

Wirtschaftliche Chancen eines neuen Kreuzfahrtterminals in der Hansestadt Lübeck

Martin Krause, IHK zu Lübeck

Hansestadt Lübeck, 11. Sitzung des Wirtschaftsausschusses, 12. Januar 2015

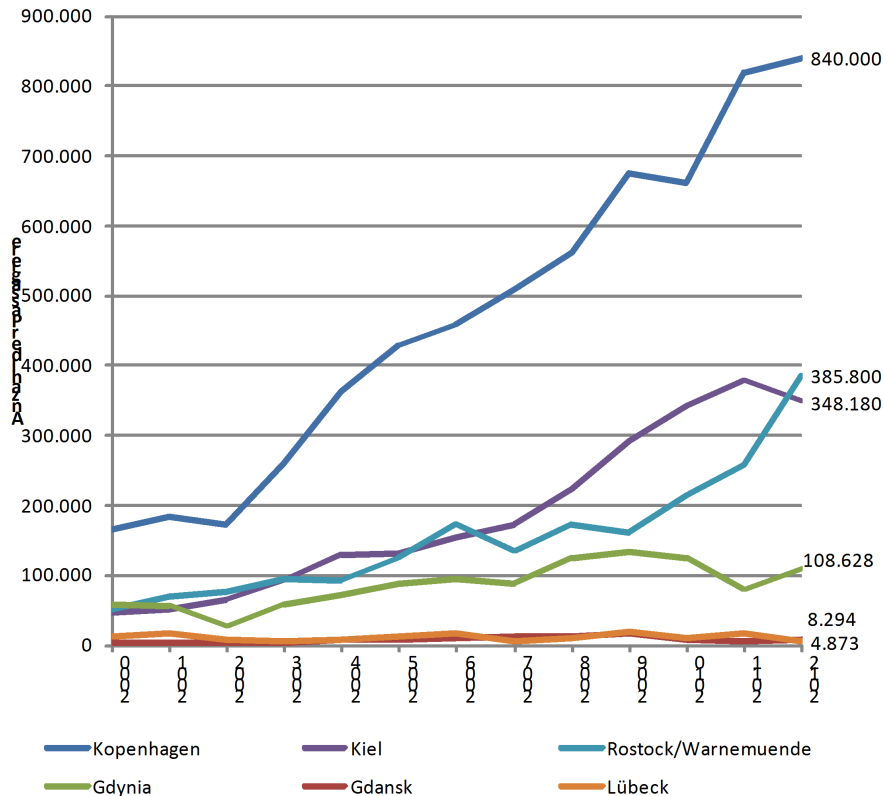


Sachstand

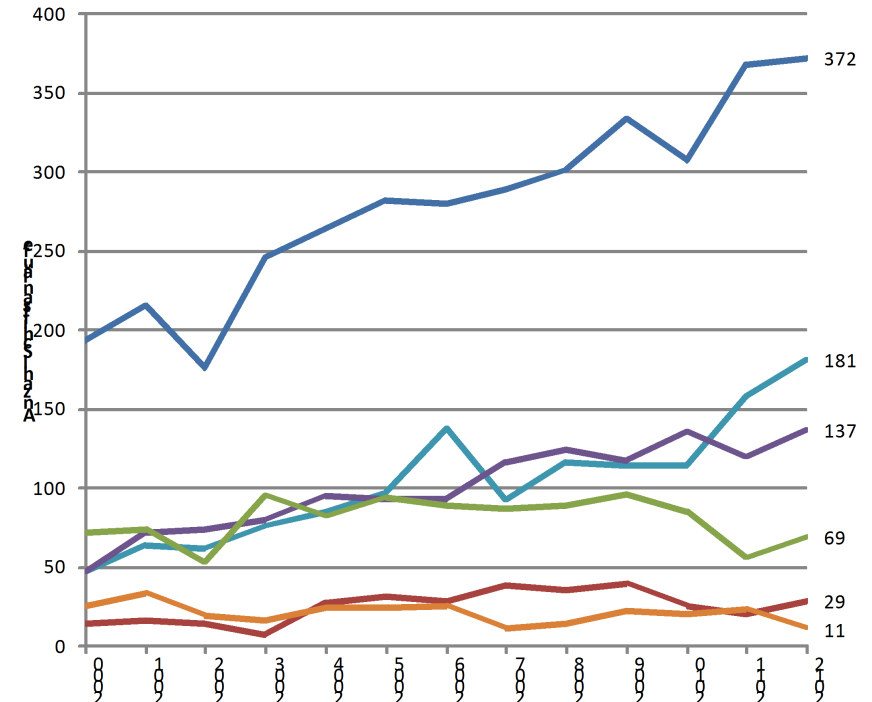
- Initiative der IHK zur gutachterlichen Untersuchung der wirtschaftlichen Chancen des Kreuzfahrtmarktes für die Hansestadt Lübeck
 - Marktanalyse
 - Wirtschaftliche Effekte eines Terminals, ohne StandortanalyseGutachten von UNICONCONSULT, Dezember 2013
- Ergebnis:
 - Kreuzfahrtmarkt expandiert weltweit
 - Gute Entwicklung im Ostseeraum
 - Lübeck partizipiert nicht am Markt für Schiffe über 200m Länge, da kein entsprechender Anleger vorhanden ist
 - Potenzial für 71 Anläufe (Stopover und Turnaround) pro Jahr wird bei entsprechender Infrastruktur gesehen
 - HL 2013: 23 Anläufe, 16.105 PAX; 2014: 17 Anläufe, 14.258 PAX

Entwicklung der Kreuzschifffahrt (PAX, Calls) in ausgewählten Kreuzfahrthäfen der Ostsee

Passagierzahlen



Schiffsanläufe



Quellen: Cruise Baltic Statistics; LHG

➔ Lübeck schneidet gegenüber allen Häfen im Vergleich schlechter ab.

Ergebnisse für Schleswig-Holstein: Gesamtwirtschaftliche Effekte pro Jahr im Status Quo und Potenzialszenario im Vergleich

Kreuzschifffahrt in Lübeck-Travemünde

	Status Quo (Ø 2000- 2013)	Potenzial- szenario (2025)	Veränderung	
			Absolut	Faktor
Anläufe	21	71	+50	3.3
Passagiere (PAX, einfach) je Anlauf	450	1791	+1 341	4.0
Passagiere (PAX, einfach)	9 591	127 173	+117 582	13.3
Touristenankünfte (Crew-Mitglieder + Passagiere)	14 801	184 224	+169 423	12.4

Regionalökonomische und
fiskalische Effekte in S.-Holstein

Erwerbstätige	Σ GESAMT	22	207	+185	9.5
	Wirtschaftsfaktor	10	52	+42	5.3
	Standortfaktor	12	156	+143	12.9
Brutto- wertschöpfung in EUR	Σ GESAMT	869 621	8 033 342	+7 163 722	9.2
	Wirtschaftsfaktor	443 127	2 542 604	+2 099 477	5.7
	Standortfaktor	426 494	5 490 739	+5 064 245	12.9
Steuer- einnahmen in EUR	Σ GESAMT	92 952	869 197	+776 245	9.4
	Wirtschaftsfaktor	45 905	263 902	+217 997	5.7
	Standortfaktor	47 047	605 295	+558 248	12.9

➔ **Wirtschaftsfaktor:**
Die regionale Wertschöpfung durch Hafen- und Schiffsoptionen steigt überproportional zur Anzahl der Anläufe auf über 2,5 Mio. EUR an, da bestimmte variable Umsätze (z.B. Hafenentgelt) mit zunehmenden Schiffsgröße noch zusätzlich zunehmen

➔ **Standortfaktor:**
Durch eine Steigerung der Touristenankünfte um das 12,4-fache steigt entsprechend proportional die Wertschöpfung auf 5,5 Mio. EUR an

➔ **Steuereinnahmen:**
Das gesamte Steueraufkommen für Land und die Hansestadt Lübeck wird von rund 90 000 EUR auf knapp 900 000 EUR pro Jahr steigen

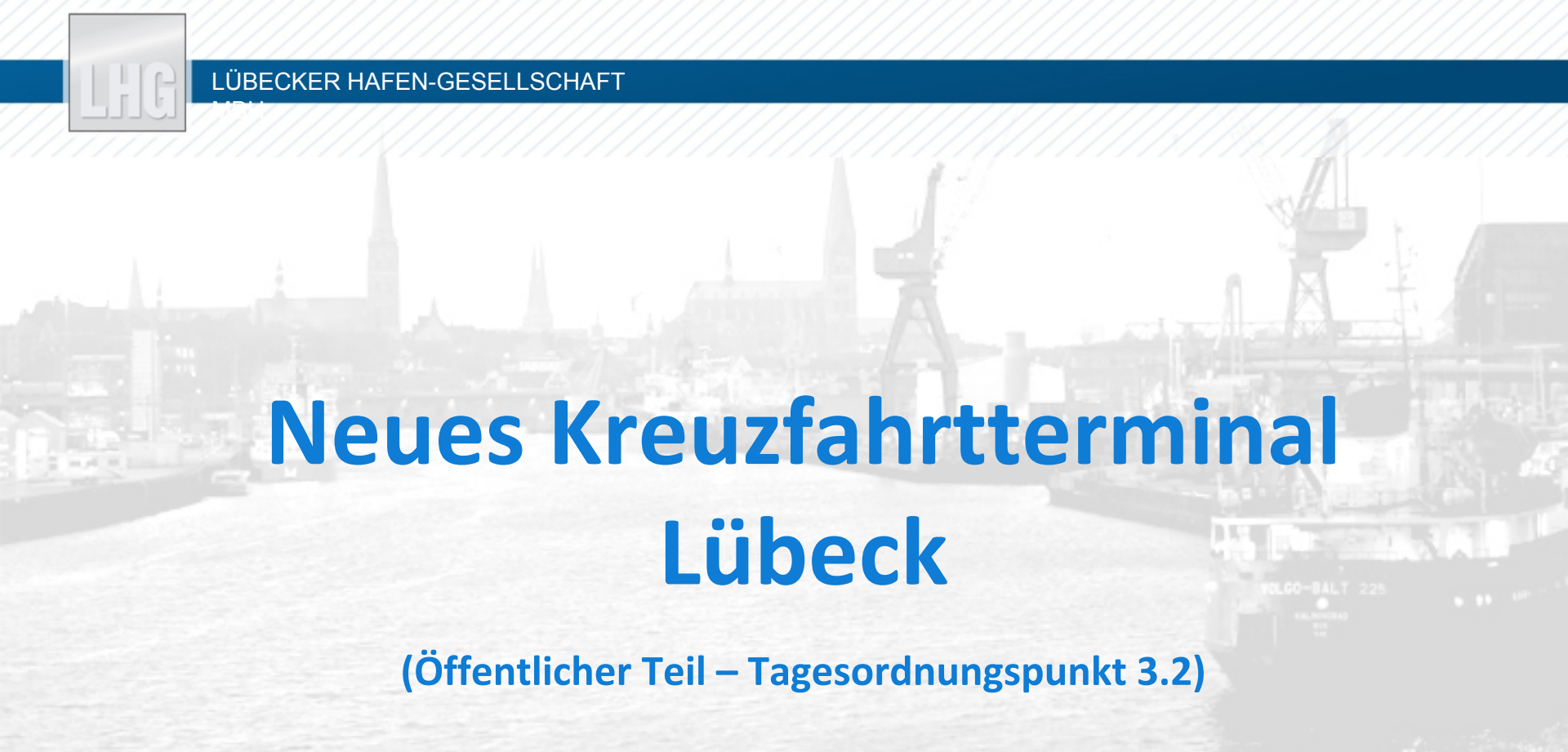
Initiativen

- AG bei der IHK zu Lübeck zur Klärung der weiteren Schritte (IHK, LHG, Lehmann, Flughafen, LTM, Hansestadt Lübeck, LPA)
- Chancen für Investitionen in ein neues Terminal bei gegebener Förderkulisse muss Hafenwirtschaft beantworten
- Verabredung: Projekt weiter betreiben, weitere Möglichkeiten ausloten
- Möglichkeiten ergreifen zwischen „Nichtstun und Terminal-Neubau“
- Ggf. bestehende Infrastruktur für Schiffe bis 200m Länge nutzen und Nischenmärkte stärker bedienen

Ein Stück vom Kuchen abbekommen...



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!



Neues Kreuzfahrtterminal Lübeck

(Öffentlicher Teil – Tagesordnungspunkt 3.2)

11. Sitzung des Wirtschaftsausschusses und
Ausschuss für den „Kurbetrieb Travemünde (KBT)“

Großer Sitzungssaal (Haus Trave 7. OG), Kronsfordter Allee 2-6, 23560 Lübeck

12.01.2015

Hohes Potential im Kreuzfahrtsegment für Lübeck – Sind die Anforderungen abbildbar?

Anlass

Das Gutachten Uniconsult zeigt deutliche Potentiale für die Entwicklung des Kreuzfahrtgeschäftes.

Die HL möchte die daraus resultierenden regionalen und volkswirtschaftlichen Effekte erzielen.

Grundlage für eine Erweiterung des Geschäftes ist die ständige Verfügbarkeit eines 300 m + Liegeplatzes innerhalb der Kreuzfahrtsaison, sowie der erforderlichen Infra- und Suprastruktureinrichtungen für Stop-Over und Change-Over.

Hansestadt Lübeck bittet um Überprüfung der Machbarkeit eines Kreuzfahrtterminals in Lübeck Skandinavienkai für Schiffe bis 300 m Länge

1. Die technische und operative Machbarkeit wurde im letzten Meeting besprochen.

- Liegeplatzkapazität und Flächen sind nach Ausbau Anleger 3, 7a und 8, sowie der Ersatzflächen vorhanden.
- Anpassung der Erlöse und der Investitionskosten hat stattgefunden.
- Keine wirtschaftliche Investitionsmöglichkeit

2. Sonstige Ergebnisse und Sachstände

- Liegeplatzuntersuchung mit Nutzung der Flächen der Marina Baltica
- Sachstandbericht Fördermittel

4. Abstimmung der nächsten Schritte

- Plausibilisieren Businessplan und ggf. Fördermittelanträge

Anforderungen an Infra- und Suprastruktur

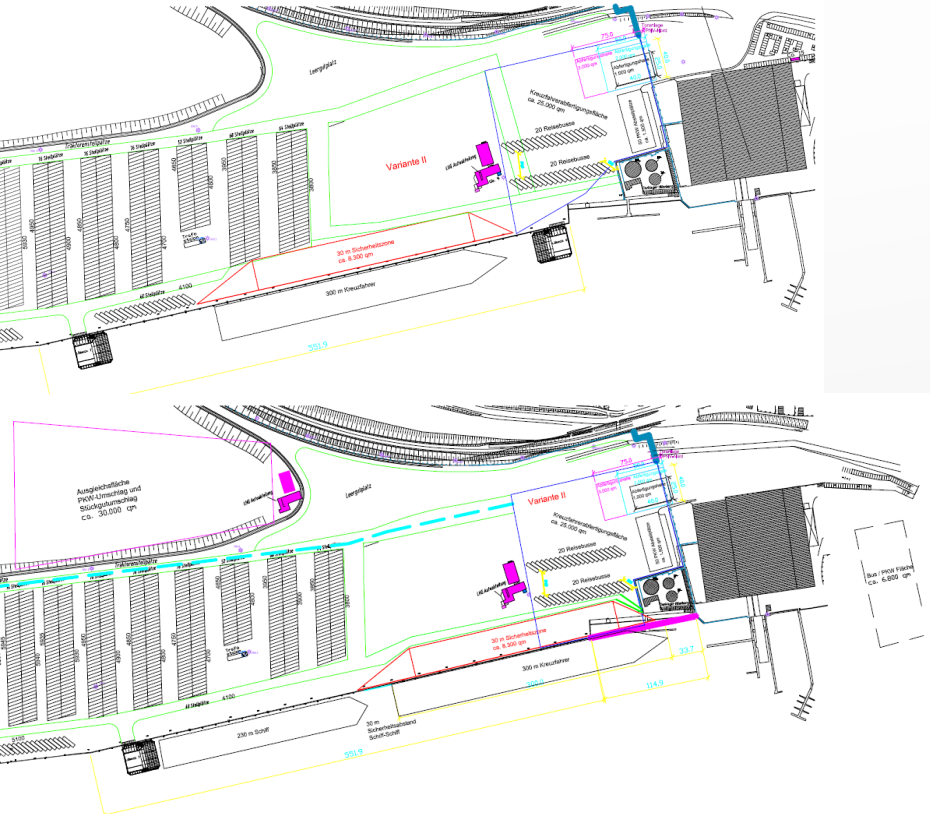
Grundlage der folgenden Planungen bildet die Studie der ISL-BC „Anforderungskatalog an den Lübecker Hafen bezüglich Kreuzfahrer“

	Stop-Over	Change-Over
Terminalgelände		
Dimension (siehe auch Anhang 2)	ca. 1,2 ha (inklusive aller Parkplätze)	- ca. 2,5 ha (inklusive aller Parkplätze) - Langzeitparkplätze (PKW) müssen nicht in unmittelbarer Nähe des Terminals sein
ISPS-Anforderungen	Sicherheitskorridor (Restricted Area) vom min. 30 m	Sicherheitskorridor (Restricted Area) vom min. 30 m
Verkehrsführung	Gewährleistung der Verkehrsführung, insbesondere Lage der Rampen vom Terminalareal auf die Kaifläche	- Gewährleistung der Verkehrsführung, insbesondere Lage der Rampen vom Terminalareal auf die Kaifläche - möglichst keine Überschneidung der Verkehrslinien
Schiff/Land-Schnittstelle	- Lage der Passagierluken: 146 m vom Heck entfernt¹ - Lage der Proviantluken: 46-261 m vom Heck entfernt - Gangway in zwei Komponenten (beweglicher Teil bzw. automatische Passenger Boarding Bridges (PBB) und ein fester Landgang als Übergang zwischen Terminal und PBB) - Gangways sollten für den zweiseitigen Rollstuhlverkehr ausgelegt sein - Trennung von Passagier-, Gepäck- und Anlieferverkehr wichtig	- Lage der Passagierluken: 146 m vom Heck entfernt¹ - Lage der Proviantluken: 46 –165 m vom Heck entfernt - Gangway in zwei Komponenten (beweglicher Teil bzw. automatische Passenger Boarding Bridges (PBB) und ein fester Landgang als Übergang zwischen Terminal und PBB) - Gangways sollten für den zweiseitigen Rollstuhlverkehr ausgelegt sein - Trennung von Passagier-, Gepäck- und Anlieferverkehr wichtig

Anforderungen an Infra- und Suprastruktur

Grundlage der folgenden Planungen bildet die Studie der ISL-BC „Anforderungskatalog an den Lübecker Hafen bezüglich Kreuzfahrer“

	Stop-Over	Change-Over
Anbindungen (Die Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge ist in Anhang 1 dargestellt)		
Seeanbindung (Kaianlage)	▪ Kailänge bzw. Liegeplatzlänge von 300 bis 350 m ▪ Wassertiefe von mind. 9 bis 10 m ▪ Versorgungseinrichtung mit Landstrom	▪ Kailänge bzw. Liegeplatzlänge von 300 bis 350 m ▪ Wassertiefe von mind. 9 bis 10 m ▪ Versorgungseinrichtung mit Landstrom
Bus	▪ Busanbindung nach Lübeck bzw. zum Bahnhof	▪ Abfertigungskapazität für ca. 40-60 Reisebusse (bei Schiffen mit über 2000 Passagieren) in zwei Stunden ▪ Shuttlebusse nach Lübeck bzw. zum Bahnhof in möglichst fünf- bis zehnminütiger Abfahrtsfolge
Taxi	▪ Platz für bis zu 30 Taxen	▪ Platz für bis zu max. 50 Taxen
PKW	▪ Parkmöglichkeiten für Privatfahrzeuge in der Nähe des Terminals erstrebenswert	▪ Parkmöglichkeiten für Privatfahrzeuge (mindestens 200 – 300 Stellplätze- auch Dauerparkplätze) ▪ möglichst in unmittelbarer Nähe zum Terminal
LKW (Versorgung)	▪ Zeitnahe Bereitstellung von ca. fünf 40'-Containern bzw. LKWs zum Laden von Proviant etc. an Bord	▪ Platz für maximal 15-20 Sattelzüge für Verproviantierung – Waren werden bis zu 12 Stunden vor Anlegen des Schiffes geliefert → man braucht entsprechende Lager- und Kühlmöglichkeiten im Terminal



Externer Standort

Stufenprogramm notwendig

Stufe 1 Nutzung der bestehenden Kaiinfrastruktur

Für einzelne Tage Kreuzfahrer schon heute möglich
Planbarkeit (2,5 Jahre Vorlauf) eingeschränkt

Stufe 2 Nutzung der ausgebauten Kaiinfrastruktur

Täglicher Kreuzfahrer ab Saison 2017 möglich
Zusätzliches Akquisitionspotential für 4 weitere Dienste
Zusätzlicher Ausbaubedarf bei weiteren Akquisitionsbemühungen

Stufe 3

Kreuzfahrtanleger außerhalb des
Skandinavienkais nötig/möglich?