

Lebensader

# NORD-OSTSEE-KANAL

Ein Informations-Journal zur aktuellen Situation am Nord-Ostsee-Kanal / Kiel-Canal \_ Stand September 2013

Wirtschaftsfaktor Nord-Ostsee-Kanal –

Lebensader der Deutschen Wirtschaft



Der Nord-Ostsee-Kanal (Kiel-Canal) hat nationale und europaweite Bedeutung ...

... als meistbefahrener Kanal der Welt.

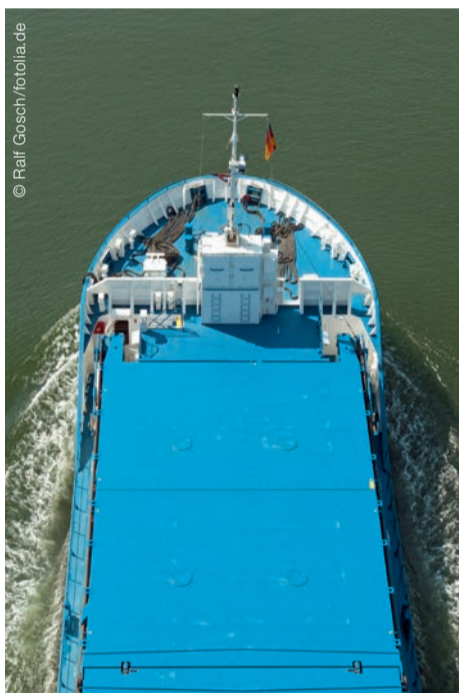
... als kürzeste und schnellste Seeverbindung in den Ostseeraum.

... als wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutschen Nordseehäfen.

... als Garant für Arbeitsplätze und Wertschöpfung in ganz Deutschland.

## INHALT

Entwicklung des Seeverkehrs	02
Eckdaten zum Nord-Ostsee-Kanal	02
Der Nord-Ostsee-Kanal	03
Ökonomische Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals	05
Entwicklungspotentiale des Nord-Ostsee-Kanals	07
Was ist zu tun?	09
Die Initiative	11
Impressum	11



## Positiver Entwicklungstrend des Seeverkehrs

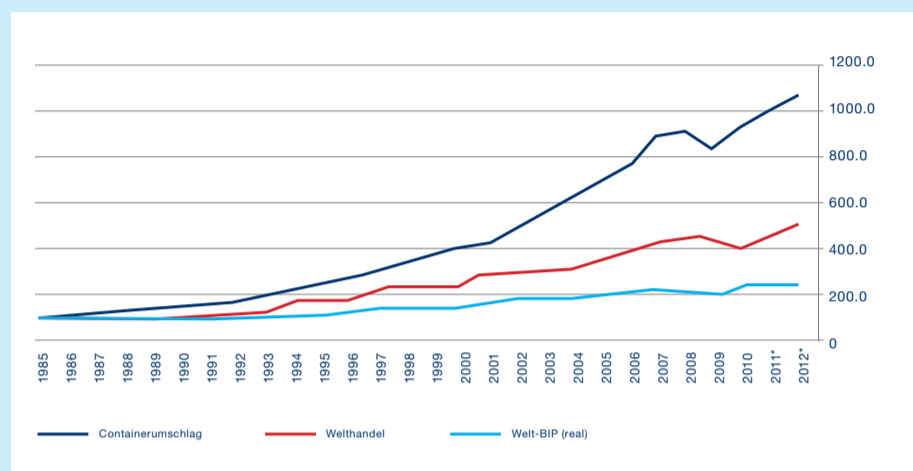
Die Bedeutung der Seehäfen und Seeverbindungen nimmt mit der Globalisierung der Märkte und der weiter fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung weiter zu. Die sich intensivierende wirtschaftliche Verflechtung führt dazu, dass Volkswirtschaften immer mehr Rohstoffe und Güter austauschen. Deshalb ist auch für die Zukunft ein weiterer Anstieg des Welthandels und damit der Seeverkehre zu erwarten. Insbesondere die heute üblichen Produktions- und Beschaffungsstrategien – wie die Just-in-time-Produktion – erfordern einen reibungslosen und vor allem einen verlässlichen Waren- und Rohstoff-Fluss.

**A**uch die Wirtschaftskrise hat den Aufwärtstrend beim Welthandel und Containerverkehr nicht zum Stillstand gebracht. In den letzten 15 Jahren wuchsen der Welthandel jährlich um durchschnittlich 6,5 Prozent und der weltweite Containerumschlag um 9,7 Prozent.

Nach der Wirtschaftskrise hat der globale Containerumschlag bereits 2010 das Vorkrisenniveau des Rekordjahres 2008 wieder erreicht. Bis 2015 wird für den globalen Containerumschlag ein zwar etwas geringeres, aber immer noch dynamisches Wachstum von jährlich durchschnittlich 7 Prozent erwartet.

Insbesondere Deutschland ist als Produktionsstandort auf den internationalen Warenaustausch angewiesen. Denn zum einen ist es als rohstoffarmes Land vom Rohstoffimport abhängig. Zum anderen ist der wirtschaftliche Erfolg Deutschlands auch Folge seiner hohen Exportquote.

### Entwicklung Welt-BIP, Welthandel und Containerumschlag (Indexreihen mit Index 1985 = 100)



\* = Prognose

Quelle: BDI (2013) „Mobilitätsagenda der Deutschen Wirtschaft“, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ILS); International Monetary Fund, World Economic Outlook Database (Oktober 2012)

Weil sowohl Endprodukte wie auch die für die Fertigung benötigten Komponenten und Rohstoffe verschifft werden, wächst der Seeverkehr stärker als die Wirtschaft insgesamt.

Aus den Erfahrungen der Vergangenheit wurde die sogenannte „Drei-mal-eins“-Regel abgeleitet: Ihr zufolge steigt das Wachstum des Welthandels doppelt so schnell wie das Wachstum des Welt-Sozialprodukts. Das Wachstum des Weltcontainerverkehrs ist sogar dreimal so hoch wie das Wachstum des Sozialproduktes.

So hängt etwa jeder dritte deutsche Arbeitsplatz, in der verarbeitenden Industrie sogar jeder zweite Arbeitsplatz, vom Außenhandel ab.

Rund 95 Prozent des internationalen Handels Deutschlands werden per Schiff abgewickelt. Dies hat einen guten Grund: Der Seetransport ist der günstigste Transportweg.

Wegen der zunehmenden Bedeutung des Seeverkehrs hat der Güterumschlag in deutschen Seehäfen in der Vergangenheit stetig zugenommen und 2008 den Rekordwert von 320,6 Millionen Tonnen erzielt. Nach der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise erreichte der Güterumschlag in deutschen Seehäfen 2012 wieder 299,4 Millionen Tonnen, der Containerumschlag 15,3 Millionen TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit). Für die Zukunft rechnet die aktuelle Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums erneut mit

starken Zuwächsen: Bis 2030 soll der Umschlag der deutschen Seehäfen insgesamt um 74 Prozent gegenüber 2010 steigen.

Das Umschlagsvolumen wird damit bis 2030 auf 468 Mio. Tonnen zunehmen! Der Containerumschlag der deutschen Seehäfen soll im selben Zeitraum um durchschnittlich 4,3 Prozent pro Jahr auf etwa 30 Millionen TEU wachsen.

Die Zunahme des Güterumschlags in den Häfen führt wiederum zu vermehrten Verkehren mit den Quell- und Zielgebieten der Seehäfen im Seehafen hinterlandverkehr wie auch per Seeschiff.

Für diese Zubringer- und Verteilerverkehre mit dem Ostseeraum stellt der Nord-Ostsee-Kanal, der die kürzeste und schnellste See Verbindung zwischen Nord- und Ostsee ist, einen wichtigen Seeweg dar.

### Eckdaten zum Bau des Nord-Ostsee-Kanals:

**1895:** Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals als Kaiser-Wilhelm-Kanal und Inbetriebnahme der kleinen Doppelschleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau (Nutzlänge: 125 Meter)

**1914:** Inbetriebnahme der großen Doppelschleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau (Nutzlänge: 310 Meter)

**1965:** Beginn der zweiten Kanalerweiterung: Erweiterung der Sohlenbreite im Westteil des Kanals bis zur Weiche Königsförde

### Fakten zum Nord-Ostsee-Kanal:

Gesamtlänge: 98,26 Kilometer

Wasserspiegelbreite: Westteil 162 Meter / Ostteil 102,5 Meter

Sohlenbreite: Westteil 90 Meter / Ostteil 44 Meter

Dauer einer Kanalpassage: ca. 8 Stunden

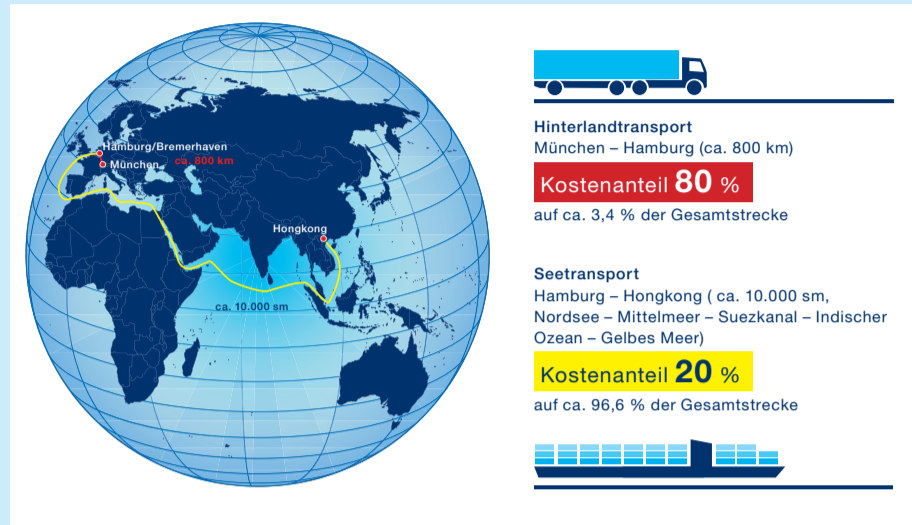
Durchschnittlicher Wegevorteil gegenüber dem Seeweg um Skagen: ca. 250 Seemeilen (= 463 Kilometer)

Schiffspassagen (2012): 34.879

Ladungsaufkommen (2012): 104.038.533 Tonnen

### Kostenvergleich See- und Hinterlandtransport:

Auf dem Weg von München über Hamburg nach Hongkong entstehen etwa **80 %** der gesamten Transportkosten an Land und nur **20 %** auf See.



Quelle: IHK Nord (2011) „Die nationale Bedeutung der maritimen Wirtschaft“, Hapag-Lloyd AG  
Berechnungen bezogen auf das Jahr 2010



#### STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:

**Rüdiger S. Grigoleit,**

Vorsitzender des Deutschen Seeverladerkomitees  
im BDI (DSVK):

„Das Deutsche Seeverladerkomitee im BDI (DSVK) ist die Plattform der deutschen Wirtschaft für die Meinungsbildung in Fragen der maritimen Wirtschafts- und Transport- sowie der Binnenschifffahrtspolitik.“

Die exportorientierte deutsche Industrie ist auf den Seeverkehr angewiesen, um weltweite Absatzmärkte zu erschließen sowie Standorte in komplexe globale Liefer- und Wertschöpfungsketten zu integrieren. Gewichtsmäßig erfolgen rund 90 Prozent unserer Exporte in Nicht-EU-Staaten per Schiff. Entscheidend ist daher der Erhalt und bedarfsgerechte Ausbau der maritimen Infrastruktur.

Doch Engpässe in der Anbindung der Seehäfen drohen zur Wachstumsbremse für die deutsche Industrie zu werden – seien es unzureichende Fahrrinntiefen der Unterelbe und Außenweser oder marode Schleusen. Zentral hierbei: der längst in die Jahre gekommene, zunehmend unzuverlässige Nord-Ostsee-Kanal. Die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt muss auch für künftige Frachtschiffe passierbar sein. Ein Aus- bzw. Neubau der Schleusen, eine Erweiterung an den Engstellen auf der sogenannten Oststrecke und eine Vertiefung auf der vollen Länge sind längst überfällig. Investitionen in den Kanal dürfen daher nicht nur den Rahmen für Wahlkampfveranstaltungen bilden, sondern müssen von der Politik jetzt ernsthaft vorangetrieben werden. Die Mangelverwaltung am NOK muss endlich aufhören.“

## Der Nord-Ostsee-Kanal ist ...

... die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt. Mit knapp 35.000 Schiffspassagen im Jahr 2012 rangiert er bei den Schiffsbewegungen deutlich vor dem Suez-Kanal und dem Panama-Kanal. Mit 104 Millionen Tonnen Gütern ist der Nord-Ostsee-Kanal außerdem hinsichtlich der transportierten Gütermenge die mit Abstand frachtstärkste künstliche Wasserstraße in Deutschland.

### Der Nord-Ostsee-Kanal im Vergleich:

Schiffspassagen der größten künstlichen Seeschifffahrtsstraßen (2012):	
Nord-Ostsee-Kanal	34.879
Suez Kanal	rd. 17.800*
Panama Kanal	rd. 14.700*

\*Quelle: Autoridad del Canal de Panamá, Suez Canal Authority

Gütertransport auf ausgewählten Kanälen in Deutschland in Millionen Tonnen	
Nord-Ostsee-Kanal	104,0 (2012)
Mittellandkanal	21,3 (2011)
Wesel-Datteln-Kanal	19,7 (2011)
Dortmund-Ems-Kanal	19,5 (2011)
Main-Donau-Kanal	5,0 (2011)

Quelle: WSD Nord, Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) – Daten & Fakten 2011/2012



#### STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:

**Kurt Bodewig,**

Vorsitzender der Kommission  
„Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“,  
Bundesverkehrsminister a. D. :

„Deutschland ist gegenwärtig dabei, seinen Ruf als ein Land mit der weltweit besten Verkehrsinfrastruktur einzubüßen. Markantes Beispiel dafür ist das Geschehen um den Nord-Ostsee-Kanal. Nichts geht mehr, weder zu Wasser noch zu Lande. Die Folgen der jahrelang vernachlässigten Erhaltung fallen uns jetzt auf die Füße und zwar massiv und überall.“

Der Schaden ist immens. Das ist der dramatische Werteverfall der Infrastruktur selbst, das sind enorme Kosten für die gesamte Wirtschaft und das ist der Verlust von Standortvorteilen, den sich eine Industrienation nicht leisten kann. Es muss gehandelt werden und zwar sofort.

Die Verkehrsminister der Länder haben deshalb auf Initiative von Schleswig-Holstein eine Kommission eingerichtet, die ich leite. Wir werden in kürzester Frist unsere Vorschläge für den Erhalt unserer Verkehrsinfrastruktur auf den Tisch legen. Dann muss die Umsetzung ebenso schnell erfolgen. Dabei muss und wird der Nord-Ostsee-Kanal zu den obersten Prioritäten gehören.“

Der Nord-Ostsee-Kanal erspart den Weg um die Nordspitze Dänemarks durch Skagerrak und Kattegat und ist die schnellste Seeverbindung nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland.

Wegen seiner europaweiten Bedeutung ist der Nord-Ostsee-Kanal deshalb Bestandteil des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) der EU, das die wichtigsten Verkehrsadern in Europa umfasst.

Der Nord-Ostsee-Kanal bietet – bei einer idealen Ausbausituation und einer zuverlässigen Kanalpassage – große Wegevorteile. Ihre Höhe hängt dabei vom Abfahrts- und Zielhafen ab. Von Hamburg aus beträgt der Wegevorteil nach Gdansk durch den Nord-Ostsee-Kanal beispielsweise 437 Seemeilen, während der Wegevorteil von Rotterdam aus nur 287 Seemeilen beträgt. Die östlichen Nordseehäfen profitieren also am stärksten vom Nord-Ostsee-Kanal als Abkürzung in den Ostseeraum. Insbesondere die deutschen Nordseehäfen haben somit einen erheblichen Standortvorteil durch den Nord-Ostsee-Kanal gegenüber den westlich gelegenen Wettbewerbshäfen in den Niederlanden und Belgien. Nach einem Rückgang des Schiffsverkehrs Anfang der 90er Jahre, bedingt durch die Öffnung des Eisernen Vorhangs und den Zusammenbruch der osteuropäischen Volkswirtschaften, nimmt das Ladungsaufkommen auf dem Nord-Ostsee-Kanal seit der zunehmenden Integration der osteuropäischen Märkte in die internationale Arbeitsteilung Mitte der 90er Jahre stark zu. So stieg die Ladungsmenge zwischen 1999 und 2008 um 150 Prozent. Diese Entwicklung wurde durch die jüngste Wirtschaftskrise vorübergehend unterbrochen. 2012 erreichte das Ladungsaufkommen mit 104 Millionen Tonnen jedoch bereits wieder knapp den Rekordwert von ca. 105 Millionen Tonnen im Jahr 2008.

Grund für den vergleichsweise geringeren Anstieg der Passagezahlen gegenüber der Ladungsmenge ist, dass die Schiffe auch auf dem Nord-Ostsee-Kanal immer größer werden: So hat sich die Anzahl der

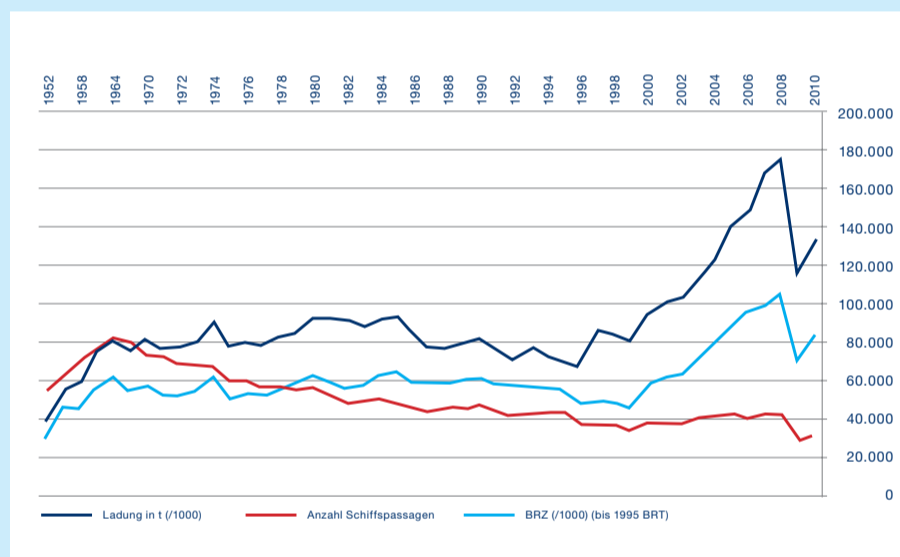
**Wegevorteil zum Hafen Gdansk durch den Nord-Ostsee-Kanal:**

von	Entfernung über Skagen/Großer Belt*	Entfernung über den NOK	Wegevorteil durch den NOK
Brunsbüttel	838 sm	399 sm	439 sm
Hamburg	874 sm	437 sm	437 sm
Bremen	865 sm	513 sm	352 sm
Dover	1041 sm	754 sm	287 sm
Rotterdam	970 sm	683 sm	287 sm
Antwerpen	1043 sm	758 sm	285 sm

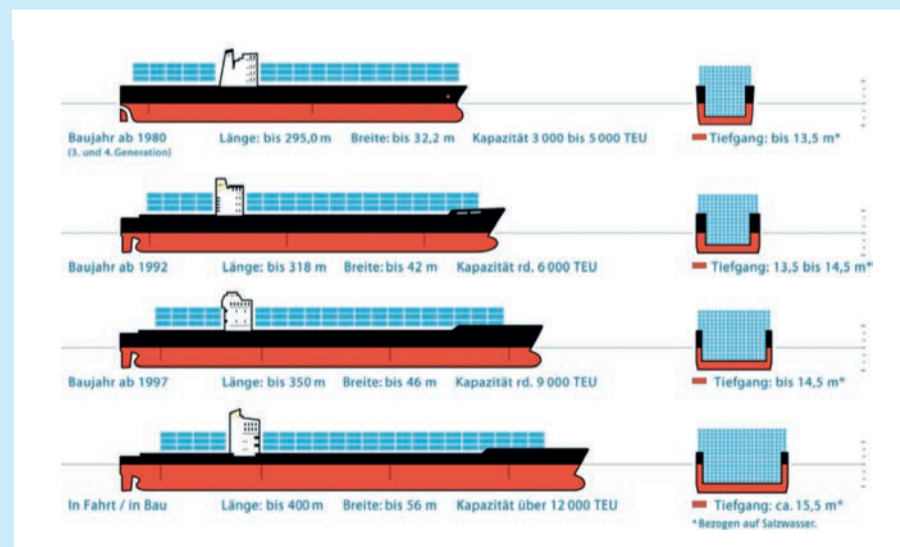
\* Fahrt über Skagen/Großer Belt ist 97 km länger als die tiefgangsbeschränkte Fahrt durch den Öresund, Quelle: eigene Berechnung, Wegevorteil-Rechner: www.kiel-canal.org



**Schiffs- und Ladungsaufkommen auf dem NOK 1952 – 2010:**



**Größenentwicklung in der Containerschifffahrt:**



mehr als 200 Meter langen Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal 2010 gegenüber 1999 vervierfacht. Die mittlere Bruttoreaumzahl ist 2012 gegenüber 2002 um 78 Prozent auf 4.773 BRZ gestiegen.

Grund dafür ist einerseits, dass die Schiffe der Überseedienste, die die deutschen und europäischen Seehäfen anlaufen, immer größer werden. Denn der Transport ist wirtschaftlicher und kostengünstiger, wenn mehr

**STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:**

**Jürgen Wollschläger,**  
kaufmännischer Geschäftsführer  
der Raffinerie Heide GmbH:



„Der Nord-Ostsee-Kanal ist unsere Lebensader. So kurz und so einfach kann ich es für die Raffinerie Heide GmbH auf den Punkt bringen. Als einer der größten Steuerzahler der Region beschäftigen wir 540 Mitarbeiter und setzen jährlich etwa 1,4 Milliarden Euro in Schleswig-Holstein um. Knapp 50 Prozent unserer Produkte und Rohstoffe gehen über den Ölhafen und den Elbehafen Brunsbüttel rein beziehungsweise raus. Im Schnitt sind das – je nach Schiffsgröße – etwa 60 bis 90 Frachter pro Jahr.“

Wäre der Kanal nicht nutzbar, beliefen sich die täglichen Kosten für uns auf circa eine halbe Million Euro. Nach etwa zehn Tagen wären unsere Tanks mit eigenen Produkten gefüllt, und wir müssten die Raffinerie mangels Lagerkapazität abstellen.

Ein Szenario mit höchst negativen Auswirkungen für Schleswig-Holstein und ein guter Grund, sich für den Erhalt und Ausbau von Europas meistbefahrener künstlicher Wasserstraße samt Schleusen einzusetzen.“

Einheiten pro Schiff transportiert werden. Andererseits steigt mit größeren Containerschiffen auch die Nachfrage nach (immer größeren) Feederschiffen, die die weitere Anlieferung bzw. Verteilung der Waren übernehmen.

## Ökonomische Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals

### Der Nord-Ostsee-Kanal ist ...

... wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutschen Seehäfen und Norddeutschland.  
... Garant für Wertschöpfung und Arbeitsplätze in ganz Deutschland.

**D**er Nord-Ostsee-Kanal ist für die deutschen Nord-seehäfen ein entscheidender Wettbewerbsvorteil gegenüber den westlicheren ARA-Häfen in der Nordrange (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen), da er die schnellste Seeverbindung nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland ist.

Wegen dieses Standortvorteils wird über die deutschen Transshipment-Hubs in der Nordsee ein hoher Anteil des Güterumschlags mit dem Seeschiff weiter in den Ostseeraum transportiert. So hat beim Hamburger Hafen, der rund 50 Feeder-Dienste in den Nord- und Ostseeraum anbietet, der Anteil der Container, die mit Mittel- und Osteuropa ausgetauscht werden, bereits einen Anteil von 30 Prozent am gesamten Containerumschlag erreicht. Vom Nord-Ostsee-Kanal profitiert jedoch nicht nur unmittelbar die Hafenvirtschaft Norddeutschlands, sondern auch weitere von ihr abhängige Wirtschaftszweige. Denn

prosperierende Hafenstandorte fördern nicht nur die Entstehung maritimer Dienstleistungszentren (wie z. B. Werften, Schiffsmakler, Zertifizierungsbüros, Schiffsfianzierer, Handwerksbetriebe, Schiffsausrüster usw.), sondern sind darüber hinaus auch Magnete für produzierendes Gewerbe, Tourismus und die Gastronomie. Als Multiplikatoren auch für andere Wirtschaftsbereiche strahlen die Wertschöpfungs- und Arbeitsmarkteffekte in den Hafenstandorten weit in die jeweilige Region. Allein in Schleswig-Holstein sichert der Nord-Ostsee-Kanal so rund 3.500 Arbeitsplätze.

Eine gute Entwicklung der deutschen Seehäfen ist darüber hinaus für die gesamte bundesweit ansässige import- und exportabhängige Volkswirtschaft entscheidend: Die Seehäfen sind wichtiger Bestandteil der Logistikketten und sichern mit einer Vielzahl an Übersee- und Feederverbindungen den effizienten und kostengünstigen Warenaustausch und die Rohstoffversorgung der ge-

samten deutschen Volkswirtschaft. Über die deutschen Seehäfen wurde in den letzten zehn Jahren etwa ein Viertel des gesamten deutschen Außenhandels abgewickelt. Allein über den Hafen Hamburg werden etwa 12 Prozent des gesamten deutschen Außenhandels umgeschlagen.

Welche große Bedeutung die deutschen Seehäfen für ganz Deutschland hat, zeigt beispielhaft, dass der Freistaat Bayern der wichtigste Partner des Hamburger Hafens im Container-Hinterlandverkehr in Deutschland ist. Durchschnittlich 50 Prozent der in Bayern produzierten Güter sind für den Export bestimmt. Diese werden zu einem Großteil (52 Prozent) über den Hafen Hamburg verschifft. Von den insgesamt 4 Millionen TEU, die der Hamburger Hafen 2010 mit dem innerdeutschen Hinterland ausgetauscht hat, sind dem bayerischen Außenhandel im Ergebnis knapp 700.000 TEU zuzurechnen. Neben Nordrhein-Westfalen mit knapp 500.000 TEU und Niedersachsen (ca. 400.000 TEU) ist aber auch Baden-Württemberg mit ca. 400.000 TEU ein wichtiger Austauschpartner des Hamburger Hafens (Hafenentwicklungsplan Hamburg 2025). Die Bremischen Häfen andererseits spielen eine tragende Rolle für die bundesweite Automobilindustrie, die bei Beschäftigung, Wertschöpfung sowie Exporten bundesweit an erster Position in der verarbeitenden Industrie liegt.

Jährlich exportiert Deutschland mehr als 4 Millionen Pkw. Hierbei übernehmen die Auto-Terminals in Bremerhaven, Cuxhaven, Emden und Hamburg insgesamt fast 85 Prozent der deutschen Automobilexporte.

Allein Bremerhaven schlägt rund 2,2 Millionen Fahrzeuge um und ist damit die wichtigste europäische Drehscheibe für den interkontinentalen Fahrzeughandel.

### STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:

**Gunther Bonz,**  
Unternehmensverband  
Hafen Hamburg e. V.:



„Der Unternehmensverband Hafen Hamburg vertritt seine Mitglieder auf wirtschaftlichem und sozialpolitischem Gebiet. Der NOK ist mit ca. 35.000 Passagen pro Jahr – allein 150 Abfahrten pro Woche aus dem Hamburger Hafen – die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt und für den Transshipmentverkehr lebensnotwendige Bundeswasserstraße. Sie wurde in den vergangenen Jahrzehnten sträflichst vernachlässigt. Mit dem Totalausfall der beiden großen Schleusen in Brunsbüttel im März 2013 und der Vollsperrung der Wasserstraße hat sich Deutschland als Exportnation hier international blamiert – und das trotz jahrelanger Warnungen nicht nur der Experten.“

Ein Gärtner weiß im Voraus, was ihm blüht. Wir wissen, was der Wirtschaft und am Ende der Politik blüht, wenn nicht endlich mehr Haushaltsmittel für Deutschlands Infrastruktur bereitgestellt werden.

Die Politik muss sehr schnell neue Prioritäten setzen – so schmerzlich das im Einzelfall auch sein mag.“

**Der Nord-Ostsee-Kanal sorgt als Lebensader der deutschen Nord-seehäfen in erheblichem Maße für Wertschöpfung und Arbeitsplätze auch in den küstenferneren Teilen Deutschlands!**

Daneben sorgt nicht nur die Abwicklung der Güterverkehre für Wertschöpfung und Arbeitsplätze. Auch die Kreuzschifffahrt ist zunehmend ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Nicht nur in Deutschland stellt die Kreuzschifffahrt ein Wachstumssegment dar, sondern weltweit. »



### STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:

**Klaus-Dieter Peters,**  
Präsident des Zentralverbands  
der deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS):

„Für den Seehafenstandort Deutschland ist die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) von außerordentlicher Bedeutung. Durch die Nutzung des NOK haben die deutschen Nordseehäfen für Relationen in die Ostsee erhebliche Zeit- und Entfernungsvorteile gegenüber den ausländischen Wettbewerbshäfen in den Niederlanden und Belgien. Außerdem ist der NOK im Rahmen der von der EU und der Bundesrepublik geförderten „Short sea shipping“- und „From road to sea“-Politik die entscheidende Verbindung zwischen Ostsee, Nordsee und Biscaya. Er ist der wesentliche Zugang der deutschen Ostseehäfen in die Nordsee. Auch sein nur zeitlich befristeter Ausfall oder die zeitlich befristete Einschränkung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Kanals haben für alle deutschen Nord- und Ostseehäfen gravierende negative Auswirkungen.“

Der Bund muss zügig den angekündigten Zeit- und Maßnahmenplan mit voraussichtlichem Investitionsmittelbedarf für den NOK einschließlich des Ausbaus seiner Oststrecke und seines Vollausbaus vorlegen. Diese Projekte müssen als „Vordringlicher Bedarf Plus“ in den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 eingehen.“

Dies spiegelt sich auch in den steigenden Anlauf- und Passagierzahlen in Deutschland wider. Für 2013 zeichnen sich für Rostock 580.000 Passagiere ab, für Hamburg 520.000, für Kiel 330.000 Passagiere und für Bremerhaven 75.000 Fahrgäste.

Insbesondere die Kreuzschifffahrt ist dabei auf zuverlässige Wasserstraßen angewiesen, um die geplanten Reiseverläufe und Hafenanläufe einhalten zu können. Den Nord-Ostsee-Kanal werden 2013 über 100 Kreuzfahrtschiffe durchqueren.

### Nationale Bedeutung der Seehäfen:

In ihrer Studie zur Wettbewerbsfähigkeit von Hafenstädten hat die OECD beispielsweise für den Hamburger Hafen festgestellt, dass er ein leistungsfähiger Wirtschaftsmotor für ganz Deutschland ist: Jeder Euro, der im Hafen ausgegeben wird, sorgt für eine zusätzliche Wertschöpfung in Höhe von 71 Cent in anderen Branchen. Die positiven Effekte sind im Süden Deutschlands sogar höher als in der Metropolregion selbst: So wirken sich nur 13 Prozent der gesamten Wertschöpfungseffekte des Hafens auf Hamburg und die benachbarten Bundesländer aus, jedoch fast ein Drittel auf Bayern und Baden-Württemberg.



© Ralf Gosewitsch/fotolia.de

### STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:



**Michael Ungerer,**  
President AIDA Cruises  
und Vorsitzender des weltweiten Dachverbandes der Kreuzfahrtindustrie CLIA in Deutschland:

„Die Kreuzfahrtindustrie ist einer der am schnellsten wachsenden maritimen Wirtschaftszweige und zählt heute zu den wichtigsten Motoren für den Tourismus in norddeutschen Hafenstädten.

Bereits heute gehört Deutschland mit 1,54 Millionen Reisenden in 2012 zu den weltweit größten Kreuzfahrtmärkten. Jeder Kreuzfahrtgast trägt pro Tag mit rund 90 Euro zur regionalen Wertschöpfung bei. Im vergangenen Jahr starteten mehr als 343.000 Gäste von einem norddeutschen Hafen in den Urlaub – Tendenz steigend.

AIDA Cruises wird 2015 erstmals ganzjährig Reisen in Nord- und Westeuropa ab einem deutschen Hafen anbieten. Grundlage für weiteres erfolgreiches Wachstum ist eine funktionierende und gut ausgebaute land- und seeseitige Infrastruktur.

Deshalb machen wir uns stark für den weiteren Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, der nicht nur ein wichtiger Verbindungsweg zwischen faszinierenden Kreuzfahrtdestinationen an Nord- und Ostsee ist, sondern auch ein touristisches Highlight für unsere Gäste.“



### STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:

**Reinhard Meyer,**  
Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie  
des Landes Schleswig-Holstein,  
z. Zt. Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz (VMK):

„Der Nord-Ostsee-Kanal ist als weltweit meistbefahrene Wasserstraße und Verbindung von Ostsee und Nordsee von großer Bedeutung für die nationale und internationale Schifffahrt.

Die wichtigste deutsche Bundeswasserstraße ist ein entscheidender Standortvorteil für den Hamburger Hafen und die übrigen deutschen Seehäfen an der Nordsee. Er trägt damit auch maßgeblich zum Erfolg der gesamten deutschen Wirtschaft bei, die auf leistungsfähige deutsche Seehäfen und deren Anbindung auch an die gesamte Ostseeregion angewiesen ist. Etwa 30 Prozent der im größten deutschen Seehafen umgeschlagenen Container gehen über den Kanal in die Ostsee. Die wirtschaftliche Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals reicht weit über den norddeutschen Wirtschaftsraum hinaus.

In Anbetracht der überragenden Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals und um die Zukunftsfähigkeit des Kanals zu sichern, sind seine Ertüchtigung, sein Ausbau und seine Instandsetzung dringend geboten.

Die Landesregierung wird ihren politischen Einfluss weiterhin geltend machen, dass dieses für Norddeutschland, aber auch für Deutschland so wichtige Vorhaben mit dem gebotenen Nachdruck vom Bund prioritär verfolgt wird. Um seine Bedeutung für die gesamte Verkehrsinfrastruktur Deutschlands deutlich zu machen, hat Schleswig-Holstein den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals in die Projektanmeldungen der Bundesländer zum Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen. Die Instandhaltung und ggf. auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland stellt eine nationale Aufgabe dar und ist zur Erhaltung der deutschen Wettbewerbsfähigkeit unbedingt erforderlich.“

### Ökonomische Bedeutung der Seehäfen:

Die deutschen Seehäfen schaffen Arbeit für insgesamt 500.000 Beschäftigte. Sie generieren jährlich eine Bruttowertschöpfung von rund 29 Milliarden Euro und erwirtschaften ein Steueraufkommen von rund 11 Milliarden Euro.

#### Beispiel Hafen Hamburg:

Die Zahl der hafenabhängig Beschäftigten belief sich 2011 auf 155.500 Personen in der gesamten Metropolregion Hamburg. Etwa jeder achte Arbeitsplatz in Hamburg geht somit auf wirtschaftliche Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Hamburger Hafen zurück. Bundesweit sind dem Hamburger Hafen rund 261.500 Arbeitsplätze zuzurechnen. Direkt und indirekt erzeugte er 2010 ein Bruttoinlandsprodukt von 12,6 Milliarden Euro oder rund 14 Prozent der Bruttowertschöpfung in Hamburg. Bundesweit erzeugte der Hafen Hamburg insgesamt eine Bruttowertschöpfung von 20,6 Millionen Euro. Zudem steuerte der Hafen im Jahr 2010 in Form von Einkommens- und Unternehmenssteuern rund 750 Millionen Euro zum Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg bei.

#### Beispiel Bremische Häfen:

Die außenwirtschafts- und hafenbezogenen Tätigkeiten tragen zu über 30 Prozent zum bremischen Bruttoinlandsprodukt bei. Das ist etwa doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt. 74.000 Personen sind im Land Bremen direkt und indirekt hafenabhängig beschäftigt (2010). Ein Fünftel der Beschäftigung, des Umsatzes und der Wertschöpfung im Land Bremen sind somit hafenabhängig.

Quelle: Planco Consulting; Hafen Hamburg Marketing e.V.; HPA; BWVI, HPA (2012) Der Hafenentwicklungsplan bis 2025; Bremenports GmbH & Co. KG; ISL (2011) Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen; ProgTrans AG, Statistisches Bundesamt, BMWi; IHK Nord



© Marco2811/fotolia.de

## Große Entwicklungspotenziale des Nord-Ostsee-Kanals ...

### ... als kürzeste und schnellste Seeverbindung in den Ostseeraum

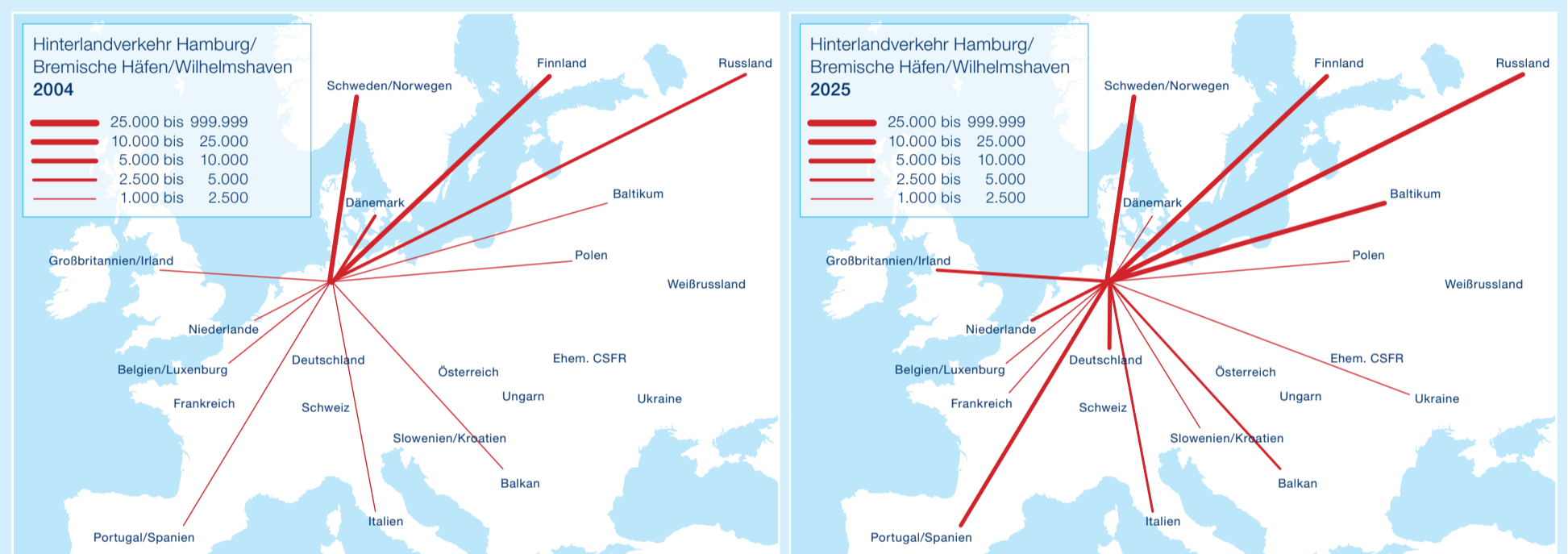
Die Ostseeregion ist auch weiterhin der dynamischste Wirtschaftsraum in Europa, der hohe Wachstumsraten des realen Bruttoinlandsproduktes zu verzeichnen hat. Der (See-)Handel mit dem Ostseeraum wird deshalb auch weiter wachsen. Der Nord-Ostsee-Kanal ist als schnellste Seeverbindung zwischen Nord- und Ostsee für die Länder des Ostseeraumes ein wichtiger Zugang zu den Weltmärkten.

Die 2007 vorgelegte Seeverkehrsprognose des Bundesministeriums zeigt die starken Zuwächse beim Transshipment der Häfen Bremens, Hamburgs und Wilhelmshavens mit dem Ostseeraum zwischen 2004 und 2025:

Wachstumsraten des realen BIP*:								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013 f	2015 f	2018 f
Estland	-4,15	-14,07	3,33	8,28	3,22	2,99	3,36	3,71
Lettland	-3,28	-17,73	-0,94	5,48	5,58	4,16	4,19	4,00
Litauen	2,91	-14,85	1,52	5,87	3,62	3,05	3,47	3,78
Polen	5,13	1,63	3,88	4,32	2,05	1,31	2,69	3,68
Russland	5,25	-7,80	4,50	4,30	3,40	3,37	3,70	3,60
Deutschland	0,80	-5,07	4,02	3,10	0,87	0,61	1,46	1,24
EU	0,38	-4,39	2,01	1,45	-0,58	-0,34	1,45	1,61

\*Veränderung gegenüber dem Vorjahr in % (konstante Preise)  
Quelle: IMF World Economic Outlook Database, April 2013, (f) geschätzt

### Transshipment über Hamburg/Bremische Häfen/Wilhelmshaven (Containerladung See-See in 1.000 Tonnen):



Quelle: PLANCO Consulting GmbH: Prognose der Verkehrsverflechtung in Deutschland, Los 3: Seeverkehrsprognose, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Essen 2007

### ... wegen steigender Energie- und Treibstoffpreise

Je höher die Treibstoffkosten und Charraten, desto attraktiver wird die Abkürzung des Seewegs um Skagen durch den Nord-Ostsee-Kanal. Zwar befinden sich die Charraten nach der Wirtschaftskrise auch im Feederverkehr derzeit auf historisch niedrigem Niveau, so dass die Umfahrung Skagens relativ günstig ist. Abzusehen ist jedoch, dass die Energie- und Treibstoffkosten – auch wegen der zunehmenden umweltpolitischen Vorgaben für Nord- und Ostsee – steigen werden. So wird der ab 2015 geltende Grenzwert für den Schwefelgehalt im Schiffstreibstoff von 0,1 Prozent in Nord- und Ostsee zu erheblichen Kostensteigerungen für den Schiffstransport führen, durch die der Seeweg in Nord- und Ostsee gegenüber dem Landtransport an Attraktivität verliert. Wegen der möglichen Treibstoffeinsparungen wird der Nord-Ostsee-Kanal bei steigenden Energie- und Treibstoffkosten jedoch an Bedeutung für die Seeverbindung mit dem Ostseeraum gewinnen.

#### Beispiel:

Fahrt eines Feederschiffs von Kotka (Finnland) nach Bremerhaven  
7.642 BRZ, Containerkapazität 750 TEU, Geschwindigkeit 17 kn

Route	NOK	Skagen
Distanz (Seemeilen)	826	1183
Reisedauer gesamt (Stunden)	55,0	70,0
<b>Zeitgewinn NOK (Stunden)</b>	<b>15,0</b>	
Treibstoffverbrauch (Tonnen)	69,0	95,0
<b>Treibstoffeinsparung NOK (Tonnen)</b>	<b>26,0</b>	

Berechnet auf folgender Basis: Bunkerverbrauch pro Tag: 33 t, Bunkerverbrauch für Kanalpassage: 7 t

Die dargestellten Einsparungen durch den NOK ergeben sich nur bei einer guten Ausbausituation des Kanals, der eine schnelle und zuverlässige Passage ermöglicht!

Quelle: Sartori & Berger GmbH & Co. KG, United Canal Agency GmbH (2013)



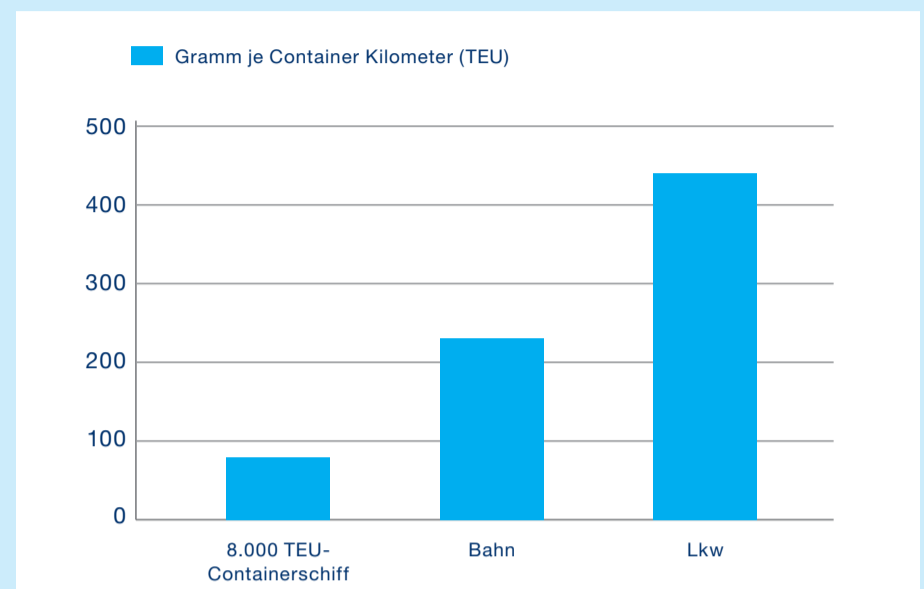
## ... zur Verlagerung „from road to sea“

Der Verkehrsträger Seeschiff ist – bezogen auf die Transporteinheit – das Transportmittel mit der besten Energie- und Klimabilanz. Seitens der Politik wird daher eine Verlagerung von Transporten auf den Seeweg angestrebt.

Obwohl mehr als 90 Prozent aller Waren weltweit auf dem Seeweg transportiert werden, ist die Seeschifffahrt lediglich für rund 3 Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Dies liegt an den geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schiffe pro transportierter Tonne. Bei gleichem Transportvolumen und gleicher Transportstrecke liegen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und der Energieverbrauch eines Lkw fast viermal so hoch wie bei einem Schiff.

Der Seetransport entlastet auch die landseitige Verkehrsinfrastruktur, die bereits an ihre Kapazitätsgrenzen stößt und einen erheblichen Erhaltungs- und Investitionsbedarf aufweist: Nach Berechnungen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) belaufen sich in Deutschland die Gesamtkosten durch Staus auf 102 Milliarden Euro pro Jahr. Angesichts des bestehenden Investitionsstaus bei der Straßeninfrastruktur schätzt die Initiative „Pro Mobilität“ den Investitionsbedarf für Bundesfernstraßen auf mindestens 8 Milliarden Euro pro Jahr.

### CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Transportmittel



Quellen: Institut für Energie und Umweltschutz (ifeu), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Deutsche Bahn AG.



#### STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:

**Mathias Krage,**

Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbands e. V.:

„Als Spitzenorganisation deutscher Speditions- und Logistikdienstleister repräsentiert der DSLV über seine 16 Landesverbände etwa 3.000 Betriebe mit über 520.000 Beschäftigten.

Die reparaturbedürftige Schließung des Nord-Ostsee-Kanals im ersten Quartal 2013 war der vorläufige Höhepunkt einer fehlgeleiteten Investitionspolitik des Bundes.

Die Situation des Nord-Ostsee-Kanals zeigt auf drastische Weise, was folgt, wenn dringender Erhaltungsbedarf in der Bundesverkehrswegeplanung nicht ausreichend berücksichtigt wird. Jeder Unternehmer weiß, dass er nicht nur Mittel für Neuinvestitionen, sondern ebenso zur Abschreibung bestehender Anlagen zurückzustellen hat.

Der Verkehrshaushalt muss sich endlich vom kameralistischen System früherer Zeiten lösen. Stattdessen benötigen wir integrierte Planungs- und Finanzierungskonzepte, die den strategischen Ansatz des Bundesverkehrswegeplans über mehrere Jahre nachhaltig unterstützen.

Ziel muss sein, den Nord-Ostsee-Kanal als eine der meistbefahrenen Wasserstraßen der Welt in einem Top-Zustand zu erhalten, um die see-seitige Anbindung der norddeutschen Häfen und der sie umschließenden Logistikregionen nachhaltig zu stärken. Dort verdienen immerhin weit über 350.000 Menschen ihren Lebensunterhalt im Bereich Transport und Logistik.“



#### STIMMEN ZUM KIEL-CANAL:

**Hans Thon,**

Vorsitzender der IHK Nord,  
Präsident der IHK zu Schwerin:

„Die IHK Nord als Zusammenschluss von 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein vertritt rund 700.000 Unternehmen.

Die norddeutsche Wirtschaft und die von ihr abhängigen Arbeitsplätze sind auf einen leistungsfähigen und zuverlässigen NOK als schnellste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee angewiesen. Denn für den gesamten wirtschaftlichen Logistik- und Produktionsprozess sind Verlässlichkeit und Planungssicherheit entscheidend. Die überfällige Modernisierung des Kanals führt wegen der anhaltenden Planungsunsicherheiten zu einer nachhaltigen Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere der norddeutschen Seehäfen.

Ein verlässlicher Investitionsplan zum unverzüglichen Ausbau und zur Erhaltung des Kanals ist deshalb unabdingbar.

Der Bund sollte aus diesem Grund schwerpunktmäßig in seewärtige Zufahrten und Hafenhinterlandanbindungen investieren.“

