



# Wirtschaftsausschuss des Landtages

30. Juni 2010

# Schleswig-Holstein

---

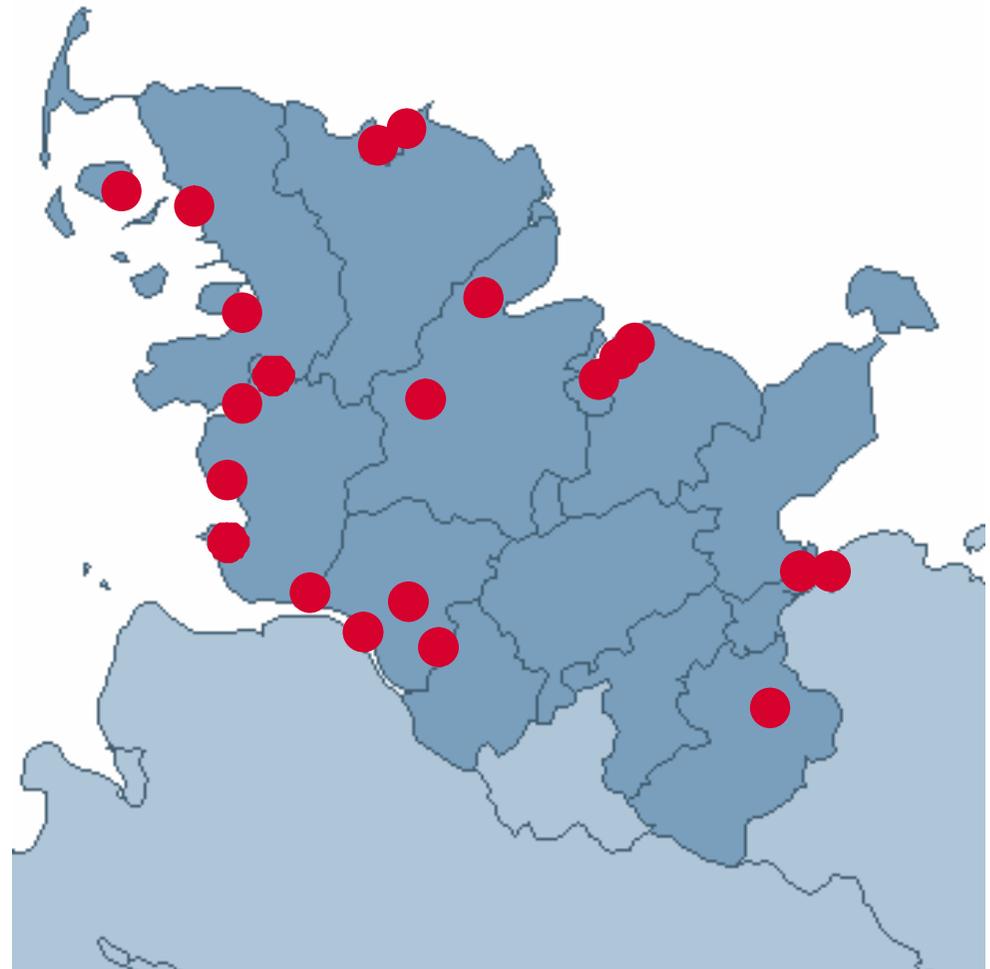
Netzknoten maritimer Wirtschaft zwischen  
Nord-, Ost- und Kontinentaleuropa



# Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V.

---

- gegründet Februar 2008
- 19 Mitglieder
- Gemeinsame Interessen
- Erfahrungsaustausch
- Beratung in hafentechnischen und -wirtschaftlichen Fragen
- Support von Behörden und Ministerien



# Hard Facts Schleswig-Holstein

---

- 1.190 km Küstenlinie
- 30 Häfen
- 50.000 Beschäftigte in der maritimen Wirtschaft
- rd. 15 Mio. Seereisende pro Jahr
- 51 Mio. t Umschlag pro Jahr



# Eckpfeiler maritimer Wirtschaft

---

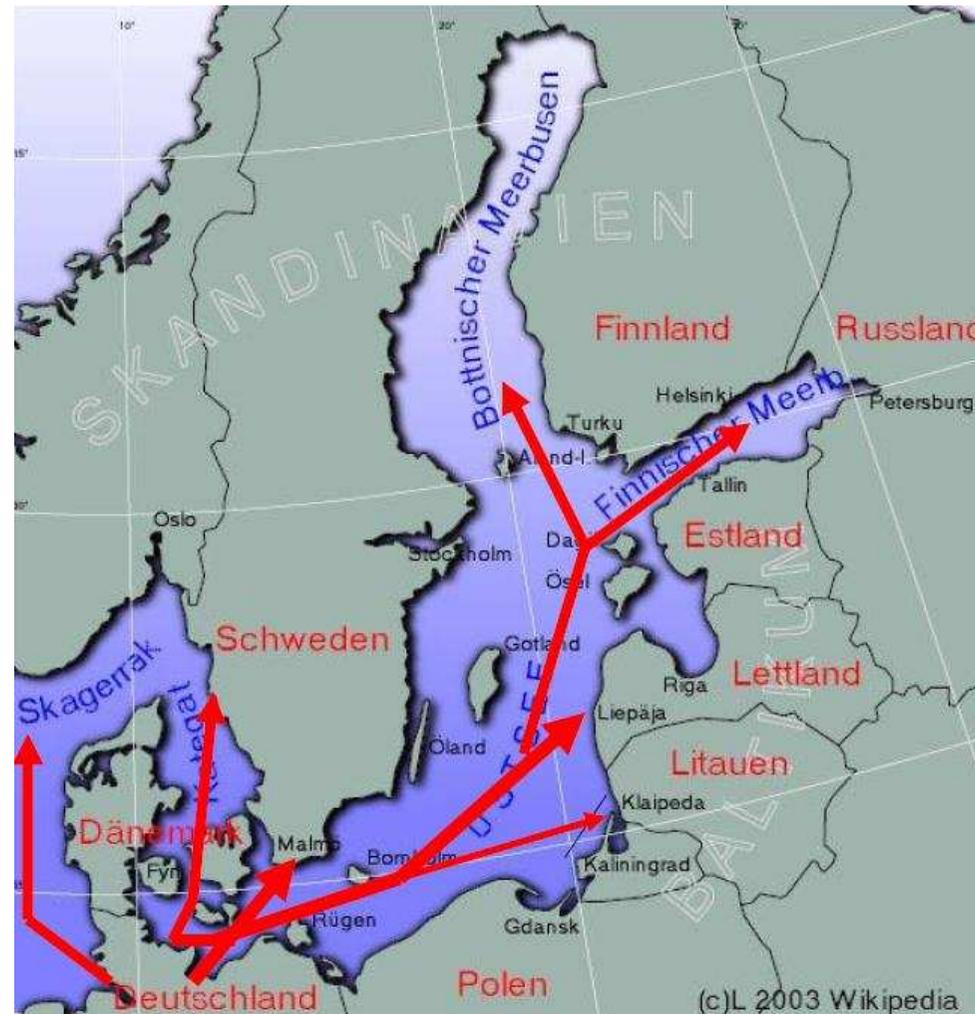
- Auf die sechs umschlagsstärksten Häfen entfallen rd. 88% des Gesamtgüterumschlags aller Seehäfen des Landes Schleswig-Holstein!

- Lübeck
- Brunsbüttel
- Kiel
- Puttgarden
- Rendsburg
- Flensburg



# From Road to Sea über Schleswig-Holsteins Häfen

---



# Aktuelle Themen im GvSH

---



## Berichtsthemen:

- Kreuzfahrttourismus
- Schiffsemissionen / Restriktion der Schwefelgrenzwerte
- Feste Fehmarnbeltquerung
- Offshore-Logistik
- Hinterlandanbindungen

## Handlungsthemen:

- Schiffsabwässer
- Landstrom
- ISPS- Anforderungen
- Planfeststellungsverfahren  
Handelshäfen

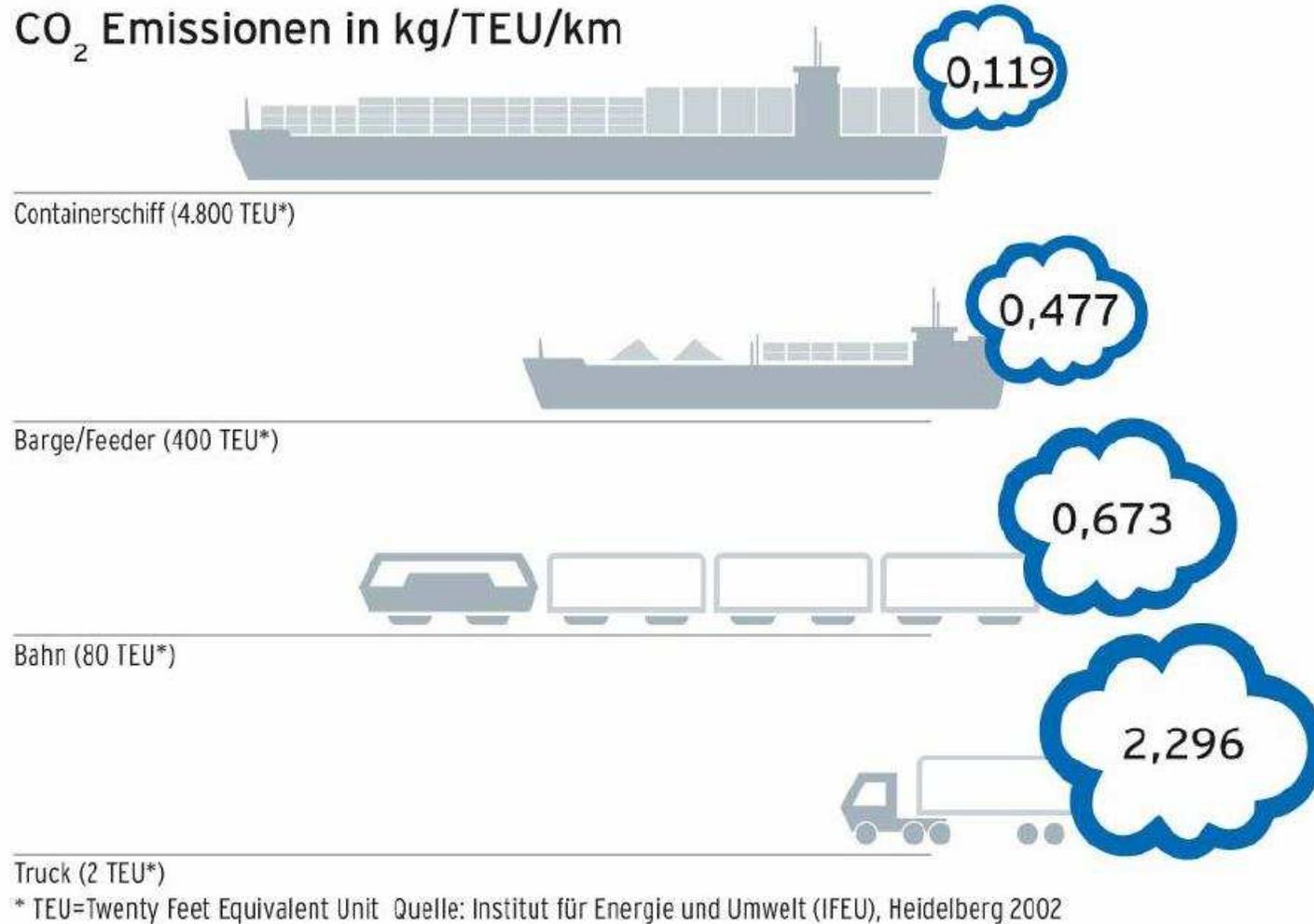
# Wachstumsmarkt Kreuzfahrt

---



- 16,4 Mio. weltweite Kreuzfahrer  
Wachstum letzte 3 Jahre: 9 %
- 4,4 Mio. europäische Kreuzfahrer  
Wachstum letzte 3 Jahre: 41%  
(Verdoppelung in den letzten 10 Jahren)
- 1,1 Mio. deutsche Kreuzfahrer  
Wachstum letzte 3 Jahre: 30 %
- 320.000 schleswig-holsteinische Kreuzfahrer  
Wachstum letzte 3 Jahre: 68%

# Schiffsemissionen



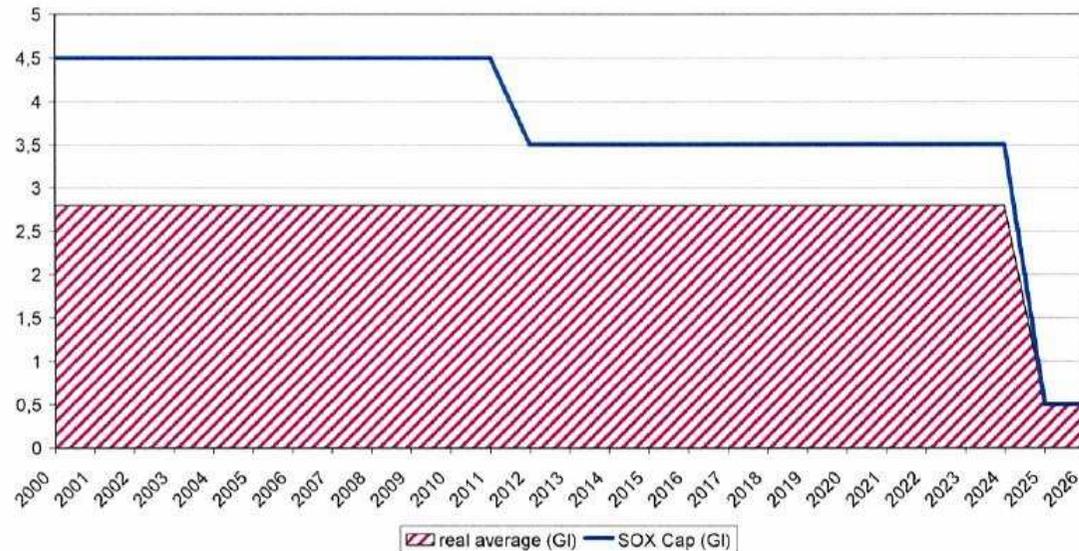
# Schiffsemissionen / Restriktion der Schwefelgrenzwerte (MARPOL Annex VI)

**Global :**

derzeit: 4,5%

Ab 2012: 3,5%

Ab 2020 (2025?):  
0,5%

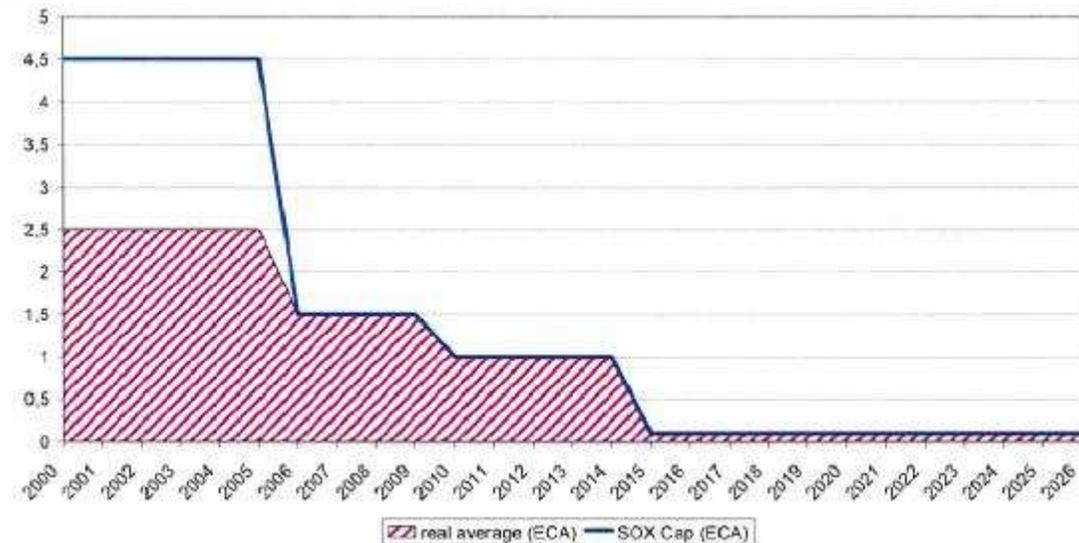


**SECA (Ostsee):**

Derzeit: 1,5%

Ab 07/2010: 1,0%

Ab 2015: 0,1%



# Auswirkungen von Marpol Annex VI

---

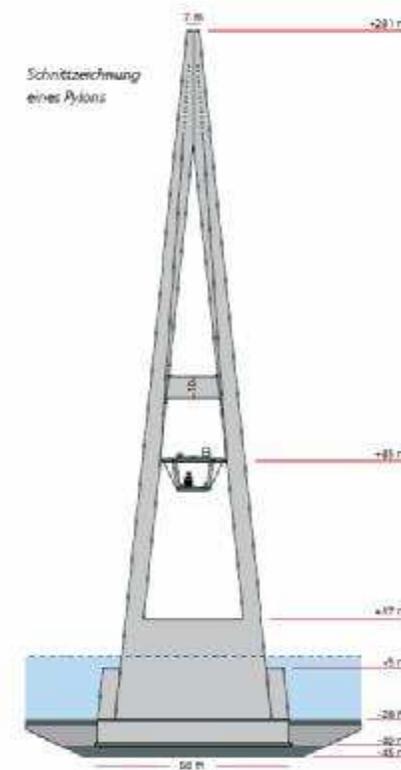
Die Schwefelstudie des finnischen Transportministeriums erwartet:

1. Treibstoffkosten werden durch Einsatz von MDO um bis zu 84% ansteigen.
2. Gesamttransportkosten steigen im RoRo-Bereich um 35-41%.
3. Die Frachtraten für den Transport von LKW steigen entsprechend.
4. Die Wettbewerbsposition des Seetransportes verschlechtert sich.
5. Es kommt zu Verkehrsverlagerungen auf den Landweg.

Nach einer Studie der Swedish Maritime Administration (2009) muss mit einer Verkehrsverlagerung von bis zu 10% gerechnet werden.

Im Auftrag von VDR und ZDS erstellt ISL derzeit eine deutsche Studie zu den Folgen der Reduzierung des Schwefelgehaltes in Schiffstreibstoffen. Auf dieser Grundlage sollen dann Maßnahmen erarbeitet werden, um negativen Auswirkungen zu begegnen.

# Feste Fehmarnbeltquerung



|  |            |
|--|------------|
| Investition (inkl. Hinterlandanbindung): | 5,5 Mrd. € |
| Geplante Eröffnung:                      | Ende 2018  |
| Durchfahrtshöhe:                         | 65 m       |

# Auswirkungen feste Fehmarnbeltquerung

- Verkehrsverlagerungen auf die Straße
- in erster Linie der PKW, weniger der LKW

Die Fährlinien Deutschland - Schweden müssen sich auf den neuen Wettbewerber einstellen!

Bsp.: Anpassungsstrategie Stena Line/Kiel

- Ausbau des Frachtverkehrs
- Stärkung des Seetourismus
- Neubau Schwedenkai: Schaffung aller hafenseitigen Voraussetzungen



- 
- Offshore-Logistik

# Hinterlandanbindungen



- A20: Weiterführung durch SH mit westlicher Elbquerung Hamburgs und Anbindung an die A1 in NDS
- A21-Nord: Vierspuriger Ausbau bis Stadtgrenze Kiel.
- A21-Süd: Weiterführung mit Ostumfahrung Hamburgs

# Handlungsthemen: Schiffsabwässer

---



- Helcom-Initiative zur Ausweisung der Ostsee als Abwasser-Sondergebiet:
- Kreuzfahrtschiffe verfügen größtenteils über hochtechnische Reinigungs- und Kläranlagen an Bord.
- **Problem:** Übernahme aller Schiffsabwässer einschließlich Grauwassermengen übersteigt kommunale Kapazitäten.

# Landstrom



- Anlagen sind u.a. in Seattle (USA), Juneau (Alaska), Vancouver (Canada) in Betrieb. Vorteil: überwiegend aus Wasserkraft
- Landstromanschlüsse für andere Schiffstypen (mit weniger Leistungsbedarf) sind in Göteborg, Stockholm, Lübeck, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen und Zeebrügge in Betrieb
- **Problem:** Wirtschaftlichkeit nur über lange Zeiträume - dagegen Schifffahrt (Schiffstypen, Abfahrtsdichte, Fahrpläne etc.) im Wandel

# ISPS - keine weitere Verschärfung der Anforderungen !

---



# Planfeststellungsrecht für Handelshäfen

---

- Genehmigungsverfahren,  
Genehmigungsbehörde
- Gegenstand der Genehmigung: Infrastruktur  
versus Betrieb
- Rechtsgutachten im Auftrag der GvSH

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

---

