



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Tag der NordLogistik im Baltic Bay Ostseebad Laboe

„Wir sind Deutschlands Spitze“

Logistikunternehmen aus Hamburg und Schleswig-Holstein fordern auf ihrem ersten gemeinsamen Treffen die Sicherung der Zukunft im Norden Deutschlands

Die Veranstalter:

Fachvereinigung Spedition und Logistik Schleswig-Holstein e.V. (FSL)

SVG Hamburg eG

SVG Schleswig-Holstein eG

Verband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung Schleswig-Holstein e.V. (VGL)

Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (VSH)

Verein Hamburger Spediteure e.V. (VHSp)

Logistik-Initiative Schleswig-Holstein (LI SH)

Ihre Ansprechpartner:

Dr. Thomas Rackow (Geschäftsführer FSL und VGL), Tel.: +49 (0) 4321/300936,
t.rackow@svg-sh.de

Kurt-Jürgen Schimmelpfeng (Geschäftsführer VHSp), Tel.: +49 (0) 40/3747640,
schimmelpfeng@vhsp.de

Frank Wylezol (Geschäftsführer VSH), Tel. +49 (0) 40/254701773,
frankwylezol@vshhamburg.de

Roy Kühnast (Geschäftsführer LI SH), Tel.: +49 (0) 431/2484156,
rkuehnast@logistik-sh.de





1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Aktuelle Pressemeldung

Kiel, 14.05.2011: In Laboe haben die Organisationen der Logistikbranche der norddeutschen Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein auf ihrem ersten gemeinsamen Treffen am 14. Mai 2011 mit Nachdruck auf die Bedeutung der Logistikdrehscheibe Norddeutschland für den Industriestandort Deutschland und den sich stark entwickelnden Baltic-Raum hingewiesen.

Die Verbände Hamburgs und Schleswig-Holsteins umfassen mehr als 1.000 organisierte Unternehmen mit ca. 35.000 Mitarbeitern überwiegend aus der Speditions- und Logistikbranche, der mittlerweile drittgrößten Branche Deutschlands. Seit dem letzten Jahr engagieren sich die beiden Nordländer in einer Arbeitsgruppe, um gebündelt für ihre logistischen und verkehrspolitischen Anliegen einzutreten. Über 200 Gäste nutzten die Auftaktveranstaltung „1. Tag der NordLogistik“ im Baltic Bay, um sich aus erster Hand zu informieren und norddeutsche Anliegen zu diskutieren.

Die Anwesenheit des Verkehrsministers Jost de Jager, des Verkehrssenators Frank Horch, des Staatssekretärs des Bundesverkehrsministeriums Enak Ferlemann und viele prominente Fachleute aus der gesamten Bundesrepublik und Dänemark unterstrich die Bedeutung der Logistikbranche im Norden. Unterstützung fanden die Unternehmen durch die beiden Straßenverkehrsgenossenschaften Hamburgs und Schleswig-Holsteins, sowie durch die Logistikinitiative SH.

Nach kurzer Begrüßung und Einleitung durch die Vorsitzenden der Organisationen Peter Boyens (Verband Güterkraftverkehr und Logistik Schleswig-Holstein), Willem van der Schalk (Verein Hamburger Spediteure), Michael Gröning (Fachvereinigung Spedition und Logistik Schleswig-Holstein) und Thomas Usinger (Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg) erfolgte eine rege Diskussion über die Zukunft des Nordens.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

In der Podiumsdiskussion machten die Unternehmer auf folgende Probleme aufmerksam, die es zu bewältigen gilt, will man den Wirtschaftsstandort im Norden Deutschlands weiterhin attraktiv halten.

Peter Boyens sprach sich für Veränderungen bei den Fahrverbotsregelungen aus. Er wolle keine Abschaffung des Sonntagsfahrverbots. Wegen der Randlage der beiden Nordländer müsse man aber hier im Norden sonntags bereits um 18:00 Uhr, statt wie bisher um 22:00 Uhr losfahren können. Letztendlich will auch der Fahrer nach Hause und zeitig Feierabend machen.

Als ein immer währendes Problem bezeichnet er das Nadelöhr Hamburg. Hier fordert Boyens die südliche Fortführung der A 21 mit Elbbrücke bei Geesthacht und Anschluss an die A250 und ggf. die Weiterführung bis zur A7.

Erforderlich ist auch die westliche Fortführung der Ostseeautobahn A20 von Lübeck bis zur A26. Es ist keinem durch die Fehmarnbeltquerung geholfen, wenn es dahinter immer wieder zu Staus kommt.

Michael Gröning unterstrich die Bedeutung des Ausbaus der Ostseehäfen und Binnengewässer vor dem Hintergrund der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen hinsichtlich eines sich stark entwickelnden Baltic Raumes. Ferner führte er aus, dass Straße und Schiene die zu erwartenden Mengenzuwächse nicht aufnehmen können. Der Elbe-Lübeck-Kanal wäre vergleichsweise kostengünstig und den Anforderungen der modernen Frachtschifffahrt anpassbar.

Dr. Hans-Jürgen Hett von der Logistik-Initiative Schleswig-Holstein sprach die Notwendigkeiten des Ausbaus des Nord-Ostseekanals an.

Ute Plambeck von der DB AG unterstrich die Bedeutung der Y-Trasse für den Norden für den Güter- und Personenverkehr.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Willem van der Schalk ging auf den Luftfrachtstandort Hamburg ein. Verbesserungsnotwendigkeiten sieht er beim Luftfrachtzentrum, beim Zoll und bei den Zollöffnungszeiten. Weiterhin fordert er ein Hafenkonzert Norddeutschland/Hamburg und wies auf die Dringlichkeit der Elbvertiefung sowie auf den Bau der Hafenquerspange hin.

Thomas Usinger führte die Gründe für die ablehnende Haltung des Gewerbes zur kommenden Euro 6 Motorennorm in Verbindung mit der EU-seitig bereits angedachten CO2-Norm auf. Dieser Fahrzeugtyp ist zu teuer, zu schwer und verbraucht mehr Treibstoff. Zudem sind die Mautsätze nicht bekannt. Insofern handelt es sich bei der EURO 6 Norm um ein Investitionsrisiko.

Anders sieht Usinger den Feldversuch mit dem Lang-Lkw. Dieser neue Fahrzeugtyp könne mehr Fracht aufnehmen, wodurch die Anzahl der Transporte und damit Staus reduziert und die Umwelt geschont würden. Der Co-Modalität (dem effizienten Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger) wird besonderes Gewicht beigelegt, um z. B. den kombinierten Verkehr Schiene/Straße zu fördern: Behälter sollen umsteigen. Zum Feldversuch gehört nicht nur der 25,25 m Lkw, sondern aus Effizienzgründen auch der 14,92 m Auflieger und der 26,50 m Lkw. Diesen Maßen kommt insbesondere auch für den Seehafen Hamburg eine besondere Bedeutung zu.

Hinsichtlich der Wochenendsperrzeiten für Schwerverkehre sieht Usinger Handlungsbedarf in Richtung einer Kürzung des Fahrverbotszeitraums auf das erforderliche Maß.

Der Parlamentarische Staatssekretär im BMVBS Enak Ferlemann ging auf die norddeutschen See- und Binnenhäfen als Zentren logistischer Aktivitäten des bedeutenden Logistikstandortes Deutschland ein. Zu einer Stärkung der hohen logistischen Reputation Deutschlands wird die internationale Vermarktungsinitiative „Logistics made in Germany“ beitragen.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Er teilte mit, dass durch den, auf Initiative von Herrn Bundesminister Dr. Ramsauer, von der Wirtschaft zur Unterstützung der Vermarktungsinitiative gegründeten Förderverein die Vermarktungsaktivitäten nun erfolgreich unter einem Dach stattfinden.

Bund und Wirtschaft leisten so gemeinsam einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und Ausbau der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes. Die deutschen Seehäfen wurden ausdrücklich dazu eingeladen, sich an dieser übergeordneten Logistikinitiative zu beteiligen.

Der Bundesstaatssekretär, Wirtschaftsminister und -senator hoben vor dem Hintergrund zukünftig stark wachsender Transportmengen die Bedeutung einer Stärkung der Hafenhinterlandanbindungen hervor. Dabei wurde die Forderung der Unternehmen nach einer ausreichenden Finanzierung für die norddeutschen Infrastrukturprojekte unterstützt.

Die Unternehmen begrüßten insbesondere die Darstellung der Bedeutung der Seehäfen, den Ausbau der Infrastruktur und die Zielsetzungen für deren Weiterentwicklung im „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“.

Politik und Unternehmen sind sich einig: Investitionen in die Hafen- und Verkehrsinfrastruktur an der Küste und im Hinterland sind unbedingt notwendig, da diese die Grundlage für die gesamte exportorientierte Industrienation Deutschland nebst angrenzenden Ländern darstellen.

Der Baltic-Raum mit seinen ca. 100 Mio. Einwohnern und die skandinavischen Länder werden an Bedeutung und damit Wirtschaftskraft zulegen. Hier müssen die Norddeutschen Bundesländer u. a. mit einer hervorragenden logistischen Infrastruktur optimal ausgestattet sein. Die Bedingungen für einen fairen Wettbewerb müssen weiterhin vom Bund und von den norddeutschen Landesregierungen forciert werden.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Weitere Belastungen, etwa durch die Europäische Union, könnten sich kontraproduktiv auf den Wirtschaftsstandort im Norden Deutschlands auswirken.

Abschließend wiesen die Unternehmer darauf hin, dass sich Europa im Wandel befindet. Während der Süden an Wirtschaftskraft weiter verlieren wird, findet eine Stärkung im nordöstlichen Bereich statt.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Rede des ersten Vorsitzenden des VGL, Peter Boyens

I Begrüßung:

Im Namen der Logistikorganisationen der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein darf ich Sie recht herzlich zur 1. NordLogistik im Baltic Bay in Laboe begrüßen. Gerade als Logistiker hat man bei solchen Veranstaltungen etwas Sorge, ob auch alles optimal organisiert ist. Aber wenn ich mich hier so umschaue, denke ich, dass wir das gemeinsam gut hinbekommen haben.

Wir, die Organisationen der Logistikbranche, feiern heute Premiere. Auch diese nette Werft feiert Geburtstag. Sie ist dieses Jahr 250 Jahre alt geworden. Herzlichen Glückwunsch und vielen Dank an den Betreiber, dass Sie uns dieses schöne Ambiente zur Verfügung gestellt haben.

Werte Gäste; bitte sehen Sie es mir nach, dass ich als Schleswig-Holsteiner nicht herumkomme auch Schleswig-Holsteiner als erstes Begrüßen zu können.

Bestens vertraut und Mitstreiter unserer Branche ist unser Verkehrsminister aus Kiel; für Sie Herr Minister sicherlich hier in Laboe ein Heimspiel.

Herzlich willkommen Herr Minister Jost de Jager.

An der Seite von Herrn Minister de Jager sehe ich weiterhin einen Verfechter unserer Branche. **Herzlich willkommen Herr Ministerialdirigent Meienberg.**

Ich freue mich, dass aus unserem südlichen Nachbarland unser frisch gewählter Senator nach einer nur sehr kurzen Einarbeitungszeit den Weg nach Laboe gefunden hat. **Herzlich willkommen Herr Senator Horch.**

Nun komme ich zu unserem Gast aus der Bundeshauptstadt, der, so wie sein Fahrer mir sagte, den Weg von Berlin nach Laboe auch ohne Navigationsgerät gefunden hat.

Herzlich willkommen Herr Staatssekretär Ferlemann.

Sehen sie es mir nach, dass ich bei der Vielzahl der Gäste der IHK, befreundeter Unternehmensverbände und aus der Politik nicht alle begrüßen kann. Es zeigt aber das große Interesse an dieser Veranstaltung und die Bedeutung unserer Branche.

Einige Gäste möchte ich aber dennoch hervorheben. Ich darf es noch einmal zitieren weil es immer wieder gut und anschaulich ist.

Sie sorgen frei nach Edward Grosvenor Plowman





1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

- für die Verfügbarkeit des richtigen Gutes,
- in der richtigen Menge,
- im richtigen Zustand,
- am richtigen Ort,
- zur richtigen Zeit,
- für den richtigen Kunden,
- zu den richtigen Kosten.

Über das Letztere, die „richtigen Kosten“, kann man sich streiten, aber ansonsten gebe ich Plowman in allen anderen Punkten uneingeschränkt recht.

Herzlich willkommen liebe Unternehmerinnen und Unternehmer von „Deutschlands Spitze“.

Vielen Dank außerdem für die große Medienresonanz. Sehr geehrte Damen und Herren von der Presse, ich danke Ihnen schon jetzt für eine objektive Berichterstattung.

Die 1. NordLogistik wird durch viele Sponsoren rund um unsere Branche unterstützt, ohne die diese Veranstaltung in dieser Form nicht möglich gewesen wäre.

Wir danken daher den Unternehmen: KRAVAG, SVG-Assekuranz, NAVCOMM, MAN, Krone, Stadtwerke Kiel, Telekom, MAS Marketing, die SVGen Hamburg und Schleswig-Holstein und der (Radeberger Gruppe) für Ihre aktive Unterstützung.

Mein letzter Dank gilt dem Planungsteam unserer Wirtschaftsorganisationen *aus Hamburg und Schleswig-Holstein*. Die Herren haben sich, so hatte ich den Eindruck, diesmal führen lassen.

Denn die Federführung und das Zusammenführen der Organisation lag verantwortlich in den Händen von Frau Maren Hering. Frau Hering, vielen Dank für die gelungene Organisation.

II Inhaltlicher Teil

Aus deutscher Sicht sind wir „Deutschlands Spitze“.





1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Aus europäischer Sicht sind wir in erster Linie Bindeglied zwischen Skandinavien und Hamburg beziehungsweise ich sage das sehr selbstbewusst; dem „Rest von Europa“
Zudem befinden sich die Länder Hamburg und Schleswig - Holstein im südwestlichen Bereich einer stark expandierenden Region; *dem Ostseeraum inklusive der Baltic Region mit seinen 100 Mio. Einwohnern und seiner wachsenden Wirtschaftskraft.* Wirtschaftsregionen haben sich im Laufe der Geschichte immer wieder in geographischer Hinsicht verändert.

Während der Süden Europas zur Zeit schwächelt, nimmt der Nordosten immer mehr Fahrt auf. Dieses bietet auch für Hamburg und Schleswig - Holstein Chancen an der Stärke zu partizipieren.

Dafür müssen unsere Länder aber gerüstet und gut vorbereitet sein. Wachstum geht immer einher mit einer gut ausgebauten Infrastruktur, wie Seehäfen, Wasserwege, Straßen, Flughäfen und Schienennetze. Deshalb sind wir heute zusammengekommen, um miteinander zu diskutieren, wie und wo wir uns hier im Norden positionieren.

Mit dem ersten Tag der Nordlogistik wollen wir nicht nur auf die wirtschaftlichen Verschiebungen innerhalb Europas und des damit verbundenen Ausbaus der Infrastruktur hinweisen, sondern auch auf die Zusammenarbeit der Wirtschaftsorganisationen der Logistikbranche beider Länder hinweisen. Immerhin beinhaltet diese Zusammenarbeit mit unseren Hamburgern Kollegen über 1000 Unternehmen mit 35.000 Mitarbeitern.

Beide Seiten haben erkannt, dass im Hinblick auf zukünftige Aufgaben und die stetige Schärfung der Konturen von Metropolregionen auf der Welt nur eine gemeinsame Strategie und Vorgehensweise unsere Branche nachhaltig sichern kann. Damit wollen wir zumindest in unserem Bereich ein Signal zur Beendigung von Kleinstaaterei setzen. Aber zum Lang-Lkw kommen wir in der Podiumsdiskussion ja noch. In diesem Zusammenhang darf ich darauf hinweisen, dass die Wirtschaftsorganisationen hier in Schleswig - Holstein ihre Hausaufgaben gemacht haben.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Die in der Vergangenheit zergliederte Logistiklandschaft bestehend aus Schiffsmaklern, Logistikinitiative, Güterkraftverkehr, Spediteure, Nahverkehr, Möbelspediteure und vielen mehr, wird es in Zukunft in dieser Form nicht mehr geben.

Und ich denke, das ist an dieser Stelle ein guter Anlass Ihnen heute mitteilen zu können, dass sich die Unternehmen der Wirtschaftsorganisationen Schleswig-Holsteins sich in einem Dachverband; dem „Unternehmensverband Logistik Schleswig-Holstein e.V. zusammengeschlossen haben. FSL, FMT und VGL bilden dabei den Anfang. Mit dem neuen Unternehmensverband Logistik SH verbunden sind 500 Unternehmen mit ca. 10.000 Mitarbeitern, die gemeinsam beraten, gemeinsam entscheiden und geschlossen auftreten.

Ob Fahrer, Disponent, Spediteur, Unternehmer, Werkstattmitarbeiter, Lagerleiter alle haben etwas Gemeinsames. Sie arbeiten in der drittgrößten Branche Deutschlands, der Logistikbranche.

III Abschluss und Überleitung

Ich bin sicher, dass wir eine interessante Veranstaltung mit wichtigen Themen haben werden. Nach der Podiumsdiskussion, die Herr Hector von der DVZ moderiert, möchten wir sie in dieser netten und entspannten Atmosphäre zu einem kleinen Imbiss und zu weiteren interessanten Gesprächen einladen.

Ich bedanke mich nochmals für Ihr Kommen und bitte nun meinen Kollegen vom Verein Hamburger Spediteure, Herrn van der Schalk, nach vorne.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Es gilt das gesprochene Wort



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Statement Michael Gröning, FSL

1) Entwicklung der bedeutenden SH-Ostseehäfen Kiel und Lübeck:

Lt. Prognosen führender Wirtschaftsinstitute und EU-Gremien wird der Raum um die Ostsee, dem "Mare Balticum", sich in den kommenden Jahrzehnten besser entwickeln als der Durchschnitt der EU-Staaten. Dies ist u. a. an der wirtschaftlichen Entwicklung der baltischen Staaten bereits zu erkennen. Finnland und Schweden, die beiden Staaten wie auch deren Unternehmen, sind solide finanziert und haben dies durch ihre relative Stärke in der jüngsten Rezession eindrucksvoll bewiesen; auf Basis dieser Stärke wird die weitere Entwicklung besser verlaufen als im deutlich stärker verschuldeten EU-Durchschnitt.

Eine positive wirtschaftliche Entwicklung bringt wachsenden Handel und somit steigende Güterverkehrsmengen mit sich, wie auch eine Zunahme des Reiseverkehrs von Personen. Der Personenverkehr soll hier nicht betrachtet werden, da u. a. ein großer Teil auf den Flugverkehr entfallen dürfte.

Der Güterverkehr muss vorrangig über See erfolgen, um die Emissionen so gering wie möglich zu halten. Das Seeschiff - in der Ostsee in Form der Linien-Fäherschiffe - bietet den geringsten CO₂-Ausstoß pro Tonnen-Kilometer und die Geräuschemission erfolgt dort, wo es am wenigsten stört - auf See.

Entsprechend müssen die Häfen, die diese Linienverkehre aufnehmen und abfertigen, immer frühzeitig mit dem Volumenwachstum der Gütermengen Schritt halten.

Seeseitig muss dies durch eine wachsende Zahl von Ro/Ro-Anlegern bzw. durch den Ausbau, die Verlängerung der bestehenden Anleger erfolgen, da die Schiffslängen seit Jahrzehnten kontinuierlich wachsen. Landseitig sind ausreichend Flächen vorzuhalten, um die Lkw und Sattelaufleger bis zur Schiffsabfahrt zu beherbergen bzw. bis diese nach Ankunft der Fäherschiffe den Hafen verlassen dürfen. Dies können Stunden (wegen Einhaltung der Ruhezeiten), aber auch Tage sein (Sonn- und



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

Feiertagsfahrverbot und Ferienreiseverordnung). Hierzu haben wir schon gehört bzw. werden hierzu noch hören.

Der leistungsstärkste Hafen ist nutzlos, wenn die Verbindungen zum Hinterland die Transportmengen nicht aufnehmen können. Wer die A7 von oder nach Kiel oder die A1 zwischen Hamburg und Lübeck nutzt, weiß, dass beide Autobahnen bereits jetzt vollkommen überlastet sind. Die A1 befindet sich in einer mehrjährigen Instandsetzung, so dass es hier besonders schlimm zugeht. Doch auch nach der Instandsetzung ist nur die Aufnahmefähigkeit aus der Zeit vor der Instandsetzung wiederhergestellt. Eine Aufnahme von Mehrverkehr ist nicht möglich.

Gleiches gilt für den Eisenbahnverkehr. Die Häfen Kiel und Lübeck sind bahnseitig erschlossen und nutzen die Eisenbahn besonders für den intermodalen Verkehr, für Container und Wechselbrücken bzw. Sattelaufleger auf Waggon (Kombiverkehr). Beide Häfen haben fahrplanmäßige Langstreckenverkehre im Angebot und dürfen als "Freunde der Bahn" angesehen werden. Aber auch hier gilt, das wachsende Gütermengen auf der Schiene nur noch sehr bedingt aufgenommen werden können; keinesfalls im erforderlichen Umfang.

Für Straße und Schiene gilt, dass zusätzliche Trassen geschaffen werden müssen, um die Häfen anzubinden. Gelingt dies nicht, weicht der Mehrverkehr auf die Straßen aus. Das bringt eine deutlich stärkere CO2-Belastung und zwar - ebenso wie die Lärmemission - in den besiedelten Gebieten und ist absolut nicht wünschenswert.

Um vorhandene Bahntrassen zu ertüchtigen oder neu zu schaffen, müssen die Genehmigungsverfahren erheblich beschleunigt werden und die Einsprüche von Anwohnern schneller beschieden werden. Mehrjährige Verzögerungen durch plötzlich entdeckte Lebewesen von 2,5 mm Größe, wie beim Ausbau des Skandinavienkai in Travemünde, dürfen nicht mehr ernsthaft behandelt werden.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

2. Elbe-Lübeck-Kanal (E-L-K)

Beide Häfen sind außer per Bahn und Straße auch über Kanäle erreichbar: Kiel über den Nord-Ostsee-Kanal, der im Ausbau wegen der Transitverkehre zur Zeit ausreichend bemessen ist. Lübeck ist über den Elbe-Lübeck-Kanal, auch Elbe-Trave-Kanal genannt, erreichbar. Allerdings nur mit kleinen Binnenschiffen, deren Zahl rapide abnimmt und die kaum wirtschaftlich betrieben werden können. Bei Inbetriebnahme des E-L-K vor mehr als 100 Jahren waren die Schleusengrößen doppelt so groß wie die gängigen Schiffstypen; heute sind die gängigen Schiffstypen mehr als 50% größer als die Schleusenkammern. Damit der Bund den Ausbau durchführen will, werden Prognosen über Gütermengen auf dem E-L-K verlangt, die die Investition volkswirtschaftlich kompensieren. Das ist zu kurz gedacht: jeder Verkehrsträger, der Gütermengen aufnehmen kann, muss herangezogen werden. Eine Binnenwasserstraße insbesondere, da diese umweltverträglich ist (geringe Emissionen) und im Falle des Elbe-Lübeck-Kanals keinen Landschaftsverbrauch erfordert, da bereits vorhanden. Zudem sind die Kosten im Verhältnis zum Autobahnbau sehr gering.

Durch das Engagement der zuständigen Behörden sind die erforderlichen Ausbaupläne weitgehend umsetzbar vorhanden. Man sollte beginnen.

Hier sei bemerkt, dass das französische Projekt eines Kanals vom Raum Paris nach Rotterdam ("Seine - Nord Europe - Canal) bereits in der Ausschreibungsphase und mit 6,4 Mrd. kalkuliert ist. Sicher deshalb, weil dort erkannt ist, dass es ohne die Binnenwasserstraßen nicht gehen wird.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

NordLogistik: Einige wichtige Zahlen und Fakten aus Schleswig – Holstein

500 Unternehmen aus der Logistikbranche sind in SH in Wirtschaftsvereinigungen organisiert. Die unterschiedlichen Fachvereinigungen werden dieses Jahr unter dem Dach eines „**Unternehmensverbandes Logistik SH**“ zusammengeführt, so dass es nur noch eine maßgebliche Logistikorganisation in SH gibt.

Damit ist die Logistikbranche mit 500 Unternehmen und **ca. 10.000 Mitarbeitern** die **drittgrößte Branche im Land**.

Schleswig-Holstein ist mit seinem Autobahnnetz und den Seehäfen das **Bindeglied** zwischen Skandinavien und dem Baltic Raum einerseits und Hamburg und den südlichen und westlichen Regionen Europas andererseits.

Eines der **Hauptprobleme** der Branche ist die **Querung der Elbe bei Hamburg**.

120.000 Fahrzeuge, davon zwischen **17% und 20% LKW**, fahren täglich durch den Elbtunnel. Damit ist der Elbtunnel einer der befahrensten Tunnel in der Welt.

Ausgehend davon, dass jedes Fahrzeug „nur“ 10 Minuten im Stau steht, ergeben sich **20.000 Staustunden je Tag** und **7,3 MIO Staustunden im Jahr**. Berücksichtigt man nur den Anteil der **LKW**, so ergibt sich für diesen **1,5 MIO Staustunden im Jahr**.

Nach neusten Urteilen können **35,- EURO Standgeld** vom Frachtführer geltend gemacht werden. Unter Bezugnahme des Standgeldes ergibt sich für unsere Branche ein jährlicher Gesamtschaden von **51,1 MIO EURO**.

Nach Berechnungen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) entsteht durch die Summe aller Staus in Deutschland ein volkswirtschaftlicher **Schaden von 102 Milliarden Euro** im Jahr. Mit dieser Summe könnten jedes Jahr gleich mehrere Tunnel gebaut werden.

Wegen der angespannten Situation auf beiden Seiten des Elbtunnels passieren im **Jahr 150 Unfälle**.



1. Tag der NordLogistik 14. Mai 2011, Laboe

NordLogistik: Einige wichtige Zahlen und Fakten aus Hamburg

Hamburg ist heute die führende Schifffahrts- und Logistikmetropole in Nordeuropa. Die Stadt zeichnet sich durch eine große Zahl an Logistik-Unternehmen aus. Die Branche ist **einer der größten Arbeitgeber in der Metropolregion**.

Schätzungen gehen davon aus, dass direkt/indirekt **250.000 Arbeitsplätze** der Metropolregion auf die Logistikbranche entfallen. Die Bruttowertschöpfung der Branche liegt dabei bei **mehr als 7,5 Milliarden €** insgesamt.

Nahezu **600 Unternehmen** sind in den Logistikverbänden Verband

Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg und Verein Hamburger Spediteure organisiert. Inklusive der vielen kleineren Betriebe mit speditionsähnlichen Tätigkeiten umfasst die Speditionsbranche mehr als **1.000 Betriebe** mit rund **15.000**

Mitarbeitern. Von den rund **2.000 Unternehmen** des Straßengüterverkehrs setzen rund **1.000 Betriebe** große Fahrzeuge (zulässiges Gesamtgewicht über 3,5 to.) ein.

Mehr als **10.000 Mitarbeiter** (vorwiegend Fahrpersonal) sind in den Betrieben des Straßengüterverkehrsgewerbes beschäftigt. Allein mit Hamburger Lkw werden jährlich rund **70 Mio. Tonnen Güter** bewegt.

Rund **50.000 Fahrzeuge** quälen sich täglich über die immer reparaturanfälligere Köhlbrandbrücke im Hamburger Hafen, ein Großteil davon Lkw des Wirtschaftsverkehrs. Dringender Appell des Hamburger Logistikgewerbes:

- Schnellstmöglicher Bau der Hafenuferspange!
und
- Planungen für einen Ersatzbau Köhlbrandbrücke jetzt beginnen!

Anhang:

- Fahrverbotsregelungen für Lkw – Vorschläge des Gewerbes
- Ranking der deutschen Seehäfen
- Die Seeschifffahrt in Schleswig-Holstein 2010
- Seeverkehr des Hafens Hamburg Januar bis Dezember 2010

1. Fahrverbotsregelungen für Lkw – allgemein:

Sonn- und Feiertagsfahrverbot, § 30 StVO						
Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
						00.00 – 22.00

Vorschlag des Gewerbes:

Sonn- und Feiertagsfahrverbot, § 30 StVO neu						
Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
						06.00 – 18.00

2. Fahrverbotsregelungen für Lkw – Großraum- und Schwertransporte:

Im Bescheid genannte Bundesautobahnen am Wochenende, VwV zu § 46 StVO						
Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
00.00 – 09.00				15.00 – 24.00	00.00 – 24.00	00.00 – 24.00

Vorschlag des Gewerbes:

Im Bescheid genannte Bundesautobahnen am Wochenende, VwV zu § 46 StVO neu						
Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
					07-00 – 24.00	00.00 – 22.00

Ranking der deutschen Seehäfen



	2008	2009	Veränderung
	in Mio t	in Mio t	in %
1. Hamburg	118,915	94,762	-20,3
2. Bremen/Bremerhaven	63,501	53,941	-15,1
3. Wilhelmshaven	40,556	34,196	-15,7
4. Lübeck	21,334	17,448	-18,2
5. Rostock	21,278	17,384	-18,3
6. Brunsbüttel	9,590	9,943	+3,7
7. Brake	5,745	4,728	-17,7
8. Bützfleth	5,573	4,673	-16,1
9. Emden	4,517	3,562	-21,1
10. Puttgarden/Fehmarn	4,073	3,479	-14,6

Statistische Berichte



Statistisches Amt
für Hamburg und Schleswig-Holstein

STATISTIKAMT NORD

H II 2 - j/10 S

14. April 2011

Die Seeschifffahrt in Schleswig-Holstein 2010

1 Seeverkehr in den Häfen Schleswig-Holsteins 2010 und 2009

Art des Verkehrs	Maß- einheit	2010	2009	Veränderung 2010 gegenüber 2009 in %
- Schiffsverkehr -				
Angekommene Seeschiffe	Anzahl	56 729	58 003	- 2,2
	1000 tdw	21 992	20 774	+ 5,9
- Güterverkehr -				
Güterempfang	Tonnen	21 666 551	20 674 263	+ 4,8
Güterversand	"	14 119 763	13 254 218	+ 6,5
Güterumschlag insgesamt	"	35 786 314	33 928 481	+ 5,5
darunter Lübeck	"	17 854 441	17 488 241	+ 2,1
Brunsbüttel	"	7 462 749	7 342 839	+ 1,6
Puttgarden	"	3 989 635	3 478 770	+ 14,7
Kiel	"	3 824 876	3 157 536	+ 21,1
Flensburg	"	492 228	488 758	+ 0,7
Rendsburg	"	244 301	253 102	- 3,5
Husum	"	302 958	299 292	+ 1,2
Außerdem: Eigengewicht der Ladungsträger	"	18 046 104	17 261 023	+ 4,5
- Personenverkehr -				
Ein- und ausgestiegene Fahrgäste	Anzahl	14 541 872	14 650 623	- 0,7
darunter Puttgarden	"	6 260 737	6 304 803	- 0,7
Kiel	"	1 854 377	1 772 245	+ 4,6
Dagebüll	"	1 624 478	1 612 972	+ 0,7
Wyk / Föhr	"	1 389 470	1 380 778	+ 0,6
Helgoland	"	444 357	544 490	- 18,4

Hinweis: Bundeszahlen veröffentlicht das Statistische Bundesamt in seiner Fachserie 8 "Verkehr", Reihe 5

x = Nachweis nicht sinnvoll

Auskunft zu dieser Veröffentlichung: Reinhard Schubert · Telefon: 040 42831-1820 · E-Mail: Hafen@statistik-nord.de

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein · Anstalt des öffentlichen Rechts · Post: 20453 Hamburg · E-Mail: poststelle@statistik-nord.de
Internet: www.statistik-nord.de © Auszugsweise Vervielfältigung und Verbreitung mit Quellenangabe gestattet.

Statistische Berichte



Statistisches Amt
für Hamburg und Schleswig-Holstein

Der Norden zählt

STATISTIKAMT NORD

H II 2 - vj 4/10 H

14. April 2011

Seeverkehr des Hafens Hamburg Januar bis Dezember 2010

Tabelle 1 Gesamtübersicht

Art des Verkehrs	1. Halbjahr	2. Halbjahr	Januar bis Dezember		
	2010		2010	2009	Veränderung in %
1. Güterverkehr über See 1)					
insgesamt (1 000 t)					
Empfang	33 802,1	36 897,5	70 699,5	62 496,8	+ 13,1
davon Massengut	14 241,6	15 664,0	29 905,6	25 401,8	+ 17,7
Stückgut	19 560,5	21 233,5	40 794,0	37 095,0	+ 10,0
Versand	24 764,1	25 758,0	50 522,2	48 107,0	+ 5,0
davon Massengut	5 452,8	4 614,1	10 066,9	11 160,2	- 9,8
Stückgut	19 311,3	21 143,9	40 455,2	36 946,8	+ 9,5
Insgesamt	58 566,2	62 655,5	121 221,7	110 603,8	+ 9,6
davon Massengut	19 694,4	20 278,1	39 972,5	36 562,0	+ 9,3
Stückgut	38 871,8	42 377,4	81 249,2	74 041,8	+ 9,7
darunter Containerverkehr 2)					
Ladungsmenge (1 000 t) in Containern	30 016,2	32 417,4	62 433,6	57 152,2	+ 9,2
Zahl der umgeschlagenen Container	2 304 699	2 603 494	4 908 193	4 416 775	+ 11,1
umgerechnet auf 20-Fuß-Einheiten (TEU)	3 699 915	4 208 351	7 908 266	7 031 301	+ 12,5
2. Schiffsverkehr über See					
Angekommene Schiffe	4 808	5 035	9 843	10 131	- 2,8
dar. Flagge der Bundesrepublik Deutschland	671	695	1 366	1 851	- 26,2

1) Im Gegensatz zur Bundesstatistik sind in diesen Ergebnissen die Eigengewichte der im Seeverkehr übergesetzten Reise- und Transportfahrzeuge sowie der beladenen und unbeladenen Container, Trailer und Trägerschiffsleichter enthalten.

2) Container von 20 Fuß und mehr, einschließlich Trailer

3) x = Nachweis nicht sinnvoll

Auskunft zu dieser Veröffentlichung: Reinhard Schubert · Telefon: 040 42831-1820 · E-Mail: hafen@statistik-nord.de

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein · Anstalt des öffentlichen Rechts · Post: 20453 Hamburg · E-Mail: poststelle@statistik-nord.de
Internet: www.statistik-nord.de © Auszugsweise Vervielfältigung und Verbreitung mit Quellenangabe gestattet.