



## **Bericht**

der Landesregierung

### **Bedeutung des Kreuzfahrt- und Fährtourismus für Schleswig-Holstein**

Drucksachen 18/910 und 18/950

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

## Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen	4
1. Häfen und ihre Infrastruktur	6
2. Verkehrsanbindung der schleswig-holsteinischen Häfen	9
Landseitige Anbindung der Häfen	9
Seeseitige Anbindung der Häfen	11
3. Fährtourismus	12
Internationaler Fährtourismus	13
Häfen, Infrastruktur, Fährlinien, Reedereien	13
Passagierzahlen	14
Touristische Bedeutung	16
Marketing	17
Herausforderungen für den internationalen Fährverkehr	18
Wertschöpfung	18
Ausblick	18
Nationaler Fährtourismus	19
4. Kreuzfahrttourismus	20
Häfen Kiel, Lübeck (Infrastruktur, Anbindung)	21
Reedereien, Anläufe, Passagierzahlen	22
Touristische Bedeutung	23
Marketing	24
Wertschöpfung	25
Herausforderungen für den Kreuzfahrttourismus	26
Umweltaspekte	26
Wachstum	26
Ausblick	26
5. Weitere Anforderungen an die Schifffahrt	27
Schiffssicherheit (Maritime Safety)	27
Schiffssicherheit (Maritime Security)	29
Umweltschutz und Energiekosten	30
6. Ausblick	32

Anlagen:

Anlage 1  
Statistiken 2012 Fährtourismus in SH (Quelle „Market“ ShipPax/Halmstad)

Anlage 2

Pressemitteilung der Cruise Lines International Association (CLIA) vom 13.03.2013

Anlage 3

Pressemitteilung der Cruise Lines International Association (CLIA) vom 25.06.2013

Anlage 4

Informationen für den Landtagsbericht Kreuzfahrt- und Fährtourismus  
(Information der TASH unter Beteiligung der Partner des Projekts „Kreuzfahrtdestination Schleswig-Holstein“)

## Vorbemerkung

Mit Beschluss vom 20. Juni 2013 hat der Schleswig-Holsteinische Landtag die Landesregierung gebeten, einen schriftlichen Bericht zur Entwicklung der Kreuzfahrtdestination Schleswig-Holstein, des Fährtourismus von und nach Schleswig-Holstein sowie der touristischen Bedeutung des Fährbetriebs innerhalb Schleswig-Holsteins zu geben.

Im vorliegenden Bericht bilden der Ausbau und die Anbindung der schleswig-holsteinischen Häfen (Infrastruktur) und die Berücksichtigung der auch aus dem Ausland kommenden Kreuzfahrt- und Fährtouristen sowie die zielgerichtete Vermarktung Schleswig-Holsteins als Hochseekreuzfahrt- und Fährschiffdestination Schwerpunkthemen.

Der Fährtourismus hat eine große wirtschaftliche und touristische Bedeutung für Schleswig-Holstein. Es gehen hier jährlich rund 15 Millionen Passagiere an oder von Bord eines Kreuzfahrt- oder Fährschiffes. Sie generieren nach Angaben des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V. für die Region durch ihre Kaufkraft Umsätze in Millionenhöhe, allein in Kiel in Höhe von ca. 50 Millionen Euro pro Jahr. Hinzu kommen wichtige direkte und indirekte Beschäftigungseffekte aus der Abfertigung von Passagierschiffen und damit verbundenen hafenwirtschaftlichen Dienstleistungen, Zulieferungen, Proviantierungen usw. Darüber hinaus wird das touristische Image Schleswig-Holsteins geprägt von seinem maritimen Umfeld, den Häfen und den Kreuzfahrt- und Fährschiffen.

Die Häfen sind Eckpfeiler der maritimen Wirtschaft in Schleswig-Holstein. Sie schaffen Voraussetzungen für Wertschöpfung und Beschäftigung, auch in der Tourismusbranche. Deshalb wird in diesem Bericht auch zunächst auf die Häfen und ihre Verkehrsanbindung eingegangen. Darüber hinaus wird unterschieden in internationalen Fährtourismus, nationalen Fährtourismus und Kreuzfahrttourismus, weil die jeweiligen Anforderungen an Infrastruktur und Service in den Häfen sowie an das Marketing sehr unterschiedlich sind. Es schließt sich dann noch ein Kapitel zu den Herausforderungen für die Schifffahrt hinsichtlich der Schiffssicherheit, des Umweltschutzes und der Energiekosten an.

Der internationale Fährverkehr wird im Wesentlichen über die Ostseehäfen Lübeck, Kiel und Puttgarden abgewickelt. Er ist gekennzeichnet durch die Kombination von Gütertransport und eher touristisch orientiertem Passagierverkehr, der Fährtourismus ist also nur ein Teil des Fährverkehrs. Der nationale Fährverkehr wird geprägt durch die Fähren zu den nordfriesischen Inseln und Halligen sowie zur Insel Helgoland und dient sowohl der Insel- und Halligversorgung als auch touristischen Zwecken. Die Häfen Kiel und Lübeck sind Anlaufhäfen für die ausschließlich touristisch orientierten und international geprägten Kreuzfahrten.

Weitere wichtige touristische Elemente bilden die Ausflugsschiffahrten, z.B. zu den Seehundbänken, die Fahrten der Traditionssegler oder auch die Angelfahrten. Dieses Themenfeld ist nicht Gegenstand des Berichtsanspruchs und wird deshalb in diesem Bericht nicht weiter betrachtet.

In diesem Bericht sind Beiträge der Außenstelle Nord der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V., des Verbandes der Fährschiffahrt & Fährtouristik e.V., des PORT OF KIEL, der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH, der Reederei H.G. Rahder GmbH, der TASH und des Tourismusdirektors der Insel Helgoland berücksichtigt.

Des Weiteren sind Anfang Juli 2013 Gespräche mit dem General Manager Kreuzfahrt von Sartori & Berger und mit dem Verband der Fährschiffahrt und Fährtouristik e.V. geführt worden. Die Ergebnisse sind ebenfalls in den Bericht eingeflossen.

## 1. Häfen und ihre Infrastruktur

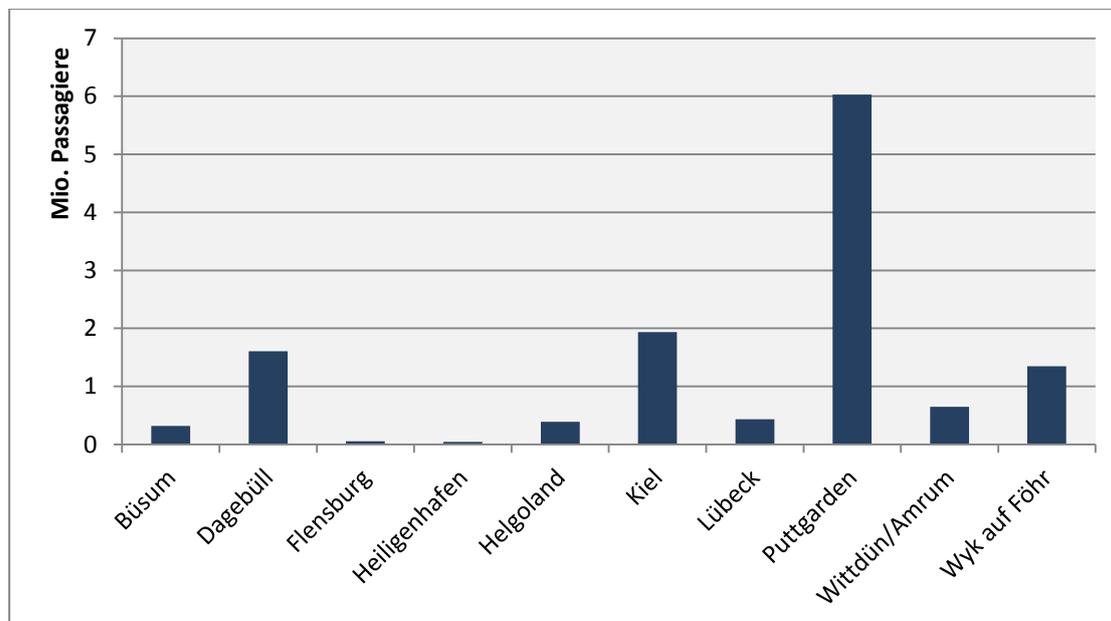
Die schleswig-holsteinischen Häfen stellen die erforderliche Infrastruktur für die Abfertigung des Kreuzfahrt- und Fährverkehrs zur Verfügung. Dabei müssen sie sich ständig neuen Herausforderungen stellen, die sich aus steigenden Gütertransportzahlen, aber auch auf Grund von Änderungen der Passagierzahlen und des Passagierverhaltens sowie von rechtlichen Voraussetzungen ergeben.

Die Passagierzahlen 2005 bis 2011 sind der in Abb. 2 beigefügten Tabelle zu entnehmen.

Daraus ergibt sich, dass der umschlagsstarke Hafen Lübeck im Passagierverkehr nicht die gleiche herausragende Rolle spielt. Im Passagierverkehr liegt der Fährhafen Puttgarden mit etwa 6 Mio. Passagieren an erster Stelle schleswig-holsteinischer Häfen, gefolgt von Kiel mit etwa 1,9 Mio. Passagieren und Dagebüll mit etwa 1,8 Mio. Passagieren.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht diese Zahlen des Passagierverkehrs (2011). Einbezogen sind sowohl Fähr- als auch Kreuzfahrtpassagiere. Eine Aufteilung nach touristischem Verkehr, Geschäftsreisenden und LKW-Fahrern ist nicht möglich.

Abb. 1: Passagierverkehr ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins im Jahr 2011 (aus: Entwurf Schlussbericht Hafenkonzept Schleswig-Holstein, Uniconsult)



Die Entwicklung des Passagieraufkommens in der Zeit von 2005 bis 2011 wird aus der nachfolgenden Tabelle deutlich:

Abb. 2: Passagieraufkommen ausgewählter Häfen Schleswig-Holsteins zwischen 2005 und 2011 (in Tsd.)

(aus: Entwurf Schlussbericht Hafenkonzzept Schleswig-Holstein, Uniconsult)

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
<b>Gesamtzahl aller transportierter Fahrgäste über schleswig-holsteinische Häfen</b>	<b>15.205</b>	<b>15.758</b>	<b>14.651</b>	<b>14.287</b>	<b>-6,0</b>	<b>-2,5</b>

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

Insgesamt ist das Passagieraufkommen in den schleswig-holsteinischen Häfen leicht rückläufig. In erster Linie liegt das an dem Rückgang der Passagierzahlen auf der Puttgarden-Rødby Linie und dem Helgolandverkehr. Die Häfen Kiel und Lübeck verzeichnen eine positive Entwicklung.

Es wird erwartet, dass sich die Passagierzahlen in den kommenden Jahren leicht positiv entwickeln werden, profitieren wird insbesondere der Hafen Kiel mit dem Kreuzfahrtverkehr. Aber auch für Helgoland wird mit dem neuen Schiff auf der Linie Cuxhaven-Helgoland ab 2015 eine positive Entwicklung erwartet.

Die Landesregierung unterstützt die Häfen dabei, die erforderliche Hafeninfrasturktur bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen gefördert, insbesondere mit Mitteln des Zukunftsprogramms Wirtschaft (ZPW) / Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) und aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE). Teilweise wurden auch Finanzhilfen des Bundes nach dem Solidarpakt-Fortführungs-Gesetz (SFG) eingesetzt.

Im Einzelnen wurden in den vergangenen Jahren folgende Maßnahmen gefördert:

Abb. 3: Fördermaßnahmen in Häfen (beispielhaft)

Maßnahme	Fertigstellung	Investition	Förderung
<b>Nordsee</b>			
Errichtung von Personeneinstiegen im Fährhafen Dagebüll	2011	2,5 Mio. €	1,7 Mio. € ZPW/GRW
Errichtung von Personeneinstiegen im Fährhafen Wittdün	2011	2,2 Mio. €	1,3 Mio. € ZPW/GRW
Neugestaltung des Fährhafens Wyk auf Föhr	2011	4 Mio. €	2,4 Mio. € ZPW/GRW
Modernisierung Fährhafen Schlüttsiel	2012	0,5 Mio. €	0,3 Mio. € ZPWGRW
<b>Ostsee</b>			
Kiel, Kreuzfahrtterminal Ostseekai	2007	20 Mio. €	10 Mio. € REP 2000/ GRW/SFG
Kiel Schwedenkai, Gangway für Fähr- und Kreuzfahrtpassagiere	2010	4,5 Mio. €	2,25 Mio. € ZPW/ EFRE
Kiel Schwedenkai, Neugestaltung Terminal	2011	8 Mio. €	4 Mio. € SFG
Kiel Ostuferhafen, Herrichtung des Liegeplatzes 1	Bau 2012/2013	5,4 Mio. €	3,2 Mio. € SFG
Lübeck, Seelandkai 4. BA	2011	2,0 Mio. €	1,0 Mio. € GRW
Lübeck-Travemünde, Skandinavienkai Anleger 7	2012	11,0 Mio. €	5,5 Mio. € GRW
Ausbau des Wirtschaftshafens Flensburg	2013	4,7 Mio. €	3,6 Mio. € ZPW/GRW

Gerade mit Blick auf die Mobilität im Reiseverkehr verfolgen die großen Passagierhäfen und auch die anderen Hafenstandorte mit großer Sorge die künftigen Förderperspektiven ab 2014 und hier insbesondere die Verfügbarkeit von EU-Fördermitteln. Klassische Hafeninfrastrukturinvestitionen sind künftig voraussichtlich nicht mehr aus dem EFRE förderfähig. Häfen sind jedoch Netzknoten für den europäischen Personenverkehr und erfüllen in erster Linie überregionale und für die gemeinschaftliche Mobilität maßgebliche Verkehrsfunktionen. Insofern können die hierfür erforderlichen Infrastrukturen nicht allein aus lokalen Hafenerträgen finanziert werden, sondern bedürfen auch weiterhin der Unterstützung.

Die Landesregierung wird sich daher auch weiterhin für die Weiterentwicklung der Häfen einsetzen und erforderliche Infrastrukturmaßnahmen positiv begleiten und unterstützen. Sie wird sich für die Bereitstellung von auskömmlichen Fördermitteln beim Bund und bei der EU einsetzen.

## 2. Verkehrsanbindung der schleswig-holsteinischen Häfen

In Schleswig-Holstein bestehen auf den ersten Blick mit dem Fernverkehrsstraßennetz, dem relativ engmaschigen Eisenbahnnetz, dem Flughafen Lübeck-Blankensee, dem Nord-Ostsee-Kanal und der Anbindung an den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel gute Ausgangsbedingungen für die Entwicklung der Häfen und des Kreuzfahrt- und Fährtourismus. Ein dichtes Netz von Schifffahrtslinien stellt die Verbindung in den gesamten Ostseeraum her.

Allerdings stellen sich in Schleswig-Holstein in den kommenden Jahren Herausforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere auf Grund der starken Nutzung der Straßen- und Schienenwege durch Transitverkehre zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa, durch steigende Berufspendlerzahlen auf den Zulaufstrecken in Richtung Hamburg und den Verkehrsknoten Hamburg in Hauptverkehrszeiten sowie durch die tendenziell weiter zunehmende Verkehrsbelastung durch den Güterverkehr – hier wird eine Zunahme um bundesweit durchschnittlich 71 % (im Vergleich zum Jahr 2004), im Hafenhinterlandverkehr sogar um 168 %, erwartet. Darüber hinaus ist eine bessere verkehrliche Erreichbarkeit zur Überwindung der strukturellen Schwäche der Westküstenregion erforderlich. Die geplante Feste Fehmarnbeltquerung wird künftig Skandinavien und Kontinentaleuropa verbinden, dies wird zu Verkehrsverlagerungen von der Jütland- auf die Vogelfluglinie führen und auch Auswirkungen auf den dortigen Fährverkehr haben.

Verkehrspolitisches Ziel der Landesregierung ist es, ein bedarfsgerechtes und zukunftsorientiertes Verkehrsnetz zu schaffen. Hierbei wird eine stärkere Verkehrsverlagerung auf die umwelt- und ressourcenfreundliche Schiene angestrebt.

### Landseitige Anbindung der Häfen

Landseitig ist der Hafen Kiel über das innerstädtische Straßennetz und die Autobahnen A 210 und A 215 mit Anschluss an die A 7, die abschnittsweise zur A 21 ausgebauten B 404, die B 76 und die B 202 sowie durch die Bahnlinie Kiel-Hamburg mit Anschluss in Neumünster an die Jütlandlinie und die Nahverkehrslinie Kiel-Lübeck angebunden. Täglich fahren 7 IC/ICE-Zugpaare bis nach Kiel. Dadurch gibt es Direktverbindungen zu zahlreichen Großstädten in Deutschland und in die Schweiz. Der Kieler Hauptbahnhof wurde komplett saniert und ist seit 2006 zu einer echten Visitenkarte der Stadt und einer modernen und attraktiven Verkehrsstation geworden, die sich an den heutigen Bedürfnissen der Fahrgäste und Kunden orientiert.

Lübeck und Travemünde sind über die A 1 mit Abzweiger A 226 nach Travemünde, die A 20, die B 75, B 206 und B 207 sowie die Bahnlinien Hamburg-Lübeck

und die Nahverkehrslinien Kiel-Lübeck und Lübeck-Lüneburg sowie Lübeck-Travemünde Strand verkehrlich angebunden. Vom Lübecker Hauptbahnhof gibt es tägliche Direktverbindungen nach Kopenhagen und in die wichtigsten Großstädte Deutschlands.

Der Fährhafen Puttgarden ist verkehrlich über die B 207 bzw. die A 1 sowie die eingleisige Bahnlinie nach Lübeck angeschlossen. In Puttgarden halten täglich bis zu 6 EC/ICE-Zugpaare.

Der Verkehrsanbindung der schleswig-holsteinischen Westküste und der Nordseehäfen dienen vorrangig die A 23 und deren Verlängerung B 5, die B 199, B 200, B 201, B 202 und B 203 sowie die Bahnlinie Hamburg-Westerland und Nahverkehrsverbindungen Niebüll-Dagebüll Mole mit Anschluss an die Nahverkehrszüge nach Hamburg und Westerland. In den Sommermonaten und in der Weihnachts-/Neujahrszeit gibt es täglich vier Kurswagenverbindungen bis zur Mole in Dagebüll. Dadurch gibt es Direktverbindungen zu den deutschen Großstädten

Die wichtigsten Straßenausbauvorhaben der Landesregierung sind

- der sechsstreifige Ausbau der A 7 im Rahmen eines Privat-Public-Partnership-Modells von Ende 2014 bis voraussichtlich 2018 vom Bordesholmer Dreieck bis zur Landesgrenze Hamburg,
- Bau der A 20 bis zum Anschluss an die A 7
- der abschnittsweise Ausbau der B 404 zur A 21 und Anschluss an die A 20, A 1 und A 24
- der bedarfsgerechte abschnittsweise Ausbau von A 23 und B 5

Mit der Festen Fehmarnbeltquerung wird Skandinavien auf der verkehrsgeografisch kürzesten Route mit Kontinentaleuropa straßen- und schienenmäßig verbunden. Damit werden sich die Verkehrsströme in Schleswig-Holstein teilweise verlagern. Für die Schienenanbindung zwischen Lübeck und Puttgarden fordert die Landesregierung eine raum- und sozialverträgliche Trassenführung, um negative Auswirkungen für die vom Tourismus abhängigen Gemeinden entlang der Lübecker Bucht zu vermeiden.

Die bestehende Brücke über den Fehmarnsund wird absehbar die erwarteten Verkehrsmengen nicht aufnehmen können. Sie droht zu einem Engpass auf dieser internationalen Verkehrsachse zu werden. Aus diesem Grund hat die Landesregierung für den BVWP 2015 ein zusätzliches Querungsbauwerk angemeldet.

Um die Verkehrsverbindungen an der Westküste zu verbessern, hat die Landesregierung den vollständigen zweigleisigen Ausbau sowie die Elektrifizierung der Marschbahnlinie für den BVWP 2015 angemeldet.

## **Seeseitige Anbindung der Häfen**

Die in Schleswig-Holstein im Zuge des Kreuzfahrt- und Fährtourismus am stärksten genutzten Bundeswasserstraßen Kieler Förde, Trave und auch die Elbe bieten hervorragende Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Verkehre.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stellt mit den Bundeswasserstraßen und in diesen gelegenen Hafenzufahrten sowie mit dem Nord-Ostsee-Kanal die notwendige seeseitige Infrastruktur auch für die Fähr- und Kreuzfahrtschifffahrt bereit.

Die wichtigsten von Kreuzfahrtschiffen und internationalen Fährlinien an Nord- und Ostsee befahrenen Reviere wurden im Rahmen der Kategorisierung der Bundeswasserstraßen in die höchste Prioritätsklasse A eingestuft. Damit ist auch für die Zukunft gewährleistet, dass diese Bundeswasserstraßen bei der Priorisierung von Haushaltsmitteln für Betrieb und Unterhaltung sowie Ausbau bestmöglich berücksichtigt werden.

Der aktuelle bauliche Zustand des Nord-Ostsee-Kanals, insbesondere seiner Schleusenanlagen, ist nicht zufriedenstellend. Die Probleme treffen allerdings in erster Linie die Feederschiffe und ihre Transporte in den und aus dem Ostseeraum. Die Fährschifffahrt ist von diesen Problemen nicht betroffen. Allerdings gibt es zunehmend unvermeidliche Wartezeiten auch für die Kreuzfahrer. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung arbeitet an der Sanierung der baulichen Substanz am Nord-Ostsee-Kanal mit dem Ziel, in 2014 die Betriebszuverlässigkeit des Nord-Ostsee-Kanals wieder auf das langjährige vorherrschende Niveau zu verbessern und dadurch die Wartezeiten deutlich zu reduzieren. Limitierender Faktor bleibt bei einer Nord-Ostsee-Kanal-Passage allerdings auch in Zukunft die maximale Durchfahrtshöhe von 40 m. Für die größeren Kreuzfahrtschiffe schließt sich die Kanalpassage damit aus.

Die Landesregierung setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass die seeseitige Anbindung der Häfen auch zukünftigen Anforderungen an die Schifffahrt, insbesondere auch der Kreuzfahrt- und Fährschifffahrt genügen wird.

Die Festlands- und Inselhäfen an der Westküste können auf Grund der geografischen Verhältnisse (u.a. Tide, Versandungen) nur von Schiffen mit einem sehr geringen Tiefgang angelaufen werden. Dies schließt faktisch Besuche größerer, ortsfremder Passagierschiffe aus. Die vorhandenen Schiffe sind aus gleichem Grund mehr oder weniger an das heimische Fahrtgebiet gebunden.

### 3. Fährtourismus

„Tausende Trelleborger begrüßen am Abend des 28. März 1962 die „Nils Holgersson“, die von Travemünde kommend erstmals Schweden erreicht. In sechseinhalb Stunden hat die 20 kn schnelle Fähre 900 Passagiere und 150 Personenwagen über die Ostsee befördert. Für 160 der Passagiere stehen Kabinen mit bis zu acht Betten bereit, für weitere 84 Ruheliegen. Auf dem Fahrzeugdeck können auf 200 m statt der Autos auch Autobusse oder zehn Lastwagen transportiert werden. Damit sie an Bord gelangen, verfügt der Neubau als erstes deutsches Roll-on-Roll-off-Schiff dieser Art über eine Heckrampe. Besatzung und Bedienungspersonal zählen 80 Personen.“ (Aus: „Schiff & Hafen“, Juni 2013, Nr. 6).

Color-Line feierte bereits im Jahr 2011 das 50-jährige Jubiläum der Fährlinie Kiel-Oslo und dem Fährschiff „Kronprins Harald“ und hat mit der Mini-Kreuzfahrt von „Color Fantasy“ und „Color Magic“ ein völlig neues Marktsegment begründet. Viele Gäste kommen zum wiederholten Mal. Auch die Stena Line Verbindung von Kiel nach Göteborg existiert seit mehr als 45 Jahren.

Heute befördern moderne Fährschiffe auf zahlreichen Routen Güter und Passagiere von Schleswig-Holstein nach Skandinavien und ins Baltikum und zurück. Die Fährverkehre bilden das Rückgrat des Hafengeschehens in den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen und tragen wesentlich zum Gesamtumschlag bei (Kiel: fast 80 % des Gesamtumschlags in 2012).

Im internationalen Fährverkehr ist nicht mehr allein der Transport von A nach B das Ziel. Wie Color-Line zeigt, wird zunehmend die Fährpassage selbst für Passagiere zum Ziel. Die Reedereien müssen sich mit der Ausstattung der Schiffe und dem Service darauf einstellen. Auch im nationalen Fährtourismus gibt es diese Entwicklung, da ein Ausflug mit dem Schiff stets ein besonderes Urlaubserlebnis bietet.

Die schleswig-holsteinischen Häfen haben sich der Entwicklung des Fährtourismus angepasst und stellen heute eine moderne Infrastruktur für die Abfertigung zur Verfügung.

In den vergangenen Jahren wurde das Augenmerk auch verstärkt auf das Thema Barrierefreiheit gerichtet. So sind z.B. in Kiel die Terminals und Fußgängerbrücken zu den Fähren am Norwegenkai und am Schwedenkai sowie in Dagebüll, Wyk/Föhr und Wittdün/Amrum barrierefrei gestaltet.

Mit der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und den zu deren Durchführung in der Bundesrepublik Deutschland im Dezember 2012 national erlassenen Gesetze und Verordnungen werden die Rechte und Pflichten von Fahrgästen bei Verspätungen und Annullie-

rungen und im Sinne einer diskriminierungsfreien Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leistungsangebot geregelt. Die EU-Verordnung enthält unmittelbar geltende neue Informationspflichten und weitere Vorgaben für Beförderer im Schiffsverkehr und für Reiseveranstalter und Reisevermittler. Hierzu gehören auch Vorschriften zu Hilfeleistungen und Vorkehrungen für behinderte Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität, die in den Häfen zur Verfügung gestellt werden müssen.

### **Internationaler Fährtourismus**

Der internationale Fährverkehr ist Grundpfeiler für die schleswig-holsteinischen Häfen und deren Auslastung. Dabei wird der Fährverkehr geprägt durch eine Mischung aus Gütertransport, Transitverkehren und touristischen Verkehren. Eine Abgrenzung des Fährtourismus zum gesamten Fährverkehr ist schwierig. Hier müsste zunächst definiert werden, welche Verkehre dem Fährtourismus zugeordnet werden sollten. Genaue Erhebungen zu den Verkehrszahlen nach ihrer Funktion sind nicht verfügbar.

Nach grober Einschätzung überwiegt bei den Linien in das Baltikum die Transportfunktion. Die hier beförderten Passagiere haben nicht in erster Linie touristische Interessen, sondern kommen als Arbeitskräfte oder zum Einkauf nach Schleswig-Holstein. Bei den Fährverbindungen nach Skandinavien ist die Verteilung der Funktionen sehr unterschiedlich. Hier werden die Fähren gern als Transit für eine Urlaubsreise oder auch als Mini-Kreuzfahrt genutzt. Großen Anteil hat hier der Einkaufsverkehr nach Schleswig-Holstein.

Die Flensburger Förde ist Teil der Ostsee, Schiffsverkehre zwischen Deutschland und Dänemark sind internationale Verkehre. Fähr- oder Fahrgastschiffe, die zwischen beiden Ländern verkehren, müssen den sehr hohen internationalen Standards (EU-Fahrgastrichtlinie, SOLAS, MARPOL usw.) entsprechen. Dies ist für die touristische Schifffahrt in der Flensburger Förde wirtschaftlich kaum umsetzbar. Bemühungen von Bund und Land, mit Dänemark entsprechende Erleichterungen für die Schifffahrt zu erreichen, waren nicht erfolgreich. In einem Interreg-Projekt zur Fahrgastschifffahrt zwischen dem Landesteil Schleswig und Süddänemark werden derzeit Möglichkeiten zur Etablierung von rentablen Fahrgastschiffsangeboten ausgelotet. Erste Projektergebnisse sollen Ende des Sommers 2013 vorgestellt werden.

#### Häfen, Infrastruktur, Fährlinien, Reedereien

Die wichtigsten schleswig-holsteinischen Häfen im internationalen Fährverkehr sind die Häfen in Lübeck/Travemünde, Kiel und Puttgarden. Aber auch der Hafen in List hat nennenswerte Passagier- und Fahrzeugmengen aufzuweisen (vgl. Anlage 1).

Es bestehen die folgenden Fährlinien:

- Nordsee  
List/Sylt – Havneby/Rømø, Reederei FRS
  
- Ostsee  
Puttgarden - Rødby, Reederei Scandlines  
Kiel – Oslo, Reederei Color Line  
Kiel – Göteborg, Reederei Stena Line  
Kiel – Klaipeda, Reederei DFDS Seaways  
Lübeck-Travemünde – Trelleborg, Reederei TT-Line  
Lübeck-Travemünde – Malmö, Reederei Finnlines/ Nordö Link  
Lübeck-Travemünde – Helsinki, Reederei Finnlines  
Lübeck-Travemünde – Ventspils, Reederei Stena Line  
Lübeck-Travemünde – Liepaja, Reederei Stena Line  
Lübeck – St. Petersburg, Reederei Trans Russia Express

Die Verkehrsanbindung und die Infrastruktur der Häfen werden von den Fährreedereien für den jetzigen Bedarf als ausreichend angesehen. Da die Gäste zu etwa 90 % mit dem eigenen Fahrzeug oder dem Bus anreisen, ist eine gute Ausschilderung zu den Terminals allerdings wichtig. Hier wird von den Reedereien der Hinweis gegeben, dass in Kiel Verbesserungen in der Ausschilderung zwischen Autobahn und Ostuferhafen gewünscht werden.

Darüber hinaus sind die Haltestellen des ÖPNV nicht in allen Fällen günstig zu den Terminals gelegen. So wird von den Reedereien z.B. der Wunsch geäußert, dass die Bushaltestelle am Ostuferhafen in Kiel näher an das Terminal verlegt werden sollte. Auch die Bahnstation Travemünde Skandinavienkai ist unbequem und umständlich für ankommende Reisende mit ihrem Gepäck. Da die Entfernung zum Terminal beträchtlich ist, ist die Benennung dieses Haltepunktes in „Skandinavienkai“ irreführend. Die Bezeichnung „Pommernsiedlung“ wäre realistischer. Vom Haltepunkt fahren Shuttle-Busse zum Terminal am Skandinavienkai. Die Hinweise auf diese Verbindung könnten ebenfalls verbessert werden.

Angesprochen wurde auch die Gestaltung des Bahnhofes in Puttgarden, die als verbesserungswürdig angesehen wird.

Die Landesregierung nimmt diese Hinweise auf und wird sich in diesen Bereichen für Verbesserungen einsetzen.

#### Passagierzahlen

Die in der Anlage 1 beigefügte Aufstellung „Statistik 2012 Fährtourismus in SH“ (Quelle „Market ShipPax / Halmstad) gibt einen Überblick über die Zahlen der

im internationalen Fährverkehr in 2012 transportierten Passagiere einschließlich der LKW-Fahrer (sog. Pax), der PKW, Anhänger, Caravans und Wohnmobile (sog. Pax-Fahrzeuge), der Reisebusse und der LKW, Trailer, Container usw. (Frachteinheiten).

Danach werden auf der Vogelfluglinie Puttgarden – Rødby mit Abstand mit ca. 6,0 Mio. die meisten Passagiere, mit ca. 1,5 Mio. die meisten Pax-Fahrzeuge und mit ca. 370.000 nach der reinen Anzahl auch die meisten Frachteinheiten transportiert. Bemerkenswert ist mit 28.304 auch die Zahl der auf dieser Linie beförderten Reisebusse. Auf der Kiel-Oslo Linie werden offenbar zahlreiche Passagiere ohne Fahrzeug transportiert (Mini-Kreuzfahrt), im Vergleich zur Zahl der Passagiertransporte ist die Zahl der Pax-Fahrzeuge relativ gering. Auf der Linie von Kiel nach Klaipeda sind die Passagiertransporte mit ca. 140.000 von nachgeordneter Bedeutung.

Im Fährverkehr wird unterschieden nach dem Bedarfsverkehr einerseits, (d. h. reiner Transportverkehr einschließlich der Geschäftsreisenden und des Urlaubsverkehrs im „Fährtransit“ zu anderweitig gebuchten Urlaubszielen) sowie nach dem produzierten Verkehr andererseits, bei dem Fährpassage und Kurzreise oder Ausflug zusammen gebucht werden. Der produzierte Verkehr ist eindeutig dem Fährtourismus zuzuordnen.

Aktuell reicht der ungefähre Anteil des produzierten Verkehrs am Passagieraufkommen in den schleswig-holsteinischen Häfen (Incoming) nach Angaben des Verbandes der Fährschifffahrt & Fährtouristik e.V. von ca. 6-10 % auf der Vogelfluglinie (wobei hier der Shoppingtourismus zum BorderShop außer Acht gelassen ist) bis ca. 40 % im Stena Line Verkehr aus Schweden.

Von Interesse sind darüber hinaus Informationen zu den Anteilen ausländischer Nutzer der Fährverkehre am gesamten Passagieraufkommen. Zwar liegen hierzu keine statistischen Erhebungen vor. Der Verband der Fährschifffahrt & Fährtouristik e.V. hat aber für diesen Bericht seine Mitglieder befragt und um eine grobe Einschätzung gebeten.

Im Ergebnis kommen danach ca. 40 % der Finnlines-Passagiere aus Finnland, ca. 35 % aus Russland und ca. 25 % aus Schweden. Bei Stena Line verschiebt sich der Split der Nationalitäten mit der Saison. Über das Jahr gerechnet sind ca. 50 % Schweden, ca. 40 % Deutsche und ca. 10 % Holländer an Bord. Der Anteil der Skandinavier ist im Winter höher und im Sommer geringer. Auf der Vogelfluglinie fahren ca. 40 % Schweden, und jeweils ca. 30 % Deutsche und Dänen. Bei TT-Line buchen im produzierten Verkehr ausschließlich schwedische Gäste individuell oder als Gruppe Reiseprogramme. DFDS Seaways gibt den Split der Nationalitäten mit ca. 40 % Deutschen und ca. 60 % aus Litauen/dem Baltikum kommenden Gästen an, wobei, wie oben bereits erwähnt, die Passagiere überwie-

gend als Arbeitskräfte oder zum Einkauf nach Deutschland kommen. Touristische Motive sind hier eher von nachgeordneter Bedeutung.

Der Anteil ausländischer Fährpassagiere ist also beträchtlich. Dies ist eine Herausforderung an die Hafenstädte. Denn auch wenn kein Gast erwartet, in seiner Muttersprache angesprochen zu werden, sollten die ausländischen Gäste wenigstens die Möglichkeit haben, sich auf Englisch auszutauschen. Hier gibt es nach Aussage der Fährreedereien noch deutlichen Handlungsbedarf. Wichtig ist, dass sich der schleswig-holsteinische Einzelhandel, die Gastronomie und die Hotellerie auf die unterschiedlichen Sprachen der Gäste einstellen und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit entsprechenden Sprachkursen fortbilden. Für erforderlich werden Sprachkenntnisse in Englisch sowie einer skandinavischen Sprache gehalten, wünschenswert wäre auch Russisch.

Die Landesregierung nimmt diese Hinweise auf und wird sich für Verbesserungen einsetzen.

#### Touristische Bedeutung

Die touristische Bedeutung des internationalen Fährtourismus ist aufgrund der Passagierzahlen als hoch einzuschätzen, wobei eine Abgrenzung des Bedarfsverkehrs vom produzierten Verkehr seriös nicht möglich ist.

Im Rahmen des Gesprächs mit dem Verband der Fährschiffahrt & Fährtouristik e.V. wurde deutlich, dass es sich beim Incoming Tourismus in Bezug auf Schleswig-Holstein im Wesentlichen um Einkaufstourismus handelt. Naturgemäß kommen die Touristen hinzu, die sich zum Erreichen ihrer Urlaubsdestinationen per PKW der Fähren bedienen müssen oder wollen.

In diesem Gespräch wurden auch Aspekte genannt, die nach Ansicht der Reedereien zu einer Erhöhung der Attraktivität Schleswig-Holsteins als Destination führen würden:

- An vorderster Stelle wurden hier die Ladenöffnungszeiten genannt. Gerade für schwedische Gäste, die in erster Linie zum Shoppen kommen, sollten die Geschäfte speziell in den Ostsee-Bädern, aber auch in Kiel, sonntags ganzjährig geöffnet sein. Hier könnten zusätzliche Reiseanreize, „Reasons to go“, geschaffen werden.
- Zu einem Willkommen würden auch bessere Sprachkenntnisse zumindest englische Sprachkenntnisse in Gastronomie, Hotels und auch bei den Taxiunternehmen beitragen.
- Auch kann die mangelnde Kreditkartenakzeptanz in Schleswig-Holstein nicht zufrieden stellen. In Skandinavien ist die Zahlung mit Kreditkarte üblich - auch bei Taxiunternehmen.

- Mehr Informationsmaterial in englischer Sprache wäre aus Sicht der Fährreedereien ebenfalls wünschenswert.

Dieses sind wichtige Hinweise, die die Landesregierung aufnehmen und berücksichtigen wird.

### Marketing

Nach Aussage der Reedereien ist der wichtigste Vertriebsweg für Fährpassagen das Internet. Die Fährreedereien werden in ihren Zielmärkten im Marketing überwiegend allein tätig. Konzentrierte und abgestimmte Marketingmaßnahmen gibt es bisher kaum. Allerdings unterhält der Verband der Fährschiffahrt & Fährtouristik e.V., der die großen Fährreedereien vertritt, eine gute Kooperation mit der Deutschen Zentrale für Tourismus, die für das Auslandsmarketing zuständig ist.

Vereinzelte gibt es Kontakte der Fährreedereien zur Tourismusagentur Schleswig-Holstein (Informationsaustausch), zum Ostsee-Holstein-Tourismus e.V., regionalen Tourismusorganisationen und in Teilen auch Verbindungen zum Einzelhandel. Auf Seiten der Fährreedereien wäre, so die Auskunft des Verbandes der Fährschiffahrt & Fährtouristik e.V., ein großes Interesse für die Durchführung gemeinsamer Aktionen vorhanden, da noch Potenzial für eine Steigerung der Passagierzahlen gesehen wird.

Einige Reedereien haben Verträge mit Hotels in der Region, z.B. in Lübeck, und vermarkten insofern ganze Kurzreise-Pakete. Allerdings gibt es für derartige Kooperationen in Skandinavien eine deutlich größere Aufgeschlossenheit als in Schleswig-Holstein.

Im Marketing des Schleswig-Holstein Tourismus steht zunehmend der Auslandstourismus im Fokus. Zwar sind hier die Zuwachsraten bundesweit hoch, die Zahlen in der gesamttouristischen Betrachtung Schleswig-Holsteins aber noch relativ gering (Übernachtungszahlen aller Ausländer in 2011 in Schleswig-Holstein rd. 6 %), dennoch sollte der Markt genutzt werden.

Zu beachten ist aber, dass von den vier für Schleswig-Holstein interessanten Quellmärkten (Dänemark, Schweden, Schweiz, Österreich) nur Dänemark und Schweden durch Fährlinien mit Schleswig-Holstein verbunden sind. Auch im Hinblick auf die vorhandenen Marketingmittel sollte eine Konzentration auf die wesentlichen Quellmärkte erfolgen. Sinnvoll scheint zudem eine Netzwerkbildung der partizipierenden Einrichtungen, touristischen Leistungsträgern in den Regionen und dem jeweiligen Einzelhandel.

### Herausforderungen für den internationalen Fährverkehr

Der geplante Bau der Festen Fehmarnbeltquerung wird Auswirkungen auf den internationalen Fährverkehr haben. Es wird zu Verkehrsverlagerungen kommen. Dies betrachten die Fährreedereien mit großer Sorge. Sie halten das geplante Vorhaben für wirtschaftlich nicht sinnvoll. Betroffen sind an erster Stelle die Reederei Scandlines und der Hafen Puttgarden. Aber auch für die Häfen in Lübeck und Kiel wird ein geringerer Zuwachs insbesondere im Frachtbereich erwartet. Die Reedereien werden sich auf die erwarteten Veränderungen einstellen. Allerdings besteht Scandlines zur Wahrung der wirtschaftlichen Chancengleichheit auf einer gleichberechtigten Anbindung des Fährhafens Puttgarden.

Die Fährreedereien rechnen sich auch weiterhin Chancen im Fährverkehr nach Skandinavien aus. Es wird erwartet, dass einerseits viele Personen vor der Länge des Tunnels unter dem Fehmarnbelt zurückschrecken und dann doch lieber die Fähre nutzen, andererseits im Logistik-Bereich die LKW-Fahrer die Fährpassage als Ruhezeit nutzen.

Herausforderungen für den Fährverkehr ergeben sich auch in den Bereichen Schiffssicherheit, Umweltschutz und Energiekosten. Da diese Herausforderungen alle Schiffsverkehre betreffen, wird darauf in einem gesonderten Kapitel am Schluss dieses Berichts eingegangen.

### Wertschöpfung

Für die Städte Lübeck und Kiel sowie für Puttgarden ist der Fährbetrieb von außerordentlich großer Bedeutung. Er generiert zahlreiche Arbeitsplätze durch die Inanspruchnahme von Hafendienstleistungen und bei Ver- und Entsorgung sowie Proviantierung. Es gibt Kooperationen mit dem regionalen Einzelhandel, z.B. CI-TTI und COOP. Die Fährlinien bilden das Rückgrat der schleswig-holsteinischen Häfen.

Darüber hinaus ist natürlich der Einkaufstourismus gerade aus Kiel nicht mehr wegzudenken. Die Passagiere sind wichtige Kunden von Gastronomie und Einzelhandel in den Fährhäfen und Städten. Nach Aussagen der Fährreedereien könnte in diesem Bereich durch bessere Kooperationen und gezielte Maßnahmen noch stärker auf die Kunden eingegangen werden. Hier wird noch Steigerungspotenzial in der Wertschöpfung gesehen. Einzelne vorgeschlagene Maßnahmen sind in Kapitel „Touristische Bedeutung“ beschrieben.

### Ausblick

Für die an der Ostsee gelegenen Häfen Schleswig-Holsteins Lübeck, Kiel und Puttgarden sind die Fährlinien von existenzieller Bedeutung. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind für den jetzigen Bedarf ausreichend. Allerdings sind hier

für die erwarteten Steigerungen bei den Gütertransporten Anpassungen erforderlich. Der Fährtourismus kann davon nur profitieren.

Der Verband der Fährschifffahrt und Fährtouristik e.V. hat wichtige Hinweise gegeben, mit welchen Maßnahmen Steigerungen der Passagierzahlen erreicht werden könnten. Hier ragt das Thema Kooperation und Netzwerkbildung heraus. Insbesondere sind Kontakte mit dem Einzelhandelsverband, dem DEHOGA, der TASH und den regionalen Tourismusorganisationen Erfolg versprechend. Gewünscht ist, dass die Landesregierung hier vermittelnd tätig wird.

### **Nationaler Fährtourismus**

Für den nationalen Fährverkehr zu den Inseln und Halligen sind die Häfen in Dagebüll, Schlüttsiel, Wyk und Wittdün sowie auf Hooge, Nordstrand und Pellworm wichtig.

Neben der Sicherstellung der Grundversorgung der Insel- und Halligbewohner dienen die Fährlinien zu den Inseln und Halligen dem Transport von Gästen mit und ohne Fahrzeug zu ihren Urlaubszielen auf den Inseln und Halligen. Sie sind damit wichtige Grundlage und gleichzeitig entscheidender Erfolgsfaktor für den dortigen Tourismus.

Die von der Wyker Dampfschiffs-Reederei betriebenen Fährverkehre nach Föhr und Amrum sind hochfrequentiert. Der Fährhafen Dagebüll ist nach Puttgarden und Kiel der drittgrößte Passagierhafen Schleswig-Holsteins.

„Seit nunmehr über 125 Jahren sind die Fährschiffe der W.D.R. fester Bestandteil des Erscheinungsbilds der nordfriesischen Inseln und Halligen. Fünf moderne Passagier- und Autofähren bedienen ganzjährig die beiden Fährlinien Dagebüll – Wyk (Föhr) – Wittsdün (Amrum) und Schlüttsiel – Hooge – Langeneß – dün“ (aus: Internet der W.D.R. [www.faehre.de](http://www.faehre.de)).

Bei den in Nordfriesland verkehrenden Fähren handelt es sich um relativ kleine Inselfähren. Die Nachfrage nach Personenbeförderung zu den Inseln und Halligen liegt bei 1,8 Mio. über Dagebüll, 65.000 über Schlüttsiel und ca. 300.000 über Nordstrand.

Mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Fußgängerseiteneinstiege wurde die Suprastruktur der Fährhäfen Dagebüll, Wyk/Föhr und Wittdün/Amrum auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit erheblich verbessert. Auch mobilitätseingeschränkte Personen gelangen nun nahezu barrierefrei und ohne Umwege auf die Salondecks der Schiffe. Mit dem Bau einer zweiten Fußgängerrampe in Wyk auf Föhr würde sich die Situation nach Angaben der W.D.R. noch weiter verbessern.

Da zahlreiche Gäste mit eigenem Fahrzeug anreisen, aber ohne Fahrzeug auf die Inseln und Halligen fahren, sind in den Fährhäfen entsprechende Kapazitäten an Parkplätzen mit einem unkomplizierten Zugang zu den Fähren erforderlich. Dies gilt auch für Busse. Für den aktuellen Bedarf sind diese Kapazitäten vorhanden.

Zu dem Fährverkehr zu den nordfriesischen Inseln und Halligen kommen noch die Fahrten von Büsum nach Helgoland hinzu, die aber eher dem Ausflugsverkehr zuzurechnen sind.

Der Helgolandverkehr auf der Linie Cuxhaven-Helgoland wird durch die Vereinbarung zwischen der Gemeinde Helgoland und der AG Ems / Reederei Cassen Eils, die den Einsatz eines neuen modernen und umweltfreundlichen Schiffes (mit LNG- Antrieb) ab 2015 vorsieht, neuen Schwung erhalten. Dieses Schiff wird auf Helgoland einen festen Liegeplatz erhalten, der Bau des Anlegers wird von der Landesregierung gefördert. Damit entfällt für dieses Schiff künftig das Ausbooten, so dass die Linie dann auch für mobilitätseingeschränkte Passagiere attraktiv ist.

#### 4. Kreuzfahrttourismus

Der Trend zum Kreuzfahrttourismus ist weiterhin ungebrochen und gewinnt weiterhin an Bedeutung. Der internationale Kreuzfahrtverband Cruise Lines International Association (CLIA) hat auf der 29. Seatrade Cruise Shipping Convention in Miami bekannt gegeben, dass sich der Kreuzfahrtmarkt in Europa in nur acht Jahren verdoppelt hat. Der Kreuzfahrtmarkt in Deutschland legte um elf Prozent zu. Mit einem Anteil von 25 Prozent ist Deutschland der zweitgrößte Kreuzfahrtmarkt in Europa<sup>1</sup> (vgl. auch Anlage 2).

Die Wirtschaftsleistung der Branche wie sie in der Pressemitteilung der CLIA vom 25. Juni 2013 bekannt gegeben werden, ist beachtlich. So zeigen veröffentlichte Branchendaten, dass der Gesamtbeitrag der globalen Kreuzfahrtbranche zur europäischen Wirtschaft im Jahr 2012 auf ein neues Rekordhoch von 37,9 Milliarden Euro (2011: 36,7 Milliarden Euro) gestiegen ist. Dies entspricht einem Wachstum von 31 Prozent seit 2007. Zu weiteren Angaben vgl. Anlage 3). Die Zahlen umfassen neben Wirtschaftsdaten entlang der touristischen Wertschöpfungskette auch Hafendienstleistungen, Schiffsneubauten, Wartung und Reparaturen. So entfielen auf die Werften rd. 46 Prozent der direkten Ausgaben der Kreuzfahrtbranche.

Der Kreuzfahrttourismus in Europa hat sich in den letzten 10 Jahren auf rd. 5,7 Mio. Passagiere<sup>2</sup> erhöht. In Schleswig-Holstein wurden rd. 357.000 Kreuzfahrtpassagiere (für alle Häfen in 2012; Annahme für 2013: rd. 392.000) bei

<sup>1</sup> Quelle: Pressemitteilung CLIA (auf der Internetpräsenz des Deutschen Reiseverbandes) vom 13. März 2013

<sup>2</sup> Quelle: Pressemitteilung CLIA vom 25. Juni 2013

„Turnarounds“ (Reisewechsel) oder „Stopover“ (Zwischenstopp) abgefertigt. Der Anteil Schleswig-Holsteins an den Passagierzahlen ist dabei beachtlich. Hingegen spielen die schleswig-holsteinischen Werften bei Neubauten, Wartung und Reparaturen eher eine untergeordnete Rolle. Setzt man diese Zahlen ins Verhältnis zu den gesamttouristischen Kennzahlen Schleswig-Holsteins, wie Übernachtungen, Tagesausflügen oder Umsatz, wird deutlich, dass der Kreuzfahrttourismus nur eine untergeordnete ökonomische Bedeutung für den Schleswig-Holstein-Tourismus hat. Er hat gleichwohl eine hohe Bedeutung für das Land als Tourismusstandort, weil er ein positives Image schafft und transportiert und die maritime Ausrichtung des Urlaubslandes Schleswig-Holstein fördert. Dies ist auch für die Stärkung des Images des Landes von großer Bedeutung.

### **Häfen Kiel, Lübeck (Infrastruktur, Anbindung)**

Kreuzfahrtschiffe laufen in Schleswig-Holstein hauptsächlich Kiel an. Primär wird dabei der Reisewechsel vollzogen, da Kiel ausgezeichnete Voraussetzungen bietet. Zweiter wesentlicher Anlaufhafen ist Lübeck. Andere Häfen oder Inseln werden seltener angelaufen. Es gibt allerdings Kooperationen mit den nordfriesischen Inseln und Helgoland, die von Kreuzfahrtschiffen angelaufen werden.

Die Infrastruktureinrichtungen der schleswig-holsteinischen Häfen seien, nach Einschätzung der Vertreter von Sartori & Berger positiv zu bewerten. Sartori & Berger managt als „One-Stop-Shop“ rd. 90 % der Kieler Anläufe, wobei die Bandbreite der angebotenen Dienstleistungen sowohl Leistungen für die Reedereien (incl. Hafendienstleistungen) als auch Angebote wie Ausflüge für die Kreuzfahrttouristen umfasst. Da das Unternehmen in allen norddeutschen Häfen präsent ist, hat Sartori & Berger einen guten Einblick in Gegebenheiten der unterschiedlichen Häfen. Für Kiel spricht insbesondere, dass das Terminal des Ostseekais von hoher Qualität ist, darüber hinaus ist das Preis-Leistungsverhältnis der schleswig-holsteinischen Häfen hinsichtlich der Liegeplatz- und Umschlaggebühren gut. Auch die nautischen Bedingungen sind problemlos.

Die Anbindung der Häfen wird ebenfalls grundsätzlich als positiv eingeschätzt. Kritische Punkte hierbei sind z.B. die Bahnanbindung zu Stoßzeiten. Allerdings gibt es Gespräche mit der Bahn zu diesem Thema.

Hauptsächlich deutsche Kreuzfahrttouristen reisen mit der Bahn an. Hingegen sind die Zugverbindungen für ausländische Gäste nicht attraktiv. Diese reisen überwiegend per Flugzeug über Hamburg und weiter mit Flughafen Shuttle an.

In der „Marktforschung als Grundlage des wirtschaftlichen Handels; Ergebnisse der Reisewechsel- und „Stopover“- Passagierbefragung für Schleswig-Holstein“ von Trendscape 2012 im Rahmen des Projektes „Kreuzfahrtdestination

Schleswig-Holstein“ wird bestätigt, dass die gute PKW-/und Zugsanbindung und die vorhandenen Parkplätze wichtige Standortkriterien bei der Wahl des Starthafens sind.

### **Reedereien, Anläufe, Passagierzahlen**

Zu den Reedereien, die Anläufe in Schleswig-Holstein auch in der Zukunft planen, gehören mit Costa Crociere, MSC Crociere, AIDA Cruises, Hapag-Lloyd, TUI Cruises, HAL alle bedeutenden Unternehmen.

Bei der Zahl der Anläufe hat Kiel in den letzten Jahren eine Spitzenposition in Norddeutschland eingenommen. Andere Häfen, wie Hamburg und Rostock haben in den letzten Jahren aber aufgeholt bzw. Kiel schon überholt. Lübeck-Travemünde hat 2012 Verluste bei den Anläufen hinnehmen müssen.

Die Zahl der Anläufe an nordfriesische Inseln oder Helgoland sind noch überschaubarer und gehören auch wegen der schwierigen nautischen und wetterbedingten Gegebenheiten eher zu den Ausnahmen und damit zu den „Nischen“ der Kreuzfahrttouristik.

Neben den großen Anlaufzahlen in den Häfen Kiel und Lübeck gibt es Planungen und Gespräche, z.B. mit Eckernförde und Flensburg, um dort auch Anläufe stattfinden zu lassen. Diese dürften ein geringes Aufkommen haben und zudem nur durch kleinere Kreuzfahrtschiffe durchgeführt werden. Passagiere sollen hierbei durch kleine Boote von den auf Reede liegenden Kreuzfahrtschiffen für Landbesuche übersetzt werden.

Die Darstellung der Zahlen der Anläufe und Passagiere pro Jahr (vgl. Anlage 4.) macht deutlich, dass bei sinkenden Anlaufzahlen, aufgrund der Schiffsgrößen die Gesamtpassagierzahlen gehalten werden können.

Die Passagierzahlen haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:  
(Am Beispiel des Seehafens Kiel)

Abb. 4: Passagiere 2006-2012

(Quelle: in Anlehnung an SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG, 2012)

Jahr	Turnaround-Passagiere	Stopover-Passagiere	Gesamt Passagiere	% Anteil Stopover-Passagiere am Passagiervolumen
2006	154.248	14.733	169.021	9
2007	139.076	32.855	171.931	19
2008	190.427	31.703	222.130	14
2009	248.131	43.257	291.388	15
2010	301.360	40.031	341.391	12
2011	338.032	39.173	377.205	10
2012	295.536	52.644	348.180	k.A.

### Touristische Bedeutung

Die touristische Bedeutung des Kreuzfahrttourismus ist für Schleswig-Holstein gemessen an den Gästezahlen eher als gering einzuschätzen. So entfielen 2010 von rd. 60 Mio. Urlaubsreisen nur rd. eineinhalb Prozent auf Kreuzfahrten (Quelle: Beilage zur FVW 21/10 „fw FIT FOR CRUISES Spezial).

Die Zahl der Passagiere, die Schleswig-Holstein im Laufe eines Jahres als Abfahrts- oder Ankunftsdestination einer Kreuzfahrt nutzen („Turnaround“), sowie Schleswig-Holstein während einer Kreuzfahrt besuchen („Stopover“), lag 2012 bei rd. 360.000 Passagieren. Der weitaus größte Teil dieser Passagiere ist dabei in Kiel zu registrieren.

Die Kreuzfahrtpassagiere teilen sich dabei in drei Gruppen, die in unterschiedlicher Form in den Fokus des touristischen Marketings gerückt sind. Dabei wurde und wird durch entsprechende Angebote versucht,

- Kreuzfahrtpassagiere vor Antritt einer Fahrt,
- Passagiere nach Beendigung einer Kreuzfahrt und
- Tagestouristen mit entsprechenden Ausflugsangeboten

zu einem verlängerten Aufenthalt oder einem Besuch Schleswig-Holsteins zu animieren. Hierzu wird das Projekt „Kreuzfahrtdestination Schleswig-Holstein“ in den Jahren 2011 bis Ende 2013 mit rd. 300.000 EURO aus EU-Mitteln im Rahmen des Zukunftsprogramms Wirtschaft gefördert.

Zwischen 10.000 und 13.000 Tagesausflügler (Kurztrips nach Lübeck, in die holsteinische Schweiz, Molfsee, Plön und Hamburg) von Kreuzfahrtschiffen wurden p.A. in den letzten Jahren registriert.

Bei dem Projekt „Park & Cruise“ haben Kreuzfahrtpassagiere in Kieler Hotels bei Buchung einer Übernachtung vor Kreuzfahrtbeginn die Möglichkeit, ihr Kraftfahrzeug während der Kreuzfahrt im Hotel zu parken und mit einem Shuttleservice zum und vom Kreuzfahrtschiff zu kommen. Dieses Paket wurde im Jahr 2009 rd. 520 Mal gebucht (Quelle: Buchungssystem Eurosoft; Kiel-Marketing e.V.). Zu den anderen Jahren vgl. Anlage 4.

Der Studie „Marktforschung als Grundlage des wirtschaftlichen Handels; Ergebnisse der Reisewechsel- und „Stopover“- Passagierbefragung für Schleswig-Holstein“ von Trendscape 2012 im Rahmen des Projektes „Kreuzfahrtdestination Schleswig-Holstein“ zufolge übernachteten in 2012 in Kiel rd. 28 % der „Turnaround“-Passagiere mindestens eine Nacht vor Beginn ihrer Kreuzfahrt. Dies sind rd. 45.000 Personen - bezogen auf rd. 300.000 Reisewechselpassagiere. Aus der genannten Untersuchung wird zudem deutlich, dass bei Reisewechsel Stadtrundfahrten, Restaurantbesuche und Shoppingtouren die Hauptunternehmungen sind. Die Unternehmen in der Nähe des Reisewechselhafens profitieren damit am stärksten von den Kreuzfahrtpassagieren, die der Region hingegen in deutlich geringerem Maße.

Passagiere, die in Kiel eine Kreuzfahrt beenden, sind soweit bekannt weniger bereit, Anschlussbuchungen eines Aufenthaltes in Schleswig-Holstein zu tätigen. Es ist davon auszugehen, dass diese in der Regel den Heimweg sofort antreten.

Als zusätzliches touristisches Potential kann die Zahl der „Sehleute“ begriffen werden, also der Personenkreis, der zu Anläufen von Kreuzfahrtschiffen, Schiffs-taufen oder ähnlichen Ereignissen wie z.B. der Besuch der Queen Elisabeth II im Sommer 2012 in Kiel, das Umfeld des Hafens besucht. Zahlen wie zu den Hamburger Cruise Days (bis zu 500.000 Besucher; Quelle: Internetpräsenz Hamburg Cruise Days; Pressemappe) werden in Schleswig-Holstein aber nicht erreicht. So waren bei der Taufe der AIDA Sol in 2011 nach Information des Veranstalters rd. 45.000 Zuschauer zu verzeichnen.

Touristisches Potential gibt es daher im Wesentlichen für die Reisewechselhäfen.

## **Marketing**

Sinnvolle Marketingmaßnahmen, um Schleswig-Holstein für Kreuzfahrtreedereien noch interessanter zu machen, sind solche, die die Destination Schleswig-Holstein bekannter machen. Dabei ist es sinnvoll, auf internationalen Messen, z.B. auf dem wichtigen US-amerikanischen Markt die Region Norddeutschland

bewerben. Hier ist daher ein gemeinsamer Auftritt mit Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern erfolgversprechend, um die Region und das Land in den Fokus der wichtigen Reedereien zu rücken. Auf Messen auf nationaler oder regionaler Ebene hingegen sind gemeinsame Marketingkampagnen nicht erfolgversprechend, da eine Erhöhung der Wertschöpfung für Schleswig-Holstein nicht hinreichend sicher ist. Vor dem Hintergrund der begrenzten Mittel sollte daher von derartigen Marketingmaßnahmen, die dem Land nicht die entsprechenden Vorteile bringen, Abstand genommen werden.

So ist das Projekt „Kreuzfahrtdestination Schleswig-Holstein“, das auch Messepräsenz auf dem US –amerikanischen Markt beinhaltet, mit EU-Mitteln gefördert worden, um der starken Konkurrenz in Rostock und Hamburg zu begegnen.

Inwieweit eine Ausweitung von Marketingmaßnahmen für Kreuzfahrtpassagiere sinnvoll sind, kann erst nach Abschluss des Projekts „Kreuzfahrtdestination Schleswig-Holstein“ entschieden werden. Das auf drei Jahre angelegte und im Dezember 2013 endende Marketingprojekt hat bislang noch nicht zu Steigerungen der Anläufe oder einer signifikant erhöhten Zahl der Tagesreisen bzw. Aufenthaltsverlängerungen geführt (vgl. hierzu auch Anlage 4). So stagniert die Zahl der Anläufe in Kiel und Lübeck bzw. ist in Teilen rückläufig.

## **Wertschöpfung**

Im Kreuzfahrttourismus teilt sich die Wertschöpfung in verschiedene Bereiche auf. Dazu gehören die

- Schiffs- und anlaufbezogene Wertschöpfung  
(Inanspruchnahme von Hafendienstleistungen, Arbeitsplätze in Häfen;
- Versorgung und Verproviantierung der Schiffe
- Touristische-/ personenbezogene Wertschöpfung  
(Crews-, „Sehleute“ und Passagiere)

Die Schiffs- und anlaufbezogene Wertschöpfung kommt im Wesentlichen den Häfen zugute, die entsprechende Angebote vorhalten. In Schleswig-Holstein sind hier Kiel und Lübeck zu nennen.

Der Bereich der Versorgung, Entsorgung und Verproviantierung ist differenziert zu betrachten. Zwar gibt es auch beispielhaft Waren, die in der Region erworben werden, eine große Zahl von Versorgungsgütern wird aber z.B. von italienischen Reedereien (Costa, MSC) in Großmengen in Italien eingekauft und per LKW zu den Kreuzfahrern in ganz Europa gebracht. Bei der Entsorgung sind dann wiederum regionale Firmen vermehrt vertreten.

Die touristische Wertschöpfung erfolgt dann grundsätzlich wieder in den Häfen bzw. hafennahen Städten. Durch Tagesausflüge wird hierbei ein Teil der Wertschöpfung in Schleswig-Holstein generiert, ein anderer Teil in Hamburg. Hier partizipieren allerdings auch Busunternehmen aus Schleswig-Holstein. Aufgrund der im Verhältnis geringen touristischen Besucherzahlen ist die Wertschöpfung aus dem Kreuzfahrttourismus für Schleswig-Holstein insgesamt eher als gering einzuschätzen.

Fast man die drei Wertschöpfungsgruppen zusammen, profitieren vom Kreuzfahrttourismus in Schleswig-Holstein vornehmlich die Betriebe in der Landeshauptstadt Kiel, in besonderem Maße die Seehafen Kiel GmbH & Co. KG.

## **Herausforderungen für den Kreuzfahrttourismus**

### Umweltaspekte

Umweltaspekte gehören für die Kreuzfahrtbranche zu den künftigen Herausforderungen, die auch derzeit wieder im Fokus der Umweltverbände stehen. Vgl. hierzu auch den zusammenfassenden folgenden Absatz „Umweltschutz und Energiekosten“, der für Fährlinien und Kreuzfahrtschiffe gleichermaßen von Bedeutung ist.

### Wachstum

Zu den Wachstumsbedingungen der Branche zählt das zunehmende Angebot durch den umfangreichen Bau neuer und größerer Kreuzfahrtschiffe. Damit wird zunehmend das Schiff zum Ziel. Das bedeutet für Häfen, die weiterhin an dem Markt partizipieren wollen, dass die jeweilige Hafeninfrastruktur hinsichtlich der Terminals und Liegeplätze anzupassen ist. Das wird mit hohen Investitionskosten verbunden sein.

Zudem ist ein Preisverfall bei Kreuzfahrten zu beobachten, der die Reedereien veranlassen könnte, die Passagiere durch intensivere Betreuung und Erweiterung des Angebotes an Bord nach Möglichkeit auch an Bord der Schiffe zu halten. Das könnte die Hafenziegezeiten und damit eine mögliche Wertschöpfung an Land verringern.

In einem solchen Fall muss ein ausgeprägter Reisewechselhafen wie Kiel geringere Verluste fürchten als ein „Stopover“-Hafen.

## **Ausblick**

Auch die Kreuzfahrtbranche ist im Wandel, Nischenangebote werden neben den alltäglichen Angeboten der Kreuzfahrtsreisen im skandinavischen und baltischen

Raum hinzukommen und auch kleinere Häfen werden in geringem Umfang durch kleinere Kreuzfahrtschiffe profitieren können.

Insgesamt werden größere Schiffe mit größeren Passagierzahlen zu Infrastrukturinvestitionen in den Häfen führen müssen, damit diese weiterhin an dem Markt bestehen können. Eine Verlängerung der Kreuzfahrtsaison durch Ausdehnung auf z.B. Winterkreuzfahrten (ab 2015) wird zu einer Verringerung der Saisonalität führen.

Investitionen müssen auch zukünftig im Hinblick auf dadurch mögliche Wertschöpfungseffekte bewertet werden.

## 5. Weitere Anforderungen an die Schifffahrt

Die Fähr- und Kreuzfahrtschiffe befahren sowohl nationale als auch internationale Gewässer. Für sie gelten deshalb auch nationale und internationale Vorschriften, auf deren Zustandekommen das Land Schleswig-Holstein nur begrenzten Einfluss hat.

### **Schiffssicherheit (Maritime Safety)**

Der Kreuzfahrtsektor verzeichnet in den vergangenen Jahren einen stetigen Aufwärtstrend. Die zunehmende Zahl an Fahrgästen spiegelt sich in immer größeren und moderneren Kreuzfahrtschiffen wieder.

Mit Zunahme der Schiffsgrößen steigen auch die Anforderungen an die Schiffssicherheit. Auch wenn die Kreuzfahrtbranche sich durch die höchsten Sicherheitsstandards an Bord auszeichnet, zeigen Schiffshavarien (Kreuzfahrt- und Fährschiffsunfälle), dass es trotz höchsten Standards und modernster Sicherheitsausstattung der Schiffe keine hundertprozentige Sicherheit geben kann.

Kreuzfahrtschiffe, wie auch alle anderen Seeschiffe in der internationalen Fahrt, unterliegen internationalen Gesetzen und Vorschriften zur Schiffssicherheit (Maritime Safety). Diese werden durch die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organisation – IMO) erlassen.

Es handelt sich dabei um einen Zusammenschluss von 170 Staaten als Vollmitglieder, sowie weiteren Ländern und nicht staatlichen Organisationen. Diese legen gemeinsam die Sicherheitsstandards in der internationalen Schifffahrt fest.

Das Hauptregelwerk der Schiffssicherheit ist das SOLAS – Übereinkommen (Safety of life at sea – *Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See*).

Die Hauptpunkte des Werkes sind Vorschriften zum Schutz des menschlichen Lebens, der Umwelt sowie der Schutz von Wirtschaftsgütern (Vorschriften über Stabilität, den Brandschutz und die Ausrüstung mit Rettungsmittel). Daneben gibt es weitere Vorschriften zur Sicherheit des Schiffes, der Fahrgäste, seiner Besatzung, den Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord sowie für den Schutz der Meeresumwelt.

Mit dem ISM-Code (International Safety Management Code) und dem Safety Management System (SMS) wurde u. a. die Verpflichtungen von Reedereien (Unternehmen) vorgeschrieben, für einen sicheren Schiffsbetriebs zu sorgen und die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen festzulegen. Dazu zählen z. B., Zertifizierungen von Land- und Schiffsbetrieb, Zuständigkeitsbereiche und Weisungsbefugnisse des Kapitäns, Konzepte für Sicherheit und Umweltschutz, Verfahrensanweisungen für den sicheren Schiffsbetrieb, Mitarbeiterschulungen, Vorbereitungen auf Notfälle, Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung und interne Überprüfungen des Schiffs- und Landbetriebes.

Da auch die Kreuzfahrtbranche nicht von Schiffshavarien verschont bleibt, wird die Sicherheit der Kreuzfahrtschiffe immer wieder auf den Prüfstand gestellt und entsprechend verbessert.

Die internationalen Vorschriften und Gesetze, die EU-Fahrgastschiffsrichtlinie sowie ISM und SMS-Codes gelten auch für die in europäischen Gewässern verkehrenden Passagierfähren- und RoRo-Fährschiffe. Für diese Schiffe gibt es auf Grund ihrer Bauart und den Ladungstransporten ergänzende Vorschriften, die sich aus dem Betrieb und die Risiken, die mit dem Fahrzeugtransport in Verbindung stehen und damit in erheblichem Maße von denen der Kreuzfahrtschiffe abweichen.

Mehrere Havarien von Fährschiffen bzw. RoRo-Schiffen, z. B. *Scandinavian Star*, *Herald of Free Enterprise*, *Estonia*, *Jan Heweliusz* oder *Lisco Gloria*, führten zu wichtigen Verbesserungen der Bau- und Sicherheitsvorschriften dieser Schiffstypen.

Aber auch die im Wattenmeer verkehrenden Fähren zu den Halligen und nordfriesischen Inseln, die Schiffe im Helgolandverkehr sowie kleine Ausflugsfahrgastschiffe in Nord- und Ostsee unterliegen den Sicherheitsvorschriften. Für diese Schiffe gelten die Vorschriften der nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie und, wenn auch nicht immer in vollem Umfang, die EU-Fahrgastschiffsrichtlinie sowie das SOLAS Übereinkommen.

Für alle Fahrgast- und Fährschiffe gilt:

Die Schiffssicherheitsvorschriften werden in Kooperation zwischen IMO, der Kreuzfahrt- und Fährbranche und den nationalen Regierungen kontinuierlich überprüft und wenn erforderlich, verbessert oder völlig neu erstellt und von der zuständigen Schiffssicherheitsbehörde überwacht.

Sicherheitsoffiziere an Bord sorgen für die Einhaltung der internationalen Sicherheitsvorschriften und Regeln. Die Besatzungen werden regelmäßig geschult und müssen in Übungen nachweisen, dass sie auf mögliche Notfälle professionell reagieren und die Rettungsmittel einsatzfähig sind. Für den Brandschutz gibt es auf jedem Schiff speziell ausgebildete Feuerbekämpfungsteams.

Die Brandbekämpfung ist auch Teil der Schiffsmechanikerausbildung an der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule und entsprechenden Fortbildungskursen. Die für die praktische Schulung erforderlichen technischen Anlagen werden derzeit von der Landesregierung durch ein modernes Brandschutzzentrum ersetzt. So kann die Ausbildung künftig auf dem neuesten Stand der Technik erfolgen.

### **Schiffssicherheit (Maritime Security)**

Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in New York unterbreiteten die USA Anfang 2002 der IMO konkrete Vorschläge zur Abwehr terroristischer Übergriffe im Bereich der Seeschifffahrt. Um diese Vorschläge möglichst schnell international umsetzen zu können, wurden sie als Ergänzung des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen. Es erhielt zusätzliche Regelungen für die Gefahrenabwehr auf Schiffen **und** in Hafenanlagen.

Ende 2002 verabschiedete die IMO die neuen Regelungen, der ISPS-Code (International Ship and Port Facility Security Code / Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen) ist seit Juli 2004 in den EU-Mitgliedstaaten gültig.

Ziele des ISPS-Codes sind u. a.

- Die international einheitliche Installation von Vorsorgemaßnahmen zur Verhinderung von Terrorangriffen auf Seeschiffe, Häfen und Hafenanlagen
- Die Festlegung von Aufgaben und Zuständigkeiten staatlicher Stellen, Sicherstellung von Gefahrenabwehrmaßnahmen auf Schiffen in Häfen und Hafenanlagen

Die Sicherheit von Passagieren, Schiffen, Anlagen und Gütern hat auch in den schleswig-holsteinischen Häfen höchste Priorität. Alle sicherheitsrelevanten Maßnahmen wurden auf der Basis des seit dem 1. Juli 2004 geltenden ISPS-Codes

durchgeführt. Die Umsetzung erfolgt unter Einbindung und mit Unterstützung von Behörden und Ämtern. Ausgebildete und geschulte Mitarbeiter sichern in den Häfen die Durchführung von Zugangskontrollen zu den Häfen bzw. Hafenanlagen und in den Terminalbereichen.

Da auch Kreuzfahrt- und Fährschiffe von diesen neuen Regeln betroffen sind, mussten in den Häfen bzw. in Hafenanlagen bauliche Maßnahmen zur Passagier- und Gepäckkontrolle gemäß den Vorschriften des ISPS-Codes geschaffen werden. Dies wurde in den schleswig-holsteinischen Kreuzfahrt- und Fährhäfen für internationalen Verkehr entsprechend den Vorgaben des Codes umgesetzt.

In den Abfertigungsterminals finden ähnlich zu den Sicherheitskontrollen auf Flughäfen die Passagier-, und Gepäckkontrollen der Fahrgäste vor dem An-Bord-Gehen statt.

Zusätzlich zu den Kontrollen an Land werden schiffsseitig Kontrollen der Fahrgäste durchgeführt. Diese Kontrollen betreffen auch die Besatzungen der Schiffe.

Passagiere, Gepäck und Fahrzeuge werden im Allgemeinen – im Unterschied zu Flughäfen – nur stichprobenartig durch den Einsatz von „Scannern“ untersucht. Allerdings kann eine erhöhte Gefahrenstufe auch zur lückenlosen Kontrolle bei der Passagier- und Gepäckabfertigung führen.

Nicht betroffen von den Regelungen des ISPS-Codes sind die in der nationalen Fahrt verkehrenden Fähren zu den Inseln und Halligen an der schleswig-holsteinischen Westküste sowie die Ausflugsschiffe an Nord- und Ostsee.

Aus touristischer Sicht ist es zu bedauern, dass der freie Hafenzugang (z. B. Kiel, Lübeck, Flensburg) nicht mehr überall möglich ist; gleichwohl lassen die Gesetze zur Terrorabwehr jedoch keine andere Wahl.

### **Umweltschutz und Energiekosten**

Die von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation im Rahmen des MARPOL-Übereinkommens beschlossenen Umweltauflagen in Nord- und Ostsee waren vor dem Hintergrund des hohen und zunehmenden Schiffsverkehrs in beiden Regionen notwendig, damit ein umweltverträglicher Seetransport sichergestellt werden kann. Diese Auflagen liefern einerseits Anreize für die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien. Sie bedeuten andererseits für die Reedereien, den Einsatz z. T. sehr kostenintensiver alternativer Schiffsantriebe und Treibstoffe zu prüfen. Gerade die Kreuzfahrtbranche ist aufgrund des öffentlichen Drucks besonders im Blickfeld. Durch die ab 2015 geltenden Schwefelgrenzwerte von 0,1 % in den Emissionskontrollgebieten Nord- und Ostsee, die allerdings noch deutlich

über den Grenzwerten für den landseitigen Verkehr liegen, werden die Reeder verpflichtet sein, entweder erheblich teureren niedrigschwefeligen Treibstoff zu verwenden, alternative Schiffsantriebe, z.B. mit verflüssigtem Erdgas (LNG), einzuführen oder Abgasbehandlungssysteme (sog. Scrubber), die die Schwefelanteile herausfiltern, einzubauen. So prüft die Reederei Stena Line den Einsatz von Methanol als Schiffstreibstoff, die Color Line hat die Nachrüstung ihrer Schiffe mit Abgaswäschern (sog. Scrubbern) angekündigt und AIDA wird ebenfalls in den kommenden Jahren erheblich in Rußpartikelfilter, Katalysatoren und Landstromanschlüsse investieren.

Für viele Bestandsschiffe, insbesondere RoRo-Schiffe, stellt sich die Situation jedoch schwieriger dar. Die Umrüstung ist in diesen Fällen mit hohen Kosten sowie erheblichen technischen Schwierigkeiten verbunden, so dass der Einbau eines Scrubbers in vielen Fällen nicht in Betracht kommt. Da die Scrubbertechnik noch kaum erprobt ist, birgt eine Umrüstung aber auch für neuere Schiffe diverse Unwägbarkeiten. Insofern ist für viele Bestandsschiffe mit Blick auf 2015 aus heutiger Sicht die technische Machbarkeit einer erforderlichen Umrüstung nicht gesichert.

Eine Vorreiterrolle könnte bei Neubauschiffen die Reederei Scandlines übernehmen, die zusammen mit dem Germanischen Lloyd ein Konzept für einen emissionsfreien Antrieb für die Fähren aus der Vogelfluglinie entwickelt hat. Die sogenannte Zero-Emission-Fähre würde im Betrieb weder Schweröl, CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub> noch NO<sub>x</sub> verbrauchen bzw. ausstoßen. Die wirtschaftliche Umsetzbarkeit des Konzepts wird zurzeit geprüft, ist jedoch bisher ohne zusätzliche Fördermittel noch nicht dargestellt.

Auch bei den Inselversorgungsverkehren an der schleswig-holsteinischen Westküste sind erfreuliche Anstrengungen zur Verbesserung der Umweltbilanz der Schifffahrt unternommen worden. So wurde den 2010 und 2011 in Dienst gestellten Fähren „Uthlande“ und „Schleswig-Holstein“ der Wyker Dampfschiffs-Reederei die Auszeichnung „Der Blaue Engel“ für umweltfreundliches Schiffsdesign verliehen. Zudem werden die Schiffe bereits heute ohne Schweröl betrieben.

Des Weiteren hat die Reederei Cassen-Eils den Zuschlag für die ausgeschriebene ganzjährig betriebene Verbindung von Cuxhaven nach Helgoland erhalten. Der Vertrag für die Schiffsverbindung sieht unter anderem den Neubau eines mit LNG betriebenen und damit äußerst emissionsarmen Schiffes vor. Die Verbindung soll im Jahr 2015 aufgenommen werden.

Im internationalen Vergleich nimmt die deutsche Flotte und dabei vor allem die Kreuz- und Fährschifffahrt einen führenden Platz in Bezug auf den Umweltschutz ein.

Auch mit dem Einsatz von Landstrom können unter bestimmten Voraussetzungen Emissionen in Häfen verringert werden. Gerade die Fährschifffahrt bietet hierfür ideale Bedingungen. In Lübeck ist bereits ein Landstromanschluss eingerichtet worden. Die sowohl durch die Politik als auch durch eine zunehmend umweltbewusste Kundschaft aufgestellten Forderungen hinsichtlich eines noch umweltfreundlicheren Verkehrsträgers „Schiff“, insbesondere während der Hafentiegezeiten, haben auch in Kiel die landseitige Stromversorgung der Schiffe im Hafen in den Fokus der Reedereien und des Hafens gerückt.

Der Seehafen Kiel hat für drei seiner Terminals (Schwedenkai, Norwegenterminal und Ostseekai) technische und betriebswirtschaftliche Untersuchungen durchgeführt und bewertet die Umsetzbarkeit grundsätzlich positiv.

Auch die Kreuzfahrtreedereien selbst wollen eine emissionsarme Versorgung ihrer Schiffe im Hafen. Die Reedereien AIDA und TUI planen die Stromversorgung ihrer Schiffe während der Liegezeit mittels schwimmender Blockheizkraftwerke, die mit LNG-Containern bestückt sind. NO<sub>x</sub> und CO<sub>2</sub>-Emissionen würden somit drastisch reduziert und Schwefeloxide, Feinstaub sowie Ruß gar nicht mehr emittiert werden.

Die Luftqualität in den Städten wird sowohl durch die Emissionen der Schiffe selbst als auch den hierdurch erzeugten Verkehr beeinflusst. Die Anbindung der Häfen an den überregionalen Verkehr ist daher so zu gestalten, dass die betroffenen Anwohner nicht durch Luftschadstoffe und Lärm in ihrer Gesundheit beeinträchtigt werden.

Die Abfallentsorgung der Schiffe ist in Schleswig-Holstein in der Hafenterrichtungsverordnung geregelt. Das Verfahren hat sich seit Jahren bewährt und regelt den Umgang mit Öl, Schiffsabwasser und Schiffsmüll. Grundsätzlich muss jedes Schiff innerhalb bestimmter Grenzen beim Einlaufen unabhängig davon, ob und wie viel Abfall abgegeben wird, eine Entsorgungsabgabe zahlen. Damit soll der Anreiz, den Müll auf See zu verklappen, minimiert werden.

## **6. Ausblick**

Der Fährverkehr und Fährtourismus sind für den Hafenstandort Schleswig-Holstein und die maritime Wirtschaft von grundlegender Bedeutung. Sie sorgen für Auslastung in den Häfen und schaffen Arbeitsplätze und Umsatz nicht nur in den Häfen selbst sondern auch in den Hafenstädten und den Urlaubsregionen. Dies hat die Landesregierung seit langem erkannt und unterstützt auf politischer Ebene und mit ihren Fördermitteln die weitere Entwicklung der Häfen. Gleichermaßen sorgt sie mit verkehrspolitischen Maßnahmen für die bedarfsgerechte Anbindung der Häfen an die Verkehrsnetze.

Der Kreuzfahrttourismus steht besonders im Blickpunkt der Öffentlichkeit und genießt ein gutes Image. Die deutlich höhere Wertschöpfung für Schleswig-Holstein erzeugen jedoch Fährtourismus und Fährverkehr.

Fähr- und Kreuzfahrtschiffe in den Häfen sowie die Kanalpassagen und Schiffs- taufen sind und bleiben attraktive Ziele für Touristen. Sie tragen somit zum positiven Image Schleswig-Holsteins als maritimes Urlaubsland bei.

Die Landesregierung wird die Hinweise der Fähr- und Kreuzfahrtreedereien aufnehmen und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit aktiv für Verbesserungen einsetzen. Dazu gehört auch, dass sie Netzwerkbildung und Kooperationen insbesondere im Bereich Marketing unterstützt.

Anlage 1:

### **Statistiken 2012 Fährtourismus in SH**

List/ Sylt – Havneby/ Römö (FRS)

Pax	294.656
Pax-Fahrzeuge	49.578
Busse	1.165
Frachteinheiten	12.814

Kiel – Oslo (Color Line)

Pax	1.110.844
Pax-Fahrzeuge	86.494
Busse	1.420
Frachteinheiten	39.744

Kiel – Göteborg (Stena Line)

Pax	399.341
Pax-Fahrzeuge	91.288
Busse	1.449
Frachteinheiten	76.520

Kiel – Klaipeda (DFDS)

Pax	133.925
Pax-Fahrzeuge	34.048
Busse	188
Frachteinheiten	89.023

Puttgarden – Rödby (Scandlines)

Pax	5.912.319
Pax-Fahrzeuge	1.553.013
Busse	28.304
Frachteinheiten	369.871

Travemünde – Trelleborg (TT-Line)

Pax	353.276
Pax-Fahrzeuge	50.266
Busse	1.407
Frachteinheiten	199.769

Travemünde- Malmö (Finnlines/ Nordö Link)

Pax	232.308
Pax-Fahrzeuge	24.081
Busse	keine Angaben
Frachteinheiten	211.000

Travemünde – Ventspils (Stena Line)

Pax	keine Angaben
Pax-Fahrzeuge	keine Angaben
Busse	keine Angaben
Frachteinheiten	keine Angaben

Travemünde- Liepaja (Stena Line)  
Pax keine Angaben  
Pax-Fahrzeuge keine Angaben  
Busse keine Angaben  
Frachteinheiten keine Angaben

Travemünde – Helsinki (Finnlines)  
Pax keine Angaben  
Pax-Fahrzeuge keine Angaben  
Busse keine Angaben  
Frachteinheiten keine Angaben

Lübeck – St. Petersburg (Trans Russia Express)  
Pax keine Angaben  
Pax-Fahrzeuge keine Angaben  
Busse keine Angaben  
Frachteinheiten keine Angaben

Die Zahlen beinhalten:

Pax: Passagiere inkl. LKW-Fahrer

Pax-Fahrzeuge: PKW, Anhänger, Caravans, Wohnmobile

Busse: Reisebusse

Frachteinheiten: LKW, Trailer, Container etc.

15.07.13 JPB (Quelle „Market“ ShipPax/ Halmstad)

Anlage 2:

Pressemitteilung der Cruise Lines International Association (CLIA) am 13.03.13

CLIA meldet: Erstmals mehr als sechs Millionen Kreuzfahrtpassagiere in Europa Kreuzfahrten sind unter europäischen Urlaubsgästen so beliebt wie nie: Die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere hat im Jahr 2012 einen Rekord von 6,139 Millionen erreicht. Dies gab der internationale Kreuzfahrtverband Cruise Lines International Association (CLIA) auf der 29. Seatrade Cruise Shipping Convention in Miami, Florida bekannt. Damit hat sich der Kreuzfahrtmarkt in Europa in nur acht Jahren verdoppelt. Der Kreuzfahrtmarkt in Deutschland legte um elf Prozent zu. Mit einem Anteil von 25 Prozent ist Deutschland der zweitgrößte Kreuzfahrtmarkt in Europa.

Der langfristige Trend zeigt starkes Wachstum – in den vergangenen fünf Jahren legte die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere in Europa jährlich um durchschnittlich 8 Prozent zu. Wie in den Vorjahren bevorzugten auch 2012 vier von fünf europäischen Gästen Reiseziele in Europa – am beliebtesten war dabei der Mittelmeerraum. Insgesamt 3,5 Millionen Kreuzfahrtgäste besuchten diese Region. Kreuzfahrten in den kühleren Regionen Nordeuropas werden jedoch immer beliebter. Die Zahl der Passagiere in nördlichen Gewässern legte 2012 um zehn Prozent auf 1,333 Millionen zu (verglichen mit 1,216 Millionen im Vorjahr).

Manfredi Lefebvre d'Ovidio, Chairman von CLIA Europe, sagte: „2012 war ein starkes Jahr für die europäische Kreuzfahrtindustrie, insbesondere angesichts des schwierigen Umfelds. Die Verdopplung der Buchungen innerhalb von acht Jahren zeigt, dass die europäischen Kreuzfahrt-gesellschaften hohe Qualität, Innovationen, ein gutes Preis-Leistungsverhältnis und eine hervorragende Auswahl bieten. Wir freuen uns sehr, dass sich weiteres Wachstum in diesem Jahr abzeichnet und dass wir erneut einen positiven Beitrag zur europäischen Wirtschaftsentwicklung leisten können.“

Robert Ashdown, Secretary General von CLIA Europe, sagte: „2012 war ein Rekordjahr für die Kreuzfahrtbranche in Europa, das wesentlich dazu beiträgt, dass Europa seine Position als eine der führenden Tourismusdestinationen weltweit behauptet. Die Kreuzfahrtindustrie ist derzeit eine der wenigen wachsenden Branchen. Aktuell werden hier 315.000 Mitarbeiter beschäftigt – von den Mitarbeitern der Reedereien und Hersteller von Schiffsausrüstung bis hin zu den Beschäftigten in den Häfen und Hafenstädten. Die wirtschaftliche Instabilität in Europa bleibt weiterhin herausfordernd, wir sind jedoch vorsichtig optimistisch, dass die Kreuzfahrtindustrie ihr Wachstum auch 2013 fortsetzen wird.“

Kennzahlen des Kreuzfahrtverbandes CLIA Europe:

6.139.000 europäische Urlauber entschieden sich 2012 für eine Kreuzfahrt – ein neuer Rekord.

Der Kreuzfahrtmarkt in Deutschland legte um 11 Prozent zu und macht nun 25 Prozent des gesamten europäischen Marktes aus.

Großbritannien ist mit 28 Prozent Marktanteil weiterhin der größte Kreuzfahrtmarkt in Europa.

Frankreich verzeichnete ein Wachstum von 9 Prozent.

Die Rückgänge der Passagierzahlen aus Italien und Spanien um 9 bzw. 18 Prozent spiegeln die sich verschlechternde Wirtschaftslage der beiden Länder wider. Der Fünfjahrestrend beider Märkte bleibt jedoch positiv.

Die Zahl der europäischen Kreuzfahrtbuchungen hat sich seit 2004 verdoppelt. Allein seit Beginn der Wirtschaftskrise 2008 ist sie um 38 Prozent gestiegen. Im selben Zeitraum konnte die europäische Wirtschaft nur um 2,5 Prozent zulegen (2,7 Prozent in der Eurozone).

2012 haben vier von fünf europäischen Passagieren Reiseziele in Europa gebucht – wobei der Mittelmeerraum mit 3,5 Millionen Kreuzfahrtgästen wie auch in den Vorjahren am beliebtesten war. Am stärksten wuchs die Zahl der Passagiere in nördlichen Gewässern um 10 Prozent auf 1,333 Millionen.

Die europäische Kreuzfahrtbranche beschäftigte 2012 über 315.000 Mitarbeiter und erwirtschaftete einen Umsatz von über 48 Milliarden US-Dollar.

## Anlage 3:

Pressemitteilung der Cruise Lines International Association (CLIA) am 25.06.13

CLIA: Wirtschaftsleistung der europäischen Kreuzfahrtbranche auf neuem Rekordhoch

Die europäische Kreuzfahrtbranche bleibt trotz der anhaltenden weltweiten Konjunkturschwäche und einer erneuten Rezession in Europa auf Wachstumskurs. Die heute vom europäischen Kreuzfahrtverband Cruise Lines International Association Europe (CLIA Europe) veröffentlichten Branchendaten[i] zeigen, dass der Gesamtbeitrag der globalen Kreuzfahrtbranche zur europäischen Wirtschaft im Jahr 2012 auf ein neues Rekordhoch von 37,9 Milliarden Euro (2011: 36,7 Milliarden Euro) gestiegen ist. Dies entspricht einem Wachstum von 31 Prozent seit 2007.

Europäische Werften, in denen die meisten Kreuzfahrtschiffe gebaut werden, profitierten nach drei aufeinanderfolgenden Jahren mit Auftragsrückgängen wieder von steigenden Ausgaben der Kreuzfahrtgesellschaften für Neubauten sowie für Wartung und Reparatur. Nach aktuellem Stand werden die europäischen Werften im Zeitraum von 2013 bis 2016 20 neue Schiffe an Kreuzfahrtgesellschaften aus aller Welt liefern. Die neuen Schiffe verfügen insgesamt über mehr als 60.000 Betten und haben einen Gesamtwert von mehr als 10,5 Milliarden Euro.

Europa ist ein beliebtes Reiseziel für Kreuzfahrtpassagiere und Schiffe aus aller Welt, so dass erhebliche Tourismusinvestitionen und Ausgaben getätigt werden. Im vergangenen Jahr haben 5,7 Millionen Passagiere ihre Kreuzfahrten in einem europäischen Hafen begonnen – das sind 2,5 Prozent mehr als 2011. Von diesen Passagieren kamen 900.000 aus dem außereuropäischen Ausland.

Europaweit zählte die Kreuzfahrtbranche 2012 rund 327.000 Beschäftigte (2011: 315.500). Auf den europäischen Schiffbau, allen voran auf die Werften selbst, entfielen 46 Prozent der direkten Ausgaben der Kreuzfahrtbranche. Werften und Zulieferer stellten 23 Prozent der Beschäftigten, auf die 31 Prozent der direkten Vergütung entfielen. Der Kreuzfahrttourismus trägt damit dazu bei, dass Europa die Tourismusdestination Nummer Eins bleibt.

„Europa ist ein wesentlicher Teil unserer lebhaften, dynamischen und wachsenden globalen Kreuzfahrtbranche“, sagte Christine Duffy, Präsidentin und CEO von CLIA. „Jedes Jahr genießen über 20 Millionen Passagiere einen Kreuzfahrturlaub – eines der sichersten und eindrucksvollsten Urlaubserlebnisse mit einem der besten Preis-Leistungsverhältnisse überhaupt.“

„Trotz des weltweit schwierigen wirtschaftlichen Umfelds setzt die Kreuzfahrtbranche ihren steten Wachstumskurs fort. Die Zahl der Kreuzfahrturlauber in Europa hat sich in den vergangenen zehn Jahren mit über 5,7 Millionen Passagieren mehr als verdoppelt. Dabei haben europäische Kreuzfahrten knapp eine Million

Urlauber außerhalb Europas angezogen. Die Kreuzfahrtbranche schafft neue Arbeitsplätze, die Zahl der Beschäftigten ist 2012 europaweit von 315.500 auf rund 327.000 gestiegen. Diese beeindruckenden Zahlen belegen eindeutig die soziale und wirtschaftliche Bedeutung der Kreuzfahrtbranche für Europa“, sagte Manfredi Lefebvre d'Ovidio, Präsident von CLIA Europe.

„Kreuzfahrten werden auch in Deutschland immer beliebter. 1,5 Millionen Urlauber haben hierzulande 2012 eine Kreuzfahrt gebucht – das sind elf Prozent mehr als im Vorjahr. Damit ist Deutschland nach Großbritannien der zweitgrößte Kreuzfahrtmarkt in Europa. Mit diesem positiven Wachstum liefert unsere Branche einen erheblichen Beitrag zur Wirtschaftsleistung. Mehr als 6.000 von europaweit rund 11.500 neuen Arbeitsplätzen wurden im vergangenen Jahr alleine in Deutschland geschaffen. Insgesamt generiert Deutschland 14 Prozent der Arbeitsplätze in der europäischen Kreuzfahrtbranche. Darauf sind wir sehr stolz“, sagte Michael Ungerer, Vorsitzender von CLIA Deutschland.

Der Beitrag der Kreuzfahrtindustrie zur deutschen Wirtschaft ist im vergangenen Jahr um 17 Prozent auf rund 3 Milliarden Euro gestiegen. Im europäischen Vergleich liegt Deutschland damit hinter Italien mit 4,5 Milliarden Euro auf Platz zwei. Im europäischen Kreuzfahrtschiffbau liegt Deutschland, gemessen an Neubauten von Kreuzfahrtschiffen, ebenfalls an zweiter Stelle. Deutsche Werften haben derzeit sechs Kreuzfahrtschiffe im Gesamtwert von 3,8 Milliarden Euro in den Auftragsbüchern (Platz 1: Italien mit neun Neubauten).

Anlage 4:

### Informationen für den Landtagsbericht Kreuzfahrt- und Fährtourismus

(Information der TASH unter Beteiligung der Partner des Projekts „Kreuzfahrtdestination Schleswig-Holstein“)

1. Zahl der Anläufe in Schleswig-Holstein aufgeschlüsselt nach Häfen für die Jahre 2009/2010/2011/2012/2013 und eine Prognose für 2014/2015. Enthalten können/sollten auch Anläufe auf Helgoland/Sylt u.a. sein.

Kiel	Lübeck-Travemünde
2009: 117	2009: 23
2010: 136	2010: 21
2011: 120	2011: 24
2012: 136	2012: 11
2013: 129	2013: 20
	Prognose für 2014: 18

Übriges SH 2013:

Flensburg: 1

Helgoland: 15

Sylt: 7

2. Zahl der Passagiere in den Jahren, aufgeschlüsselt nach Reisewechsel- und andern Passagieren

Kiel:	Reisewechsel	Stopover
2009: 291.388	248.131	43.257
2010: 341.391	301.360	40.031
2011: 377.205	338.032	39.173
2012: 348.180	295.536	52.644
2013: 380.000	k.A.	k.A.

Lübeck-Travemünde:

2009: 32.898, davon Pax-Wechsel: ca. 5.000

2010: 18.167, davon Pax-Wechsel: ca. 4.500

2011: 30.141, davon Pax-Wechsel: ca. 5.200

2012: 8.027, davon Pax-Wechsel: ca. 1.700

2013: ca. 12.000, davon Pax-Wechsel: ca. 4.500

Prognose für 2014: ca. 10.000, davon Pax-Wechsel: ca. 3.500

### 3. Zahl der gebuchten „Park & Cruise“ Angebote

Lübeck und Travemünde Marketing GmbH

„Park & Cruise“ Travemünde 2013: 24 (Angebot besteht erst seit 2012/2013)

Kiel-Marketing GmbH:

„Park & Cruise“:

2003: 15

2004: 45

2005: 46

2006: 217

2007: 391

2008: 428

2009: 521

2010: 368

2011: 510

2012: 168

2013:192 (Stand 18.07.2013)