

# THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

**SONDERBEILAGE**

## Schleswig-Holsteinische Häfen

**NORD-OSTSEE-KANAL** Was die Wasserstraße mit einem Eisberg gemeinsam hat ■ **SEITE 6**

**WESTKÜSTE** Handelskammer mahnt Investitionen für Büsum und Husum an ■ **SEITE 12**

ANZEIGE

**AHLMANN ZERSEN** 



**Schifffahrt und Logistik von A – Z**

**Befrachtung  
(Binnen-/Küsten-/  
Tank-/See-/  
Großschifffahrt) &  
Reederei**

**Klarierung  
(Hafenagentur)**

**Umschlag & Lager**

**Zolldienstleistung**

**Schwerlast- &  
Projektlogistik**

**Laderaum- &  
Ladungskontrolle**



[ahlmann-zerssen.com](http://ahlmann-zerssen.com)



Foto: Port of Kiel

Klimaschutz als ein Top-Thema: Auch Landstromanlagen - hier Kiel - sollen dazu einen wichtigen Beitrag leisten

## Auf das Timing kommt es an

Maritime Branche freut sich auf 8. Hafentag - Energiewende bietet große Chancen

Als vor zehn Jahren, genau am 22. Oktober 2012, in Lübeck der erste schleswig-holsteinische Hafentag stattfand, war die Spannung beim Dachverband der Hafenwirtschaft im Land zwischen den Meeren die Spannung groß, ob dieses Angebot tatsächlich in der maritimen Branche angenommen würde.

Umso größer war dann die Freude als noch am glei-

chen Tag feststand, dass die Initiative des GvSH (Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen) ein Erfolg auf der ganzen Linie war. 250 Teilnehmer begleiteten das maritime Event damals in den Media-Docks in Lübeck. Das hatte damit alle Erwartungen übertroffen. Das klare Votum der Branche brachte damit die Grundsatzentscheidung im Vorstandsvorstand:

Ein jährlicher Hafentag gehört fortan zum festen Programm des GvSH. Und nicht nur das: Dieser zentrale Treffpunkt der Hafenwirtschaft sollte fortan auch mit einem jährlichen Ortswechsel einhergehen, um auf diese Weise auch die Vielfalt der Hafenwirtschaft im Bundesland zwischen Nord- und Ostsee

Fortsetzung Seite 2 ►



Unverzichtbar für den internationalen Seeverkehr: der NOK. 2021 befuhren den Kanal rund 27.300 Seeschiffe

Foto: Hasenpusch

► Fortsetzung von Seite 1

abzubilden, und damit aber auch die unterschiedlichen Hafengrößen. Denn unter dem Dach des GvSH sind heute um die 30 Einzelhäfen vereint, kleine, mittelgroße und natürlich die ganz Großen des Landes wie Lübeck, Kiel oder auch Brunsbüttel. Und auch gehört zum festen Regieplan für einen solchen Branchentag: ein wechselndes Motto sowie eine besondere Berücksichtigung der im jeweiligen Gastgeber-Hafen bestehenden Besonderheiten, Planungen oder auch Probleme. Großer Wert wird zudem seit dem ersten Hafentag 2012 auf den Referentenkreis gelegt, eine ausgewogene Mischung von Vertretern aus Politik, Verwaltung und natürlich auch der Unternehmenswelt. Last but not least soll dieser schleswig-holsteinische Hafentag auch dem dienen, was auch in der maritimen Wirtschaft als Ganzes von so herausragender Bedeutung ist: das persönliche Kennenlernen, der fachkundige Austausch „danach“, kurzum das, was heute mit dem anglophilen Begriff „social networking“ so punktgenau zusammengefasst wird.

Genau nach dieser bewährten Abmischung konnte und sollte der schleswig-holsteinische Hafentag ab 2013 fortan ablaufen. Das ging auch so bis zum Jahr 2019, als der dann 7. Branchen-Sprechtag im NOK-Hafen Rendsburg-Osterrönfeld ausgerichtet wurde. Das war genau am 30. Oktober 2019.

Doch mit dem Jahr 2020 wurden die Pläne gründlich durchkreuzt. Denn mit diesem Jahr verbindet sich seitdem ein großes, weltumspannendes Ereignis, das bis in die Gegenwart und - absehbar - auch noch kurz- bis mittelfristig fortwirken wird: die Corona-Pandemie. Sie ließ auch den geplanten Hafentag 2021 platzen.

2022 bietet sich ein anderes Bild. Zwar ist Corona weiterhin ein wichtiges Thema, doch im Jahr drei der Pandemie hat sich die Welt an ein Leben mit dieser hoch ansteckenden Krankheit gewöhnt. Neue, alte Freiheiten kehren zurück, vor allem dank des bereits hohen Impfschutzes, praktizierbarer Hygienekonzepte und vielem mehr. Für die Vorstandsspitze des GvSH, die in der Regel im Abstand von drei Jahren wechselt, war damit klar: 2022 soll und kann es wieder einen Hafentag in Präsenzform geben. Denn das hat sich in den beiden zurückliegenden Jahren auch gezeigt. Veranstaltungen wie ein solcher Hafentag werden in ihrer Wirkung entscheidend durch die physische Präsenz der Teilnehmer getragen und auch im messbaren Ergebnis geprägt. Davon ist auf jeden Fall Frank Schnabel, Vorstand des Verbands seit Januar 2020, zutiefst überzeugt. Er sagt: „Ein solcher Hafentag lebt entscheidend von der physischen Präsenz, vom Miteinander, vom Get together, vom Gespräch zwischen den Teilnehmer während einer solchen Veranstaltung. Es würde keinen Sinn machen,

einen solchen Branchentag nur im digitalen Format abhalten zu wollen.“

Denn auch in diesem Jahr hat „man“ sich in der Branche natürlich wieder sehr viel zu erzählen - nach nunmehr zwei vollen Jahren Covid 19, etwas mehr als drei Monate nach Einführung einer neuen Bundesregierung aus SPD, Grünen und FDP, wenige Wochen vor den planmäßigen Landtagswahlen in Schleswig-Holstein am 8. Mai, das seit 2017 unter Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) in einer sogenannten Jamaica-Koalition politisch geführt wird, aber auch nach mehr als einem Monat Krieg mitten in Europa, in der Ukraine, um nur die besonders auffälligen Rahmenereignisse zu nennen. Schnabel: „Wir sind froh, dass wir mit dem Hafentag ein Zeichen setzen können. Etwa, dass die Häfen und die Hafenvirtschaft auch nach zwei Jahren Pandemie weiterhin leben und dass sie als Ganzes zuverlässig eine wichtige Rolle spielen können für unser Bundesland, und darüber hinaus.“ Oder: Dass die Häfen das große Thema „Klimaschutz“ ganz oben auf ihrer Agenda platziert haben.

Das diesjährige Leitmotiv lautet: **„Die Häfen im (Klima-)Wandel auf dem Weg zur Nachhaltigkeit“.**

Für Schleswig-Holsteins anerkannt hafenauffinen Wirtschafts- und zugleich Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz (FDP) steht gerade nach diesen beiden zurückliegenden Jahren fest: „Die systemrelevante Bedeutung der Häfen wurde auch besonders während der Corona-Pandemie deutlich, als die Häfen unter schwierigsten Bedingungen die Versorgungssicherheit der Menschen und Betriebe sicherstellen mussten. Dies wurde mit Bravour gemeistert.“ GvSH-Chef Frank Schnabel freut sich für die gesamte Hafenvirtschaft über diesen verbalen Ritterschlag, der gerechtfertigt ist, was sich auch an den erst dieser Tage veröffentlichten Leistungsdaten der Häfen im Land zwischen den Meeren ablesen lässt. Danach fiel der Gesamtumschlag für 2021 im Vergleich zu 2020 um gut 4,9 Prozent höher aus und pendelte sich bis zum Jahresende 2021 auf rund 52,6 Millionen Tonnen ein. Damit lagen die Häfen an Nord- und Ostsee praktisch wieder auf Vor-Corona-Niveau. Die Häfen des nördlichsten Bundeslandes Schleswig-Holstein sind damit in der Summe im innerdeutschen Hafen-Ranking wieder auf Platz drei nach Hamburg und den Bremischen Häfen verankert.

Der Termin für den Hafentag, der am 30. März zum zweiten Mal in der Geschichte dieses Verbands-Branchenta-

52,6

Millionen Tonnen Ladung wurden 2021 über die Häfen umgeschlagen

ges in Kiel erfolgt - erstmals war das am 1. September 2014 der Fall - ist auch in terminlicher Hinsicht für GvSH-Chef Schnabel eine Punktlandung. Man habe darüber im Vorstand sehr ausführlich und sehr intensiv beraten, also mit der über allem stehenden Frage: Vor den Landtagswahlen oder eher danach, um sodann mit einer wie auch immer ausgestalteten Landesregierung über dieses Branchen-Event ins Gespräch zu kommen.

Zum Beispiel über das Projekt eines LNG-Terminals am Standort Brunsbüttel. Ein Vorhaben, für das namentlich Frank Schnabel über die von ihm als „Unternehmer“ vertretene, inhabergeführte Schramm Group seit 2010/2011 kämpfte. Zur Wahrheit gehört auch: Es folgte bei diesem Großvorhaben, das sich immer mehr auch zu einem Kernelement einer anders aufgestellten nationalen Energieversorgung entwickelte, so etwas wie eine emotionale Berg- und Talfahrt. Und es wird in der Rückschau auf

dieses Bauvorhaben auch diesen entscheidenden Hinweis geben müssen. Dass es am Ende der am 24. Februar vom Zaun gebrochene Krieg Russlands gegen die Ukraine war, der mit der inzwischen als historisch eingestuften Rede von Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) vom 27. Februar den entscheidenden Anstoß zur Verwirklichung dieses Vorhabens im Wert von mehreren Hundert Millionen Euro gab. Denn Bundeskanzler Scholz verkündete in dieser Rede vor den Abgeordneten des Deutschen Bundestags den Bau von zwei LNG-Terminals in Deutschland: einer Anlage in Brunsbüttel und einer weiteren in Wilhelmshaven. Seitdem fielen die weiteren Entscheidungen zur physischen Umsetzung eines solchen Terminals, der ein Herzstück der deutschen Energieversorgungs-Wende darstellt, gewissermaßen im Stundentakt. Auch das ist inzwischen klar: Brunsbüttel wird mehr als „nur“ ein reiner LNG-Importterminal. Die Anlage wird auf



Foto: Schramm Group

„Wir sind froh, dass wir mit dem Hafentag ein Zeichen setzen können“

**Frank Schnabel**  
GvSH-Vorsitzender

mehrere Energieträger ausgerichtet sein, darunter künftig auch „Grüner Wasserstoff“.

Für Frank Schnabel und damit den GvSH ist es sehr wichtig, dass in den kommenden Jahren, unter einer wie auch immer ausgestalteten Landesregierung, der Aus- und Weiterbau, aber auch die Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur - Straßen, Eisenbahn und auch Wasserstraßen sowie die digitale Infrastruktur - mit großem Schwung weiter vorangetrieben wird. Bei einem wichtigen Thema sind die Häfen in Schleswig-Holstein schon heute bundesweit, wenn nicht sogar auch im europäischen Vergleich, im Spitzenfeld angesiedelt: bei der Landstromversorgung in den Häfen. Schnabel dazu: „Der Hafen Kiel setzt sich beispielsweise seit Jahren sehr stark dafür ein, das Thema Landstrom gerade für Kreuzfahrtschiffe weiterzuentwickeln. Auch deshalb, weil es gerade für dieses Segment in der Schifffahrt besonders gut geeignet ist.“

■ EHA

ANZEIGE




  
BRUNSBÜTTEL PORTS  
more than moving

  
RENSBURG PORT  
more than moving

  
GLÜCKSTADT PORT  
more than moving

  
LUBMIN PORT  
more than moving

  
SCHRAMM  
Ports & Logistics SWEDEN

**Ein starker Verbund von 17 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland & Skandinavien**





[www.schrammgroup.de](http://www.schrammgroup.de)

  Brunsbüttel Ports GmbH





Kiel wird von 22 wöchentlichen Kombiverkehr-Zügen angefahren

Fotos: Kombiverkehr

## Besonders nachhaltig nur intermodal

Zusammenspiel der Verkehrsträger via Lübeck und Kiel – Infrastrukturausbau für mehr Transportkapazität



von **Alexander Ochs**  
Geschäftsführer Kombiverkehr

Deutschland hat sich im aktuellen Klimaschutzplan 2050 das Ziel gesetzt, schon bis 2030 den Treibhausgas-Ausstoß im Verkehr um 40 Prozent zu reduzieren und den Verkehrssektor bis 2050 nahezu vollständig zu dekarbonisieren. Doch der Krieg in der Ukraine verändert derzeit vieles. Die Sicherstellung der Energieversorgung beherrscht von heute auf morgen das wirtschaftliche Handeln. Die Energiepreise schießen auf bisher unvorstellbare Euro-Werte und klimapolitische Konzepte zur Energiegewinnung werden neu diskutiert. Die Knappheit an Lkw-Fahrern verschärft sich ein weiteres Mal.

Das Zusammenspiel der Verkehrsträger zu einer effizienten und klimafreundlichen Transportkette mit dem Hauptlauf auf der Schiene

wird daher von mehr und mehr Spediteuren und Logistikverantwortlichen in der Industrie als Lösung für viele heute bestehende Herausforderungen im Straßengüterverkehr angesehen – europaweit und im Hinterlandverkehr via der deutschen Ostseehäfen Lübeck und Kiel. Denn sie fungieren als wichtige Knotenpunkte auf dem Nord-Süd-TEN-T-Korridor von Skandinavien bis nach Italien. Die Kombiverkehr KG hat die Bedeutung beider Logistikstandorte bereits früh erkannt und die schienenseitige Anbindung bis heute engagiert und konsequent vorangetrieben.

Unterstützt wird dieses Engagement von den Häfen und den Infrastrukturbetreibern

100.000

Lkw-Sendungen hat Kombiverkehr 2021 auf seinen Zügen via Lübeck und Kiel bewegt

selbst mit nachhaltigen Investitionen. Ein drittes Gleis am Kieler Schwedenkai für eine Reduzierung der Zugabfahrten zwischen dem Hafenkai und dem Rangierbahnhof in Meimersdorf, die Modernisierung des Rangierbahnhofs im Jahr 2019 auf 740 Meter Gesamtlänge und ein Portalkran am Schwedenkai sind starke Signale für mehr klimafreundlichen Intermodalverkehr in der Region. Jeder Meter mehr Zuglänge erhöht die Transportkapazität, verbessert die Wettbewerbsfähigkeit des Angebots, gerade im Verkehrsträgerwettbewerb Schiene/Straße, und bringt letztlich eine Volumensteigerung mit sich.

Auch in Lübeck stehen die Zeichen auf Zukunft: So soll eine 5G-basierte Echtzeit-Überwachung von Logistikabläufen speziell am Lübecker Skandinavienkai möglich werden. Zudem entsteht gerade ein „Railgate“, das diverse betriebliche Prozesse ab April 2022 optimieren wird, die beim Be- und Entladen eine Rolle spielen.

Mit neuen Techniken und auch erweiterten Produktionskonzepten stellen wir uns

gemeinsam mit den Häfen auf weiteres Wachstum an den intermodalen Umschlagplätzen ein. Die zukünftige Nutzung von Tagestrassen ab dem Skandinavienkai in Lübeck ins Ruhrgebiet ist nur als ein Beispiel zu nennen, um Terminalsots auch in den zeitlichen Randlagen zu nutzen.

Bereits vor einigen Jahren haben wir begonnen, auch Lübeck-Dänischburg CTL als alternativen Terminal in unser Netz zu integrieren. Heute ist der Lehmann-Terminal ein weiterer wichtiger Dreh- und Angelpunkt in Lübeck für intermodale Verkehre nach Schweden und hat Anschluss über die neue Schnellumschlaganlage in Hannover-Lehrte erhalten, die ebenso den Skandinavienkai und auch Kiel bedient.

Mit mehr als 60 Direktzügen pro Woche von und nach Lübeck und 22 von und nach Kiel sind beide Hafendstandorte fester Bestandteil unseres nationalen und internationalen Direktzugnetzwerks. Schnelle Kurzshuttle-Verkehre von und nach Hamburg-Billwerder und die Anschlüsse an die Gatewayterminals Duisburg, Köln,

Ludwigshafen, Hannover und München sorgen für Reichweite und eine Vielzahl an europäischen Zielorten, die auf der Bahn erreichbar sind. Die Fahrpläne der Züge sind auf die Eingangs- und Ausgangszeiten der Fähren abgestimmt. So sind Transitzeiten von nur vier Tagen zwischen Stockholm in Schweden und Verona in Italien möglich: One Stop Shop mit nur einer Buchung und mit zwei Dritteln weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum durchgehenden Straßentransport durch ein optimales Verhältnis zwischen aufgewandter Energie und transportierten Volumen.

Jeder Transport, der über die Schiene abgewickelt wird, ist ein klimafreundlicher. Denn mit jeder Verlagerung auf die Bahn werden von Terminal zu Terminal rund 80 Prozent Kohlendioxid und Feinstaub eingespart. Wer sogar klimaneutral transportieren möchte, kann dies auf Wunsch ebenso ab Kiel und Lübeck realisieren. Denn mit ecoplus bietet Kombiverkehr in Zusammenarbeit mit DB Cargo in Deutschland im Hauptlauf auf der Schiene Transporte ohne Klimabelastung mit Energie aus Wind- und Wasserkraft an. Bei Vor- und Nachläufen mit kurzen Transportentfernungen lässt sich die Emissionsbilanz durch den Einsatz von batterie- oder LNG-betriebenen Lkw ein weiteres Mal verbessern. So sind letztlich auch annähernd komplett CO<sub>2</sub>-freie Transporte im Kombinierten Verkehr möglich.

Dass beide schleswig-holsteinischen Hafenstandorte ihren



Foto: Kombiverkehr

Mit mehr als 60 Direktzügen pro Woche von und nach Lübeck ist die Travestadt fester Bestandteil des nationalen und internationalen Direktzugnetzwerks von Kombiverkehr

erfolgreichen Weg im intermodalen Hinterlandverkehr fortsetzen werden, steht außer Frage. Als einer der führenden Operateure in Europa arbeiten wir täglich daran, das Netzwerk und die Transportmöglichkeiten für Spediteure zu erweitern.

Mit neuen Zügen von und nach Halmstad ab Lübeck-Dänischburg CTL stehen bereits ab April die nächsten Netzwerkerweiterungen an, für noch mehr Kapazitäten im klimafreundlichen Schienengüterverkehr im Skandinavienverkehr. Mehr als

100.000 Lkw-Sendungen wurden allein im letzten Jahr auf den Zügen unserer Gesellschaft via Lübeck und Kiel bewegt. Mit jedem weiteren Transport kommen wir gemeinsam der Erreichbarkeit der Klimaschutzziele näher. ■ bo

ANZEIGE

# VON LEHMANN IN LÜBECK NACH EUROPA





NEU

16.000 m<sup>2</sup>

ZUSÄTZLICHE HALLEN-  
LAGERFLÄCHE IN LÜBECK







from/to Lübeck → **MegaHub Lehrte** → Munich → Verona → Bari

↳ Ludwigshafen, Duisburg

Lehmann

Lübeck · Germany · Baltic Sea

GO GREEN

53°53'48.9"N 10°47'34.5"E

[www.hans-lehmann.de](http://www.hans-lehmann.de)

**IMPRESSUM**

**Sonderbeilage N° 4**  
zum THB Deutsche Schifffahrts-Zeitung  
N° 62 vom 30. März 2022

**DVV Media Group GmbH**  
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg  
T.: +49 40 23714-0

**Chefredakteur:**  
Eckhard-Herbert Arndt (EHA, V.i.S.d.P.)  
**Stellvertretender Chefredakteur:**  
Benjamin Klare (bek)

**Redaktion:** Behrend Oldenburg  
**Layout:** Andreas Gothsch; Andreas Voltmer (Ltg.)

**Anzeigenverkauf:** Stephan-Andreas Schaefer  
T.: + 49 40 23714-253,  
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

**Druck:** Albert Bauer Companies GmbH & Co. KG

**Copyright:** Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 2190-8753



von **Jens B. Knudsen**  
Vorsitzender der  
Initiative Kiel-Canal e. V.

Den Nord-Ostsee-Kanal, kurz NOK, mit der „Titanic“ zu vergleichen, mag auf den ersten Blick unpassend erscheinen, aber die beiden haben, abgesehen von den menschlichen Tragödien, mehr gemeinsam als man denkt: Die „Titanic“ war 1912 das größte Schiff der Welt und technisch auf dem neuesten Stand. Mit dem komfortorientierten Schiff sollte das Reisen zwischen Southampton und New York besonders schnell und dennoch in einzigartiger Atmosphäre ermöglicht werden.

Leider hat die „Titanic“ in ihrer Notlage aufgrund menschlichen Versagens und zögerlichen Handelns dieses Ziel niemals erreicht. Das Unglück nahm seinen Anfang, indem der Ausguck keine Ferngläser nutzen konnte, um rechtzeitig vor Eisbergen zu warnen. Die Ferngläser waren teuer und wurden unter Verschluss gehalten. Es gab, obwohl bekannt, zu wenig Rettungsboote und diese wurden in der Unglücksnacht unkoordiniert und nur zur Hälfte besetzt zu Wasser gelassen.

Viele Fehler, die man hätte vermeiden können. Vorausschauendes Handeln und offensichtliche Versäumnisse rechtzeitig aus dem Weg zu räumen war nicht nur damals eine Herausforderung für die Verantwortlichen.

Auch der NOK steuert auf Eisberge zu und die Situation erfordert höchste Aufmerksamkeit von allen Beteiligten. Seit Jahren wird der NOK fit für die Zukunft gemacht. Schließlich ist er ein Garant für Wohlstand in Deutschland. Der Kanal stellt für die norddeutschen Seehäfen gegenüber den Westhäfen den entscheidenden Wettbewerbsvorteil durch die Anbindung an die Ostsee dar und ist eine der Lebensadern des Hamburger Hafens.

Allein hier, im größten Seehafen Deutschlands, von dem in der ganzen Republik über 600.000 Arbeitsplätze di-



Foto: WSA NOK

# 570

Millionen Euro  
gesamtwirtschaftlichen Nutzen  
erzeugt der Kanal laut einer  
Studie in jedem Jahr

## NOK in NOT

Die Bedeutung einer Priorisierung der  
Baumaßnahmen im Nord-Ostsee-Kanal

rekt oder indirekt abhängen, sichert der Kanal rund ein Drittel des jährlichen Gesamtumschlags und damit über 50 Millionen Tonnen, die zu einem sehr großen Teil auch aus Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern kommen.

Die exportorientierte deutsche Industrie, auch die süddeutsche, ist auf funktionierende Seehäfen als Logistikkreisläufe und deren effiziente Hinterlandverbindungen, zu denen auch der Nord-Ostsee-Kanal zählt, angewiesen.

Und hier nähert sich der erste Eisberg. Das bundesweite Budget der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung beläuft sich im Jahr 2023 auf rund 1,1 Milliarden Euro. Nun erwartet die Verwaltung aber für 2023 Mehrkosten in Höhe von einer weiteren Milliarde Euro. Baukostensteigerungen, älter werdende Infrastrukturen und eine steigende Anzahl von Bauprojekten führen nun einmal zu höherem Finanzbedarf und sind gewichtige Argumente. Ob eine zusätzliche Milliarde aber in der aktuellen Situation überhaupt

verfügbar gemacht werden kann, ist zumindest ungewiss. In Zeiten knapper werdender Mittel bleibt daher möglicherweise eine Priorisierung der verbleibenden Gelder für anstehende Baumaßnahmen nicht aus.

Aber wie priorisiert man anstehende Baumaßnahmen, wenn das Geld nicht für alle Vorhaben reicht? Maßgeblich müssen Klimarelevanz und volkswirtschaftlicher Nutzen sein. Zu diesen wichtigen Faktoren hat das renommierte Kieler Institut für Weltwirtschaft, das ein Zentrum weltwirtschaftlicher Forschung ist und zu den sechs führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstituten gehört, 2021 eine Studie veröffentlicht. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass der NOK einerseits mit der Schaffung von 570 Millionen Euro volkswirtschaftlichem Nutzen pro Jahr eine gesamtdeutsche Bedeutung und andererseits eine hohe klimapolitische Relevanz bei der Vermeidung des schädlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes hat. Eine klare „Win-Win“-Infrastruktur - also worauf warten wir?

Ohne eine Priorisierung der Bauvorhaben bei einer drohenden Unterdeckung des Budgets könnten die jetzt anstehende zweite Ausbaustufe der Oststrecke sowie der Bau der kleinen Schleusenkamern in Kiel-Holtenau in weite Ferne rücken. Dies würde die Beseitigung des Flaschenhalses auf der Oststrecke auf Jahre verzögern und nichts wäre durch die bereits begonnenen Baumaßnahmen gewonnen. Damit ist der Umwelt, der Schifffahrt, dem volkswirtschaftlichen Nutzen der Bundesrepublik und nicht zuletzt auch dem deutschen Steuerzahler nicht geholfen.

Der Kanal kann sein erhebliches Potenzial nur dann voll entfalten, wenn er in einem betriebsfähigen Zustand gehalten wird - und da kommt schon der zweite große Eisberg.

Der Kanal ist die meistbefahrenste künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt. Die Betonung liegt auf dem Wort „künstlich“, denn eine künstliche Wasserstraße muss im Gegensatz zu einer natürlichen Wasserstraße sehr regelmäßig gewartet und instand gesetzt werden. Seit Jahren fordert die Initiative Kiel-Canal von

Verwaltung und Politik, dass der NOK mit ausreichend Fachpersonal im Bereich des Techniker- und Ingenieurwesens ausgestattet wird.

Die Zustimmung ist auch immer wieder vorhanden, trotzdem ist die Forderung bis heute nicht umgesetzt. Sichtbar sind die Auswirkungen des fehlenden Personals sehr wohl. Dies zeigt sich immer deutlicher in einer Kanalverwaltung, die kaum noch in der Lage ist, dem Verfall des NOK entgegenzuwirken und den Betrieb sicherzustellen.

Das Personal ist auf dem Stand des Jahres 2000 eingefroren, was die weitergehende Alterung der Anlagensubstanz nicht berücksichtigt. Zusätzlich befindet sich der Personalstand im technisch/gewerblichen Bereich beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal (WSA NOK), das mühsam versucht, die Leistungsfähigkeit aufrechtzuerhalten, sogar weit unter der Beschäftigtenzahl aus dem Jahr 2000!

Da stellt sich mir die Frage, wie man mit immer weniger Fachpersonal eine immer älter werdende kritische Infrastruktur für die Kanalkundschaft und die norddeutschen Häfen funktionsfähig halten will? Ohne das erforderliche Fachpersonal in der Kanalverwaltung können dringend erforderliche Maßnahmen wie beispielsweise eine zeitnahe Reparatur von Schleusentoren und zügige Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen nicht geplant, vergeben und abgewickelt werden.

Eine ausreichende Personalstärke am NOK erscheint vor dem Hintergrund des aktuellen Fachkräftemangels aber fraglich. Ein besorgniserregender Zustand!

Der Appell an die politischen Entscheider: Sorgen Sie dafür, dass der NOK zukunftssicher und ohne Verzögerungen fertiggestellt wird.

*„Ohne eine Priorisierung der Bauvorhaben bei einer drohenden Unterdeckung des Budgets könnten die jetzt anstehende zweite Ausbaustufe der Oststrecke sowie der Bau der kleinen Schleusenkammern in Kiel-Holtenau in weite Ferne rücken“*

**Jens B. Knudsen**  
Vorsitzender  
Initiative Kiel-Canal e. V.



Die IfW-Studie „Volkswirtschaftlicher Nutzen des Nord-Ostsee-Kanals“ gibt es als Download auf der Website der Initiative Kiel-Canal



Nadelöhr und meistbefahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt zugleich: Der Nord-Ostsee-Kanal

Foto: WSA NOK

Nicht nur die exportorientierte deutsche Wirtschaft oder auch unsere Nachbarn sind auf einen modernen und funktionsfähigen NOK (ohne Wartezeiten) angewiesen, sondern auch unsere Umwelt. Der NOK braucht mehr Fachpersonal und eine gesicherte finanzielle Ausstattung!

Ohne eine zügige und konsequente Fertigstellung aller begonnenen und geplanten Bau- und Instandsetzungs-

maßnahmen am Kanal werden die Leistungsfähigkeit und damit auch die verbliebene Reputation dieser Bundeswasserstraße erheblichen Schaden nehmen.

In schwerer See verlassen sich Besatzung und Passagiere auf die Kompetenz des Kapitäns. Zögerliche Entscheidungen und auf „Sicht fahren“ dürfen keine Optionen sein, wenn man von Eisbergen umgeben ist. ■ bo

### INITIATIVE KIEL-CANAL

Der Wirtschaftsverband wurde Ende 2012 gegründet. Ziel ist es, die Stimmen, die sich für den NOK einsetzen, zu bündeln und sich bei Wirtschaft, Politik und Behörden für den Funktionserhalt und die Zukunftssicherung des Kanals starkzumachen. Mitglied im Verein können Unternehmen, Institution, Handelskammern, Gebietskörperschaften, Verbände, Vereine oder Körperschaften des öffentlichen Rechts, aber auch Privatpersonen werden. [www.initiative-kiel-canal.de](http://www.initiative-kiel-canal.de)

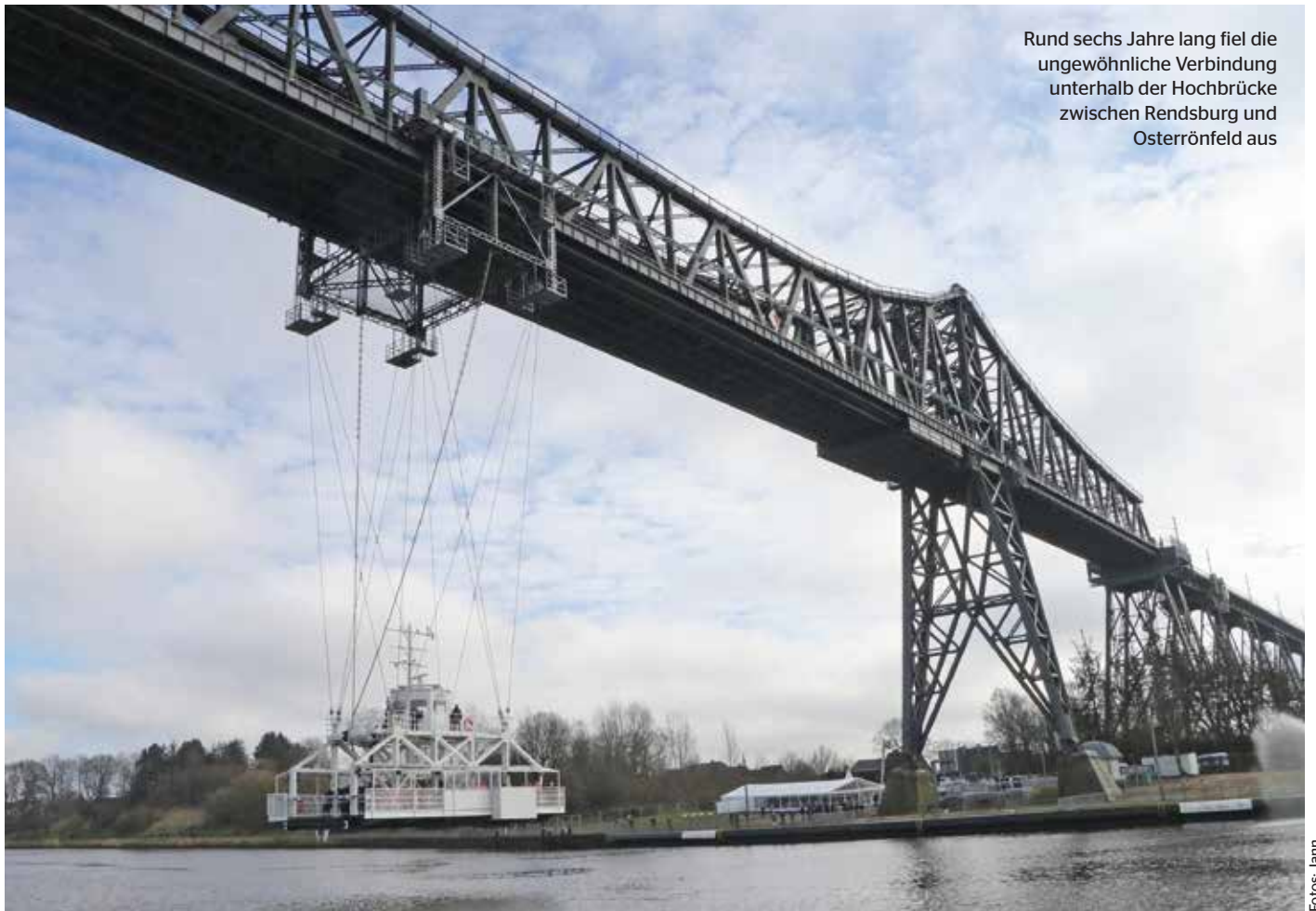
ANZEIGE

Ihr Partner in Deutschland und Nordeuropa für Schleppassistenz, Festmachen, Umschlag, Ladungssicherung und Reparaturen



24/7 HOTLINE 0451 40 88 10 JOHANNSEN-TOWAGE.COM

**J. JOHANNSEN & SOHN**  
EST. 1896



Rund sechs Jahre lang fiel die ungewöhnliche Verbindung unterhalb der Hochbrücke zwischen Rendsburg und Osterrönfeld aus

Fotos: Jann

## Rendsburger Fähre schwebt wieder über den Kanal

Sechs Jahre nach dem Totalschaden läuft wieder der Normalbetrieb - Neubau kostete zwölf Millionen Euro

Volksfeststimmung am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) bei Rendsburg: Die Menschen feierten Anfang März mit einem großen Fest am Rendsburger Ufer die Indienststellung der neuen Schwebefähre. Gegenüber, in Osterrönfeld, hatte die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes zu den offiziellen Feierlichkeiten eingeladen. Von hier aus legte die neue Schwebefähre mit geladenen Gästen zur ersten offiziellen Fahrt ab, ehe von Rendsburg aus dann alle Interessierten an Bord kommen konnten.

Gut sechs Jahre lang hatten die Menschen an beiden Ufern und Touristen auf die beliebte Fährlinie verzichten müssen. Im Januar 2016 hatte ein Frachter die Schwebefähre gerammt, morgens, bei dichter



# 120

Meter überwindet die Schwebefähre zwischen Rendsburg und Osterrönfeld

tem Nebel. Ein Fahrgast wurde dabei verletzt. Drei Jahre brauchten allein die Entscheidungsfindung für den Neubau und dessen Planung. Drei weitere Jahre dauerten unter dem Einfluss der Corona-Pandemie der eigentliche Bau und die Vorbereitungen zur Inbetriebnahme.

Die Bauart Schwebefähre ist extrem ungewöhnlich, in Deutschland gibt es nur ein zweites Exemplar über den Elbe-Nebenfluss Oste, weltweit nur insgesamt acht Schwebefähren.

Die in Rendsburg wurde ursprünglich 1913 in Betrieb genommen. Sie hängt als Plattform mit Steuerstand an einem Rollwagen, der an der historischen Eisenbahnhochbrücke befestigt ist. Etwa 350 Autos und 1700 Passagiere

pro Tag hatten vor der Havarie die einzigartige NOK-Fähre genutzt. Die WSV ist verpflichtet, den Weg über den Kanal kostenlos sicherzustellen. „Sie hat für uns schon immer eine ganz besondere Bedeutung gehabt und deshalb freuen wir uns, dass sie jetzt wieder da ist“, sagte Rendsburgs Bürgermeisterin Janet Sönnichsen. Deshalb wurde auch groß gefeiert - inklusive Lebkuchenerzen mit der Zuckergussaufschrift „Lass uns schweben 2022“.

Optisch entspricht der Neubau ziemlich genau dem bei der Havarie zerstörten Modell. Allerdings wurde deutlich in Sachen Sicherheit investiert. Nicht zuletzt, weil die Bundesstelle für Seunfalluntersuchung (BSU) Mängel aufgezeigt hatte. Der Schiffsführer steuert die Schwebefähre von einer über der Plattform aufgesetzten Kanzel aus. Vor Fahrtbeginn ertönen automatische Durchsagen, man möge zurücktreten, dann schließen sich die Schranken auf dem Fährwagen und am Anleger. Die eigentliche Überfahrt dauert nicht einmal zwei Mi-



nuten. 120 Meter breit ist der NOK zwischen Rendsburg und Osterrönfeld.

„Dieses Wahrzeichen ist ein Unikat“, schwärmt Prof.-Ing. Hans-Heinrich Witte, der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) des Bundes. Deshalb habe es auch gedauert, den Neubau in Dienst stellen zu können. Herausgekommen sei damals wie heute „ein Meisterwerk der Ingenieurskunst“, so Witte. Mit den erfolgten technischen Anpassungen sei es gelungen, den 127 Jahre alten NOK an die Zukunft anzupassen, ist er überzeugt. Über den Neubau der Brunsbütteler Schleuse und der Ausweichstrecke gehen die Investitionen für die Zukunft weiter.

Auftraggeber für die neue Schwebefähre war das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Nord-Ostsee-Kanal. Dort habe man Erfahrung mit „schwierigen Anlagen“ der Infrastruktur, so Witte. „Die neue Schwebefähre war schon eine besonders komplexe Angelegenheit“, berichtet Detlef Wittmüß, der Leiter des WSA NOK. „So etwas bekommt man als Auftraggeber nur hin, wenn man ein Team hat, das alle Rahmenbedingungen vor Ort bestens kennt“, sagt er. Nach einem anspruchsvollen Ausschreibungsverfahren sei es gelungen, einen Auftragnehmer zu finden. Realisiert wurde der Neubau zunächst im bayerischen Weiden bei der Firma Hermann Maschinenbautechnologie. „Wir hatten 1177 Tage Bauzeit“, erklärt Geschäftsführer Günther Hastedt. Er zeigt sich vor allem wegen eines Aspekts begeistert: „Kein einziges Anwaltschreiben war in dieser Zeit nötig. Das ist ein Zeichen, dass man auch in heutigen Zeiten fair miteinander arbeiten kann.“ Zwölf Millionen Euro kostete das exklusive Projekt.

Die Firma lieferte von Weiden aus den Rohbau ins niedersächsische Brake. Dort erfolgte schließlich die Montage der wesentlichen Bauteile. Per Schleppzug ging es für diese auf einem Ponton auf die 170 Kilometer weite Reise zum NOK. Seit Herbst 2021 wurde die neue Schwebefähre montiert und im März 2022 in Betrieb genommen. Zwölf Stahlseile mit einem Durchmesser von 36 Millimetern halten die 45 Tonnen schwere Plattform,



Foto: Jann

Auch der Fahrstand der Schwebefähre wurde mit modernster Elektronik vollkommen neu aufgebaut

**TECHNISCHE DATEN**

Länge Fahrbühne:	15,50 Meter
Breite:	10,40 Meter
Masse Fahrwagen:	44 Tonnen
Masse Fahrbühne:	45 Tonnen
Transportkapazität:	100 Personen + 4 Fahrzeuge à 3,5 Tonnen
Anzahl Seile:	4 Trageseile, 8 Diagonalseile, Ø 36 mm
Antrieb:	4 Elektromotore mit je 30 Kilowatt Leistung

die drei Meter über der Wasseroberfläche schwebt, am 44 Tonnen schweren Fahrwagen unter der Brücke.

Seit 1988 stehen die Eisenbahnhochbrücke sowie die 15,50 Meter lange und 10,40 Meter breite Schwebefähre unter Denkmalschutz. Täglich zwischen 5 und 23 Uhr (im Winter bis 22 Uhr) legt die Einheit die Kanalquerung nach Fahrplan zurück. Rund 6000 Kilometer im Jahr. ■ tja/bo

ANZEIGE

  
**PORT OF KIEL**

**FULL POWER.**  
**KLIMANEUTRAL BIS 2030.**

Durch unsere drei Landstromanlagen können Fähr- und Kreuzfahrtschiffe ihren Energiebedarf im Kieler Hafen während der Liegezeiten mit 100 % Ökostrom versorgen.  
[www.portofkiel.com/blue-port](http://www.portofkiel.com/blue-port)

FIRST TRADE FIRST TRAVEL

Mit Johannes Hartwig hat das Bundesland Schleswig-Holstein 2022 die jährlich wechselnde Vertretung der fünf Küstenbundesländer im Vorstand des Maritimen Clusters Norddeutschland e. V. (MCN) sowie den Vorsitz im Länderkoordinierungsgremium übernommen. Hartwig ist als Ministerialdirigent Leiter der Abteilung 3 (Technologie, Tourismus und Marketing) im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein tätig. Mit ihm sprach THB-Sonderbeilagenredakteur Behrend Oldenburg.

**THB Schleswig-Holstein hat mit Ihnen für 2022 die jährlich wechselnde Vertretung der fünf Küstenbundesländer im Vorstand des MCN sowie den Vorsitz im Länderkoordinierungsgremium übernommen. Welche konkreten Aufgaben sind damit verbunden?**

**Johannes Hartwig** Die Länder entsenden ihre jeweiligen Vertreter als geborene, das heißt nicht von der Mitgliederversammlung zu wählende Mitglieder des Vorstands in den Vorstand des MCN. Als solche haben die Ländervertreter alle sich aus der Vereinsatzung ergebenden Rechte und Pflichten zu erfüllen. Der Vorstand leitet den Verein und führt zusammen mit der Geschäftsführung das operative Geschäft. Ich nehme daher an den sechs geplanten Vorstandssitzungen teil und wirke an allen Beschlussfassungen des Vorstands mit.

**Was steht da als Nächstes an?**

Wir bereiten derzeit im Vorstand die diesjährige Mitgliederversammlung und die Zehn-plus-eins-Jahresfeier des Maritimen Clusters Norddeutschland am 27. Juni vor. Als Vertreter der Küstenländer informiere ich zudem meine Länderkolleginnen und -kollegen über die Vorstandssitzungen und den Vorstand über Entwicklungen und Fragestellungen in den für die maritime Wirtschaft zuständigen Landesministerien. Insofern kommt mir als diesjähriger Ländervertreter eine Mittlerrolle zwischen dem Vorstand des MCN und den Küstenländern zu.

## „Weitere Werften in Marineschiffbau einbinden“

Neuer Ländervertreter im Maritimen Cluster sieht Schiffbau in Schleswig-Holstein gut aufgestellt



Foto: FSG

Vor einer Renaissance: Hochbetrieb vor einigen Jahren bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft



„Selbst für den Marineschiffbau hat der Bund Bürgschaften von Schleswig-Holstein für die Finanzierung verlangt“

**Johannes Hartwig**  
Ländervertreter  
im Vorstand des Maritimen Clusters Norddeutschland

**Werfen wir den Blick auf Schleswig-Holstein, Ihr Heimat-Bundesland. Positive Schlagzeilen haben vor allem die Werften in der jüngsten Vergangenheit nicht unbedingt gemacht, als Beispiel seien nur die Insolvenzen der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft FSG und von Nobiskrug genannt. Zwar sind die Betriebe mittlerweile gerettet, doch die Frage bleibt: Wo liegt das strukturelle Kernproblem für den deutschen Schiffbau?**

Schleswig-Holstein verfügt über renommierte und erfolgreiche Werften. TKMS mit Sitz in Kiel ist die führende Werft im Bau von konventionellen U-Booten in Europa und beliefert neben der Deutschen Marine NATO-Mitgliedstaaten und zahlreiche weitere Marinestreitkräfte weltweit. Die Auftragslage ist gut. German Naval Yards, kurz GNY, hat sehr erfolgreich in einer Arbeitsgemeinschaft fristgerecht Korvetten für die israelische Marine gebaut. In einer weiteren Arbeitsgemeinschaft bauen TKMS und GNY zusammen mit der Lürssen-Gruppe zehn Korvetten für die Deutsche Marine.

**Und wie sieht es im zivilen Schiffbau aus?**

Die Peters-Werft in Wewelsfleth hat, um nur einen herausragenden und sehr

anspruchsvollen Auftrag zu nennen, den Flying P-Liner „Peking“ erfolgreich saniert und zu einem Museumsschiff umgebaut. Ich bin vor diesem Hintergrund übrigens überzeugt, dass die Überholung der „Gorch Fock“ erfolgreich in Schleswig-Holstein hätte durchgeführt werden können. Die Auftragslage bei der FSG und Nobiskrug hat sich verbessert. Und das 100-Milliarden-Euro-Sonderprogramm für die Bundeswehr eröffnet auch für die FSG neue Chancen im Marineschiffbau.

**Es gibt ja noch weitere Werften.**

Richtig. Lürssen-Kröger ist nach wie vor weltweit gefragter Anbieter von Megayachten, und auch die Hitzler-Werft in Lauenburg, die im Jahr 2021 neue Eigentümer gefunden hat, ist mit dem Bau von innovativen Schiffen besetzt.

**Die aufgezeigte Leistungsfähigkeit und Vielfalt der schleswig-holsteinischen Werften darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Serienschiffbau von Handelsschiffen nicht mehr existiert, sondern längst nach Japan, Korea und China verlagert worden ist.**

Mit den zum Teil durch massive staatliche Subventionen

gestützten Preisen auf dem asiatischen Schiffbaumarkt können deutsche Werften nicht konkurrieren. Die Werften müssen sich daher mit innovativen Spezialschiffen auf dem Weltmarkt profilieren und behaupten. Der Neubau von nicht-seriellen Spezialschiffen ist mit technischen und finanziellen Risiken verbunden. Die Finanzierung der Bauzeiten auf den Werften bereitet mitunter erhebliche Schwierigkeiten - insbesondere für die mittelständischen Werften. Selbst für den Marineschiffbau hat der Bund Bürgschaften von Schleswig-Holstein für die Finanzierung verlangt.

**Kommen wir zurück zum nördlichsten Bundesland. Wie unterscheidet sich die Situation in Schleswig-Holstein von den anderen Küstenländern?**

Die strukturellen Fragestellungen sind in den Küstenländern vergleichbar. Gleichwohl sind Unterschiede in den Entwicklungen auszumachen. Die Insolvenz der MV Werften, die große Erwartungen in die Genting-Gruppe gesetzt hatten und den Kreuzfahrtschiffbau an der Ostsee beleben wollten, ist sehr dramatisch. Der Schiffbau muss sich also in allen Küstenländern ähnlichen Veränderungen und Herausforderungen stellen. Durch die starke Fokussierung auf den Spezialschiffbau haben sich die schleswig-holsteinischen Werften aber vergleichsweise schon gut auf den weltweiten Wettbewerb im Schiffbau eingestellt.

**Oft vergessen wird die Bedeutung der Schiffbauzulieferer. Welches Bild zeigt sich hier?**

Die Schiffbauzulieferer spielen eine sehr wichtige Rolle

für den Schiffbau. Zwischen 70 und 80 Prozent tragen heute Zulieferer zum Bau von Schiffen bei. Diese Industrie ist eine sehr innovative Branche in Deutschland und stark von mittelständischen Unternehmen geprägt, die teilweise Weltmarktführer in ihren Sparten sind. Im Corona-Jahr 2020 machten laut Statista Bayern und Baden-Württemberg zusammen rund 50 Prozent des Umsatzes der deutschen Schiffbauzulieferer aus.

**Und wo stand Schleswig-Holstein?**

Wir standen bezogen auf den Umsatz auf Platz fünf. Allein am Beispiel TKMS lässt sich die enorme Bedeutung der Zulieferindustrie aufzeigen: Zu den rund 3200 Arbeitsplätzen bei TKMS kommen mindestens noch mal rund 10.000 Arbeitsplätze in der Zulieferindustrie hinzu, davon allein in Kiel mindestens 2000 Arbeitsplätze. Leidet die Werftindustrie, sind die Zulieferunternehmen entsprechend sehr stark betroffen. Glücklicherweise stabilisiert sich die Auftragslage seit 2021 wieder.

**Blicken wir noch einmal auf den Marineschiffbau. Die Vergabepolitik der Deutschen Marine wurde in jüngster Vergangenheit stark kritisiert, Aufträge wanderten in die Niederlande, wenn auch mit einer starken Beteiligung deutscher Unternehmen. Kann die hiesige maritime Industrie jetzt konkret auf neue Aufträge vor dem Hintergrund der angekündigten Investitionsoffensive für die Bundeswehr hoffen?**

Das von mir schon genannte 100-Milliarden-Euro-Sonderprogramm der Bundes-

regierung bietet erhebliche Chancen für die Werften in Schleswig-Holstein. Die FSG beispielsweise hat in der Vergangenheit an dem Einsatzgruppenversorger der Berlin-Klasse mitgewirkt und könnte seine Marineschiffbaukompetenz reaktivieren. GNY und TKMS bauen Marineschiffe. Und wenn der aktuelle verteidigungspolitische Bedarf an Überwasserschiffen und U-Booten steigt, werden beide Werften davon profitieren. Ich halte es für sehr gut möglich, dass auch andere Werften in Schleswig-Holstein vom Marineschiffbau partizipieren können, wenn es gelingt, sie in entsprechende Marineschiffbauaufträge einzubinden.

**Welche Ziele haben Sie sich ganz persönlich für Ihren Vorsitz gemacht, woran**

**wollen Sie sich am Jahresende messen lassen?**

Mir ist wichtig, dass das MCN weiterhin als aktives Netzwerk für eine innovative maritime Branche steht und es gelingt, stetig neue Mitglieder zu gewinnen. Mit der Zehn-plus-eins-Jahresfeier und der Beteiligung an der Schiffbaumesse SMM stehen in diesem Jahr zwei besondere Ereignisse an, die wir im Vorstand gemeinsam vorbereiten und meistern wollen. Wir wollen darüber hinaus zusammen mit dem MCN und den norddeutschen Ländern die Struktur des Vereins gemeinsam prüfen und eine professionelle Organisation aus der Taufe heben, die das operative Geschäft des Clusters fortführt. Mein Ziel ist es, diesen Prozess so weit wie möglich im Jahr 2022 voranzutreiben. ■ bo

ANZEIGE



Die **Lübecker Hafen-Gesellschaft** ist Deutschlands größte RoRo-Hafenbetreiberin an der Ostsee.

Wir bieten Ihnen:

- Hochfrequente Verbindungen ins Baltikum, nach Skandinavien, Finnland und Russland
- Herausragende intermodale Hinterlandanbindungen nach Mittel- und Südwesteuropa
- Logistische Komplettlösungen aus einer Hand – gemeinsam mit unseren Tochterunternehmen



Shaping Baltic Shipments

[www.lhg.com](http://www.lhg.com)

**DAS MARITIME CLUSTER**

**NORDDEUTSCHLAND**

Das Maritime Cluster Norddeutschland (MCN) fördert und stärkt die Zusammenarbeit in der norddeutschen maritimen Branche. Es ermöglicht laut Eigendarstellung Plattformen des Dialogs der Akteure untereinander und fördert Innovation und Schnittstellen zu anderen Branchen. Geschäftsstellen unterhält das MCN in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Mehr als 350 Unternehmen und Institutionen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik sind Mitglied im MCN. Seit 2017 agiert das MCN als Verein.

# Investitionen bleiben weiter aus

IHK Flensburg mahnt Wettbewerbsfähigkeit von Büsum und Husum an



Foto: Sennebogen

In den Landeshäfen Büsum und Husum sind notwendige Investitionen in die Infrastruktur, Befahrbarkeit und Organisationsabläufe ausgeblieben oder nicht ausreichend erfolgt. Das stellt die IHK Flensburg in ihrem mit Partnern von der Westküste erarbeiteten und Anfang Februar vorgelegten Positionspapier „Zukunftsfähigkeit der landeseigenen Westküstenhäfen“ fest.

„Die Häfen Husum und Büsum gehören zu den wichtigsten Standorten an der Westküste Schleswig-Holsteins und sie verfügen über große Entwicklungschancen. Leider können sie ihre Potenziale nicht ausschöpfen. Angesichts der Verkehrs- und Energiewende gefährdet dies die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte und Unternehmen vor Ort“, betont Björn Ipsen, Hauptgeschäftsführer der IHK Flensburg.

„Zahlreiche Arbeitsplätze hängen an den Regionalhäfen in Husum und Büsum. Hinzu kommen indirekte Arbeitsplatzeffekte und Abhängigkeiten“, ergänzt Tom Brodersen, Geschäftsführer des Husumer Schiffsmaklers Wilhelm E. F. Schmid.

Auch Zulieferer, Handwerksbetriebe und die Landwirtschaft arbeiten eng mit

der Hafenvirtschaft zusammen. Bedingt durch Veränderungen in Transportlogistik, Verkehr und Querschnittsbereichen wie Energie, Digitalisierung und Klimapolitik bedürfe es dringend umfangreicher Maßnahmen vom Land, um die Häfen zukunftsfähig zu machen.

„Sie müssen infrastrukturell und strategisch weiterentwickelt und digitalisiert werden“, so Brodersen. Ansonsten drohten Büsum und Husum den Anschluss zu verlieren. Wie dringend an der Zukunftsfähigkeit der landeseigenen Westküstenhäfen gearbeitet werden müsse, verdeutliche die Debatte über den Ausbau der Offshore-Industrie auf der Nordsee: Bis 2045 sollen 70 Gigawatt Leistung installiert werden. „Die Häfen entlang der Nordseeküste werden dabei eine entscheidende Rolle spielen“, so Ipsen.

Husum und Büsum verfügten zurzeit jedoch über keine funktionierende Schienenanbindung für den Güterverkehr. „Aufgrund der zu erwartenden Mengen und der Spezialisierung der Häfen auf Massengüter und Projektladung wird dies ein wichtiger Faktor sein, um vom Offshore-Ausbau zu profitieren“, so Ipsen. In Büsum sei das Land

Im Husumer Hafen ist die Firma ATR Landhandel mit dem Umschlag von Futtermitteln, Kunstdünger und Getreide aktiv

dabei, eine Reaktivierung voranzutreiben. Ganz anders in Husum: Hier werde die Entwidmung und der Rückbau des Anschlussgleises in den Hafen geprüft.

„Das ist das vollkommen falsche Signal“, mahnt Ipsen. Auch in Husum müsse das Land die Reaktivierung vorantreiben, um zukünftige Entwicklungen an den Standorten zu ermöglichen.

Nicht nur der Offshore-Ausbau verspricht Chancen für die landeseigenen Westküstenhäfen. Sowohl in den Häfen als auch im Umland gibt es Unternehmen, die Güter wie Baustoffe, Futtermittel oder Projektladung transportieren. „Solche Waren und Güter sind bestens geeignet, um per Zug und Schiff befördert zu werden. Nebenbei zahlt das auf die Pläne der Bundes- und Landesregierung ein, Verkehre zu verlagern“, sagt der IHK-Hauptgeschäftsführer.

Um die im Papier vorgeschlagenen Maßnahmen zur Hafentwicklung zu finanzieren, schlägt die IHK vor, künftige Einnahmen aus der Verklappung von Hamburger Baggertgut vor Helgoland zu verwenden. „Das wäre eine echte Zweckbindung der Mittel“, so Ipsen. „Und würde der Hafentwicklung einen großen Schritt nach vorne ermöglichen.“

Nur wenige Tage später hat die IHK Schleswig-Holstein ein weiteres Positions- und Forderungspapier vorgelegt. Thema: „Verkehr und Mobilität“. „Trotz Klimadiskussion müssen der Ausbau und die Unterhaltung von Infrastruktur vorangetrieben und finanziert werden. Dies setzen die periphere Lage Schleswig-Holsteins und die Engpässe in der Metropolregion Hamburg bei steigenden Verkehrsmengen dringend voraus“, sagte Holger Matzen, Vorsitzender des Arbeitskreises Logistik der IHK Schleswig-Holstein, bei der Präsentation des Papiers. Die Wirtschaf in Schleswig-Holstein richtet damit erstmals zentrale verkehrs- und infrastrukturpolitische Forderungen an Politik und Verwaltung - sowohl im Land als auch im Bund.

## 500

Vertreterinnen und Vertreter der schleswig-holsteinischen Wirtschaft haben am Positions- und Forderungspapier „Verkehr und Mobilität“ mitgewirkt

Gleichzeitig liefert sie Vorschläge für eine zukunftsorientierte, wirtschaftsfreundliche, aber auch nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität. „Einerseits muss es uns natürlich gelingen, die Klimaziele und den Umweltschutz im Blick zu behalten. Andererseits ist es auch wichtig, die Transformation von Mobilität und Verkehr so zu gestalten, dass Wirtschafts- und Personenverkehre nicht nur aufrechterhalten, sondern auch zukunftsgerichtet weiterentwickelt werden“, sagte Matzen weiter. Dies sei vor dem Hintergrund der prognostizierten, stark steigenden Verkehrsmengen und komplexer Mobilitäts- und Logistikbedürfnisse dringend erforderlich.

„Die Sicherung zeitgemäßer Mobilität für Menschen und Güter ist einer der Garanten für Wohlstand und Beschäftigung in unserem Land. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist dabei das Rückgrat jeder regionalen Wirtschaft. Also müssen wir endlich die

Knoten lösen - zum Beispiel bei der A 20, der A 21 oder der B 5. Gleichzeitig gilt es, den Schienenverkehr besser zu entwickeln, um den Güter- und den Schienenpersonenverkehr voranzubringen. Auch können wir vermehrt By-pässe wie durch den Ausbau der Bahnstrecke Neumünster-Bad Oldesloe herstellen oder Verlagerungsmöglichkeiten durch verstärkte Einbeziehung der Binnenschifffahrt anbieten“, ergänzte Rüdiger Schacht, Verkehrsexperte der IHK Schleswig-Holstein.

Schwerpunkte in dem Papier sind unter anderem die Mobilitäts- und Antriebswende sowie die Stärkung der Schiene sowohl für den Personen- als auch für den Gütertransport. „Umfang und Themenvielfalt spiegeln dabei das Ausmaß der Herausforderungen wider. Dieses Gesamtpaket können wir nur schultern, wenn wir alle maßgeblichen Verkehrsträger en bloc stärken. Das schließt weiterhin auch Investitionen in die Straßeninfrastruktur



Foto: IHK

*„Die Häfen Husum und Büssum gehören zu den wichtigsten Standorten an der Westküste Schleswig-Holsteins und sie verfügen über große Entwicklungschancen“*

**Björn Ipsen**  
Hauptgeschäftsführer  
der IHK Flensburg

ein“, so Schacht. „Auch wenn Teile der Politik es nicht hören wollten: Die Straße bleibt eine tragende Säule in unserem Verkehrsnetz - selbst, wenn es gelingt, Kapazitäten auf der Schiene aufzubauen. Aus Sicht der Wirtschaft gehören Diskussionen über den richtigen oder falschen Verkehrsträger daher der Vergangenheit an.“ Letztlich funktioniert eine arbeitsteilige Gesellschaft mit einer komplexen Wirtschaftsstruktur nur mit einem Verkehrsnetz, in dem alle Bereiche zusammenspielen.

Die Positionen und Forderungen der IHK Schleswig-Holstein wurden mit rund 500 Vertreterinnen und Vertretern der schleswig-holsteinischen Wirtschaft erarbeitet und abgestimmt. Alle relevanten Gremien der IHKs Flensburg, Kiel und Lübeck wurden eingebunden, um Positionen der Wirtschaft zu erforderlichen Entwicklungen, Trends und Chancen in den Bereichen Verkehr und Mobilität zu definieren. ■ bo

ANZEIGE



**claus rodenberg**  
port logistic gmbh

**das bedeuten**

20.000 m<sup>2</sup> Umschlags- und Lagerfläche

1,5 km Kailänge

Wassertiefe 7,00 - 10,00 m

12 Anleger

flexibles Umschlagsequipment für Stück- und Massengüter

ganzzugfähige Gleise parallel zur Kaikante

zentrale Lage im Lübecker Hafen

ideale Hinterlandanbindung durch den Elbe-Lübeck-Kanal, BAB A1 und A20 sowie Anschluss ans deutsche Schienennetz

Schmiedekoppel 7-9  
D-23847 Kastorf  
+49-4501-8201-88  
info@waldkontor.com  
www.waldkontor.com





# Schleswig-Holstein wird zur Energiedrehscheibe

Westküste entwickelt sich zum großen Hoffnungsträger für CO<sub>2</sub>-freie Zukunft in Deutschland

In der Nordsee will Dänemark die weltweit ersten künstlichen Inseln zur Speicherung von Offshore-Windenergie errichten. Die Pläne könnten als Blaupause für Schleswig-Holstein dienen

Rendering: Wind0

Regenerativ erzeugter Strom aus Offshore-Windparks, Energieinseln in der Nordsee, „grünes“ Ammoniak aus dem vom RWE-Konzern im Brunsbütteler Elbehafen geplanten Importterminal, die in der Nähe von Heide vorgesehene Batteriezellfertigung des Herstellers Northvolt, diverse Projekte zur Erzeugung und Nutzung von Wasserstoff, um Energie zu speichern und Produktionen so umzustellen, dass sie ohne fossile Energieträger auskommen: Die Liste an Vorhaben, die Schleswig-Holstein zu einer zentralen deutschen Energiedrehscheibe der Zukunft machen sollen, ist lang und ließe sich noch weiter fortführen.

In der Energiepolitik ziehen der Norden und der Bund an einem Strang. Zum einen, um den Ausbau der erneuerbaren Energien zu forcieren, und zum anderen, um die Abhängigkeit von Importen aus Russland zügig zu verringern. Das machten Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) und Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) Mitte März in Kiel deutlich. Beide hatten 2017 die Jamaika-Koalition aus CDU, Grünen und FDP maßgeblich mitgeschmiedet - und Habeck war als Landesminister für Umwelt und Energiewende zuständig.



Foto: Grüne

*„Grünes Ammoniak als verflüssigtes Wasserstoffderivat könnte einen wichtigen Beitrag zur Versorgung Deutschlands mit grünem Wasserstoff leisten“*

**Robert Habeck**  
Bundeswirtschaftsminister

Erneuerbare Energien, das betonte er jetzt in seiner neuen Funktion als Bundeswirtschaftsminister, seien zu einem Standortvorteil geworden: Unternehmen machen Investitionsentscheidungen zunehmend davon abhängig, wo sie grüne Energie bekommen könnten.

Neben dem in Brunsbüttel geplanten LNG-Terminal, dessen Bedeutung für die Unabhängigkeit der deutschen Energieversorgung von Russ-

land Habeck erneut hervorhob, stellt das RWE-Ammoniak-Projekt für ihn ein zweites zentrales Vorhaben dar.

„Grünes Ammoniak als verflüssigtes Wasserstoffderivat könnte einen wichtigen Beitrag zur Versorgung Deutschlands mit grünem Wasserstoff leisten“, so Habeck. „Gleichzeitig können wir mit diesem Vorhaben wichtige Erfahrungen sammeln für die Umstellung von LNG auf grünen Wasserstoff beziehungsweise Wasserstoffderivate.“

Für Schleswig-Holsteins Ministerpräsidenten Daniel Günther zeigt das Ansiedlungsvorhaben, dass die Landesregierung die Chancen der Energiewende für Schleswig-Holstein klug nutzt und die Weichen für eine grüne Industriepolitik richtig gestellt hat. Projekte wie der Bau der Terminals seien „ein gewaltiger Sprung nach vorn“ für das ganze Land. „So bringen wir grünen Strom aus der Region, Autonomie bei der Energieversorgung und Wertschöpfung auf einen Nenner.“

Die Energiewende vorantreiben will Schleswig-Holstein auch mit dem Bau künstlicher Strominseln in der Nordsee. „Dort könnte der Strom aus Hunderten Offshore-Anlagen gebündelt und dann mit nur sehr wenigen großen Leitungen durch sensible Na-

turräume an der Küste weitergeleitet werden“, erklärte Energie-Staatssekretär Tobias Goldschmidt im Februar. „Offshore ist der Schlüssel für eine schnelle Dekarbonisierung. Auf diesem Wege wird es unter anderem möglich, im Norden grünen Wasserstoff zu produzieren und im Süden die Kohlekraftwerke früher abzuschalten.“

Goldschmidt verwies mit Blick auf künstliche Strominseln auch auf den nördlichen Nachbarn: „In Dänemark gibt es bereits entsprechen-



*„Offshore ist der Schlüssel für eine schnelle Dekarbonisierung. Auf diesem Wege wird es unter anderem möglich, im Norden grünen Wasserstoff zu produzieren und im Süden die Kohlekraftwerke früher abzuschalten“*

**Tobias Goldschmidt**  
Energie-Staatssekretär  
in Schleswig-Holstein

de Planungen und auch in Schleswig-Holstein haben wir beispielsweise mit der Wasserstoff-Initiative AquaVentus wegweisende Ideen in diese Richtung.“

Bund, Länder und Branche sollten diese Projekte nun zusammenführen und forcieren. Denn: „Der Offshore-Ausbau eröffnet große wirtschaftliche Perspektiven für die Häfen, Zuliefererbetriebe, Planungsbüros und die Logistikbranche im Land.“

Aus Offshore-Windenergie grünen Wasserstoff produzieren und eine regionale Wasserstoffwirtschaft im industriellen Maßstab aufbauen – das wollen die am „Reallabor Westküste 100“ beteiligten Projektpartner in Schleswig-Holstein. Konsortialführer des bis 2025 laufenden Verbundvorhabens, an dem unter anderem das dänische Energieunternehmen Ørsted, der Fernleitungsnetzbetreiber Open Grid Europe und Thyssenkrupp Industrial Solutions beteiligt sind, ist die Raffinerie Heide.



Energiehub Elbehafen: In Brunsbüttel sollen Importterminals für LNG und Ammoniak entstehen

In der „Musterregion Heide“ soll erprobt werden, was die Industrie künftig möglichst flächendeckend leisten soll: ein nahezu klimaneutrales Gewinnen von Energie und Produzieren von Gütern. Dafür wollen die Projektpartner mithilfe eines 30-Megawatt-Elektrolyseurs Windstrom in Wasserstoff umwandeln. Das Gas soll dann in einer Salzkarve gespeichert, weitergeleitet und bedarfsgerecht genutzt werden, unter anderem zur Produktion von CO<sub>2</sub>-neutralem Kraftstoff.

„Wir haben im Projektteam Reallabor Westküste 100 eine klare Vision: Die Partner setzen auf langfristige Kooperationen, die von der Erzeugung von grünem Strom bis zur Produktion von synthetischen Kohlenwasserstoffen reichen und somit den Nukleus für nachhaltige Geschäftsmodelle im Bereich der Energiewende und Dekarbonisierung bilden“, so Projektkoordinator Jürgen Wollschläger, Geschäftsführer der Raffinerie Heide. ■ bek/dpa

Rendering: German LNG Terminal

ANZEIGE

# RENDSBURG PORT

Hafen für Schwerlastlogistik und Windenergie



**RENDSBURG PORT**



Rendsburg Port Authority







- ▶ 36.000 m<sup>2</sup> schwerlastfähige Terminalfläche (90 t / m<sup>2</sup>)
- ▶ Industrie- und Gewerbefläche in direkter Lage am Schwerlasthafen
- ▶ Vorstaufäche: 15.000m<sup>2</sup>, Kailänge: 300 m
- ▶ 6 km Entfernung zur A7 / A210
- ▶ Tiefgang 9,5 m, tiden-unabhängige Wasserstände
- ▶ Zugang zum Nord-Ostsee-Kanal
- ▶ 2 Hafemobilkrane mit bis zu 250 t Tragfähigkeit
- ▶ Anschluss zum transatlantischen Seeverkehr, deutschen Binnenwasserstraßennetz und zu Ostseeanrainern
- ▶ Reachstacker / Gabelstapler / Tugmaster / Rolltrailer

[www.rendsburg-port.de](http://www.rendsburg-port.de)

[www.rendsburg-port-authority.de](http://www.rendsburg-port-authority.de)

# „Mit großem Erstaunen und Verwunderung“

Zurückgestellte Ausbaumaßnahmen des Elbe-Lübeck-Kanals und die Auswirkungen des Ukraine-Konflikts



von **Philipp Geißler**  
Vorsitzender der Vereinigung  
Lübecker Schiffsmakler und  
Schiffsagenten e. V.

Wir haben mit großem Erstaunen und Verwunderung die vor Kurzem getroffene Entscheidung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zum Thema Elbe-Lübeck-Kanal aufgenommen. Die Zurückstellung der geplanten Ausbaumaßnahmen ist für uns unter sehr vielen Gesichtspunkten eine Fehlentscheidung und für den Hafen Lübeck negativ zu bewerten.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist weiterhin gültig und Basis für die Entscheidung aller bisherigen durchgeführten und geplanten Maßnahmen. Eine verbesserte Nutzung des Kanals ist nur durch den Ausbau auf ökologisch und ökonomisch sinnvolle Maße erreichbar, damit eine neue Schiffsgeneration in Betrieb genommen werden kann. Eine Investition in neue Schiffe erfolgt aber nur, wenn auch die Sicherheit der Rentabilität und Nutzbarkeit der Wasserstraßen inklusive Schleusen gegeben ist.

Die Anbindung an das Binnenwasserstraßennetz ist die Voraussetzung für den Status TEN-T des Hafens Lübeck und damit die Einbindung in das europäische Netzwerk. Die Zurückstellung wird entsprechende Interessenten, wie schon aktuell, weiter davon abhalten, den Kanal zu nutzen.

Eine Verlagerung von Güterströmen erfolgt nur bei vorhandener und funktionierender zukunftsorientierter Infrastruktur. Gerade die Binnenschifffahrt ist eine im Vergleich zum Straßentransport umweltfreundliche Methode und sollte im Rahmen der Energie- und Verkehrswende eine gewichtige Rolle spielen. Diese Chance wird vertan, wenn der Ausbau weiter verzögert oder sogar komplett gestoppt wird. Regionalentwicklung, Verkehrsverlagerung und Wachstumspotenzial - all das wird durch diese Entscheidung aus unserer Sicht nachhaltig geschädigt.

Der Kanal ist auch Bestandteil des Konzeptes des Hafenentwicklungsplans (HEP) 2030 der Hansestadt Lübeck. An der Erstellung und Abstimmung dieses Plans hat auch unsere Vereinigung mitgearbeitet und sieht auch im Rahmen dieser mittelfristigen Konzeption die Weiterentwicklung der Wasserstraße als alternativlos. Wir verfolgen die Umsetzung des Plans weiterhin sehr genau und unterstützen die Hansestadt Lübeck entsprechend in allen Belangen bei der Verbesserung der Infrastruktur für die Hafenwirtschaft.

Alternativlos sind aus Sicht der Vereinigung auch die aktuellen Maßnahmen seitens der



Der im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehene Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für Großmotorgüterschiffe wird zunächst nicht umgesetzt

Foto: WSV / Portrait-Foto: Bergmann

EU und vieler anderer Staaten gegenüber der Russischen Föderation aufgrund des Vorgehens im Ukraine-Konflikt. Diese haben natürlich auch markante Auswirkungen auf die gesamte maritime Wirtschaft und Lübeck als Standort für ein- und ausgehende Verkehre im Besonderen.

Die Vereinigung verurteilt das Vorgehen in der Ukraine auf das Schärfste und hofft sehr auf eine baldige Beendigung des Leidens. Verschiedene Mitgliedsfirmen haben unterschiedliche Unterstützungsinitiativen gestartet, beispielsweise durch das Vorhalten von Wohnraum oder Betten.

Auswirkungen auf den geschäftlichen Alltag sind nicht zu übersehen: Direkte Anläufe nach Russland bieten mehrere unserer Mitglieder an, die aktuell alle ausgesetzt sind. Ladungsverluste sind dementsprechend auffällig, sei es im Rahmen von ausgefallenen Projektladungen, Trailerverkehren oder Neufahrzeugen.

Es sind bei Weitem nicht alle Güter von Sanktionen und anderen Maßnahmen betroffen, so dass die Verbringung von Waren über andere Eingangshäfen wie beispielsweise in Finnland oder Litauen weiterhin möglich ist. Dennoch sind die Auswirkungen für die maritimen Beteiligten am Standort spürbar - dies auch für einen erwartbar längeren Zeitraum. Russland und die Anrainerstaaten waren neben den schon historischen Ladungsherkunfts- und Zielländern Skandinavien, Finnland, Polen und dem Baltikum eine große Wachstumshoffnung in einer der prosperierendsten Regionen der Welt. ■ bo

## LÜBECKER SCHIFFSMAKLER UND SCHIFFSAGENTEN E. V.

Der Verband wurde 1918 gegründet. Ursprünglich galt er als Interessenverband der Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten, heute zählen neben diesen auch Reedereien und Linienoperatoren zu den Mitgliedern. Das Einzugsgebiet der Vereinigung umfasst den Lübecker Hafen sowie Neustadt in Holstein, Heiligenhafen und Puttgarden.

[www.schifffahrt-luebeck.de](http://www.schifffahrt-luebeck.de)

ANZEIGE

**Wir vernetzen. Wir unterstützen.  
Wir begleiten Ideen bis zur Umsetzung.**

Das Maritime Cluster Norddeutschland fördert Innovationen und Kooperationen in der maritimen Branche und ist ein starkes Netzwerk mit mehr als 350 Mitgliedern.

[www.maritimes-cluster.de](http://www.maritimes-cluster.de) | [sh@maritimes-cluster.de](mailto:sh@maritimes-cluster.de) (Geschäftsstelle Schleswig-Holstein)