



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Häfen in Schleswig-Holstein

1. Welche 40 öffentlichen Hafenplätze gibt es in Schleswig-Holstein aufgliedert in Landes-, kommunale und private Häfen (namentlich)?

In Schleswig-Holstein gibt es 46 gewerblich genutzte, öffentliche Häfen und Anlegestellen mit der jeweils folgenden Trägerschaft:

Landeseigene Häfen:

Husum, Tönning, Friedrichstadt, Büsum, Friedrichskoog, Glückstadt

Kommunale Häfen:

Kiel, Laboe, Strande, Heikendorf, Flensburg, Langballigau, Gelting, Maasholm, Damp, Schleswig, Kappeln, Eckernförde, Heiligenhafen, Orth, Burgstaaken, Neustadt, Niendorf, Lübeck, Mölln, Lauenburg, Geesthacht, Wedel, Pinneberg, Uetersen, Elmshorn, Itzehoe, Rendsburg, Nordstrand, Pellworm, Schlüttsiel, Dagebüll, Steenodde, Wittdün, Wyk a. Föhr, List.

Bundeseigene Häfen:

Hörnum, Helgoland (Außen- und Binnenhafen), Brunsbüttel (Binnenhafen). Die bundeseigenen Anlegestellen Hohenhörn und Hochdonn im NOK werden privat betrieben.

Private Häfen:

Puttgarden, Brunsbüttel (Elbehafen, Ölhafen und Hafen Ostermoor)

Daneben gibt es eine Vielzahl von Sportboothäfen bzw. ehemals gewerblich genutzte Häfen, die de facto nahezu ausschließlich als Sportboothäfen genutzt werden.

2. Welche Hauptfunktionen haben diese einzelnen Häfen und welche Funktionen werden es prognostiziert in 2015 sein?

Die Häfen von Kiel, Lübeck, Puttgarden und Brunsbüttel erfüllen überregional bedeutsame Transitfunktionen. Demgegenüber haben die übrigen schleswig-holsteinischen Häfen regional oder lokal begrenzte Funktionen.

Hauptfunktion der Häfen von Kiel und Lübeck ist die Abwicklung des Güterverkehrs mit Skandinavien und zunehmend auch mit Osteuropa. Beide Häfen konnten in den vergangenen Jahren hohe Zuwächse im Güterumschlag verzeichnen. Es wird erwartet, dass beide Häfen künftig ihre überregionale verkehrswirtschaftliche Funktion weiter ausbauen können.

Der Hafen in Puttgarden erfüllt ausschließlich die Funktion als Fährverbindung nach Rödby/Dänemark. Inwieweit diese Funktion auch langfristig ausgeübt wird, dürfte in erster Linie von der Grundsatzentscheidung zum Bau einer festen Querung des Fehmarnbeltes abhängen.

Nach dem Gutachten „Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015“ (einschließlich der Ostseehäfen) vom Oktober 2000, erstellt unter Projektleitung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen (ISL) im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

– Projekt-Nr. 40.340/1999 – gibt es Umschlagsprognosen für 2005 und 2010 sowie 2015 jeweils mit einer optimistischen (max.) und einer pessimistischen (min.) Darstellung:

Potentialschätzung 1998 – 2015 (in Mio. t)						
	1998	2005	2010(min)	2010(max)	2015(min)	2015(max)
Kiel	4,13	5,10	5,93	6,35	6,48	7,55
Fähr- und Ro-Ro-Verkehr	3,14	3,89	4,70	5,11	5,23	6,29
Güterverkehr	1,96	2,43	2,93	3,19	3,26	3,93
Eigengewichte	1,18	1,46	1,77	1,92	1,97	2,37
Massengut	0,99	1,21	1,23		1,25	
Güterumschlag netto	2,95	3,64	4,17	4,42	4,52	5,18
Puttgarden	6,60	7,17	7,88		8,45	
Fähr- und Ro-Ro-Verkehr	6,60	7,17	7,88		8,45	
Güterverkehr	3,86	4,35	4,86		5,21	
Eigengewichte	2,74	2,82	3,02		3,24	
Lübeck	24,69	28,52	32,91	33,09	39,28	39,87
Fähr- und Ro-Ro-Verkehr	22,67	26,46	30,85	31,04	37,23	37,83
Güterverkehr	15,42	18,00	20,99	21,12	25,33	25,74
Eigengewichte	7,25	8,46	9,86	9,92	11,90	12,09
Massengut	2,02	2,07	2,05		2,05	
Güterumschlag netto	17,44	20,07	23,04	23,17	27,38	27,78

Die Ende 1999 privatisierte Hafengruppe Brunsbüttel dient in erster Linie der Versorgung der ortsansässigen Industrie mit Massengütern. Daneben konnten überregionale Umschlagsgeschäfte mit Massengütern sowie ein Containerdienst etabliert werden.

Das vorgenannte Entwicklungs-Gutachten prognostiziert für die Brunsbütteler Häfen folgende Umschlagsentwicklung: - in Mio. t -

	1998	2010(min)	2010(max)	2015(min)	2015(max)
Trockenes Massengut	1,15	1,50	1,50	1,60	1,60
Flüssiges Massengut	6,71	5,74	6,96	5,71	7,13
Stückgut	0,07	0,15	0,15	0,16	0,17
Insgesamt	7,93	7,39	8,61	7,48	8,89

Gegenüber dieser Prognose erwartet der Hafenträger eine stärkere Zunahme des Containerumschlages.

Für die übrigen, nur regional bzw. lokal bedeutsamen Häfen werden im Gegensatz zu den überregionalen Häfen keine nennenswerten Umschlagssteigerungen erwartet. Teilweise kann davon ausgegangen werden, dass ihre verkehrswirtschaftliche Funktion weiter abnimmt.

3. Welche Umschlagsentwicklung (a. Güterumschlag möglichst nach Warenart wie z.B. Getreide, Kohle, Container etc.; b. Personen, c. PKW/LKW d. Bahnwagons) hatten diese Häfen in den Jahren 1990 und 2000 bzw. 2001?

Amtliche statistische Erhebungen über den Hafenumschlag werden nur vom Statistischen Bundesamt bzw. den Statistischen Landesämtern durchgeführt. Häfen und Anlegestellen mit sehr geringem Güterumschlag werden statistisch nicht einzeln erfasst. Grundlage ist der jeweilige Nettoumschlag, der die Eigengewichte der Transportfahrzeuge und -behälter (Container, LKW usw.) nicht berücksichtigt.

Der jeweilige Hafenumschlag wird statistisch nicht nach Güterarten differenziert. Passagierzahlen werden vom Statistischen Bundesamt erst seit dem Jahr 2000 erfasst.

Demgegenüber führt das Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr eine interne Statistik für einige ausgewählte Häfen, in denen die Hafenwirtschaft erhebliche wirtschaftliche Bedeutung hat. Bemessungsgrundlage sind die Angaben der jeweiligen Hafenträger auf Basis des Bruttoumschlages, welcher die gesamte Umschlags- und Transportleistung einschließlich der Transportfahrzeuge und -behälter umfasst. Auch hier wird nicht nach Güterarten differenziert.

Die vom Statistischen Bundesamt erfassten Hafenumschläge (netto) stellen sich für die Jahre 1990 und 2001 wie folgt dar:

Hafen	Umschlagsmenge in t		Passagiere in 2001
	1990	2001	
Brunsbüttel	7.320.385	7.709.973	-
Burgstaaken	61.758	66.683	-
Büsum	81.224	139.334	438.513
Dagebüll	132.544	132.508	1.570.217
Eckernförde	73.135	37.722	-
Flensburg	658.819	645.937	772.369
Glückstadt	67.339	163.577	5.960
Heiligenhafen	171.124	95.368	79.601
Helgoland	26.164	16.327	595.911
Hochdonn	10.709	6.460	-
Hohenhörn	34.552	7.052	-
Hörnum	14.938	2.065	245.800
Husum	407.367	367.137	11.957
Itzehoe	64.578	7.892	-
Kappeln	86.585	82.202	16.508
Kiel	2.912.539	3.349.543	1.050.452
List/Sylt	47.654	29.669	573.259
Lübeck	12.269.024	17.044.266	415.467
Neustadt	155.278	157.724	1.226
Pellworm	3.438	19.944	284.368
Puttgarden	5.030.577	3.361.893	5.983.884
Rendsburg	618.203	219.005	-
Wedel	400.530	944.199	-
Wyk /Föhr	146.482	134.599	1.397.119
Gesamt	30.794.946	34.741.079	13.442.611

4. Welche Sanierungskosten bestehen für die einzelnen Häfen / Hafenplätze?

Für die 6 landeseigenen Häfen sind für den Zeitraum 2002 bis 2007 Sanierungsmaßnahmen mit Kosten von schätzungsweise rd. 20 Mio. € zu erwarten.

Die Bauunterhaltung und Instandsetzung von kommunalen, bundeseigenen und privaten Häfen fällt in die Zuständigkeit des jeweiligen Hafenträgers. Hierfür gibt es keine Erhebung der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen.