

Osthandel blüht

Hamburg – Der deutsche Handel mit Ost- und Mitteleuropa hat 2004 einen Rekordwert von 174,8 Milliarden Euro erreicht. Dies sind 9,6 Prozent mehr als im Vorjahr, teilte der Ost- und Mitteleuropa Verein mit. Die deutschen Exporte legten um 12,2 Prozent auf 91,3 Milliarden Euro zu, die Importe stiegen um 6,9 Prozent auf 83,5 Milliarden Euro. (HA)

- Herausforderung für die Logistikwirtschaft in Schleswig-Holstein;
- Port Package II



Vors. der Geschäftsführung Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Daten und Fakten

	Deutsche Exporte	Deutsche Importe
Gesamt	733 Mrd. €	582 Mrd. €
EU-15	369 Mrd. €	273 Mrd. €
EU-10 (neu)	58 Mrd. €	56 Mrd. €

Über dt. Seehäfen

- 25 % des gesamten Außenhandels
- 50 % des seewärtigen Außenhandels

-  Gesamtgüterumschlag der dt. Seehäfen in 2003: 253 Mio. to.
-  Entwicklung Güterumschlag*:

Containerverkehr	+ 9,2%
Stückgutumschlag	+ 6,8%
Fähr- & RoRo	+ 7,6%
Massengutumschlag	+ 1,1%
-  Güterumschlag der 46 Häfen in Schleswig-Holstein: 34,4 Mio. to.
13,4 Mio. PAX

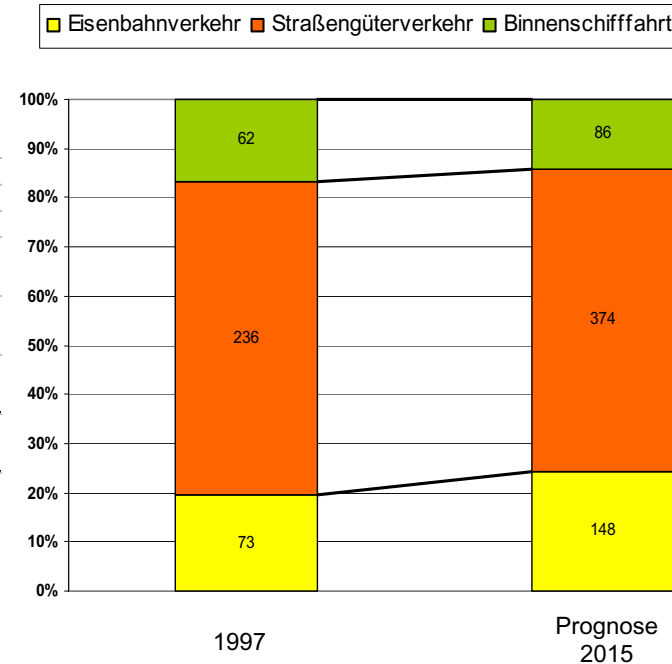
 -  25,4 Mio. to. Ostsee (LHG mit 17,8 Mio. to. = 70%)
 -  9,0 Mio. to. Nordsee

*(der dt. Seehäfen von 2002 zu 2003)

Prognosen

- BVWP 2003:

	1997		Prognose 2015		Änderung der Verkehrsnachfrage von 1997 zu 2015 [in %]
	Mrd. TKM	Anteil [in %]	Mrd. TKM	Anteil [in %]	
Eisenbahnverkehr	73	19,7	148	24,3	103
Straßengüterverkehr	236	63,6	374	61,5	58
Binnenschifffahrt	62	16,7	86	14,1	39
Insgesamt	371	100	608	99,9	64



- Landesverkehrsprogramm Schleswig Holstein

- 35% Wachstum von 1997 (120,7 Mio.to.) bis 2015 auf 163 Mio.to, mit
- Mengenwachstum: 50% im Bahnverkehr, 27% im Straßengüterverkehr, 17% im Binnenschiffsverkehr.

- | Modal Split | 1997 | 1997 [Mio. to] | 2015 | 2015 [Mio. to] |
|--------------|-------|----------------|-------|----------------|
| Schiene | 6% | 7,3 | 7% | 11,4 |
| Straße | 91,2% | 110,1 | 90,5% | 147,5 |
| Binnenschiff | 2,8% | 3,4 | 2,5% | 4,1 |

Grenzüberschreitendes Güterverkehrsaufkommen

[tsd. to]	2000		2010 (pessimistisch)		2010 (optimistisch)	
	Exporte	Importe	Exporte	Importe	Exporte	Importe
CEEC	16.071	36.522	19.980	45.410	27.490	62.470
SEEC	1.390	1.018	2.380	1.270	3.970	1.740
BSC	586	2.425	730	3.015	1.110	3.730
CIS	474	942	530	1.050	660	1.300
Summe	18.521	40.907	23.620	50.745	33.230	69.240

pessimistisches Szenario

Export: 2 - 5% jährliches Wachstum
Import: 1 - 2% jährliches Wachstum

optimistisches Szenario

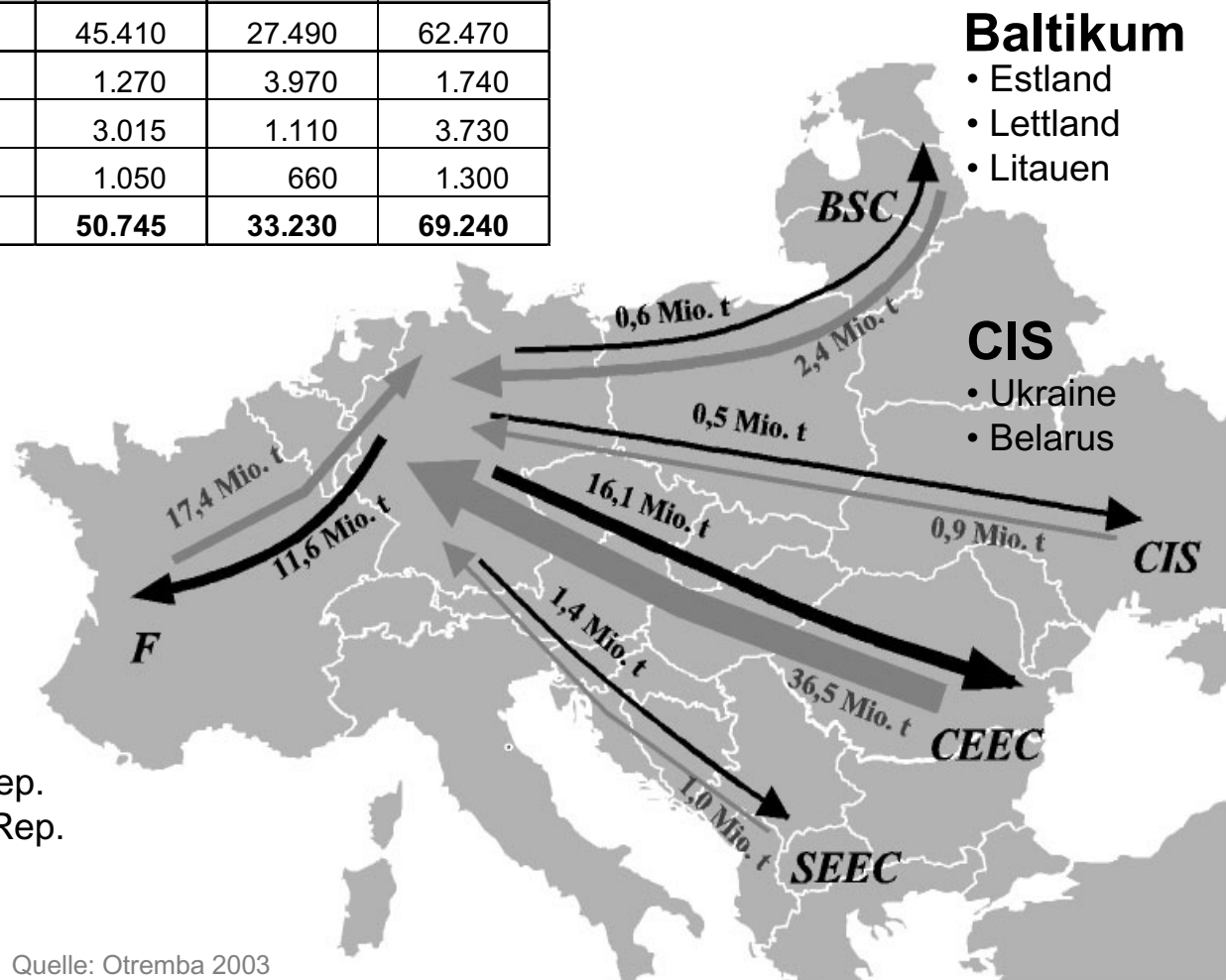
Export: 3 - 10% jährliches Wachstum
Import: 3 - 5% jährliches Wachstum

SEEC

- Bosnien-Herzegowina
- Kroatien
- Mazedonien
- Slowenien
- Jugoslawien

CEEC

- Bulgarien
- Polen
- Rumänien
- Slowakische Rep.
- Tschechische Rep.
- Ungarn



Quelle: Otremba 2003

Prognose der Entwicklung des Fähr- und RoRo-Verkehrs auf der Ostsee

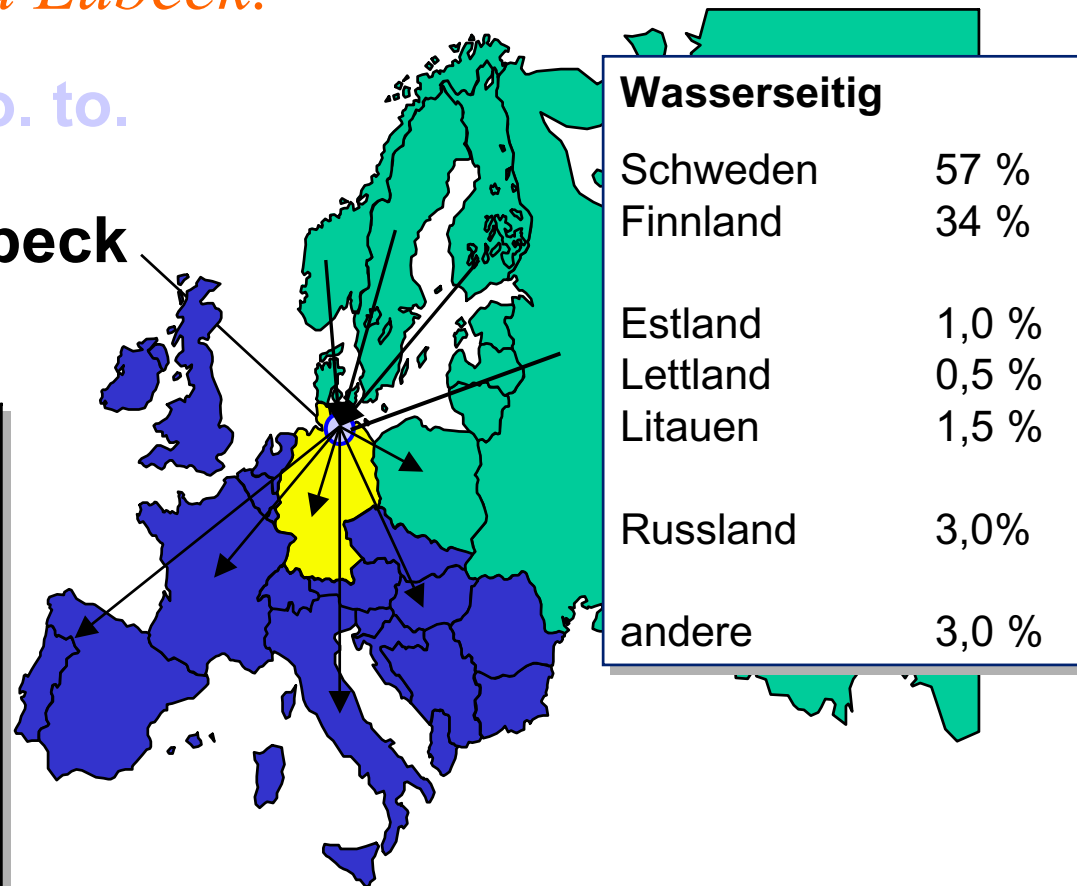
	1997	2000	2010
Dänemark	100	106	150
Norwegen	100	117	167
Schweden	100	128	172
Finnland	100	114	154
Russland / Balt. Staaten	100	130	308

Cargodurchsatz via Lübeck:

2004: 27,51 Mio. to.

Lübeck

Landseitig	
Schleswig-Holstein:	8%
Transit Deutschland:	57%
Transit <u>Europa & Übersee:</u>	35%
davon:	
• Benelux, France	45%
• Italien, Schweiz, Österreich, Spanien	40%
• Andere	15%



Wasserseitig

Schweden	57 %
Finnland	34 %
Estland	1,0 %
Lettland	0,5 %
Litauen	1,5 %
Russland	3,0%
andere	3,0 %

➡ **92 % Transit**

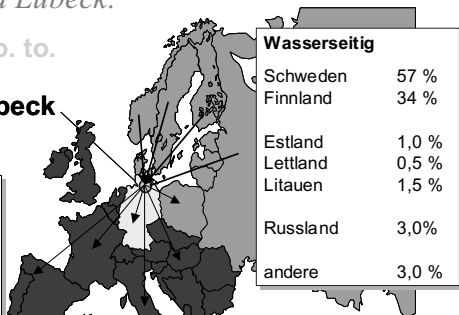
Hinterland der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Cargodurchsatz via Lübeck:

2004: 27,51 Mio. to.

Lübeck

Landseitig	
Schleswig-Holstein:	8%
Transit Deutschland:	57%
Transit Europa & Übersee:	35%
davon:	
• Benelux, France	45%
• Italien, Schweiz, Österreich, Spanien	40%
• Andere	15%



→ 92 % Transit

Schleswig-Holstein	8 %
Hamburg	9 %
Niedersachsen	18 %
Bremen	4 %
Nordrhein-Westfalen	26 %
Rheinland-Pfalz	4 %
Saarland	2 %
Hessen	5 %
Baden-Württemberg	8 %
Bayern	6 %
Mecklenburg-Vorpommern	4 %
Brandenburg-Berlin	1 %
Sachsen-Anhalt	3 %
Thüringen	1 %
Sachsen	1 %

Chancen der Logistikwirtschaft in Schleswig-Holstein

- Steigende Verkehrsnachfrage
 - Steigender Hafenumschlag
 - Standortsicherung
- Vergrößerung des Hafenhinterlands
 - Logistikintegration der neuen EU-Mitgliedsstaaten hat bereits stattgefunden →
Seehäfen Lübeck/Kiel unterhalten bereits erfolgreiche Russlandverbindungen (St.Petersburg, Kaliningrad)

● Entwicklung neuer Verkehrskorridore

BIP-Wachstum:	2003	2004	2005*	2006*
■ Estland:	5,1	5,9	6,0	6,2
■ Lettland:	7,5	7,5	6,7	6,7
■ Litauen:	9,7	7,1	6,4	5,9
■ Polen:	3,8	5,8	4,9	4,5

ABER:

- Summe des BIP (aller neuen Mitgliedstaaten) = 555,4 Mrd. €
Niederlande (370 Mrd.€) < 10 neuen EU-Mitglieder < Spanien (560 Mrd.€)
- BIP – pro Kopf:
 - EU – 15: 24.000€
 - EU – 25: 21.178€

Bedeutung der Maritimen Logistik für Schleswig-Holstein...

- 46 Häfen- & Anlegestellen, die...
 - Direkt sowie indirekt 40.000 Arbeitsplätze repräsentieren.
- 20% der deutschen Reedereien haben Ihren Sitz in Schleswig-Holstein:
 - 15 Übersee-Reeder,
 - 30 Küstenmotorschiff-Operator,
 - 20 Fahrgastschiffsanbieter und
 - 5 Spezialschiffsreedereien.
- Cirka 550 Logistikdienstleistungs- / Truckingunternehmen
- NOK (meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt):
 - Cirka 40.000 Kanalpassagen p.a.
 - 72,3 Mio. to Ladungsverkehr in 2003.

Ziel: Erhalt bzw. Förderung des positiven Entwicklung in der Logistikbranche;

Zitat: „Häfen sind Jobmaschinen“

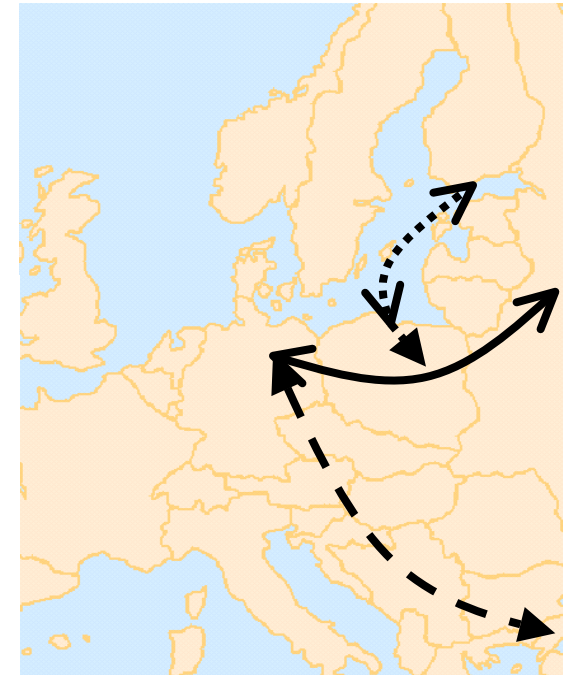
Initiativen:

- Zukunft Meer
- Logistiktage Schleswig-Holstein
- ...

Risiken der EU-Osterweiterung

Gigantisches Investitionsvolumen in Verkehrsnetze der 10 neuen EU-Mitgliedsstaaten (235 - 600 Mrd. €)

- ✚ Ausbau/Modernisierung der Pan-Europäischen Korridore (Straße und Schiene) → Starke Zunahme des Straßentransports
 - ✚ Berlin – Moskau
 - ✚ Helsinki – Gdansk – Warschau
 - ✚ Berlin – Istanbul
- Für 2004 bis 2006 sind insgesamt **40,85 Mrd. €** Verpflichtungs- und **25,14 Mrd. €** Zahlungsermächtigungen (Selbstbeteiligung der Beitrittsländer 14,74 Mrd. €) vorgesehen
- Aus dem Kohäsionsfond fließen zwischen 2004 und 2006 Fördermittel in Höhe von **7,6 Mrd. €** an die Beitrittsländer
- Im gleichen Zeitraum sind **225 Mio. €** aus der TEN-Haushaltslinie extra für die Beitrittsländer vorgesehen
- **Die Mittel reichen bei weitem nicht aus, um den tatsächlichen Bedarf der Beitrittsländer zum Ausbau ihrer Infrastruktur zu decken**
- **Die Beitrittsländer werden den überwiegenden Teil für den Ausbau und die Modernisierung ihrer Verkehrswege selbst aufbringen müssen.**



Risiko: Verschiebung der zur Verfügung stehenden Fördermittel in Richtung der neuen EU-Mitgliedstaaten → Wettbewerbsnachteil der dt. Seehäfen, speziell der schleswig-holsteinischen

Port Package II (1 Jahr nach scheitern des PP I & kurz vor scheiden der „alten“ Kommission vorgelegt)

- Ziele:**
- Steigerung der Dienstleistungsqualität für Hafennutzer
 - Steigerung der Effizienz und Flexibilität der Hafendienstleistungen
 - Kostensenkung
 - Förderung Kurzstreckenseeverkehr & KV

Maßnahmen:

neue Bestimmungen im PP II	übernommene Bestimmungen aus PP I
Selbstabfertigung (Artikel 3 Abs. 9 & Artikel 13)	Geltungsbereich (Artikel 2)
Genehmigungspflicht (Artikel 7)	Begriffsbestimmung (Artikel 3)
Geltungsdauer Genehmigungen (Artikel 12)	Sozialschutz (Artikel 4)
Entschädigung (Artikel 10)	Sicherheit, Gefahrenabwehr & Umweltschutz (Artikel 5)
Transparenz finanzieller Beziehungen (Artikel 16)	Begrenzung Anzahl Dienstanbieter (Artikel 9)
Leitlinien staatlicher Beihilfen (Artikel 17)	Zuständige Behörde (Artikel 8/9)
	Lotsendienste (Artikel 14)
	Transparenz der Buchführung des Leitungsorgans des Hafens (Artikel 19)

Port Package II (1 Jahr nach scheitern des PP I & kurz vor Ende des PP I vorgelegt)

Ziele: • Steigerung der P...

Diskussionsstand:

Ablehnung des PP II durch

- Bundestag,
- Bundesrat,
- politischen Fraktionen (SPD; Bündnis 90/die Grünen; FDP; CDU/CSU),
- DIHK, IHK Nord,
- VDR,
- Ver.di, ITF.

Lotsendienste (Artikel 14)

Transparenz der Buchführung des
Leitungsorgans des Hafens (Artikel 19)

Zusammenfassung Forderungen*

Ebene:	lfdNr:	Problemstellung	Forderung an schleswig-holsteins Politik	
EU	1	Förderung	Sicherung bestehender & zukünftiger Fördermittel für Schleswig-Holstein gegen einen Abfluss in die neuen EU-Mitgliedsstaaten	
	2	Port Package II	Eindeutige Ablehnung des Port Package II	
BUNDES	3	Nutzung bestehender Harmonisierungsspielräume im Bereich der Ordnungspolitik	Rechtsgrundlage	
			Richtlinie 92 / 81 / EWG	Mineralölsteuer beim Hafenumschlag
			Richtlinie 92 / 82 / EWG	Mineralölsteuer im Straßengüterverkehr
			Richtlinie 2001 / 14 / EG	Trassenentgelte im Schienengüterverkehr
			Richtlinie 99 / 62 / EG	Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW
			Richtlinie 2000 / 59 / EG	Schiffsentsorgung
	4	Verlässliche Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2003	Seehafenplattform: 15 prioritäre Projekte die eine Umsetzung auf der Zeitschiene 2004 bis 2010 erfordern.	
LANDES	5	Landesverkehrsprogramm	Zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen zur Schaffung einer bedarfsorientierten Infrastruktur in Schleswig-Holstein	
	6	Regionalprogramm 2000		
	7	Feste Fehmarnbeltquerung	Streichung des Vorhabens	

* im Falle von Fragen, Anmerkungen und Kommentaren stehen wir auch nach der Diskussion gerne zur Verfügung

*Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit –
sie dürfen nun von Bord gehen!*

