai
Ladungsschwerpunkte	LKW, Trailer, Container, KLV, Neu- und Gebrauchtfahrzeuge, Schwergut, Gefahrgut	Papier und Forstprodukte, Trailer, Container, Schwergut, Projektladung	LKW, Trailer, Container, KLV, Neu- und Gebrauchtfahrzeuge, Schwergut, Forstprodukte	Papier und Forstprodukte, Trailer, Container, Stückgut	Container, Trailer, Neu- und Gebrauchtfahrzeuge, Schwergut, Projektladung, Stückgut
Größe	669.000 m ²	484.000 m ²	131.707 m ²	260.000 m ²	158.000 m ²
Hallenkapazität	ca. 4.000 m ²	ca. 120.000 m ² + ca. 50.000 m ² Vordächer	23.500 m ² + 7.300 m ² überdachte Flächen	ca. 80.000 m ² + ca. 20.000 m ² Vordächer	ca. 2.000 m ²
Kailänge	2.065 m	1.550 m	1.108 m	230 m	400 m
Wassertiefe	Über 9,5 m	Über 9,5 m	Über 9,5 m	Über 8,5 m	9,0 m
RoRo-Anleger	9 (2 für Trajektverkehre, 3 mit Oberdecksrampe, 2 Pontons)	5 (einer mit Oberdecksrampe, drei feste, ein Ponton)	2 (Pontons)	2 (Pontons)	3 (einer für Con/Ro-Schiffe), 2 Containerbrücken

Quelle: Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2013

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 den restlichen Hafensarealen Lübecks deutlich vorgelagert. Nach der neuesten Erweiterung des Skandinavienkais verfügt das Terminal bei einer Größe von 66,9 Hektar über insgesamt neun RoRo-Anleger. Die gesamte Kailänge der neun Anleger beträgt 2.065 Meter bei einer Wassertiefe von 9,5 Meter.

Regelmäßige Fähr- und RoRo-Verbindungen existieren nach Finnland, Schweden sowie Lettland 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 Drei tägliche Abfahrten nach Malmö, Schweden
- Finnlines Bis zu zehn wöchentliche Abfahrten nach Helsinki, Finnland

- Finnlines Eine Abfahrt pro Woche nach Rauma, Finnland
- Finnlines Eine Abfahrt pro Woche nach Turku, Finnland
- Finnlines Eine Abfahrt pro Woche nach Kotka, Finnland
- Finnlines Alle Drei Wochen eine Abfahrt nach Wallhamn, Schweden
- Finnlines Alle Drei Wochen eine Abfahrt nach Ust-Luga, Russland
- Scandlines Zwei wöchentliche Abfahrten nach Ventspils, Lettland
- Scandlines Vier wöchentliche Abfahrten nach Liepaja, Lettland

Das Terminal Skandinavienkai ist die Drehscheibe für alle Ladungsarten, die auf Lkw, Trailern, in Containern oder in Wechselbrücken transportiert werden. Außerdem wird eine Vielzahl von Kraftfahrzeugen in Richtung Nord- und Osteuropa umgeschlagen.

Jährlich nutzen zudem 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.

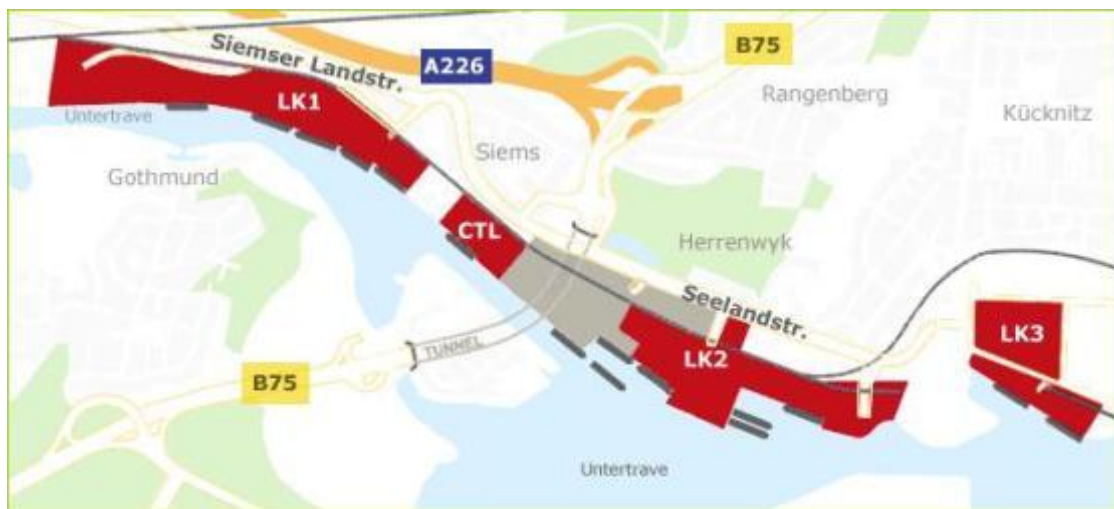
Darüber hinaus existieren werden weitere hochfrequentierte Relationen an den anderen Terminals (Nordlandkai, Schlutup, Seelandkai) der LHG angeboten. Zu nennen sind hier:

- Finnlines Eine Abfahrt pro Woche nach Rauma, Finnland
- Finnlines Eine Abfahrt pro Woche nach Turku, Finnland
- Finnlines Eine Abfahrt pro Woche nach Kotka, Finnland
- Metsä Board Log. Zwei wöchentliche Abfahrten nach Husum, Holmsund ..., SE
- TransAtlantic Zwei wöchentliche Abfahrten nach Göteborg, Schweden
- TransAtlantic Zwei wöchentliche Abfahrten nach Oulu und Kemi, Finnland
- Transfennica Zwei wöchentliche Abfahrten nach St. Petersburg, Russland
- Transfennica Tägliche Abfahrt nach Hanko, Finnland
- Transfennica Drei wöchentliche Abfahrten nach Paldiski, Estland
- Transfennica Drei wöchentliche Abfahrten nach Kotka, Finnland

Zusätzlich zu den öffentlichen Terminals bestehen eine Vielzahl von privaten Terminals, die unter anderem von der Hans Lehmann KG, der Nordgetreide GmbH & Co. KG, der ATR Landhandel Seehafensilo und der Lagerhaus Lübeck – Dr. Pleines GmbH & Co. KG betrieben werden.

Die Hans Lehmann KG ist das größte private Umschlagunternehmen im Lübecker Hafen. Auf den insgesamt vier Terminals des Unternehmens werden RoRo-Ladungen, Massengüter, Forstprodukte, Schwergut, Container und weitere Ladungen umgeschlagen. Unter anderem verkehrt der RoRo-Dienst der Reederei Finnlines nach St. Peterburg ab den Terminals der Hans Lehmann KG.

Abbildung 54: Terminals der Hans Lehmann KG



Quelle: Hans Lehmann KG, 2012

Das Terminal Lehmannkai 1 verfügt über zwei Liegeplätze, an welchen Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 9,5 Metern abgefertigt werden können und deren Gesamtlänge 300 Meter beträgt. Der erste Liegeplatz ist mit einer festen RoRo-Rampe versehen, über welche der Umschlag von Trailern, LKW und Fahrzeugen durchgeführt wird. Der zweite Liegeplatz ist mit einem Gantry-Kran ausgestattet, welcher eine maximale Traglast von zehn Tonnen aufweist. Der Lehmannkai 1 verfügt über 6,2 Hektar befestigte Park- und Lagerflächen sowie weitere 0,8 Hektar Lagerhauskapazität. Das Terminal ist trimodal erschlossen. Darüber hinaus befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Terminal das zur Hans Lehmann KG zugehörige Betonwerk Lübeck sowie ein Tanklager für insgesamt 500.000 Liter Heizöl, Dieseldieselkraftstoff und Bunkeröl.¹²²

Der Lehmannkai 2 verfügt über zwei Liegeplätze, an welchen Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 9 Metern abgefertigt werden können. Damit ist der Tiefgang zwar im Vergleich zum Lehmannkai 1 mit 9 Metern etwas geringer, dennoch ist die Kaje mit insgesamt 755 Metern deutlich länger als die des Lehmannkai 1. Beide Liegeplätze sind mit einer RoRo-Rampe versehen, wovon jeweils eine fest (34 Meter Breite) und eine flexibel (18 Meter Breite) installiert ist. Die Güterstruktur ähnelt der des Lehmannkais 1: Durch die Ausrichtung auf eine Multipurpose-Nutzung können Güter wie Trailer, Lkw, Fahrzeuge, Container, Stückgut oder auch Schwergut, Forstprodukte und Schüttgut umgeschlagen werden. Hierfür ist der Lehmannkai 2 mit drei Kranen mit bis zu 20 Tonnen maximaler

¹²² Hans Lehmann KG, 2012

Traglast, 9,1 Hektar befestigter Park- und Lagerfläche sowie 3,9 Hektar Lagerhausfläche ausgestattet.¹²³

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.¹²⁴

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. Das trimodal erschlossene Terminal hat eine Kailänge von 300 Metern bei einer Wassertiefe 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.¹²⁵

Ab den Terminals der Hans Lehmann KG verkehren folgende Dienste:

- Finnlines (TRE) Zwei wöchentliche Abfahrten nach St. Petersburg, Russland
- Finnlines (TRE) Zwei wöchentliche Abfahrten nach Ventspils, Lettland
- Transfennica Zwei wöchentliche Abfahrten nach Hanko, Finnland
- Transfennica Eine wöchentliche Abfahrten nach Kotka, Finnland
- Transfennica Zwei wöchentliche Abfahrten nach Paldiski, Estland

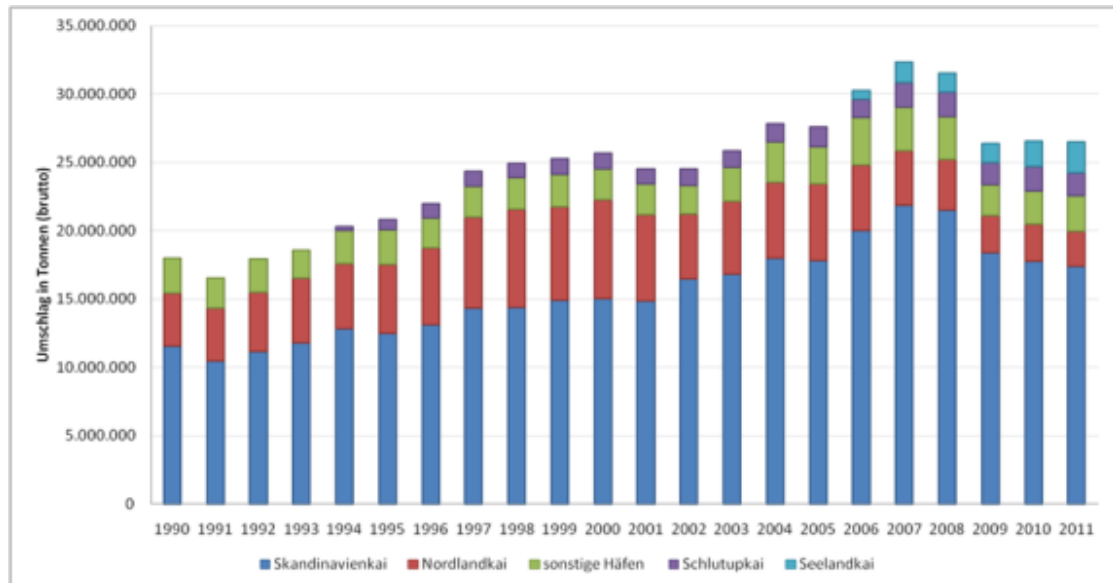
Das Umschlagaufkommen aller öffentlichen und privaten Häfen im Jahr 2011 betrug etwa 26,5 Mio. Tonnen (alle Angaben inkl. Eigengewichte), wobei knapp 23,87 Mio. Tonnen von der LHG umgeschlagen wurden. Dies entspricht einem Anteil von rund 90,1 Prozent. Der Lübecker Gesamtumschlag stieg von 2001 (ca. 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.

¹²³ Hans Lehmann KG, 2012

¹²⁴ Hans Lehmann KG, 2012

¹²⁵ Hans Lehmann KG, 2012

Abbildung 55: Entwicklung des Güterumschlags in den Lübecker Häfen in Tonnen (brutto)

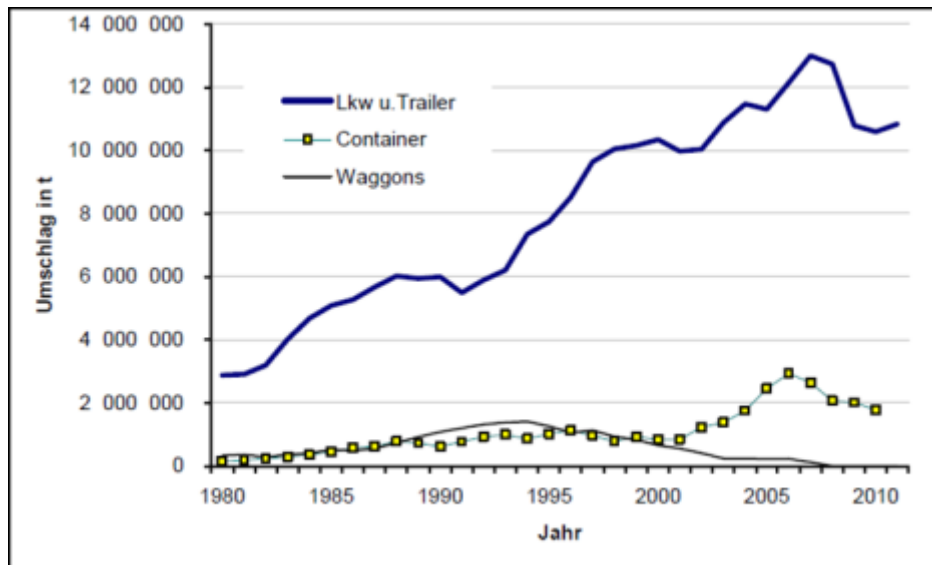


Quelle: Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck, 2011 und 2012

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 den ersten Platz.

Geprägt wird der Hafen Lübecks durch das RoRo-Frachtgeschäft, das 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. Während im RoRo-Verkehr im Jahr 2011 im Vergleich zum Vorjahr ein Wachstum ca. 2,3 Prozent zu verzeichnen ist, nahm der Containerverkehr um etwa 11,70 Prozent ab und ist somit seit 2007 im vierten Jahr hintereinander rückläufig. Abbildung 41 zeigt eine detaillierte Aufteilung des RoRo-Verkehrs.

Abbildung 56: Detaillierte Betrachtung des RoRo- und Fährverkehrs im Lübecker Hafen in Tonnen (netto)



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck, 2011 und 2012

Der Lübecker Hafen ist trimodal über die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenwasserstraße erschlossen. Auf der Straße ist der Hafen Lübeck über die Bundesautobahn 1 in Richtung Hamburg und Puttgarden und die A 20 in Richtung Rostock und weiter nach Polen dreispurig an das nationale und internationale Fernstraßennetz angebunden.

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.

Auf der Binnenwasserstraße ist der Hafen Lübeck über den Elbe-Lübeck-Kanal und den Elbe-Seiten-Kanal an das nationale und europäische Wasserstraßennetz angebunden. Beispielsweise besteht ein Containerverkehr zwischen Hamburg und Lübeck.

Maasholm

Der kommunale Hafen Maasholm befindet sich an der Schlei, etwa drei Kilometer von der Ostsee entfernt. Im Wesentlichen handelt es sich um einen Fischerei- und Sportboothafen, der auch als Anlieger für die SchleischiFFahrt dient. Der Hafen umfasst eine landseitige Gesamtfläche von 1.350 Quadratmetern. An der 130 Meter langen Kaimauer verfügt der Hafen über insgesamt 420 Liegeplätze, an denen Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 2,80 Metern festmachen können. Von den 420 Liegeplätzen sind 25 Liegeplätze von Fischkuttern belegt, der Rest von Sportbooten. Einen Güterumschlag über die Fischerei hinausgehend gibt es derzeit nicht.

Neustadt

Der Hafen Neustadt in Holstein liegt im südwestlichen Teil der Lübecker Bucht und ist etwa 30 Kilometer von Lübeck entfernt. Die Stadt Neustadt betreibt den Hafen in Eigenbetrieb durch die Stadtwerke Neustadt.

In Neustadt werden hauptsächlich Massengüter umgeschlagen. Der Gesamtumschlag im Jahr 2011 betrug 72.143 Tonnen. Mehr als die Hälfte davon macht der Getreideumschlag aus. Die Gesamtumschlagzahlen sind in den vergangenen Jahren leicht rückläufig. Deutlich stärker rückläufig sind die Passagierzahlen, welche sich um etwa die Hälfte auf 3.364 Fahrgäste in 2011 reduziert haben.¹²⁶

An der 300 Meter langen Kaje befinden sich insgesamt drei Liegeplätze, die von Schiffen mit einem maximalen Tiefgang von sechs Metern angelaufen werden können. Der Hafen erstreckt sich über eine Fläche von 1.200 Quadratmetern.

Der gesamte Hinterlandverkehr wird über den Verkehrsträger Straße abgewickelt.

Abbildung 57: Fakten Hafen Neustadt

Eigentümerstruktur	Kommunaler Hafen
Betreiber	Stadtwerke Neustadt in Holstein
Gesamtumschlag 2011	72.143 Tonnen Güter
Kailänge	300 m
Territorium landseitig	1200 m ²
Wassertiefe	6 m

Quelle: Stadtwerke Neustadt in Holstein, 2012

¹²⁶ www.schleswigholstein.de, 2012

Puttgarden

Der Hafen Puttgarden auf Fehmarn ist ein reiner Fährhafen und bedient den Fährverkehr zwischen Puttgarden und dem dänischen Rødby. Sowohl der Hafen wie auch die Fährverbindung werden von der Scandlines Deutschland GmbH betrieben. Darüber hinaus ist Scandlines auch Eigentümer der Hafengebiete.

Mit vier Doppelendfähren sowie einer Fähre, die speziell für Gefahrgüter eingesetzt wird, kann alle 30 Minuten eine Abfahrt in jede Richtung angeboten werden. Die Fahrzeit über den Fehmarnbelt beträgt 45 Minuten. Die Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødby ist im Kurzstreckenseeverkehr weltweit die effektivste Route (max. 15 min Hafengebietezeit), noch vor der Ärmelkanalverbindung Calais-Dover.

Im Güterverkehr werden fast ausschließlich Lkw abgefertigt. Im Personenverkehr können neben dem Transport von Pkw und Bussen auch Personenzüge trajektiert werden. Die Verladung von Güterzügen wurde 1997 mit der Inbetriebnahme der festen Eisenbahnverbindung über den Großen Belt zwischen den dänischen Inseln Fünen und Seeland eingestellt.

Mit einem Gesamtumschlag von über 4,6 Millionen Tonnen im Jahr 2012 ist Puttgarden einer der größten deutschen Fährhäfen an der Ostsee. Im Jahr 2011 wurden 364.883 Lkw verladen. Dies entspricht einem Anstieg von etwa 16 Prozent verglichen mit dem Jahr 2005 (315.719 Lkw).

Im Jahr 2012 passierten zudem insgesamt 6.000.156 Fährpassagiere den Hafen Puttgarden. Dies entspricht einem leichten Rückgang gegenüber dem Jahr 2005 (6.760.680 Passagiere). Eine entsprechende Entwicklung ist auch bei der Anzahl der transportierten Autos im Fährverkehr zu verzeichnen: 2011 wurden insgesamt 1.563.887 Pkw transportiert.

Die bestehenden Arbeitsplätze im Hafen sowie auf den Schiffen stellen einen wichtigen regionalökonomischen Mehrwert für die Insel Fehmarn dar. Hinzu kommen touristische Effekte durch Tagesurlauber aus Skandinavien sowie die Einnahmen durch den Betrieb des Shopping Centers „Bordershop“ direkt im Hafen. Der Shop mit einer Gesamtverkaufsfläche von 8.000 qm wird täglich von zahlreichen meist skandinavischen Touristen besucht.¹²⁷

¹²⁷ Scandlines Deutschland GmbH, 2012

Abbildung 58: Fakten Hafen Puttgarden

Eigentümerstruktur	Privater Hafen
Betreiber	Scandlines Deutschland GmbH
Jahresumschlag 2012	4,64 Mio. Tonnen Güter 6,00 Mio. Fährpassagiere 1,563 Mio. Pkw & 364.883 LKW (beides 2011)
Haupttätigkeitsfelder	Fähr- und RoRo-Schifffahrt
Kailänge	-
Fläche	38 ha
Wassertiefe	8 m
Hauptquellmärkte	Westeuropa, Skandinavien
Hauptzielmarkt	Westeuropa, Skandinavien
Hinterlandanbindung	bimodal

Quelle: Scandlines Deutschland GmbH, 2013

Rendsburg

Rendsburg verfügt über zwei Hafenstandorte. Am Nordufer liegt der von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde betriebene Kreishafen Rendsburg, am Südufer in Osterrönfeld der seit 2011 durch die Rendsburg Port Authority GmbH verwaltete und durch die RENDSBURG PORT GmbH betriebene neue Hafen.

Kreishafen Rendsburg

Der Kreishafen Rendsburg wurde 1895 im Zusammenhang mit der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals in Betrieb genommen. Seit 1993 wird er von der Wirtschaftsförderungsgesellschaft betrieben. Er ist in Schleswig-Holstein einer der führenden Umschlagplätze für Massengut aller Art, insbesondere für Dünger, Getreide, Futtermittel, Baustoffe, Holz und Mineralöl.

Der Kreishafen verfügt über eine 760 Meter lange Kaimauer, von der 600 Meter ISPS-zertifiziert sind. Die maximale Wassertiefe beträgt 10,50 Meter, sodass Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 20.000 Tonnen und einer maximalen Länge von 165 Metern abgefertigt werden können.¹²⁸

¹²⁸ Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH, 2012

Die Funktion des Kreishafens liegt hauptsächlich in der Versorgung der Region. 2010 wurden insgesamt 244.301 Tonnen im Kreishafen Rendsburg umgeschlagen. Dies entspricht in etwa denselben Mengen wie im Jahr 2005.

Der Hafen ist bimodal ans Hinterland angebunden, straßenseitig an die etwa fünf Kilometer entfernten Bundesautobahnen 7 und 210, wasserseitig direkt an den Nord-Ostsee-Kanal. Eine mögliche Anbindung an den Verkehrsträger Schiene besteht am Bahnhof Rendsburg über eine öffentlich zugängliche Laderampe für die Güterverladung.¹²⁹

Rendsburg Port / Osterröfeld

Der an der Südseite des Nord-Ostsee-Kanals gelegene Hafen Rendsburg-Osterröfeld ist der einzige Schwerlasthafen in Schleswig-Holstein. Im Juni 2011 wurde er durch die Behörde für Hafenanlagensicherheit Schleswig-Holstein abgenommen und ist seitdem als internationaler Seehafen registriert.

Der Hafen bietet schwerlastfähige Arbeitsflächen, ausreichende Vorstaufflächen, moderne Suprastruktur und ideale Standortbedingungen für Hersteller und Verlader besonders schwerer Güter.

Der Schwerlast- und Containerhafen ist der Mittelpunkt eines im Wirtschaftsraum Rendsburg entstehenden Clusters für Regenerative Energien und soll überwiegend als Umschlagpunkt für Windenergieanlagen-Komponenten fungieren. Darüber hinaus sollen auch andere Schwergüter umgeschlagen werden. Der Hafen Rendsburg-Osterröfeld wird von der Rendsburg Port GmbH betrieben, die wiederum ein Zusammenschluss der Brunsbüttel Ports GmbH und der AHLMANN-ZERSSEN GMBH + CO KG ist.¹³⁰

Abbildung 59: Rendsburg Port in Osterröfeld



Quelle: RENDBURG PORT GmbH, 2012

Der Schwerlasthafen Rendsburg-Osterröfeld erstreckt sich über eine landseitige Gesamtfläche von 22.000 Quadratmetern. Die Vorstauffläche beträgt etwa 15.000 Quadratmeter innerhalb des ISPS-Bereichs. An der 300 Meter langen Kaimauer bestehen insgesamt zwei Liegeplätze, an denen Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 9,50 Metern, einer maximalen Länge von 235 Metern und einer maximalen Breite von 32,5

¹²⁹ Rendsburg Port Authority GmbH, 2012

¹³⁰ RENDBURG PORT GmbH, 2012

Metern abgefertigt werden können.¹³¹ Für den Umschlag ist der Hafen mit zwei Hafemobilkränen ausgestattet, welche eine Hubleistung von jeweils 150 Tonnen und 100 Tonnen aufweisen, im Tandembetrieb sogar 250 Tonnen. Die maximale Flächenbelastung beträgt 90 Tonnen/Quadratmeter. Darüber hinaus verfügt der Hafen über Reachstacker, Schwerlast-Gabelstapler, Tugmaster und schwerlastfähige Trailer. Am Standort können täglich insgesamt 20.000 Tonnen an Stückgütern umgeschlagen werden.¹³² Für den Umschlag von Offshore Windenergieanlagenkomponenten ist das Aufjacken von Installationsschiffen möglich.¹³³

Abbildung 60: Fakten Hafen Rendsburg-Osterrönfeld

Eigentümerstruktur	Kreishafen
Betreiber	RENDSBURG PORT GmbH
Jahresumschlag 2012	14.800 Tonnen Güter
Haupttätigkeitsfelder	Umschlag von Schwergut- und Projektladung
Kailänge	300 m
Territorium landseitig	22.000 m ²
Vorstauffläche	15.000 m ²
Wassertiefe	9,50 m
Hauptquell-/ -zielmärkte	Noch keine Daten verfügbar
Schwerlastfähigkeit	Ja
Aufjacken von Installationsschiffen möglich	Ja
Hinterlandanbindung	Bimodal (Binnenwasserstraße, Straße)

Quelle: RENDBURG PORT GmbH, 2013

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Terminal befindet sich ein 80 Hektar großes Gewerbegebiet, welches über eine schwerlastfähige Straße mit dem Hafen und somit auch dem Nord-Ostsee-Kanal verbunden ist. Durch die landseitige Anbindung an die A 7 und die Ausrichtung des Hafens Rendsburg-Osterrönfeld stellt das Gewerbegebiet einen logistischen Ausgangspunkt für Zulieferer von Windenergieanlagenkomponenten, Hersteller von schweren Maschinen und Anlagen sowie für auf Containerumschlag ausgerichtete Logistikunternehmen dar.¹³⁴

Der Hafen Rendsburg-Osterrönfeld wurde im Jahr 2012 in Betrieb genommen. Aktuell werden über 250 Windkraftturmsegmente der Firma ENERCON zwischengelagert, denen

¹³¹ www.offshore-haefen-sh.de, 2012

¹³² Rendsburg Port Authority GmbH, 2012

¹³³ www.offshore-haefen-sh.de, 2012

¹³⁴ Rendsburg Port Authority GmbH, 2012

noch zusätzliche 150 Sektionen folgen werden. Ein Windkraftturm besteht aus 32 Betonsektionen, mit einem Einzelgewicht zwischen 20,7 und 40,5 Tonnen pro Turmsegment. Damit beträgt das Umschlagsvolumen je Windkraftturm rund 950 Tonnen.

Von besonderer Bedeutung für den Bereich Windenergieanlagen-Logistik ist die Ansiedlung der Firma Max Bögl, die in naher Zukunft plant sogenannte Hybridtürme für Windenergieanlagen im Hafen plant herzustellen. Dabei handelt es sich um Türme, die zu einem Drittel aus Stahl und zwei Dritteln aus Beton bestehen. Nach derzeitigem Planungsstand soll der Bau der Fabrik 2013 abgeschlossen sein. Nach deren Inbetriebnahme soll die Fabrik den Hafen langfristig zu einem erheblichen Teil auslasten.¹³⁵

Tönning

Der Hafen in Tönning liegt an der Eider, nahe der Mündung zur Nordsee. Bis zur Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals im Jahre 1895 spielte der Hafen eine wichtige Rolle als Durchgangshafen. Mit der Errichtung des Eidersperrwerks 1972 verlor der Hafen seine überregionale Funktion. Ein Güterumschlag findet über die Fischerei hinausgehend nicht mehr statt. Der Hafen Tönning dient heute hauptsächlich als touristisches Ziel.¹³⁶

Wedel

Der Hafen Wedel befindet sich etwa 25 Kilometer westlich von Hamburg. Der Hafen verfügt über einen Liegeplatz für Massengutfrachter, über den das Steinkohlekraftwerk des Energieversorgers Vattenfall beliefert wird. Das Kraftwerk hat eine jährliche durchschnittliche Stromerzeugung und Heizwärmeerzeugung von jeweils 1200 GWh.¹³⁷

Zusätzlich zu diesem Massengutfrachtanleger gibt es einen größeren Yachthafen und einen Personenfähnanleger, welcher von der Lühe-Schulau-Fähre GmbH betrieben wird. Diese bietet eine Fährverbindung nach Lühe in Niedersachsen und nach Wedel an. Darüber hinaus besteht – mit Ausnahme der Wintermonate – eine Expressverbindung nach Helgoland. Im Sommer werden außerdem von der Schifffahrtsgesellschaft Hadag Fähren betrieben, die in Hamburg die Landungsbrücken und Stadersand anfahren.¹³⁸

¹³⁵ Rendsburg Port Authority GmbH, 2012

¹³⁶ Stadt Tönning, 2012

¹³⁷ kraftwerke.vattenfall.de, 2012

¹³⁸ www.wirtschaftsförderung.wedel.de, 2012

Wittdün

An der Südspitze Amrums befindet sich der bundeseigene Seezeichenhafen Wittdün, der vom Versorgungsbetrieb Amrum betrieben wird. Die Reederei W.D.R. befördert jährlich mehr als 1,8 Millionen Fahrgäste (zusätzlich dazu 20.000 Fahrgäste im Ausflugsverkehr), 290.000 Pkw, 35.000 Lkw und Anhänger im Verkehr zu den nordfriesischen Inseln. Die Umschlagzahlen verteilen sich im Wesentlichen auf zwei Fährverbindungen – auf den Hafen Wittdün entfielen im Jahr 2011 insgesamt 650.000 Passagiere.

Die beiden Fährverkehre verlaufen von Dagebüll über Wyk (Föhr) nach Wittdün (Amrum) sowie von Schlüttsiel über Hooge und Langeneß nach Wittdün.

Der Hafen Wittdün spielt regionalökonomisch eine wichtige Rolle im Fährverkehr für Touristen und Einheimische. Güterumschlag findet jedoch nur in einem geringem Umfang (23.000 Tonnen im Jahr 2011) statt.¹³⁹

Wyk

Der auf der Insel Föhr gelegene Hafen Wyk fungiert in erster Linie als Inselversorgungshafen und Passagierhafen. Der Hafen wird von der Stadt Wyk auf Föhr betrieben. Er ist in die drei Hafenbereiche Fährhafen, Binnenhafen und Fischereihafen untergliedert und erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 25.000 Quadratmetern. An der etwa 700 Meter langen Kaimauer bestehen fünf Liegeplätze für Fährschiffe (drei Anleger, zwei Ruheliegeplätze), zehn Liegeplätze für Frachtschiffe und zehn Liegeplätze für Fischereifahrzeuge. Die maximale Wassertiefe beträgt 3,50 Meter.

Der Binnenhafen dient dem Umschlag von Massengütern, welche in Frachtschiffen auf die Insel transportiert werden. Bei normalem Niedrigwasser verfügt der Binnenhafen über eine Wassertiefe von etwa 1,5 bis zwei Metern. Der Tidenhub im Hafen beträgt etwa 2,9 Meter. Im Binnenhafen können Schiffe mit einer maximalen Länge von 60 Metern, einer maximalen Breite von 13 Metern und einem maximalen Tiefgang von drei Metern abgefertigt werden.

Insgesamt nutzten im Jahr 2012 etwa 1,3 Millionen Fährpassagiere den Hafen von Wyk. Dies entspricht einem leichten Anstieg verglichen mit dem Jahr 2005. Es wird erwartet, dass das Fährpassagieraufkommen bis zum Jahr 2025 auf 1,5 Millionen Passagieren ansteigen wird. Eine ähnliche Entwicklung ist auch bei der Anzahl der transportierten Autos im Fährverkehr festzustellen. 2011 wurden 205.432 Fahrzeuge befördert. Außerdem wurden 26.108 Lkw verladen. Der Umschlag von Massengütern ist von 25.408 Tonnen im Jahr 2005 auf 52.170 Tonnen im Jahr 2012 gestiegen.

¹³⁹ Städtischer Hafenbetrieb Wyk auf Föhr, 2012 und Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, 2012

Abbildung 61: Fakten Hafen Wyk

Eigentümerstruktur	Kommunaler Hafen
Betreiber	Städtischer Hafenbetrieb Wyk auf Föhr
Jahresumschlag 2012	1,262 Mio. Fährpassagiere 52.170 Tonnen Güter
Haupttätigkeitsfelder	Fährschifffahrt
Kailänge	700 m
Gesamtfläche	25.000 m ²
Wassertiefe	3,5 m
Hauptquell-/ -zielmärkte	Deutschland
Hinterlandanbindung	bimodal

Quelle: Städtischer Hafenbetrieb Wyk auf Föhr, 2013 und Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, 2012

Quellenverzeichnis

Autoport Emden, 2012: Online-Ressource: <http://www.autoport-emden.de/>. Zugriff: 01.11.2012

AURUBIS, 2012

Baltic Port List, 2010

Bauermeister, U., 2012: Scandinavian Adriatic Transport Corridor – Potenzials and challenges for shipping companies, ports and hinterland transport operators. Rostock Port.Präsentation im Rahmen der Baltic Logistics Conference 2012.Rostock, Mai 2012.

Breitzmann, 2012: The Position of the Scandria Corridor in Baltic Maritime Transport, Baltic Institute of Marketing, Transport and Tourism at the University of Rostock. Präsentation im Rahmen der Baltic Logistics Conference 2012. Rostock, Mai 2012

Bremenports, 2012: Online-Ressource: <http://www.bremenports.de/unternehmen/unsere-aufgaben/hafenentwicklung>. Zugriff: 14.10.2012

Brunsbüttel Ports GmbH, 2012

Bundesrepublik Deutschland, Bundesregierung, Information zum Staatsvertrag Fehmarnbeltquerung, Online-Ressource: www.bundesregierung.de/Content/DE/Magazine/MagazinInfrastrukturNeueLaender/012/t6-feste-fehmarnbeltquerung.html, Zugriff: 17.10.2012

Conzen, H. H., 2012: Zukünftige Herausforderungen für den Ostseeverkehr – Balance zwischen wirtschaftlichen und umweltbezogenen Anforderungen erforderlich. TT Line GmbH & Co. KG. Präsentation im Rahmen der Baltic Logistics Conference 2012. Rostock, Mai 2012

Copenhagen Economics & Prognos, 2006

Hafen Dagebüll, 2012: Online-Ressource: <http://www.offshore-haefen-sh.de/de/content/dageb%C3%BCII>. Zugriff: 29.10.2012

Detlefsen, G. U.: Die Typschiffe der sietas-Werft: Register der Trockenfrachter, 2010

Directorate-General for Transport and Energy (DG TREN), 2005

www.stadtwerke-eckernfoerde.de, 2012

egeb Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH, 2012

Europäische Kommission, Mobility and Transport, Online-Ressource: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure>, Zugriff: 19.10.2012

Europaparlament, Port Package III, Online-Ressource:
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+WQ+E-2012-000190+0+DOC+XML+V0//EN&language=SV>, Zugriff: 05.11.2012

Europaparlament, Port Package III (2), Online-Ressource:
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2012-000190&language=SV>, Zugriff: 05.11.2012

Eurostat, 2012

Femern A/S, Online-Ressource: www.femern.de, Zugriff: 17.10.2012

Fiedler, R., 2012: Größere Schiffe, längere LKW – Sinn und Grenzen der Economies of Scale bei Transportfahrzeugen. Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen. Hamburg 2012

Fiedler, R.: Größere Schiffe, längere LKW – Sinn und Grenzen der Economies of Scale bei Transportfahrzeugen, Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML), Präsentation im Rahmen des Wirtschaftsforums der egeb am 19.09.2011, Hamburg/Itzehoe, 2011

Flensburger Hafen GmbH, 2012

www.friedrichskoog.de, 2012

www.sbc-friedrichskoog.de, 2012

Glückstadt Port GmbH, 2012

Hamburger Abendblatt, 2012: <http://www.abendblatt.de/wirtschaft/article2330895/Erster-Spatenstich-fuer-Offshore-Servicehafen-auf-Helgoland.html>

Hafen Hamburg, 2012: Massengutterminals. Online-Ressource: <http://www.hafen-hamburg.de/overview/Massengut%20Terminals>. Zugriff: 06.11.2012

Hamburg Port Authority, 2012: Hamburg halt Kurs – Der Hafenentwicklungsplan bis 2025. Hamburg 2012

Hansestadt Lübeck, Projekt Lokale Agenda 21 Lübeck, Online-Ressource:
http://www.luebeck.de/stadt_politik/rathaus/agenda/projekte/projekt15.html, Zugriff: 16.10.2012

Hans Lehmann KG, 2012

Stadt Heiligenhafen, 2012

Herlin, S., 2010: New structures and trends in Baltic Short Sea –Finnlines’ process oriented marketing and new initiatives. Finnlines Plc. Präsentation im Rahmen des 7th Baltic Transport Forum 2010. Rostock, August 2010

HK Hamburg, Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V., IHK Schleswig-Holstein: Zusammen wachsen: die Fehmarnbeltquerung!; Hamburg/Lübeck, Juni 2008

Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern: Baltic Logistics Conference 2012, Management Summary, Schwerin, Mai 2012

Jahn, C.; Bosse, C.; Schwientek, A.: Seeschifffahrt 2020, Aktuelle Trends und Entwicklungen, Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML, Fraunhofer Verlag, Hamburg, Dezember 2011

www.kappeln.de, 2012

kraftwerke.vattenfall.de, 2012

Krebs, H., 2012: Development of combined transport networks, especially in North South corridors. Kombiverkehr. Präsentation im Rahmen der Baltic Logistics Conference 2012. Rostock, Mai 2012

Köhn, H.: Technische Lösungen und wirtschaftliche Anreize bei der Landstromversorgung von Schiffen im Hafen.- ein Praxisbericht, Stadtwerke Lübeck, Präsentation im Rahmen der Cold Ironing Conference, Kiel, Mai 2009

Kreuzfahrtpraxis.de, Plau Media UG, Online-Ressource: <http://www.kreuzfahrtpraxis.de/news/kiel-startet-mit-feuerwerk-in-die-kreuzfahrtsaison-2012>, Zugriff: 19.10.2012

Lemper, B.; Hader, A.; Hübscher, A.; Maatsch, S.; Tasto, M.: Die weitere Reduzierung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen auf 0,1% in Nord- und Ostsee im Jahr 2015: Folgen für die Schifffahrt in diesem Fahrtgebiet, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, September 2010

Logistikportal Lübeck, 2012

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012a: Terminals der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH. Online-Ressource: http://lhg-online.de/fileadmin/bilder/terminals/prospektdownload/lhg_prospekte_de.pdf. Zugriff: 30.10.2012

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, 2012b: Online-Ressource: <http://lhg-online.de/>. Zugriff: 04.11.2012

Lübeck Port Authority (LPA), 2012

www.marina-heiligenhafen.de, 2012

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Feste Fehmarnbeltquerung, Hinterlandanbindungen, Online-Ressource:

http://www.schleswig-holstein.de/FehmarnBelt/DE/Hinterlandanbindungen/Hinterlandanbindungen_node.html,
Zugriff: 18.10.2012

Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Feste Fehmarnbeltquerung, Zeitplan, Online-Ressource: http://www.schleswig-holstein.de/FehmarnBelt/DE/Zeitplan/Zeitplan_node.html, Zugriff: 07.11.2012

Stadtwerke Neustadt in Holstein, 2012

Nordcapital: Marktbericht Massengutschifffahrt, Präsentation, Hamburg, Juli 2010

Nordic market, Online-Ressource: http://www.nordic-market.de/news/1409/brunsbuettel_ports_und_gasnor_norway_bebunkerung_von_schiffen_mit_lng.htm,
Zugriff: 18.10.2012

Offshore-Häfen Nordsee Schleswig-Holstein, 2012: Online Ressource:
<http://www.offshore-haefen-sh.de/>. Zugriff: 14.11.2012

www.offshore-haefen-sh.de, 2012

Öresundsbro Konsortiet: 10 Jahre – Die Öresundbrücke und ihre Region, Kopenhagen, 2010

Port of Kiel, 2012: Online-Ressource: <http://www.portofkiel.com/Kreuzfahrt.html>. Zugriff: 14.11.2012

Port of Rotterdam, Pressemitteilung, Online-Ressource: www.portofrotterdam.com/de/aktualitat/pressemitteilungen-und-nachrichten/Pages/neufassung-eu-richtlinie-zum-schwefelgehalt-in-schiffstreibstoffen.aspx, Zugriff: 05.10.2012

Prognos AG, EWI, GWS: Energieszenarien 2011, Basel/ Köln/ Osnabrück, Juli 2011

Pumpa, K.: Urlaub und Meer: Die Kreuzfahrt im Spannungsfeld von Trendreisen und nachhaltigem Tourismus. Eine betriebswirtschaftliche Studie, Diplomica-Verlag, Hamburg, 2012

Rat der Europäischen Union, TEN-T, Online-Ressource:
<http://register.consilium.europa.eu/pdf/de/12/st11/st11236.de12.pdf>, Zugriff: 30.10.2012

RENDSBURG PORT GmbH, 2012

Rendsburg Port Authority GmbH, 2012

Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, vom 6. Juli 2005, zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen

Rostock Port, 2012: Statistiken Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock - Umschlag nach Hauptgutarten in Mio. t 1989-2011. Online-Ressource: <http://www.rostock-port.de/hafen-rostock/daten-fakten/umschlagsstatistik.html>. Zugriff: 14.11.2012

Sames, P. C.: Costs and benefits of LNG as ship fuel for container vessels; In: nonstop, magazine for customers and business partners, Germanischer Lloyd, Ausgabe 2/2012, Hamburg, 2012

Scandlines Deutschland GmbH, 2012

Schleswig-Holstein, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie, 2012

www.schleswig-holstein.de, 2012

Schramm Group, 2012: Online-Ressource: <http://www.elbehafen.de/brunsbuettel/offshore>. Zugriff: 01.11.2012

Schulz, A.; Berg, W.; Gardini, M.; Kirstges, T.; Eisenstein, B.: Grundlagen des Tourismus, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, München, 2010

Seaports of Niedersachsen, 2012: Online-Ressource: <http://www.seaports.de>. Zu-griff: 14.11.2012

Seehafen Kiel GmbH Co. KG, 2012

Segler Verein Elmshorn, 2012

Statistisches Jahrbuch der Hansestadt Lübeck, 2011 und 2012

Teichmann, T., 2012: Am Nordlandkai sind die Arbeitsplätze in Gefahr. In: Lübecker Nachrichten, Ausgabe Sonntag/Montag 30.09./01.10.2012, S. 14

Stadt Tönning, 2012

Städtischer Hafenbetrieb Wyk auf Föhr, 2012

trend:research GmbH, 2012: Der Markt für LNG bis 2020. Online-Ressource: <http://www.trendresearch.de/studie.php?s=484>. Zugriff: 14.11.2012

TT-Line: Das Green Bridge-Konzept, Leistungsfähiger und Umwelt schonender Transport von Menschen und Gütern über See, 2. Überarbeitete Auflage, Dezember 2008

Verkehrsrundschau, 2012: Hafen Lübeck – Auf dem Wunschzettel steht mehr ha-fenaffine Industrie. Online-Ressource: http://m.verkehrsrundschau.de/hafen-luebeck-auf-dem-wunschzettel-steht-mehr-hafenaffine-industrie-1004030-vr_artikel_mobil.html. Zugriff: 14.10.2012

Wärtsilä, Scrubber-Systeme, Online-Ressource: <http://www.wartsila.com/en/emissions-reduction/scrubber-system/scrubber>, Zugriff: 16.10.2012

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (www.wsv.de), 2012

Wasser-Sportverein-Elmshorn e.V., 2012

www.wirtschaftsforderung.wedel.de, 2012

Wilms, V.; Bundestagsrede vom 25.10.2012, Online-Ressource: http://www.gruene-bundestag.de/parlament/bundestagsreden/2012/oktober/port-package-iii_ID_4385994.html, Zugriff: 05.11.2012

Windkraft-Journal, 2012a: Schwergewichte – 395 Tonnen schwere Transformatoren in Brunsbüttel Ports verladen. Online-Ressource: <http://www.windkraft-journal.de/2012/11/02/schwergewichte-395-tonnen-schwere-offshore-transformatoren-in-brunsbuettel-ports-verladen/>. Zugriff: 30.10.2012

Windkraft-Journal, 2012b: David McAllister eröffnet Deutschlands größtes Offshore Hafenterminal. Online-Ressource: <http://www.windkraft-journal.de/2012/10/14/david-mcallister-eroffnet-deutschlands-groestes-offshore-hafenterminal/>. Zugriff: 29.10.2012

Windkraft-Journal, 2012c: Rhenus-Midgard löscht größte Schiffsladung in einem deutschen Seehafen. Online-Ressource: <http://www.windkraft-journal.de/2012/11/06/rhenus-midgard-loescht-groesste-schiffsladung-in-einem-deutschen-seehafen/>. Zugriff : 04.11.2012

Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH, 2012

World Ports Climate Initiative, Onshore Power Supply, Online-Ressource: <http://www.ops.wpci.nl>, Zugriff: 19.10.2012

Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.), 2012

Zentralverband deutscher Seehäfen (www.zds-seehaefen.de), 2012

Persönliche Gespräche wurden geführt mit folgenden Unternehmen und Institutionen:

Brunsbüttel Ports GmbH

Für den Hafen Flensburg: Jürgen F. Jensen (Christian Jürgensen, Brink & Wölfel Schiffsmakler & Umschlags GmbH)

IHK zu Lübeck

Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein

Hans Lehmann KG

Lübecker Hafen- Gesellschaft mbH

Lübeck Port Authority (LPA)

RENSBURG PORT GmbH

Rendsburg Port Authority GmbH

Scandlines Deutschland GmbH

Schleswig-Holstein, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Seehafen Kiel GmbH Co. KG

Stadt Husum

Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde mbH