

# Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal – Schleuseninstandsetzung jetzt!

IHK Schleswig-Holstein





## Inhaltsverzeichnis

1. Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal .....	3
2. Skandinavien und das Baltikum brauchen den NOK .....	10
3. Europa braucht den NOK .....	14
4. Die Verkehrsmengen auf dem NOK nehmen zu .....	15
5. Die Schleusen in Brunsbüttel müssen dringend saniert werden ...	18
6. Sanierung und Schleusenneubau jetzt! .....	22

# 1. Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal

Die deutschen Seehäfen sind wichtige Impulsgeber für die Wirtschaft Norddeutschlands.

## 1. Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal

1. Der Hamburger Hafen hat im Jahr 2008 mit knapp 21 Mrd. Euro zur Bruttowertschöpfung der Freien und Hansestadt und ihres Umlands beigetragen. Selbst 2009 waren es immer noch rund 18,5 Mrd. Euro.  
Zum Vergleich: Die Bruttowertschöpfung der Freien und Hansestadt Hamburg betrug 2009 etwa 75,5 Mrd. Euro.

1. Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal
2. Die Bremischen Häfen tragen mit ihren außenwirtschafts- und hafenbezogenen Tätigkeiten zu über 30 Prozent zum bremischen Bruttoinlandsprodukt bei. Das ist etwa doppelt so hoch wie im Bundesdurchschnitt.

## 1. Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal

3. Vom Nord-Ostsee-Kanal (NOK) hängen in Schleswig-Holstein ca. 3.500 Arbeitsplätze direkt und indirekt ab.

Vom Hafen Hamburg hingen in der Metropolregion im Jahr 2008 direkt 86.084 Arbeitsplätze und insgesamt 274.888 Arbeitsplätze ab. Selbst im wirtschaftlich schwierigen Jahr 2009 waren es immer noch 76.449 direkt und 248.722 insgesamt abhängige Arbeitsplätze.

Die Beschäftigungseffekte der Bremischen Häfen betragen im Jahr 2005 im Land Bremen selbst 86.000 Arbeitsplätze von insgesamt 174.000. Im Jahr 2015 sollen es insgesamt 192.000 sein.

## 1. Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal

Der NOK ist ein wichtiger Wettbewerbsvorteil für die deutschen Nordseehäfen. Er verkürzt ihre Anbindung an die Ostseeregion relativ am stärksten.

### Wegevorteil zum Hafen Danzig durch den NOK:

	Entfernung über Skagen	Entfernung über NOK	Wegevorteil NOK
Brunsbüttel	741 sm	399 sm	342 sm
HH	777 sm	437 sm	340 sm
Bremen	768 sm	513 sm	255 sm
Dover	944 sm	754 sm	190 sm
Rotterdam	873 sm	683 sm	190 sm
Antwerpen	758 sm	946 sm	188 sm

Quelle: Wegevorteil-Rechner auf <http://www.kiel-canal.org>

## 1. Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal

Wenn sich der Wettbewerbsvorteil der deutschen Nordseehäfen durch den NOK gegenüber ihren westlicheren Konkurrenten verringert,

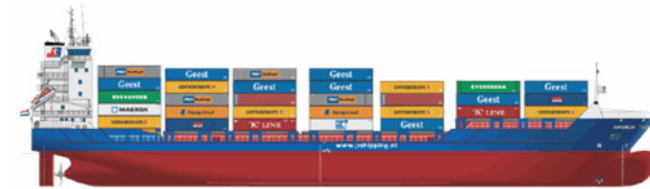
- droht die Abwanderung der Überseedienste zu den ARA-Häfen
- steigt die Attraktivität direkter Überseeverbindungen aus Asien in die Ostsee (bspw. Hafen Danzig)

**Einmal abgewanderte Kunden sind für die deutschen Seehäfen nur schwer zurück zu gewinnen!**

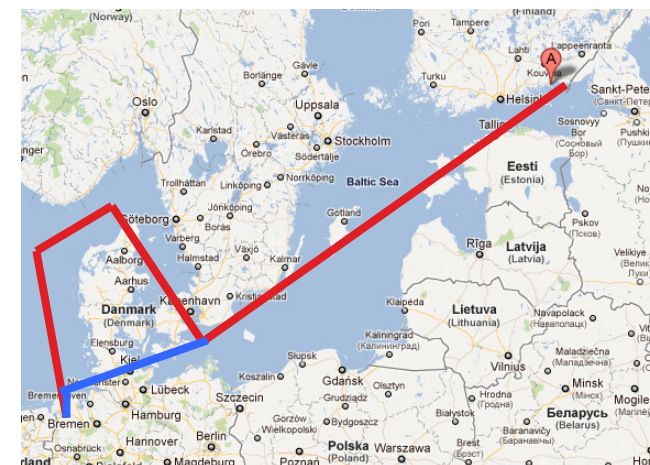
# 1. Norddeutschland braucht den Nord-Ostsee-Kanal

## Zeit- und Kostengegenüberstellung

Beispiel:  
Fahrt Kotka (Finnland) – Bremerhaven  
(Bunkerverbrauch: 33 t / 24 h, 18 kn,  
750 TEU)



- **Strecke / Zeit**
  - Zeitersparnis via NOK: **11 h**
  - Distanzersparnis via NOK: **243 sm**
- **Kosten Bunker / Passagegebühren NOK (geschätzt)**
  - Kostenersparnis Charter via NOK: 2.244 Euro
  - Kostenersparnis Bunker via NOK: 5.747 Euro
  - Kanalkosten via NOK: 6.500 Euro
  - Netto-Kostenersparnis via NOK: 1.491 Euro**



## 2. Skandinavien und das Baltikum brauchen den NOK

- Der Ostseeraum weist weiterhin ein dynamisches Wirtschaftswachstum auf.
- Der Handel der Ostseeregion mit Westeuropa und anderen Kontinenten intensiviert sich weiter.
- Der NOK ist die kürzeste Verbindung des Ostseeraums in die Nordsee.

## 2. Skandinavien und das Baltikum brauchen den NOK

Der Ostseeraum weist weiterhin ein dynamisches Wirtschaftswachstum auf.

### Wachstumsraten des realen BIP\*:

	2002	2006	2007	2008	2010	2012 <sup>f</sup>	2015 <sup>f</sup>
Estland	7,9	10,6	7,0	-5,1	3,1 <sup>f</sup>	3,7	3,7
Lettland	6,5	12,2	10,0	-4,2	-0,3	4,0	4,0
Litauen	6,9	7,8	9,8	2,9	1,3	3,8	3,6
Polen	1,4	6,2	6,8	5,1	3,8	3,6	3,9
Russland	4,7	8,2	8,5	5,2	4,0 <sup>f</sup>	4,5	4,0
Finnland	1,8	4,4	5,3	1,0	3,1	2,5	2,1
Schweden	2,5	4,3	3,3	-0,6	5,5	3,5	3,4
Dänemark	0,5	3,4	1,6	-1,1	2,1	2,0	1,9
Deutschland	0,0	3,6	2,8	1,0	3,5	2,1	1,4
EU	1,4	3,5	3,2	0,7	1,7	2,1	2,2

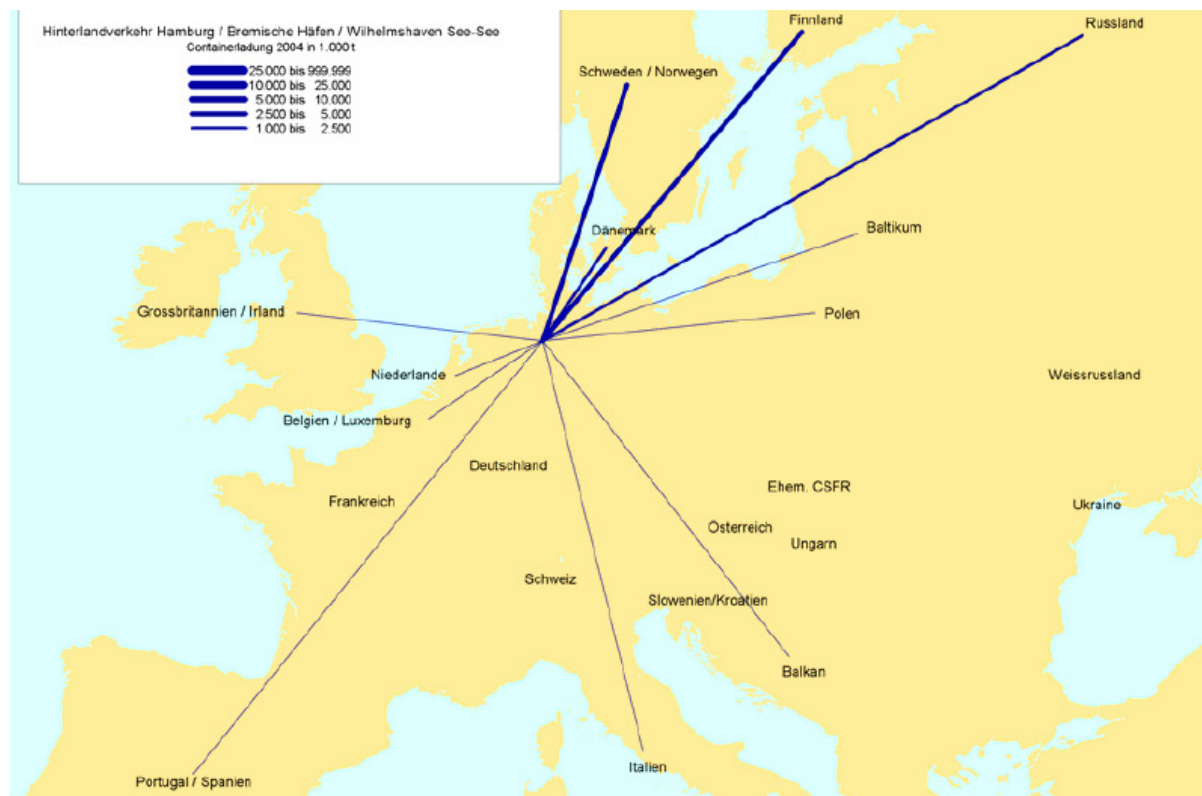
\*Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %

Quelle: IMF World Economic Outlook Database, April 2011, (f) geschätzt

## 2. Skandinavien und das Baltikum brauchen den NOK

Der Handel der Ostseeregion mit Westeuropa und anderen Kontinenten intensiviert sich weiterhin.

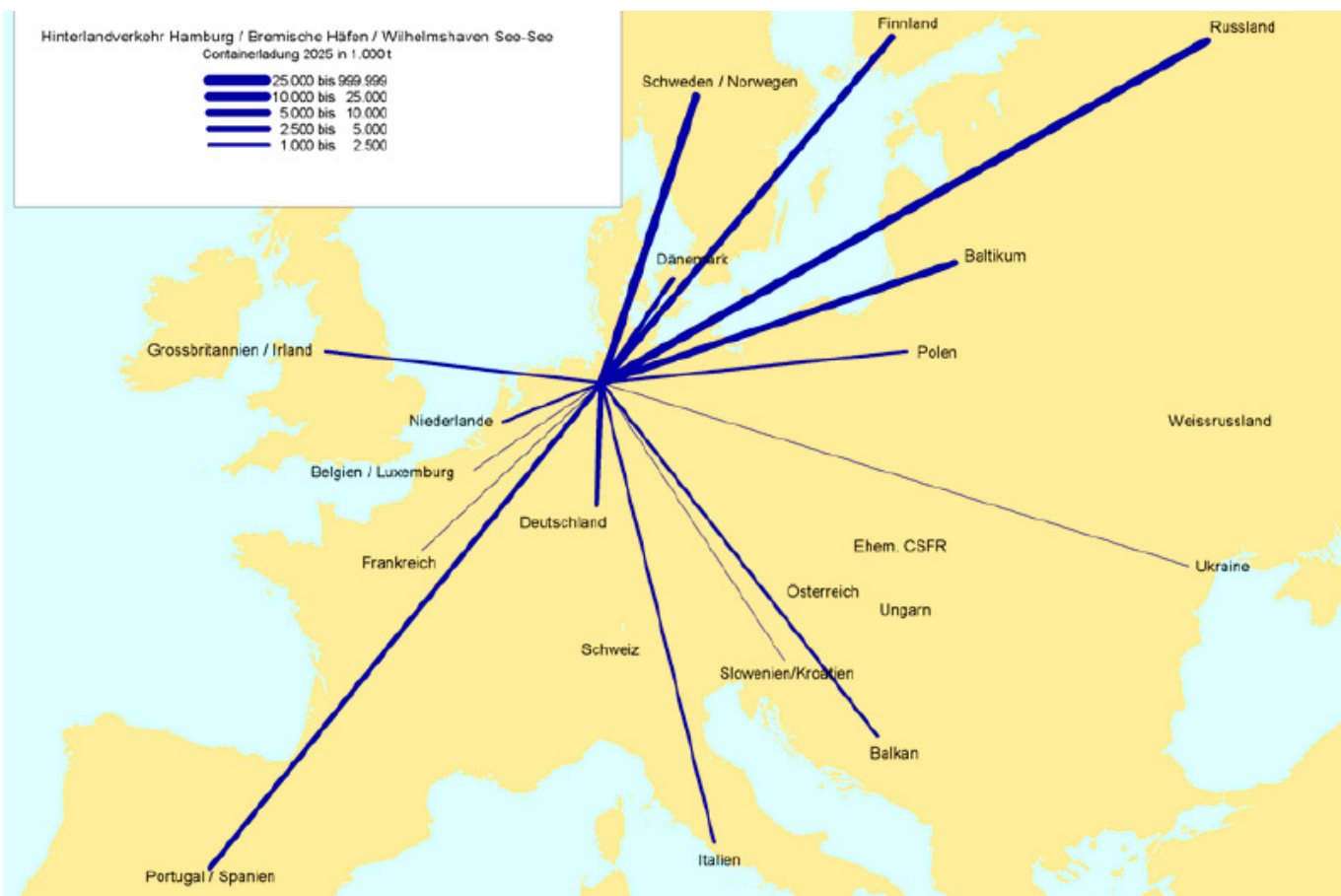
**Transshipment über Hamburg/Bremische Häfen/Wilhelmshaven 2004 (in 1.000 t):**



Quelle:  
 Planco Consulting GmbH  
 (2007) Seeverkehrsprognose

## 2. Skandinavien und das Baltikum brauchen den NOK

**Transshipment über Hamburg/Bremische Häfen/Wilhelmshaven 2025 (in 1.000 t):**



Quelle:  
Planco Consulting GmbH  
(2007) Seeverkehrsprognose

### 3. Europa braucht den NOK

1. Leistungsfähige innereuropäische Verkehrsverbindungen der Ostseeregion an Westeuropa und zu anderen Kontinenten sind Voraussetzung für ein weiteres Wirtschaftswachstum dieser Region.
2. Im Zuge der angestrebten Verlagerung „from road to sea“ und angesichts noch bestehender landseitiger infrastruktureller Schwächen ist die Ostsee der Verkehrsweg der Ostseeregion.
3. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden steigenden Energie- und Treibstoffpreise nimmt der Nord-Ostsee-Kanal als kürzeste Verbindung der Ostseeregion zu Westeuropa und – über die Nordseehäfen auch zu anderen Erdteilen – in seiner Bedeutung zu.

## 4. Die Verkehrsmengen auf dem NOK nehmen zu

Das Ladungsaufkommen auf dem Nord-Ostsee-Kanal nimmt seit Mitte der 90er Jahre stetig und rasant zu. Zwischen 1999 und 2008:

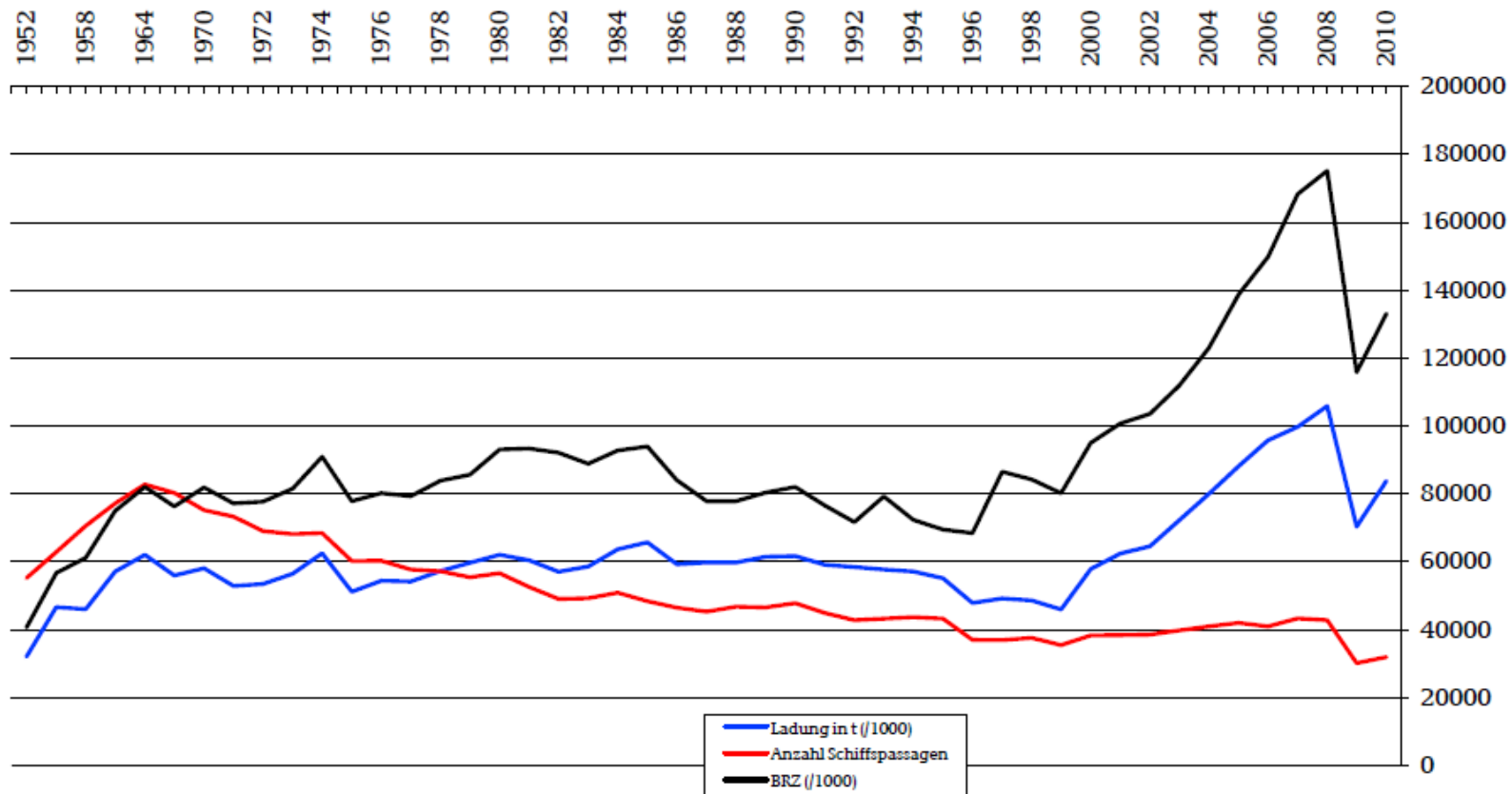
- 150% mehr Ladung
- 135% mehr Schiffsraum
- 45% mehr Schiffe

Diese Entwicklung wurde durch die jüngste Wirtschaftskrise nicht beendet sondern nur unterbrochen.

Die Passagezahlen steigen weniger schnell, weil die Schiffe auf dem NOK immer größer werden: Die Anzahl der über 200 m langen Schiffe im NOK hat sich 2010 gegenüber 1999 vervierfacht!

## 4. Die Verkehrsmengen auf dem NOK nehmen zu

### Schiffs- und Ladungsaufkommen auf dem NOK 1952-2010:

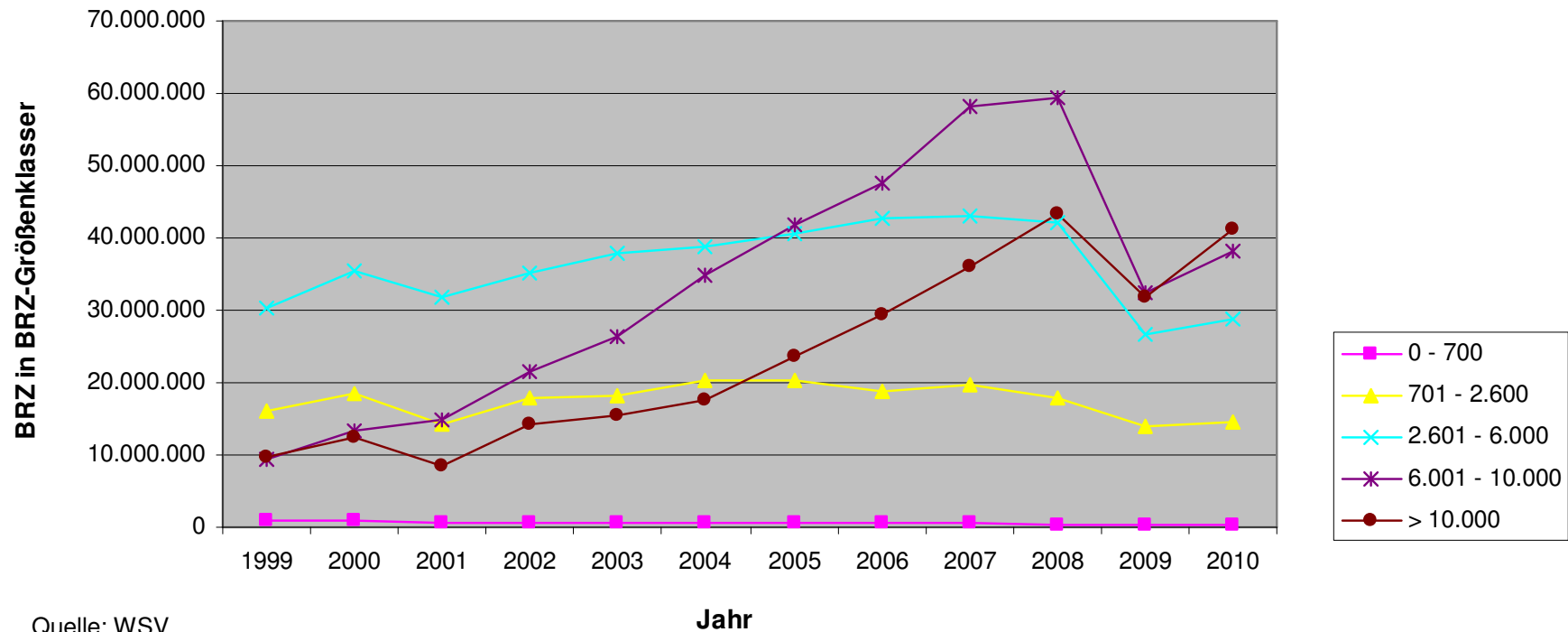


Quelle: WSV, „Der Nord-Ostsee-Kanal international und leistungsstark.“

## 4. Die Verkehrsmengen auf dem NOK nehmen zu

Die Schiffe auf dem NOK werden immer größer.

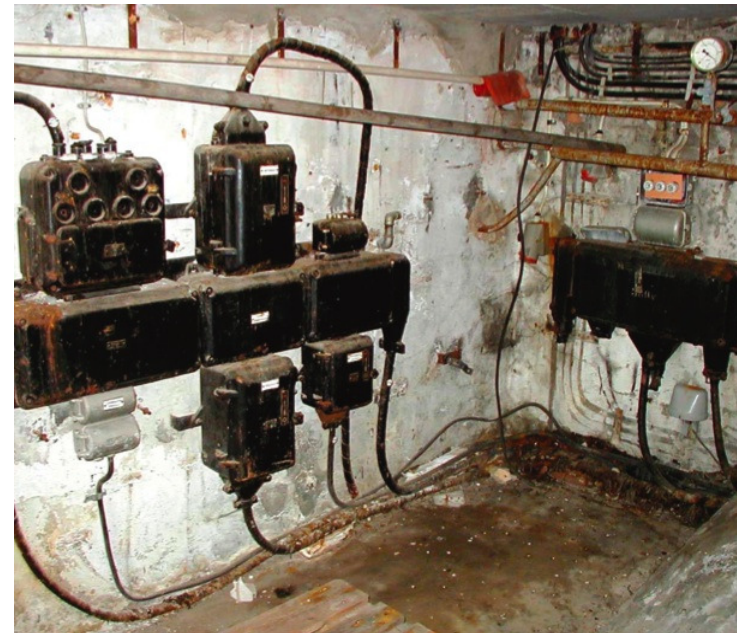
### Größenentwicklung der Handelsfahrzeuge im Transitverkehr des NOKs:



Quelle: WSV

## 5. Die Schleusen in Brunsbüttel müssen dringend saniert werden

- Die zwei Großen Schleusenkammern sind fast 100 Jahre alt. (Inbetriebnahme 1914)
- Zunehmende alters- und verschleißbedingte Ausfälle der Schleusen insbesondere bedingt durch elektrische Ausstattung, Antriebe, Schienen der Schiebetore und Schäden im Massivbau



Quelle: WSV „Investitionen am Nord-Ostsee-Kanal“

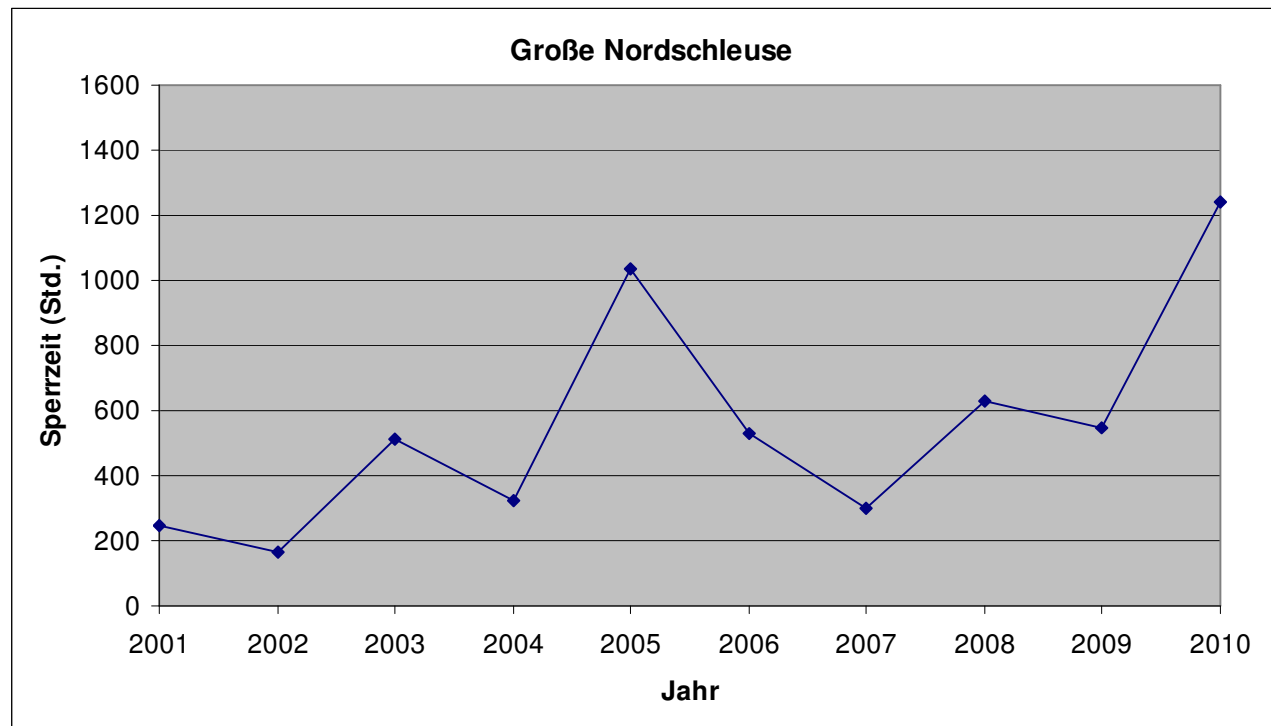


## 5. Die Schleusen in Brunsbüttel müssen dringend saniert werden

Der zeitliche Vorteil des Nord-Ostsee-Kanals gegenüber der Skagen-Route sinkt bzw. entfällt vor allem wegen steigender Sperrzeiten der Schleusen in Brunsbüttel.

## 5. Die Schleusen in Brunsbüttel müssen dringend saniert werden

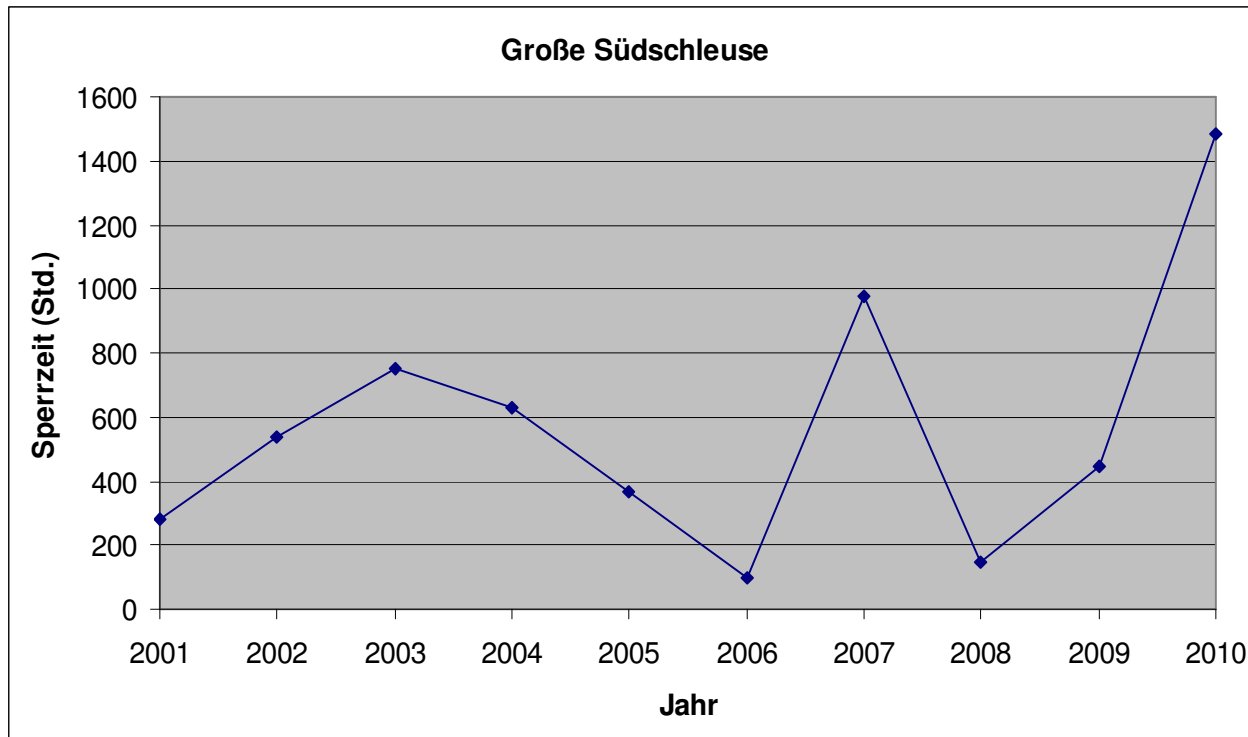
**Entwicklung der Sperrzeiten der großen Brunsbütteler Schleusen:**



Eigene Darstellung, Datenquelle: Deutscher Bundestag (2011) Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Neubau einer 5. Schleuse für den Nord-Ostsee-Kanal“, Drucksache 17/5594

## 5. Die Schleusen in Brunsbüttel müssen dringend saniert werden

**Entwicklung der Sperrzeiten der großen Brunsbütteler Schleusen:**



Eigene Darstellung, Datenquelle: Deutscher Bundestag (2011) Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Neubau einer 5. Schleuse für den Nord-Ostsee-Kanal“, Drucksache 17/5594

## 6. Sanierung und Schleusenneubau in Brunsbüttel jetzt!

Die Wirtschaft fordert, schnellstmöglich mit dem Bau der dritten großen Schleuse zu beginnen!

- Sie ist Voraussetzung dafür, dass die beiden dringend sanierungsbedürftigen großen Schleusenkammern grundinstandgesetzt werden können.
- Nur durch diese Maßnahme kann der NOK verkehrlich dauerhaft leistungsfähig bleiben.