



Bericht

der Landesregierung

Entwicklung der Ostseehäfen Antrag von CDU und SPD

Drucksache 16/583 (neu)

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Gliederung

	Seite
Vorbemerkung	2
1. Allgemeine Fragen	2
2. Verkehrsanbindung	11
3. Zukunftsfähigkeit	18
4. Zusammenarbeit	23
5. Perspektiven	25

Vorbemerkung

Mit Beschluss vom 23. Februar 2006 (Antrag der Fraktionen von CDU und SPD, Drucksache 16/583/neu) hat der Schleswig-Holsteinische Landtag die Landesregierung aufgefordert, in der 13. Tagung des Landtages einen schriftlichen Bericht zu der Situation und den Perspektiven der großen schleswig-holsteinischen Ostseehäfen vorzulegen.

Dem Bericht werden die drei großen schleswig-holsteinischen Ostseehäfen zugrunde gelegt, die die Landesregierung als überregional bedeutsam einstuft. Es sind dies die Häfen Lübeck, Kiel und Puttgarden. Der vierte überregional bedeutsame Hafen des Landes, der Elbehafen innerhalb der Hafengruppe Brunsbüttel, liegt außerhalb des Berichtsanspruchs.

1. Allgemeine Fragen

- Welche Ostseehäfen sind von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche und für die touristische Entwicklung Schleswig-Holsteins?

Die Häfen Lübeck, Kiel und Puttgarden sind für die wirtschaftliche und die touristische Entwicklung von besonderer Bedeutung für Schleswig-Holstein. Für den Güteraus-tausch erfüllen sie wichtige überregionale Transitfunktionen und sind Zentren für den internationalen Personenreiseverkehr über die Ostsee.

Lübeck

zeichnet sich dabei als größter Fährhafen Europas und umschlagsstärkster deutscher Ostseehafen aus. Als Schnittstelle innerhalb der Europäischen Union bildet der Lübecker Hafen ein leistungsfähiges Bindeglied zwischen Zentraleuropa und dem nordischen und baltischen Raum einschließlich Russland.

Die Auszeichnung von Teilen der Altstadt als UNESCO-Weltkulturerbe verleiht der Hansestadt ein touristisches Alleinstellungsmerkmal, das die Hansestadt in Verbindung mit einer Vielzahl von kulturellen Einrichtungen und der bevorzugten Lage an der Lübecker Bucht und der Trave zu einem wichtigen Baustein der touristischen Entwicklung des Landes macht.

Kiel

zeichnet sich vornehmlich durch jahrzehntelange kombinierte Fracht- und Passagierfährlinien mit Norwegen und Südwestschweden aus. Ein weiteres Standbein sind die nach der politischen Neuordnung des Ostblocks etablierten Fährverbindungen mit dem Baltikum und Russland.

Für den Wirtschaftstandort Kiel steht der Einkaufstourismus norwegischer und schwedischer Besucher bestimmend im Vordergrund. Daneben tut sich Kiel als Basishafen für Kreuzfahrtschiffe hervor.

Puttgarden

Dieser private Fährhafen im Zuge der Vogelfluglinie ist die kürzeste Verbindung über die Ostsee von Deutschland nach Dänemark. Die Fährverbindung dient dem straßengebundenen Gütertransit- und dem Reiseverkehr per Pkw, Lkw und Eisenbahn.

- Wie hat sich der Güterumschlag in den Ostseehäfen in den vergangenen 10 Jahren entwickelt und wie wird sich der Güterumschlag bis zum Jahre 2015 voraussichtlich entwickeln?

Entwicklung 1995 – 2005

Güterumschlag (brutto) in Mio. t

Jahr	Kiel	Lübeck	Puttgarden
1995	5,65	20,84	7,4
1996	5,54	21,98	7,0
1997	5,18	24,37	5,7
1998	4,67	24,93	3,8
1999	4,14	25,26	3,8
2000	4,92	25,71	3,4
2001	5,25	24,52	3,3
2002	4,95	24,55	3,3
2003	4,94	25,85	3,3
2004	4,65	27,84	3,5
2005	4,74	27,32	3,8

Kiel

Der Umschlagrückgang gegenüber den Spitzenjahren 1995/1996 ist im Wesentlichen auf folgende Faktoren zurückzuführen:

- Strukturelle Verlagerung großer Ladungsvolumina von/nach Nordeuropa vom Seeweg auf den küstenparallelen Landweg bzw. auf die Südschwedenrouten
- Massive Umstrukturierungen in der skandinavischen und finnischen Forstproduktindustrie mit der Folge einer Konzentration des Papier- und Zellstoffumschlags in Lübeck

- Auswirkung der sog. Russlandkrise in den Jahren 1998/1999 auf den Osteuropa-Fährhafen Kiel. Nach zwischenzeitlicher Erholung verlagerten sich infolge der EU-Osterweiterung ab Mai 2004 große Ladungsmengen vom Seeweg auf die Straße
- Insolvenz der Firma Cellpap Kiel GmbH in den Jahren 2003/2004

Puttgarden

Durch die Auswirkungen des Baus der Großen-Belt-Brücke waren im vergangenen Jahrzehnt Frachtmengen und Eisenbahntransport über den Hafen Puttgarden stark rückläufig. Dem gegenüber haben sich im selben Zeitraum die Zahlen im PKW- und LKW-Verkehr deutlich erhöht.

Lübeck

Das erfreuliche Wachstum in den Lübecker Häfen ist größtenteils auf die zusätzlichen Kapazitäten durch den Ausbau des Skandinavienkais zurückzuführen.

Voraussichtliche Entwicklung bis 2015

Kiel

Das im Dezember 2004 durch die Ratsversammlung verabschiedete Hafenentwicklungskonzept geht allein für den Osteuropaverkehr von Ladungspotentialen in Höhe von bis zu 5,5 Mio. t bis 2015 aus. Diese Zahl entspricht auch in etwa dem Ergebnis der Studie des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesens „Entwicklungstendenzen der deutschen Nordseehäfen bis zum Jahre 2015“ aus dem Jahr 2000.

Die aktuelle Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung geht von einem durchschnittlichen Umschlagswachstum von 4,3 % pro Jahr aus. Hieraus würde sich ein Umschlag in Höhe von rund 7,2 Mio. t im Jahr 2015 errechnen. Optimistische Prognosen des Seehafens Kiel gehen aufgrund guter Rahmenbedingungen sogar von einem Umschlagspotential von 9 Mio. t im Jahr 2015 aus.

Lübeck

Die o.g. Studie prognostiziert für die Lübecker Häfen ein Umschlagspotential von 38,7 Mio. t im Jahr 2015.

Puttgarden

Für den Puttgardener Hafen können in Bezug auf die Umschlagsentwicklung zurzeit keine seriösen Prognosen abgegeben werden, da die weitere Entwicklung und damit auch die perspektivische Planung des Hafens sehr stark von der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung abhängt. Scandlines geht davon aus, dass die Entwicklung im PKW-Bereich in den nächsten Jahren stagniert, da erwartet wird, dass die voraussichtliche Steuerharmonisierung zwischen Deutschland und Nordeuropa die Anzahl der Fährkunden verringern wird.

- Welches sind Hauptumschlagsprodukte in den größeren Häfen und aus welchen Ländern stammen diese?

Mangels geeigneter amtlicher Statistiken wird auf die Angaben der befragten Häfen zurückgegriffen, die allerdings unterschiedlich strukturiert sind und daher nur bedingt der Fragestellung gerecht werden.

Für **Lübeck** stehen bei einem Verhältnis von Empfang zu Versand von 1,2 zu 1 im Vordergrund:

- Import von ca. 3,9 Mio t Forstprodukten aus Finnland und Schweden
- Empfang und Versand von Stückgütern mit 745 000 Lkw und Trailern
- Empfang und Versand von Stückgütern in 162 000 Containern (TEU bei einem Wachstum von 25 % gegenüber 2004)

Kiel weist ein Verhältnis von Empfang zu Versand von 1,4 zu 1 auf. Der Stückgutanteil von rd. 70 % des Gesamtumschlags wird auf den Linien von und nach Oslo, Göteborg, Klaipeda, St. Petersburg und Kaliningrad abgewickelt.

Die Hauptumschlagsprodukte in **Puttgarden** sind Industriegüter, Spediteursammelgut, temperaturgeführte Lebensmittel, Obst und Gemüse sowie Land- und Forstprodukte.

- Welche europäischen Richtlinien zeichnen sich ab, und wie werden sie die künftige Entwicklung der Häfen beeinflussen?

Schiffs- und Hafensicherheit

Folgende Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung bzw. noch in Planung:

- Drittes Paket zur maritimen Sicherheit (Erika III) mit sieben Einzelvorschlägen, die hauptsächlich Einfluss auf die Schifffahrt und weniger auf Häfen haben.
- Die Maßnahmen des Erika II-Pakets befinden sich in der Umsetzungsphase. Erwähnenswert ist hierbei hauptsächlich die EG-Richtlinie 2002/59/EG über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr. Im Rahmen des Projekts SafeSeaNet der EU-Mitgliedstaaten sollen die Vorgaben der Richtlinie umgesetzt werden, um die Reaktionsfähigkeit der Behörden auf Vorkommnisse, Unfälle oder potenziell gefährliche Situationen auf See, einschließlich von Such- und Rettungsaktionen, zu verbessern und zu einer besseren Verhütung und Aufdeckung von Verschmutzungen durch Schiffe beizutragen. Im Rahmen der nationalen Umsetzung hat der Bund die Anlaufbedingungsverordnung angepasst und das Zentrale Meldesystem für gefährliche und umweltschädliche Güter (ZMGS) eingeführt. Schleswig-Holstein kommt den Vorgaben u.a. durch die geplante Änderung der Hafensicherheitsverordnung nach.
- Hafensicherheitsrichtlinie (2005/65/EG): Die neue RL stellt eine Ergänzung zum ISPS-Code (EG-Verordnung 725/2004) dar, der in SH mit dem Hafenanlagensicherheitsgesetz (HaSiG) umgesetzt wurde. Eine Organisationsentscheidung auf Landesebene über die Zuständigkeiten nach der Richtlinie 2005/65/EG steht derzeit noch aus, ist jedoch in Kürze zu erwarten. In der Richtlinie werden Regelungen für das gesamte Hafengebiet getroffen (ISPS-Code: nur einzelne Hafenanlagen), mit denen die Sicherheit in Häfen erhöht werden soll, indem die Häfen in ein europaweites System der Gefahrenabwehr einbezogen werden.
- Transportkettenrichtlinie: Die Richtlinie zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette ist die logische Weiterführung der bereits begonnenen Sicherheitsmaßnahmen

für den Teil der Lieferkette, der sich auf die Seehäfen und den Seeverkehr bezieht. Die Sicherheit der Lieferkette ergänzt die bestehenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr. In VO (EG) 725/2004 (ISPS-Code) und EG-RL 2005/65/EG sind Security-Vorschriften für Hafenanlagen und die Gesamthäfen aufgestellt worden. Folglich ist anzustreben, im RL-Vorschlag für diese Bereiche keine neuen Regelungen zu treffen. Es ist darauf zu achten, dass für nach dem ISPS-Code zertifizierte Unternehmen keine weitere Zertifizierung erforderlich ist.

Hafendienste

Folgemaßnahmen nach Scheitern des sog. 2. Hafepaketes (Port Package II): Der KOM-Vorschlag für eine Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste hätte zu einer weitgehenden Liberalisierung der Hafendienste geführt. So wäre z.B. den Reedern erlaubt worden, eigene Mannschaften zum Laden und Löschen heranzuziehen, ohne auf die Hafenarbeiter zurückgreifen zu müssen. Wie auch schon das 1. Hafepaket scheiterte diese Vorlage im Europäischen Parlament und wurde anschließend von der Kommission zurückgezogen. Die Kommission bleibt aber weiterhin der Ansicht, dass die europäischen Hafendienstleistungen stärker liberalisiert werden müssten. Ziel einer europäischen Hafepolitik sei die Steigerung des Wettbewerbs in Europa und die Förderung von Investitionen, Wachstum und Beschäftigung in europäischen Häfen. Daher werde die Kommission nach Vorlage des Halbzeitberichts zum Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik eine Debatte über die mögliche Ausgestaltung einer europäischen Hafepolitik in Gang setzen.

Umwelt

Eine der zentralen Fragen der künftigen Meerespolitik der Europäischen Gemeinschaft soll die Schaffung eines Gesamtrahmens für die maritime Politik der EU im Hinblick auf die verschiedenen Nutzungs- und Schutzinteressen sein, die sich auf die europäischen Meere richten. Diese Fragen sollen lt. KOM zunächst in einem Grünbuch über die Meerespolitik behandelt werden. Dieses Grünbuch soll voraussichtlich Ende Mai 2006 veröffentlicht werden.

Bereits vor dem Beschluss, ein solches Grünbuch zu erarbeiten, hatte die EU eine Thematische Strategie für den Schutz und die Erhaltung der Meeresumwelt, im Sprachgebrauch oft „EU-Meeresstrategie“ genannt, fast fertig gestellt. Diese wurde, zusammen mit einem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Meeresumwelt (Meeresstrategie-Richtlinie), im Oktober 2005 vorgelegt.

Die Kommission hatte im Verlauf ihrer Arbeit am „Grünbuch“ bereits angekündigt, dass der Inhalt dieser beiden Papiere die „Umweltsäule“ des entstehenden Grünbuches über die Meerespolitik darstellen soll. Dabei will insbesondere der Entwurf einer Meeresstrategie-Richtlinie durch eine sektorübergreifende Politik mit einem ökosystemaren Schutzkonzept (Integrationsprinzip) „praktische Leitlinien“ entwickeln. Damit soll darauf abgezielt werden, in den europäischen Meeresgewässern (Ostsee, Nordostatlantik mit Nordsee und Mittelmeer) bis zum Jahr 2021 einen guten Umweltzustand zu erreichen. Der Grundgedanke dabei ist, dass die Gewässer ökologisch so „gesund“ sein sollen, dass auch zukünftig alle Menschen die Chance haben, Gewinne aus den Meeresgebieten zu ziehen, die als Voraussetzung dafür sicher und sauber sind und eine reiche Natur auf-

weisen. Ein hoher Schutzstandard für das marine Ökosystem ist Voraussetzung für die umfassende ökonomische Nutzung seiner Ressourcen.

Der aktuelle Richtlinienentwurf wirft aber noch eine Reihe von Fragen auf, die geklärt werden müssen und um die der Entwurf ggf. ergänzt werden muss. Neben einer klareren Definition der Ziele und der erforderlichen Maßnahmen sind dies vor allem Fragen der künftig zulässigen Nutzungen oder Nutzungseinschränkungen bei Orientierung an den bestehenden internationalen Übereinkommen, die dabei zugleich die zulässige „Obergrenze“ für Umweltschutzregelungen darstellen müssen, um Wettbewerbsnachteile für die europäische Wirtschaft zu vermeiden. Bereits jetzt gibt es eine Reihe von Regelungen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten zum Schutz der Meere sowie eine Wechselbeziehung zwischen diesen Instrumenten und der geplanten Richtlinie.

Aufgrund dieser Fragen haben die Länder, einschließlich Schleswig-Holstein, zunächst eine Aussetzung der Beratungen zum Richtlinienentwurf bis zur Vorlage des angekündigten Grünbuchs zur Meerespolitik gefordert, damit keine richtungsweisenden Entscheidungen vor Darlegung und Diskussion des Gesamtrahmens aller Ziele und Strategien getroffen werden. Diese Forderung wird voraussichtlich durch den realen Zeitablauf (Vorlage des Grünbuchs Ende Mai und den noch gänzlich offenen Termin für eine Beschlussfassung über den Entwurf einer Meeresstrategie-Richtlinie) erfüllt.

Darüber hinaus haben die Länder in dem Beschluss eine Harmonisierung und Integration der bestehenden Vielfalt von politischen und rechtlichen Maßnahmen, Programmen und Aktionsplänen in dem Richtlinienvorschlag gefordert. Wichtig ist den Ländern ebenso eine weitere Konkretisierung des Richtlinienvorschlags, um Wettbewerbsverzerrungen durch ungleiche Handhabung in den Mitgliedsstaaten sowie gegenüber Drittstaaten zu vermeiden und den finanziellen und administrativen Aufwand möglichst gering zu halten. Inhaltlich sowie zur Realisierung von Synergieeffekten sollte die Richtlinie auf den bereits bestehenden internationalen Vereinbarungen und Kooperationen aufbauen (Internationales Seerechtsübereinkommen SRÜ, OSPAR, HELCOM, MARPOL). Vordringliches Ziel und wichtige Aufgabe der Meeresstrategie-Richtlinie sollte es nach Auffassung der Länder ebenso sein, für den Bereich der „Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)“ die bestehenden internationalen Umweltschutzregelungen zusammenzuführen.

Sofern diese Vorgaben auf europäischer Ebene durchsetzbar sind, wird die Meeresstrategie-Richtlinie ein wertvolles Handwerkszeug werden, um den Reichtum der Meere und dessen wirtschaftliche Nutzung auch für künftige Generationen zu sichern. Negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Nutzung der Meere einschließlich der angrenzenden Häfen sind dagegen nicht zu befürchten, da die internationalen Schutzvorschriften von Deutschland bereits weitestgehend umgesetzt sind und befolgt werden.“

- In welchen Rechtsformen bzw. Organisationsformen und Eigentumsverhältnissen befinden sich die Schleswig-Holsteinischen Ostseehäfen und sind diese geeignet, auf zukünftige Entwicklungen schnell und flexibel zu reagieren?

Puttgarden

Der Hafen Puttgarden ist Eigentum von Scandlines. Die Flexibilität in der Hafenoperation und -administration für alle denkbaren zukünftigen Mengenentwicklungen bzw. Modal Splits ist sowohl zeitlich als auch strukturell gegeben.

Lübeck

Die öffentlichen städtischen Häfen stehen mit ihrem Anlagevermögen (Grundstücke, Infrastruktur und in geringem Umfang Suprastruktur) im Eigentum der Hansestadt Lübeck (HL). Der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (LHG) sind vertraglich Verwaltung, Betrieb der Hafenanlagen, Umschlags- und Ladeeinrichtungen überlassen worden. Die LHG ist Eigentümer weiterer Grundstücke sowie dem Großteil der Suprastruktur. Die Gesellschaftsanteile an der LHG hält fast ausnahmslos die HL.

Die LHG weist die Struktur einer Holding auf und ist Gesellschafter verschiedener Unternehmen wie Distributionsunternehmen für Forstprodukte, Stückgüter und für technische Dienste. Weitere Beteiligungen bestehen an der Betriebsgesellschaft des KV (Kombinierter Verkehr)-Terminals und an einem Terminal im polnischen Hafen Stetin. Die LHG ist somit breit und effektiv zur Akquisition und Betreuung der land- und seeseitigen Kunden im Rahmen einer durchgehenden Transportkette aufgestellt.

Grundsätzlich hat man damit in Lübeck gute Voraussetzungen, auf zukünftige Entwicklungen schnell und flexibel reagieren zu können.

Allerdings erfordern hoher Wettbewerbsdruck auf dem Ostseeverkehrsmarkt und der erwartet starke Anstieg des Umschlags hohe Investitionen in die öffentlichen Hafenanlagen. Die sehr kritische Haushaltslage der HL und die geringe Eigenkapitalausstattung der LGH lassen sie an die Grenze der Finanzierungsmöglichkeiten stoßen.

Es wird dabei erwogen, die LHG durch Zusammenführung u. a. mit dem für den gewerblichen Hafenbetrieb erforderlichen Anlagevermögen neu zu ordnen und anschließend einen strategischen Investor mit fachlichem Know-how für die LHG zu gewinnen.

Kiel

Bis 1996 wurde der Kieler Hafen durch einen städtischen Eigenbetrieb im Sinne des Kommunalrechts betrieben. Um den Betrieb nach unternehmenswirtschaftlichen Kriterien führen zu können, wurde er 1996 in die Rechtsform einer Kommanditgesellschaft überführt, in die Seehafen Kiel GmbH & Co KG (SK). Alleinige Gesellschafterin ist die Landeshauptstadt Kiel (LH K). Das Unternehmen ist Eigentümer der öffentlichen Hafinfrastruktur sowie von Teilen der Suprastruktur und betreibt den Hafen im Auftrag der Gesellschafterin.

2001 beschloss die Kieler Ratsversammlung einstimmig die „Kieler Hafenvereinbarung“, wonach die SK ohne Selbstbeschränkung auch operativ im Markt auftreten darf; dies allerdings in Form einer eigenen Gesellschaft (GmbH), die wie die gesamte Unternehmensgruppe der öffentlichen Kontrolle unterliegt.

Ausfluss der Hafenvereinbarung war die Gründung einer 100prozentigen Tochter, der Seehafen Kiel Stevedoring GmbH, als Umschlagsgesellschaft. Neben der Beteiligung an der Veranstaltungsmanagementgesellschaft Port Event ist die SK auch zu 50 % an der Kombi Port GmbH (KV-Umschlag) beteiligt.

Mit dieser auch durch die Ratsversammlung erneut vorgegebenen Struktur sieht sich die SK im Wettbewerb für die Zukunft gut aufgestellt.

Auf Veranlassung der Gesellschafterin LH K / Eigenbetrieb Beteiligungen wurde im Februar 2006 ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem die gesamte Betätigung der SK einschließlich ihrer Beteiligungsunternehmen einer eingehenden wirtschaftlichen und

organisatorischen Untersuchung unterzogen werden soll. Als eine Option wird dabei der Verzicht der SK auf das operative Geschäft in die Prüfung einbezogen. Der SK könne dadurch auf eine Hafenverwaltungs- und Entwicklungsgesellschaft reduziert werden. Das Gutachten wird derzeit von der Stadt ausgewertet.

Bewertung

Die in den Hafenstädten Kiel und Lübeck ausgelösten Diskussionen um etwaige neue Betriebs- und Gesellschaftsstrukturen der Häfen berühren in erster Linie Fragen der kommunalen Selbstverwaltung. Diese werden daher von der Landesregierung nicht kommentiert.

Kommunen und Hafenbetreibern ist bekannt, dass das Land aus übergeordneten Gründen ein hohes Interesse an der Stärkung der Hafenstandorte hat, zumal es in der Vergangenheit mit erheblichen öffentlichen Mitteln den Infrastrukturausbau in Lübeck und in Kiel gefördert hat.

Bei einer etwaigen Neugestaltung der jeweiligen Strukturen ist eine wichtige Frage, inwieweit sich diese auf die bisher gewährten Fördermittel bzw. auf etwaige künftige Fördermittel förderschädlich auswirken könnte.

Zur Prüfung dieser Frage sind die jeweils zum Zeitpunkt der Förderung geltenden Rahmenpläne der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) zugrundezulegen (aktuell: Vierunddreißigster Rahmenplan; siehe Bundestagsdrucksache 15/5141 vom 14.03.2005 für den Zeitraum 2005 bis 2008 in Verbindung mit den für das Jahr 2006 verbindlichen Regelungen über Voraussetzungen, Art und Intensität der Förderung im Teil II; veröffentlicht im Bundesanzeiger Nr. 240 vom 20.12.2005),

Für die Fragestellung maßgebliche Grundlagen ergeben sich aus den Ziffern 7.1.4 – 7.1.7 des Teil II des Rahmenplans; diese lauten:

„7.1.4 Der Träger kann die Ausführung, den Betrieb und die Vermarktung des Infrastrukturprojektes sowie das Eigentum an dem Infrastrukturprojekt an natürliche oder juristische Personen, die auf Gewinnerzielung ausgerichtet sind, übertragen; dann müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die Förderziele der GA werden gewahrt.
- Die Interessen des Trägers werden gewahrt, indem dieser ausreichenden Einfluss auf die Ausgestaltung des Projektes behält.
- Die wirtschaftliche Aktivität des Betreibers hat sich auf den Betrieb bzw. die Vermarktung der Infrastruktureinrichtung zu beschränken. Er darf die Infrastruktureinrichtung nicht eigenwirtschaftlich nutzen.

7.1.5 Vor Bewilligung der Fördermittel sollte der Träger der Infrastrukturmaßnahme prüfen, ob und inwieweit die Einschaltung privater Unternehmer Kosten- und/oder Zeitersparnisse bei der Erbringung der öffentlichen Infrastrukturleistungen ermöglicht. Diese Prüfung sollte auf der Grundlage eines Interessenbekundungsverfahrens erfolgen.

7.1.6 Betreiber und Nutzer dürfen weder rechtlich, wirtschaftlich noch personell verflochten sein.

7.1.7 Träger und ggf. Betreiber der Infrastrukturmaßnahme sind an die Erfüllung der im Rahmenplan genannten Voraussetzungen nach Fertigstellung für eine Dauer von nicht kürzer als 15 Jahren gebunden.“

Alle relevanten Regelungen sind der Hansestadt Lübeck und Landeshauptstadt Kiel bekannt. Es wird erwartet, dass den förder- und beihilferechtlichen Anforderungen Rechnung getragen wird.

- Welche Bedeutung hat die Passagierschifffahrt bzw. Kreuzfahrtschifffahrt, wie ist die Entwicklung in diesem Bereich und welche besonderen Vorhaben stehen in den Häfen hierfür an?

Puttgarden ist Deutschlands bedeutendster Passagierhafen in den Betrachtungen Volumen und Passagiermix, d.h. Städte-, Ferien- und Einkaufstourismus sowie Geschäftsreisende und Pendler.

Die Passagierschifffahrt und die Kreuzschifffahrt sind für den **Kieler Hafen** herausragende Segmente. Im Vergleich zum Jahr 2004 legte der Passagierverkehr 2005 mit 1,56 Mio. Reisenden um 20 % zu. Hauptgrund für diesen Zuwachs ist der Einsatz der neuen Kiel-Oslo-Fähre „Color Fantasy“, die einen Zuwachs von 245 000 Passagieren bewirkt hat. Da im Spätsommer 2007 mit der „Color Magic“ das Schwesterschiff zum Einsatz kommt, wird bereits eine zweite Flächenerweiterung am Norwegenkai vorgenommen. Im Schwedenverkehr zeigt sich eine stabile Entwicklung. Die Passagierentwicklung auf Linien in die Baltischen Länder war in der Vergangenheit erfreulich. Mit 131 800 Reisenden wurde im Kieler Hafen die bisher höchste Zahl in der Kreuzfahrtgeschichte des Hafens erreicht. Für die kommende Saison wird mit einer weiteren Steigerung gerechnet. Um für die neue Generation von Kreuzfahrtschiffen mit 300 m Länge und mehr gerüstet zu sein, laufen derzeit die Planungen für den Ausbau des Ostseekais zu einem Kreuzfahrtterminal. Dieses wird neben dem Bollhörnkai und dem Norwegenkai dann der dritte Kieler Kreuzfahrt- und Fährterminal. Bis April 2007 werden zwei neue Tiefwasserliegeplätze für Schiffe mit gut 300 m bzw. 250 m Länge entstehen.

Der **Lübecker Hafen** steht eher für den Gütertransport als für die Passagier- und Kreuzfahrtschifffahrt. Die Passagierzahlen sind in den letzten Jahren stetig gesunken. Um aber der wirtschaftlichen Bedeutung der Kreuzfahrtschifffahrt gerecht werden zu können, hat die Hansestadt Lübeck zusammen mit der LHG den Ostpreußenkai in Travemünde um- und ausgebaut. Dadurch kann Kreuzfahrtschiffen ein adäquater Liegeplatz geboten werden. Diese Erweiterung wird mit einem neuen Abfertigungsgebäude ihren Abschluss erhalten. Stadt und LHG werben verstärkt für dieses Marktsegment und akquirieren neue Anläufe.

- Wie ist die Beschäftigungswirkung der Häfen?

Es gibt keine nach einheitlichen Kriterien erstellte Arbeitsplatzstatistik für die Seehäfen. In der deutschen Küstenregion werden etwa 300 000 Arbeitsplätze als direkt oder indirekt hafenabhängig angesehen. Eine üblicherweise verwendete Faustformel besagt,

dass auf jeden direkten Arbeitsplatz am Hafen im Durchschnitt rund drei bis vier weitere indirekte Arbeitsplätze kommen, wobei es hier keine klaren Abgrenzungen gibt.

Für die drei hierzu befragten Häfen, die ihre Angaben aufgrund methodisch nicht einheitlicher Erhebungen und Studien zusammengestellt haben, ergibt sich folgendes Bild:

Lübeck: Die Hansestadt Lübeck geht von etwa 7 000 direkt bzw. indirekt hafenabhängigen Arbeitsplätzen aus. Allein bei der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, die etwa 90 % des Gesamtumschlags der Lübecker Häfen verantwortet, werden ca. 1 000 Arbeitsplätze vorgehalten.

Kiel: Die Landeshauptstadt Kiel und der stadteigene Seehafen Kiel sehen 1 400 – 1 500 direkte Arbeitsplätze und geben die Zahl der insgesamt vom Hafen generierten Arbeitsplätze mit ca. 5 000 an.

Puttgarden: Nach Angaben der Scandlines AG, der Trägerin und Betreiberin des Fährhafens Puttgarden, sind im Fährhafen Puttgarden derzeit 290 Mitarbeiter landseitig und 309 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seeseitig beschäftigt. Belastbar nachgewiesene Zahlen über indirekt vom Fährhafen generierte Arbeitsplätze liegen zwar nicht vor, die Landesregierung geht aber von Gesamtbeschäftigungswirkung von etwa 1 500 Arbeitsplätzen aus.

Nimmt man das Umschlagsvolumen als Maß für die Zahl der Arbeitsplätze an, fällt die Diskrepanz zwischen Lübeck (27,3 Mio. t bei ca. 7 000 Arbeitsplätzen) und Kiel (4,7 Mio. t bei ca. 5 000 Arbeitsplätzen) auf. Dies dürfte mit den genannten unterschiedlichen methodischen Zählweisen und evtl. unterschiedlichen Beschäftigungswirkungen von Passagier- und Güterverkehr zu erklären sein.

Unbeschadet dessen ist die Landesregierung von der nachhaltigen Beschäftigungswirkung dieser beiden Seehäfen als Glieder einer logistischen Gütertransportkette mit Verschiffung, Seetransport, Umschlag, Lagerung und Hinterlandtransporte überzeugt. Daneben werden die von der Passagierschifffahrt (Reiseverkehr, Kreuzfahrt- und Ausflugsverkehre) erzeugten Beschäftigungseffekte als gewichtig angesehen.

2. Verkehrsanbindung

- Wie werden von Seiten der Landesregierung die Hinterlandanbindungen für das derzeitige Güter- und Passagieraufkommen beurteilt?

- Welche künftigen Infrastrukturmaßnahmen müssen vorgenommen werden, um die Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindung zu stärken und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen zu erhöhen?

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Landes und ihre Verknüpfung mit dem überregionalen Verkehrsnetz ist die Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Wirtschaftsstandort, für seine Wettbewerbsfähigkeit und für die Mobilität der Menschen.

Die verkehrsgeographische Lage des Landes wird durch die vorherrschende Rolle des Seeverkehrs im Ostseeraum und durch die Funktion als Verkehrsdrehscheibe zwischen Skandinavien, dem Baltikum, Russland und Kontinentaleuropa geprägt. Neben den

wichtigen Verkehrsachsen von der Westküstenregion zur Ostsee bestimmen die Nord-Süd-Magistralen die Verkehrsinfrastruktur.

Hauptachsen der Hinterlandanbindungen sind die Schienenstrecken und Bundesautobahnen im Zulauf zu den Häfen Kiel, Lübeck und Puttgarden.

Schiene

Für die Stärkung der Schienengüterverkehrsanbindung des Kieler Hafens hat die Landesregierung den Ausbau des Schienennetzes des derzeit in Entstehung befindlichen Güterverkehrszentrums Kiel gefördert, so dass auch in Zukunft die Anbindung des Hafens an das Schienenfernverkehrsnetz als gesichert beurteilt werden kann.

Die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Hamburg, Lübeck und Travemünde und der damit verbundene zweigleisige Ausbau des bestehenden Schienenengpasses zwischen Bad Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz ist nicht nur wichtig für den besseren Anschluss Lübecks an die elektrifizierten Hauptstrecken der Bahn. Sie dient insbesondere der Hinterlandanbindung des Lübecker Hafens und der Vernetzung mit dem Hamburger Hafen. So wird beispielsweise der Einsatz von Container-Ganzzügen möglich. Der Wegfall des bislang erforderlichen Traktionswechsels bringt erhebliche Zeitvorteile. Die Elektrifizierung ist ein wichtiger Standortvorteil für den boomenden Lübecker Hafen und für die damit verbundenen Arbeitsplätze. Für die Zukunft werden weitere hohe Steigerungen im Güterumschlag prognostiziert. Bereits 2015 werden täglich bis zu 150 Güterzüge im Raum Lübeck erwartet.

Die Investitionskosten des Gesamtprojektes belaufen sich auf insgesamt rund 150 Mio. Euro. Das Projekt wird aus Haushaltsmitteln des Bundes und Eigenmitteln der DB AG finanziert. Das Land beteiligt sich mit Haushaltsmitteln in Höhe von 25,7 Mio. Euro, die der Bund für den Ausbau von Nahverkehrsstrecken zur Verfügung stellt.

Für das Ausbauvorhaben, das bereits im Jahr 2003 im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert werden konnte, wurde der Bau- und Finanzierungsvertrag am 15.9.2005 unterzeichnet. Bis 2009 soll das gesamte Projekt umgesetzt werden.

Straße

Es bestehen bereits leistungsfähige Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd wie auch in Ost-West-Richtung in Schleswig-Holstein. Um aber auch weiterhin den wachsenden Verkehrsmengen insbesondere im Individualverkehr und im Gütertransport gerecht werden zu können, ist eine Anzahl von Aus- und Neubaumaßnahmen geplant.

Zur schnelleren Realisierung dieser Straßenverkehrsinfrastrukturprojekte sollen neben der konventionellen Finanzierung auch alle Möglichkeiten der öffentlichen und privaten Finanzierung (z. B. Public Private Partnership-Projekte) und alle Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung genutzt werden.

- Der Neubau der Autobahn A 20 ist ein prioritäres Projekt von europäischer Bedeutung. Als Teil der „Transeuropäischen Netze Verkehr“ soll sie der Abwicklung überregionaler Verkehrsströme von und nach Nord- und Nordosteuropa dienen. Der Abschnitt Nord-West-Umfahrung Hamburg einschließlich Elbquerung bei Glückstadt soll die Anbindung Schleswig-Holsteins wie Skandinaviens an Zentral- und Westeuropa verbessern.
- Nachdem am 14. Dezember 2004 die Ostseeautobahn A 20 in Schleswig-Holstein zwischen der A 1 und der Landesgrenze nach Mecklenburg-Vorpommern dem Verkehr

übergeben wurde, erfolgte die Gesamtfertigstellung der Ostseeautobahn A 20 am 7. Dezember 2005. Seitdem ist die A 20 zwischen der A 1 bei Lübeck und der A 11 nahe der polnischen Grenze durchgängig befahrbar.

- Die westliche Fortführung der Ostseeautobahn wird als Nord-West-Umfahrung Hamburg (einschließlich Elbquerung) bezeichnet und ist in einzelnen Abschnitten planerisch weit fortgeschritten. Der erste Streckenabschnitt zwischen der A 1 und Geschen-dorf (B 206) befindet sich im Bau. Für den anschließenden Abschnitt bis Weede wurde Anfang 2006 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Das Planfeststellungsver-fahren für die südliche Umfahrung von Bad Segeberg wird noch in 2006 eingeleitet wer-den. Ziel ist es, die A 20 im Jahr 2010 mit der A 21 zu verknüpfen. Zwischen Bad Se-geberg und der A 26 in Niedersachsen wird länderübergreifend geplant. Die förmliche Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erfolgte am 28. Juli 2005. Auf dieser Grundlage schließen sich die parzellenscharfen Entwurfsarbeiten, die Planfeststellungsverfahren (die bis 2010 abgeschlossen werden sollen) und der Bau der einzelnen verkehrswirksamen Abschnitte an.
- Als wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen den skandinavischen Ländern und Mittel-europa muss die Autobahn A 7 als leistungsfähige und attraktive Verkehrsverbindung den wachsenden Verkehrsmengen angepasst werden. Es wird geprüft, ob der Ausbau in Form des sogenannten A-Modells (Betreibermodell) vorgenommen werden kann. Dabei soll der Ausbau des 5. und 6. Fahrstreifens sowie die Erhaltung und der Betrieb aller Fahrstreifen von einem privaten Konzessionsnehmer übernommen und finanziert werden. Als Gegenleistung würde das Gebührenaufkommen aus der kilometerbezoge-nen Autobahnmaut für schwere LKW an den Privatbetreiber weitergeleitet. Die Reali-sierungsstudie, die die wirtschaftliche Machbarkeit überprüfen sollte, wurde zwischen-zeitlich abgeschlossen. Danach steht ein Betreiberabschnitt zwischen dem Autobahn-dreieck Bordesholm bis zur Anschlussstelle Schnelsen-Nord zur Diskussion. Das Bun-desministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung behält sich eine abschließende Entscheidung im Hinblick auf die Einrichtung eines A-Modells auf der A7 in Schleswig-Holstein vor. Deshalb wird der weitere Ausbau zunächst voraussichtlich konventionell erfolgen. Die Realisierung soll in mehreren Abschnitten erfolgen. Ziel ist ein Baubeginn in 2008.
- Neben der A 7 hat der vierstreifige Ausbau der B 404 zur Autobahn A 21 als zweite leistungsfähige Nord-Süd-Achse ebenfalls besondere Priorität. Mit Ausnahme der sich zurzeit im Bau befindlichen Teilstrecke zwischen Trappenkamp und Negernbötel ist die B 404 von der A 1 bei Bargtheide bis Stolpe bereits vierstreifig zur A 21 ausgebaut. Voraussichtlich ab 2007 wird der Ausbau der B 404 zur A 21 zwischen Stolpe und Net-telsee realisiert. Hier wird im Frühjahr 2006 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Auch in den sich weiter nördlich anschließenden Streckenabschnitten bis Kiel ist mit den Entwurfsarbeiten begonnen worden. Der Bau in den einzelnen Abschnitten beginnt abhängig von den weiteren Planungsabläufen und der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel durch den Bund ab 2007.

- Auf welchem Stand befindet sich der „Modal Split“ heute und wie wird er sich zukünftig entwickeln?

Für den Modal Split der Gütertransporte über die Hinterlandanbindungen liegen der Landesregierung keine eigenen Statistiken vor. In den vorhandenen Statistiken werden

die Zulaufverkehre für den Hafenumschlag in der Regel unter den Quelle-/Zielverkehren miterfasst. Danach zeigt sich für Schleswig-Holstein folgendes Bild:

	1997	2002
Eisenbahn	13,5 %	11 %
Binnenschiff	2,5 %	3 %
LKW	84 %	86 %

	1997	2002
Eisenbahn	16 %	13 %
Binnenschiff	9 %	8,5 %
LKW	75 %	78,5 %

1 Güterverkehr gesamt in Schl.-H. einschließlich Transit- und Quelle-Ziel-Verkehr (ohne NOK)

2 Verkehre mit Ziel oder Quelle in Schl.-H.

Quelle: Auswertung BMT Transport Solutions „Gutachten zu den Rahmenbedingungen des Güterverkehrs in Schleswig-Holstein“ vom 16. Januar 2004

Die Landesregierung ist bestrebt, für die wachsenden Seehafen-Hinterlandverkehre die Wettbewerbspositionen von Bahn und Binnenschiff gegen über den LKW-Transporten zu verbessern. Aus diesem Grund hat sich die Landesregierung im Rahmen des Ausbaus des Kieler Ostuferhafens und des Skandinavienkais in Lübeck für die Errichtung von Terminals für den Kombinierten Verkehr eingesetzt. Auch der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für einen verbesserten Anschluss des Lübecker Hafens an das europäische Binnenwasserstraßennetz soll zu einer Veränderung des Modal Split beitragen.

- *Wie kann dem Prinzip „From road to sea“ besser Rechnung getragen werden?*

Eine Schlüsselrolle bei der Umsetzung des Gedankens „From Road to Sea“ kommt dem Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e. V. (VFKSV) - ShortSeaShipping Promotion Center Deutschland - (SPC Deutschland) zu. Er wurde im Jahre 2001 gegründet. Mitglieder sind die Verbände der Seeverkehrswirtschaft. Schleswig-Holstein ist neben den anderen Küstenländern, Nordrhein-Westfalen sowie dem Bund im Beirat des Vereins vertreten und förderte das Marketing-Büro im Rahmen einer Anschubfinanzierung bis zum 31. Dezember 2005 mit einem Anteil von jährlich 15 400 Euro. Für 2006 wurde das SPC bisher mit 7 700 Euro gefördert. Letzmalig soll eine Förderung in 2007 erfolgen.

Zweck des Vereins ist die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des Binnenschiffsverkehrs im Rahmen entsprechender Verkehrsverlagerungen von der Straße, insbesondere im Rahmen europäischer intermodaler Transportketten. Dies soll zu einer Entlastung der Straßennetzes und einer umweltgerechteren Bewältigung der Verkehr-

ströme beitragen.

Das SPC wird vom Verein zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs betrieben und hat seine Geschäftsstelle im Hause des BMVBS in Bonn. Es betreibt direkte Werbung bei Verladern, Spediteuren, Reedereien und Schiffsmaklern für die verstärkte Nutzung der Küsten- und Binnenschifffahrt im internationalen Verkehr und tritt bei Politik und Behörden für den Abbau von Hemmnissen beim intermodalen Transport über See und Binnenwasserstraßen ein. Auf diese Weise soll der Kurzstreckenseeverkehr sowie die Binnenschifffahrt mit dem Ziel „From Road to Sea“ im europäischen Verkehrsmarkt zur Entlastung von Straße und Schiene aufgewertet werden. Das SPC ist Mitglied im European Shortsea Network (ESN), dem 14 nationale SPCs innerhalb der Europäischen Union sowie ein assoziiertes Mitglied angehören. Einige EU-Beitrittsländer befinden sich im Aufbau nationaler SPCs.

Das SPC hat bereits viele Verlagerungsprojekte mit initiiert, die das Straßennetz bisher um 136 Millionen Tonnenkilometer entlastet haben. Das entspricht mehr als 15 000 Fahrten eines voll beladenen 40-Tonnens zwischen den deutschen Seehäfen und dem Ruhrgebiet bzw. der Vermeidung von annähernd 10 000 Tonnen Kohlendioxid. Das SPC ist, wie viele entsprechende Einrichtungen auch in anderen europäischen Ländern, als Public Private Partnership 2001 organisiert. Seitens der Wirtschaft sind insbesondere Produktionsunternehmen und Speditionen zahlende Mitglieder.

Auch eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf das Seeschiff ist insbesondere bei küstenparallelen Verkehren wünschenswert. Hier hat es allerdings nach der Osterweiterung der EU aufgrund des sehr niedrigen Dieselpreises in osteuropäischen Ländern eher eine gegenläufige Entwicklung gegeben, die sich erst langsam wieder auszugleichen beginnt. Da die Landesregierung hier keine direkten Einflussmöglichkeiten hat, hat sie dieses Problem über die Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister der Küstenländer an die Bundesregierung herangetragen und in einem Schreiben auch EU-Verkehrskommissar Barrot um Maßnahmen zur Lösung des Problems gebeten.

Verkehrsverlagerungen auf den Seeverkehr könnten auch von dem EU-Programm „Motorways of the Sea“ ausgehen, welches derzeit anläuft und einen Schwerpunkt auf die Ostsee setzt. Hier sind in erster Linie die Häfen zusammen mit den Reedern, Verladern und Spediteuren gefragt, um entsprechende Konzepte zu entwickeln. Ein erstes Projekt hat die Lübecker Hafengesellschaft unter anderem zusammen mit finnischen Häfen entwickelt und als Projektantrag eingereicht.

– Welche Rolle nimmt der kombinierte Ladungsverkehr zurzeit ein und wie wird er sich zukünftig entwickeln (Bahn und Binnenschiffe)?

In den Häfen Kiel und Lübeck befinden sich jeweils Terminals für den Kombinierten Verkehr Bahn/Seeschiff. Die Nutzung dieser Terminals trägt zur Entlastung der Straße bei. Die Kapazität der KV-Anlage in Kiel umfasst ca. 22 000 Ladeeinheiten pro Jahr. In Lübeck können auf der von der Baltic-Railgate GmbH betriebenen KV-Anlage bis zu 140 000 Einheiten pro Jahr umgeschlagen werden. Im Jahr 2005 waren es bereits 70 000 Einheiten. Gegenüber 2004 entsprach dies einer Steigerung von fast 25 %. Im

Jahr 2003 betrug der Bahnanteil am Transportumschlag am Skandinavienkai 15 %. Bis 2010 soll dieser Anteil mit Hilfe der KV-Anlage verdoppelt werden.

Die weitere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs hängt von verschiedenen Rahmenbedingungen, wie z.B. der Entwicklung der Transportkosten für den reinen Straßen-transport, Verkehrsengpässen etc. ab. Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach KV-Leistungen in den Häfen Kiel und Lübeck weiter steigen wird.

Die Einbindung der Binnenschifffahrt setzt für Lübeck die Ertüchtigung des Elbe-Lübeck-Kanals voraus; vgl. Ausführungen zur folgenden Frage.

- Welche Potenziale ergeben sich aus der Verkehrsentwicklung des Nord-Ostsee-Kanals und des Elbe-Lübeck-Kanals für unsere Ostseehäfen?

Nord-Ostsee-Kanal (NOK)

Der Verkehr auf dem Kanal entwickelt sich zurzeit sehr dynamisch. Im vergangenen Jahr konnten erneut Rekordzahlen verbucht werden; mit 88,2 Mio t Ladung in 2005 konnte das Vorjahresergebnis um 9,3 % gesteigert werden. Auffällig ist die durchschnittliche Schiffsgrößenentwicklung hin zu größerer Tonnage, für die die Container-Feederschifffahrt verantwortlich zeichnet. Dieses Transportsegment ist der Wachstumsmotor, der sich in erster Linie in den zunehmenden Transporten zwischen den Überseehäfen der Nord-Range und den Häfen der aufstrebenden Volkswirtschaft im östlichen Ostseeraum begründet.

Durch die Entscheidung des Bundes, die Oststrecke des NOK auszubauen und die Vorplanung für eine dritte Schleuse in Brunsbüttel einzuleiten, wird sich der Verkehrswert des Kanals steigern lassen.

Die wachsenden Verkehre durch den NOK haben nur in relativ geringem Umfang die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen als Ziel oder Quelle, nicht zuletzt auch wegen der Schienenverbindung zwischen dem Überseehafen Hamburg und Lübeck mit Anschluss an den Container Terminal Lübeck. Insbesondere für Kiel sind jedoch zusätzliche Potentiale durch die günstige Lage an einem Endpunkt des NOK erkennbar. So bestehen Überlegungen, sich mit einem Containerterminal- und Landbrückenkonzept als Sammel- und Verteilerstation von Überseecontainern für den Ostseeraum zu etablieren.

Elbe-Lübeck-Kanal (ELK)

Hauptsächlich die Lübecker Häfen könnten, wenn auch in überschaubarem Umfang, durch eine stärkere Nutzung des Verkehrsträgers Binnenschiff über den Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) profitieren. Hier sollten die bestehenden Möglichkeiten soweit möglich ausgeschöpft werden.

Der ELK hat jedoch in seinen bestehenden Dimensionen ein sehr begrenztes Potential, Wachstum für die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen zu generieren. Der derzeitige Ausbauzustand lässt ein Befahren des ELK mit Großmotorschiffen nicht zu. Langfristig soll der Kanal den Ausmaßen dieses Schiffstyps angepasst werden, um eine leistungsfähigere Verbindung der Ostsee an das europäische Binnenschifffahrtsnetz herzustellen und mithin auch die Lübecker Häfen zu stärken. Die Ertüchtigung des ELK ist Voraussetzung für die deutliche Anhebung des Anteils der Binnenschiffsverkehre, die von der Hansestadt Lübeck ausgehen.

Als erste Maßnahme zum Ausbau des Kanals wurde die Schleuse Lauenburg auf die Maße des Großmotorschiffs erweitert (Eröffnung 12. Mai 2006). Die Schleuse Witzeetze

soll voraussichtlich 2012 entsprechend vergrößert sein. Weitere notwendige Maßnahmen sind Anpassungen der Brückenhöhen, Tauchtiefen sowie der Radien. Ein endgültiger Zeitplan der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes bezüglich des Ausbaus aller sieben Schleusen liegt noch nicht vor. Vor 2025-2030 dürfte aber kaum mit dem Abschluss des vollständigen Ausbaus des Kanals zu rechnen sein.

- Wie sicher sind die seeseitigen Zufahrtswege zu den Häfen und werden Verkehrslenkungsmöglichkeiten optimal eingesetzt.

Die seewärtigen Zufahrten zu den Häfen stehen als Bundeswasserstraßen im Eigentum des Bundes und werden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwaltet. An der Ostsee obliegt diese Aufgabe der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (WSD Nord) mit Sitz in Kiel und ihren Unterbehörden, den Wasser- und Schifffahrtsämtern Lübeck und Stralsund (WSÄ).

Zu den gesetzlichen Aufgaben zählt, für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und die Abwehr der von der Schifffahrt ausgehender Gefahren sowie für den Schutz der maritimen Umwelt zu sorgen.

Ausbau, Neubau und Unterhaltung der Bundeswasserstraßen werden als Hoheitsaufgaben des Bundes wahrgenommen. Die Unterhaltung der Seewasserstraßen umfasst dabei nur die Erhaltung der Schifffbarkeit der gekennzeichneten Schifffahrtswege, soweit es wirtschaftlich zu vertreten ist.

Zur Abwicklung dieser Aufgaben wurde das „Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste“ entwickelt, das ständig aktualisiert und ggf. fortgeschrieben wird. Das Konzept differenziert nach Präventiv- und Bekämpfungsmaßnahmen. Ziel ist es, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und Störungen sowie Gefahren gar nicht erst eintreten zu lassen. Hierfür wurden Verkehrszentralen mit besonders geschulten Nautikern eingerichtet.

Der Schiffsverkehr wird mittels elektronischer Sensorik oder verbaler Kommunikation erfasst, verfolgt und bei Bedarf geregelt. Primär erfolgt die Aufgabenerledigung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und des Schutzes der maritimen Umwelt in Abwägung mit dem Ziel einer geringst möglichen Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs. Dabei werden auch die Belange der Häfen berücksichtigt.

Die Verkehrszentralen stellen als Kommunikationszentralen das Bindeglied zwischen der seeseitigen Schifffahrt und den landseitigen Institutionen, wie u. a. den Hafen- und Vollzugsbehörden dar. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sieht die seewärtigen Zufahrten zu den Häfen als sicher an. Die Verkehrslenkungsmöglichkeiten werden nach dem „Verkehrssicherungskonzept Deutsche Küste“ optimal eingesetzt und genutzt. Die Landesregierung schließt sich dieser Beurteilung an.

- Welche Auswirkungen auf die Umschlagsentwicklung der Ostseehäfen wird vom Einsatz der zwei Neubauten der „Color Superspeed“-Klasse ab 2007 und 2008 auf den Routen Hirtshals-Larvik sowie Hirtshals-Kristiansand erwartet?

Durch den geplanten Einsatz der „Color Superspeed“ – Schiffe auf dänisch-norwegischen Destinationen werden keine nennenswerten Auswirkungen auf die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen erwartet. Allerdings ist nicht gänzlich auszu-

schließen, dass im Segment der hoch zeitsensitiven Fischtransporte zwischen Norwegen und Kontinentaleuropa über Kiel und Puttgarden ein verstärkter Wettbewerb entstehen kann.

Die Landesregierung sieht in dem Einsatz hochtechnologischer Schiffstonnage in erster Linie eine konsequente Fortsetzung der Geschäftspolitik der Color Line, um sich hier gegenüber Mitwettbewerbern auf dem Skagerrak-Markt zu behaupten. Es wäre verfehlt anzunehmen, dass sich die Reederei eine betriebsinterne Konkurrenz zu ihrer Stammlinie Kiel – Oslo mit den hochmodernen Fähren COLOR FANTASY und ab Spätsommer 2007 mit der COLOR MAGIC schaffen würde.

3. Zukunftsfähigkeit

- Welche investiven Maßnahmen müssen in welchen Häfen vorgenommen werden, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten bzw. zu verbessern?

Lübeck

Die Hansestadt Lübeck hat 1996 einen Hafenentwicklungsplan beschlossen, der bereits in Teilen - vgl. nachfolgende Frage – umgesetzt worden ist bzw. zurzeit umgesetzt wird. Als weitere Maßnahmen kommen danach noch in Betracht

- Teilausbau der Teerhofinsel unter Verknüpfung mit dem Vorwerker Hafen
- Vollausbau der Terminale Schlutup und Seelandkai
- Optimierungsmaßnahmen am Nordlandkai.

Kiel

Nach dem 2004 von der Kieler Ratsversammlung verabschiedeten Hafenentwicklungskonzept werden folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Weiterentwicklung des Nordhafens zu einem maritimen Industrie- und Gewerbegebiet
- Ausbau der Passagierterminals (Norwegenkai und Ostseekai) für den Fährverkehr und die Kreuzfahrtschiffahrt
- Erweiterung des Ostuferhafens zum Frachtzentrum an der Kieler Förde

Puttgarden

Wohl vor dem Hintergrund der angestrebten festen Querung des Fehmarnbelts hat der Hafenträger keine konkreten investiven Maßnahmen benannt. Er verweist lediglich auf die Option eines Terminals für den Kombinierten Verkehr.

- Welche Maßnahmen werden und wurden bereits seit 1990 getätigt?

Lübeck

Ausbauschwerpunkt ist seit 1990 der Skandinavienkai mit dem Bau des 8. Fähranlegers, dem Umbau vorhandener Anleger mit tlw. Ertüchtigung für den Trajektverkehr, Ausbau der Gleisanlagen, Herrichtung von Aufstell- und Lagerflächen sowie Errichtung eines Terminals für den Kombinierten Verkehr. Einen vorläufigen Abschluss bildet die 2004 begonnene Flächenerweiterung verbunden mit der Gleisverlegung der Bahnstrecke

cke nach Travemünde, Strandbahnhof. In diesem Zusammenhang steht die an den Skandinavienkai anschließende Gewerbegebietserschließung. Daneben wurden die Hafenanlagen in Schlutup erweitert und ausgebaut. Schließlich wird zurzeit der Ausbau des Seelandkais auf Teilflächen der ehem. Flender-Werft betrieben.

Kiel

Hier standen im Berichtszeitraum eindeutig der abschnittsweise Ausbau des Ostuferhafens sowie die Errichtung des Norwegenkais im Mittelpunkt. Daneben verdienen u. a. Flächenerweiterungen am Nordhafen und Erneuerungsmaßnahmen am Bahnhofs- und am Sartorikai sowie die Herrichtung des Bollhörnkais als Kreuzfahrerliegeplatz Erwähnung.

Puttgarden

Im Berichtszeitraum hat der Hafenbetreiber die Fähranleger zur Abfertigung der neuen Doppelendfährschiffe um- und ausgebaut.

- In welcher Höhe und mit welchen Mitteln fördert die Landesregierung die Modernisierung der Häfen seit 1990?

Seit 1990 hat die Landesregierung den Ausbau der Infrastruktur in den Häfen Lübeck und Kiel durch Bewilligungen des Verkehrsministeriums mit Zuschüssen von insgesamt 102,6 Mio. Euro gefördert; davon entfielen auf Lübeck 52,3 Mio. Euro und auf Kiel 50,3 Mio. Euro.

Mittelherkunft

1. Mittel aus dem Europäischen Regionalfonds	28,4 Mio. €
2. Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur	
- Bundesanteil	33,8 Mio. €
- Landesanteil	33,8 Mio. €
3. Seehafenmittel des Bundes	4,5 Mio. €
4. Landesmittel	2,2 Mio. €

- Gibt es ein Fördergefälle nach Mecklenburg-Vorpommern? Falls ja, wie hoch ist es und wie wirkt sich dieses auf Schleswig-Holstein aus?

Anders als bei der investiven gewerblichen Förderung sehen die Förderregeln im Teil II des Rahmenplanes der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) bei der Infrastrukturförderung keine nach neuen und alten Bundesländern differenzierten Förderquoten vor. Für förderfähige Infrastrukturmaßnahmen, zu denen auch kommunale Hafenanlagen - durch die Gewerbebetriebe unmittelbar an das Verkehrsnetz angebunden werden - gehören, beträgt die Förderquote bis zu 90 % der förderfähigen Kosten.

Innerhalb der vom Rahmenplan vorgegebenen Förderregeln obliegt es den Ländern, eine landesspezifische Ausgestaltung des Förderrahmens vorzunehmen. In Schleswig-Holstein wird die Infrastrukturförderung aus Mitteln der GA im Rahmen des Regionalprogramm 2000 durchgeführt. Die schleswig-holsteinischen Förderregeln begrenzen die Förderung von Hafenbaumaßnahmen bislang im Regelfall auf 40 %. Mit Beschluss vom August 2005 hat die Landesregierung eine Regelförderquote von 50 % und Zuschläge für ausgewiesene strukturschwache Kommunen und anerkannte Konversionsstandorte von je 10 %-Punkten, bei landespolitischer Bedeutung eine Maximalförderung von 80 % beschlossen.

Demgegenüber können in Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich bis zu 75 % der förderfähigen Kosten bezuschusst werden. In besonders begründeten Einzelfällen sind Ausnahmen insbesondere im Zusammenhang mit strukturbedeutsamen gewerblichen Investitionen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze möglich.

Ein weiterer Unterschied ergibt sich auch aus der unterschiedlichen Mittelausstattung. In beiden Bundesländern leben rund 1,8 Mio. Einwohner im Fördergebiet. Mecklenburg-Vorpommern verfügt im Jahr 2006 über 152,3 Mio. Euro GA-Mittel, Schleswig-Holstein nur über 21,7 Mio. Euro.

Deutliche Unterschiede sowohl in der Mittelausstattung als auch in den Förderquoten sind ebenfalls für die Interventionen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) festzustellen. Mecklenburg-Vorpommern zählt in der Förderperiode 2000 – 2006 mit den anderen neuen Bundesländern zu den Ziel 1-Gebieten. Dies bietet dem Land neben einer deutlich höheren Finanzausstattung eine Beteiligung des EFRE an Infrastrukturinvestitionen von bis zu 75 %. Im Vergleich dazu können im Ziel 2-Gebiet in Schleswig-Holstein lediglich bis zu 50 % der Ausgaben aus dem EFRE gedeckt werden.

Darüber hinaus gibt es zwischen den Ziel 1- und Ziel 2-Regionen Abweichungen bei der Definition von förderfähigen Maßnahmen. Besondere Bedeutung für die Hafenvirtschaft haben die Einschränkungen bei der Förderung von Basisinfrastruktur in Schleswig-Holstein. In der laufenden Förderperiode waren auf diesem Gebiet lediglich Interventionen im Bereich der Intermodalität und der transeuropäischen Netze möglich. Hingegen sind in Mecklenburg-Vorpommern Investitionen in die Basisinfrastruktur ohne derartige Einschränkungen EFRE-förderfähig.

Inwieweit sich bei der EFRE-Förderung bzw. dem entsprechenden Nachfolgeprogramm in der kommenden Förderperiode 2007 – 2013 Veränderungen ergeben werden, ist derzeit Gegenstand der Diskussion. Es ist zu erwarten, dass sich die Möglichkeiten der klassischen Basisinfrastrukturförderung wie Kaianlagen und Flächenbefestigungen in den Ziel 2-Gebieten verschlechtern werden, weil die europäischen Mittel künftig vorrangig mit dem Ziel der Umsetzung der sog. Lissabon-Strategie eingesetzt werden sollen.

- Existiert ein Fördergefälle zu den Häfen der ARA-Range (Antwerpen- Rotterdam- Amsterdam- Range) und den Nordseehäfen in Hamburg, Bremen und Niedersachsen? Wie wirkt sich dieses Fördergefälle auf die Ostseehäfen aus?

- Existiert ein Fördergefälle zu den Häfen in der östlichen Ostsee? Wie wirkt sich dieses Fördergefälle auf die Ostseehäfen aus?

Soweit es den Einsatz von GA-Mitteln betrifft, kann ein Fördergefälle zu den Nordseehäfen Hamburg, Bremen und Niedersachsen nicht festgestellt werden. Hamburg gehört nicht zum ausgewiesenen Fördergebiet der GA und hat deshalb keine Möglichkeit einer GA-Förderung. Bremen hat für seinen Überseehafen in der Vergangenheit keine GA-Mittel für den Hafenausbau im engeren Sinne eingesetzt. Gefördert wurden lediglich Geländeerschließungsmaßnahmen in ehemaligen Hafengebieten.

In Niedersachsen gilt faktisch eine Förderquote von 50 % für die Häfen Leer, Papenburg, C-Port-Cloppenburg, Eurohafen Haaren-Meppen und Cuxhaven. Für den Landeshafen Emskai in Emden ist eine GA-Förderung – wie für alle Landeseinrichtungen – nicht möglich.

Aus der Sicht der EFRE-Förderung bestehen in der laufenden Förderperiode bis Ende 2006 zwischen Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen Unterschiede in den Interventionsmöglichkeiten, je nachdem, ob die Hafengebiete zu den Ziel 2-Fördergebieten gehören oder nicht.

Eine Veränderung der Fördermöglichkeiten ist ab 2007 zu erwarten, denn die Region Lüneburg in Niedersachsen wird in der nächsten Periode als Ziel 1-Gebiet mit so genannter Übergangsförderung eingestuft und erhält somit eine Förderung von 75 % der öffentlichen Ausgaben verbunden einem Fördermittelvolumen des EFRE von rd. 900 Mio. Euro. Zu Gute kommt den Häfen Cuxhaven und Stade-Bützfleth dann ebenfalls die Möglichkeit einer uneingeschränkten Förderung von Basisinfrastruktur, die in den übrigen Ziel 2-Gebieten wiederum - wenn überhaupt - nur eingeschränkt möglich sein wird.

Bezüglich der Häfen der ARA-Range sowie die östlichen Ostsee liegen der Landesregierung keine vollständigen Informationen über sämtliche Förderbedingungen und –möglichkeiten vor, sodass keine verlässlichen generalisierenden Bewertungen möglich sind. Generell gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Organisationsformen von Häfen mit privaten, kommunalen oder staatlichen Akteuren auf Seite der Träger, Betreiber und Nutzer im Hafenbereich, die in unterschiedlicher Form zusammenarbeiten. Hieraus resultieren wiederum sehr unterschiedliche Arten und Möglichkeiten der Finanzierung, die letztlich intransparent ist. Die EU-Kommission hat aus diesem Grund auch angekündigt, eine Transparenz- und eine Beihilfe-Richtlinie vorzulegen. Damit soll zum einen ein Überblick über das bestehende Finanzierungsgeflecht im Hafenbereich ermöglicht, zum anderen eine klarere Richtschnur für die Gewährung staatlicher Haushaltsmittel und Beihilfen geschaffen werden. Mit der Vorlage entsprechender Richtlinien-Entwürfe ist in diesem Jahr zu rechnen.

- Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um den Folgen eines möglichen Fördergefälles entgegenzuwirken?

Der Fortbestand der GA-Förderung in den alten Ländern schafft eine wichtige Voraussetzung dafür, den Trägern der kommunalen Häfen auch in Zukunft eine Fördermöglichkeit für weitere Ausbaumaßnahmen anbieten zu können. Inwieweit auch Förderungen der Hafeninfrasturktur aus dem EFRE bzw. einem Nachfolgeprogramm möglich sein werden, hängt u.a. von der zurzeit erarbeiteten Programmkonzeption des zukünftigen Programms des Landes im Rahmen des Zieles „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ (neues Ziel 2, EFRE-Teil) bzw. des Zukunftsprogramms Wirtschaft, aber z.B. auch von Verhandlungen mit der EU-Kommission ab.

- Welche Schritte zur Harmonisierung der europäischen Hafen- und Förderbedingungen sind, insbesondere im Hinblick auf die Wettbewerber Schleswig-Holsteinischer Ostseehäfen, anzustreben?

Die Landesregierung strebt an, dass die Förderbedingungen einander angenähert werden, um allzu große Förderdisparitäten zu vermeiden. Dies gilt in Deutschland insbesondere im Vergleich zu den Fördermöglichkeiten in Mecklenburg-Vorpommern. Dort konnte durch großzügige Fördervoraussetzungen und –mittel eine leistungsfähige Hafeninfrasturktur geschaffen werden, die mittlerweile eine ernsthafte Konkurrenz für die schleswig-holsteinischen Häfen darstellt. Nach Auffassung der Landesregierung ist es an der Zeit, die Fördermöglichkeiten stärker anzugleichen. Die Landesregierung wird im Zuge der Diskussion um die anstehenden Transparenz- und Beihilfe-Richtlinien der EU (vgl. Antwort zu den Fragen betr. Fördergefälle) die Interessen der schleswig-holsteinischen Häfen vertreten.

- Welche Entwicklung zeichnet sich für die Finanzierung der Hafenunternehmen und neuer Hafenanlagen ab?

Die Finanzierung der privaten Hafenunternehmen ist nicht Gegenstand der Hafeninfrasturkturförderung. Die von den kommunalen Hafenbetreibern bereitgestellte Infrastruktur konnte in der Vergangenheit in erheblichem Umfang, d. h. mit Förderquoten von rd. 40 - 50 % aus Mitteln des EFRE sowie der GA gefördert werden. Zu den künftigen Entwicklungen im Bereich der Hafeninfrasturkturförderung vgl. die vorstehenden Antworten zu den Fragen betr. Fördergefälle.

Daneben besteht auch die Möglichkeit einer einzelbetrieblichen Investitionsförderung. Dort, wo sich Häfen bzw. gewerbliche Hafenunternehmen im Regionalfördergebiet der GA bzw. des EFRE befinden, kann unter bestimmten Bedingungen eine Investitionsförderung bei Neugründungen oder Erweiterungen erfolgen. Diese Option kommt für Umschlag- und für Logistikunternehmen in Frage, nicht jedoch für reine Transport-, Speditions- oder Lagerunternehmen, da für diese ein Förderausschluss besteht.

In den vergangenen Jahren hat es lediglich einen Fall an der Ostsee - in Lübeck - gegeben, bei dem ein Unternehmen bei einem Erweiterungsvorhaben unterstützt werden

konnte. Gegenwärtig gibt es jedoch eine verstärkte Nachfrage von Unternehmen, die dem Logistikbereich zuzuordnen sind und ihre Aktivitäten in Lübeck erweitern bzw. dort eine Neugründung vornehmen wollen.

Diese Fördermöglichkeit wird nach heutiger Einschätzung auch über 2006 hinaus aus Mitteln der GA erhalten bleiben. Ob es, wie gegenwärtig, eine ergänzende Förderung auch aus Mitteln des EFRE geben wird, ist zur Zeit noch offen, da die Europäische Kommission noch nicht abschließend mitgeteilt hat, ob und ggf. wenn, unter welchen Bedingungen in der neuen Förderperiode ab 2007 eine einzelbetriebliche Investitionsförderung möglich sein wird.

Zu den neuen Bundesländern besteht im Übrigen in diesem Bereich wie in der gesamten einzelbetrieblichen Förderung das bekannte deutliche Fördergefälle, das – wenn gleich geringfügig verändert – auch in der Zukunft bestehen wird. Hamburg verfügt derzeit über keine Optionen der Regionalförderung, in Bremen bestehen – wie in Kiel, Plön und Rendsburg-Eckernförde – eingeschränkte Fördermöglichkeiten nur für KMU, für die Nordseehäfen Niedersachsens gelten die gleichen Regularien wie für Lübeck, Ostholstein und Schleswig-Flensburg.

Wenn sich auch die Fördersätze geringfügig verschieben, so wird sich diese Konstellation im Jahr 2007 mit der Neuabgrenzung der Fördergebiete und der Neufestsetzung von Fördersätzen durch die Europäische Kommission nur wenig verändern. Über die Fördermöglichkeiten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland liegen hier im Übrigen keine Erkenntnisse vor. Festzuhalten bleibt aber, dass nach heutiger Erkenntnis kein Unternehmen der hier betroffenen Branchen wegen der höheren Förderung in anderen Regionen aus Schleswig-Holstein abgewandert ist.

4. Zusammenarbeit

- *Welche Kooperationen zwischen den Ostseehäfen untereinander gibt es?*
- *In welcher Form findet eine Kooperation mit dem Hamburger Hafen statt und wie ist diese zu bewerten?*
- *Welche Kooperationsperspektiven gibt es?*
- *Wie kann die Landesregierung diesen Prozess unterstützen?*
- *Welche vertikalen Kooperationen mit vor- und nachgelagerten Unternehmen existieren?*

Allgemeines

Die Stärke des Seehafenstandortes Deutschland ist das Ergebnis des Wettbewerbs der Seehäfen. Dadurch wird der Wirtschaft ein qualitativ hochwertiger und gleichzeitig kostengünstiger Zugang zum internationalen Seeverkehr geboten. Mit einer politischen Steuerung im Sinne einer verordneten Arbeitsteilung, wie sie zwischenzeitlich auf Bundesebene für den Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven und den weiteren Fahrrinnenanpassungen für Elbe und Weser im Gespräch war, bzw. mit einer zentralen Lenkung von Hafeninfrastrukturinvestitionen wäre dieser Wettbewerb nicht aufrecht zu erhalten.

Die Landesregierung vertritt die grundsätzliche Auffassung, dass strategische und/oder operative Zusammenarbeit Angelegenheit der Hafenwirtschaft, der Verlagerer und der an

der see- wie landseitigen Transportkette beteiligten Unternehmen zu bleiben hat. Diese Auffassung wird von der Hafenwirtschaft geteilt.

Ihre Erwartungen richten sich auf die Schaffung der Rahmenbedingungen durch die Politik. Die „Gemeinsame Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“, die unter Mitwirkung des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS) einvernehmlich erarbeitet und 1999 verabschiedet wurde, bekennt sich zur marktwirtschaftlichen Wettbewerbsordnung in unternehmerischer Eigenverantwortung und zur staatlichen Verantwortung für die Leistungsfähigkeit der Seehäfen vorwiegend in der Investitionspolitik (seewärtige Zufahrten und Hinterlandanbindungen) und in der Ordnungspolitik sowie im Verhältnis zur Europäischen Union.

Ostseehäfen

Die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen sind Wettbewerber untereinander und sie stehen im Wettbewerb mit den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern. Ladungsbezogene Kooperationspotenziale lassen sich daher kaum realisieren, zumal Entscheidungen vom Reeder bzw. Verloader getroffen und nur bedingt vom Hafen beeinflusst werden. Die Zusammenarbeit spielt sich aber auf anderen Ebenen ab. Gemeinsame Interessen werden im Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. wahrgenommen.

Sowohl die Lübecker Hafen-Gesellschaft als auch der Seehafen Kiel sind Mitglied im „Hafen Hamburg Marketing e.V.“. Diese Zusammenarbeit wird von den Hafengesellschaften als positiv eingeschätzt, weil beispielsweise durch gemeinsame Auftritte auf Fachmessen zusätzliche Marktpotentiale ansprechbar werden.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), die in Lübeck-Siems einen Containerterminal betreibt, ist dagegen Mitglied im Hafenverband Schleswig-Holstein e.V.

Mit der Gründung von Güterverkehrszentren in den Häfen Kiel und Lübeck wurden in beiden Häfen Kooperationsplattformen für die Zusammenarbeit von Hafendienstleistern und Transport- und Logistikunternehmen geschaffen. Beide Häfen sind darüber hinaus in dem EU-Projekt „LogVAS“ (Logistic potentials for value added services in port located areas) engagiert, wobei die Lübecker Hafengesellschaft als Lead-Partner agiert. Das Projekt leistet einen Beitrag zur Weiterentwicklung der logistischen Potentiale der europäischen Ostseehäfen sowie für die transnationale Zusammenarbeit im Ostseeraum mit Projektpartnern aus Dänemark, Schweden, Finnland, Lettland, Litauen und Polen. Ziel ist die Nutzung von Synergieeffekten zur Steigerung der Attraktivität der Seeverkehre gegenüber den konkurrierenden Straßentransitverkehren.

Die Landesregierung hat keine abschließenden Detailkenntnisse über vertikale Kooperationen. Hervorzuhebende Beispiele bietet wiederum der Kombinierte Verkehr mit der Beteiligung der Lübecker Hafen-Gesellschaft an der Baltic Rail Gate GmbH bzw. mit der Beteiligung des Seehafens Kiel Kombi Port Kiel. Im Übrigen arbeiten Hafenbetreiber mit den an der Transportkette Beteiligten (Verschiffung, Umschlag, Hinterlandlogistik) in unterschiedlichen Strukturen zusammen.

5. Perspektiven

- Welche Rolle werden die Ostseehäfen künftig im internationalen Seeverkehr spielen? Welche Entwicklungspotentiale sind vorhanden und von welchen Faktoren hängen sie ab?

Bereits jetzt ist die Ostsee ein Meer, in dem überproportional viel Schiffsverkehr stattfindet. Nach allen bekannten Untersuchungen und Studien wird sich dieses auch in Zukunft so fortsetzen. Die aktuelle Studie „Baltic Maritime Outlook 2006“, erstellt vom Institut of Shipping Analysis Göteborg, der BMT Transport Solutions Hamburg sowie dem Centre for Maritime Studies Turku, Finnland kommt beispielsweise zu folgenden Prognosen:

- Etwa 50 % der Transporte in der Ostseeregion finden über See statt.
- In der Ostseeregion wird der maritime Transport zwischen 2003 und 2020 um 64 % wachsen.
- Die Tendenz zum Seetransport ist im Ostseeraum noch stärker als ohnehin schon. Der Ostseeraum wird im maritimen Sektor ein dynamischeres Wachstum als der europäische Durchschnitt erfahren.
- Öl- und Containertransporte sind die am stärksten wachsenden Segmente in der Schifffahrt.

-

Es ist davon auszugehen, dass die schleswig-holsteinischen Ostseehäfen von diesem Zuwachs profitieren.

Im Güterumschlag sowie im Passagier- und Kreuzfahrtverkehr werden den Lübecker und Kieler Häfen gute Wachstumschancen vorhergesagt (vgl. oben), was ihre Position als bedeutsame Ostseehäfen stärkt. Die weitere Entwicklung des Hafens Puttgarden ist abhängig von der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung.