

THB

TÄGLICHER HAFENBERICHT

BINNENSCHIFFFAHRT Schwergüter für den Ausbau von Windkraftanlagen per Binnenschiff transportieren ■ SEITE 3

SCHIFFBAU VSM sorgt sich um die Zukunft des Schiffbaus in Deutschland und Europa - Förderungen nötig ■ SEITE 4

FRACHTABSCHLÜSSE Hapag-Lloyd beschäftigt den 3739-TEU-Panamax „Irenes Resolve“ für 19.500 Dollar pro Tag ■ SEITE 7

Bund senkt NOK-Passageentgelt

Maßnahme zum 1. Juli für drei Jahre in Kraft - Erleichterung in der Schifffahrt



Foto: Arndt

Bleibt global als künstliche Wasserstraße die Nummer 1: der NOK. 2022 wurden knapp 27.000 Schiffe gezählt

Vor dem Hintergrund der schon jetzt absehbar auf längere Zeit hin bestehenden Sonderbelastungen für die Schifffahrt bei der Passage des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) wird die Befahrensabgabe für die Dauer von zunächst drei Jahren um die Hälfte gesenkt.

Das teilte das Bundesministerium für Verkehr und Digitales am Mittwoch mit. Die Maßnahme soll zum 1. Juli des Jahres in Kraft treten und damit zeitgleich zum Wirksamwerden der neuen Geschwindigkeitsobergrenzen für Seeschiffe.

Diese Deckelung auf nunmehr 12 Kilometer/Stunde je Schiff, ganz gleich welcher Größe, führt unter anderem dazu, dass die Schiffe für die Querung des rund 100 Kilometer langen Kanals mehr Zeit benötigen. Bislang lag die Obergrenze bei 15 Kilometern/Stunde. Die Obergrenze führt überdies dazu, dass absehbar Zusatzbelastungen

auf die Lotsen und die Berufsgruppe der sogenannten Kanalsteuerer zukommen.

Auslöser für diese Einschränkungen auf der weiterhin verkehrsreichsten künstlichen Wasserstraße der Welt sind Böschungsabbrüche, die sich über Dutzende Kilometer am NOK entlangziehen. Sie wurden 2022 im größeren Umfang festgestellt und gehen nach Einschätzung von Lotsen und Schifffahrts-Experten auf zu spät vorgenommene Bestandssicherungsmaßnahmen am Kanalbett zurück.

In den zurückliegenden Wochen wurde durch die maritime Wirtschaft umfangrei-

„NOK muss aus ökologischer und ökonomischer Sicht attraktiver sein als die Skagen-Route“

Hans-Hermann Lückert
Kapitän und DNV-Vorstandsmitglied

cher Druck auf die Politik in Norddeutschland und auch in Berlin aufgebaut und dabei vor den negativen Folgen für den Schifffahrtsstandort Deutschland hingewiesen.

Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, erklärte, dass durch die Entgeltabsenkung um die Hälfte, „die Kosten der Nutzung des NOK für die Schifffahrt stabil“ gehalten würden.

Jens Broder Knudsen, Vorsitzender des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler (ZVDS), ist erleichtert über die Entscheidung. „Die angekündigte Geschwindigkeitsreduzierung zum 1. Juli 2023 reduziert die Attraktivität des NOK weiter. Daher ist es gut und richtig vom Bund, den Unternehmen bei der Befahrensabgabe entgegenzukommen. Mit der angekündigten Absenkung werden zwar

Fortsetzung auf Seite 2 ►

ANZEIGE

WIR SIND DNV
UND IMMER FÜR SIE DA

dnv.de

DNV

Drogenbanden unterwandern Europas Häfen

KRIMINALITÄT Das organisierte Verbrechen infiltriert nach einem Bericht von Europol zunehmend die großen Häfen Europas. „Europas drei größte Häfen, nämlich die von Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, gehören zu den Hauptzielen von krimineller Unterwanderung“, geht aus einer am Mittwoch von Europol veröffentlichten Analyse hervor. Internationale Banden nutzten demnach vor allem den Containerverkehr, um Kokain in die EU zu schleusen. Dabei setzen sie dem Bericht zufolge vor allem auf Korruption von Hafenarbeitern und zunehmend auch auf die digitalen Sicherheitscodes für Seecontainer. Um an diese zu kommen, würden Mitarbeiter bestochen oder Computersysteme gehackt. ■ bek/dpa

► Fortsetzung von Seite 1

nicht alle Mehrkosten kompensiert, es ist aber ein großer Schritt in die richtige Richtung, die Wettbewerbsfähigkeit der norddeutschen Nordseehäfen sicherzustellen.“ Knudsen, zugleich Vorsitzender der **Initiative Kiel-Canal** dankt zugleich „allen Beteiligten in den Ministerien und im Bundestag für den Einsatz in den letzten Tagen und Wochen“. Gerade aus dem Bundestag habe man „viel Unterstützung“ für die Forderung nach einer Absenkung der Befahrensabgabe erhalten, so Knudsen.

Nachdem jetzt Entlastung geschaffen wird, muss sogleich

der Folgeschritt vorbereitet werden. Heißt für den ZVDS: „Die anstehenden Arbeiten müssen nun beherzt und zügig angegangen werden.“ Es wäre mehr als wünschenswert, „wenn die zuständige Wasserstraßenverwaltung (WSV) vor Ort durch die Bereitstellung der nötigen personellen und finanziellen Ressourcen in die Lage versetzt wird, die anstehenden Arbeiten am NOK, aber nicht nur hier, zeitnah abschließen zu können“.

Auch in der Hafenwirtschaft findet die Entscheidung in Berlin großen Anklang, wie **Norman Zurke, Hauptgeschäftsführer beim Unternehmensverband Hafen**

Hamburg (UVHH), gegenüber dem THB hervorhebt. „Durch die jetzt geplante Absenkung der Befahrensabgabe wird der Kanal wieder an Attraktivität gewinnen. Dies ist ein wichtiges Signal, nicht nur für die Häfen an Nord- und Ostsee, sondern auch und vor allem für die Reeder.“ Es zeige sich, „dass der Bund in der Lage und Willens ist, auf veränderte Rahmenbedingungen auch durch Kostensenkungen zu reagieren“, so Zurke weiter. Und doch folgt ein „Aber“: Für den UVHH ist es hingegen „bedauerlich, dass es offenbar nicht gelingt, Schäden am Kanal zeitnah zu beseitigen. Hier erwarten wir für die Zukunft deutlich

mehr Geschwindigkeit, da die Leistungsfähigkeit dieser Wasserstraße für die deutschen Häfen eine hohe Bedeutung hat.“

Für **Kapitän Hans-Hermann Lückert, 2. Vorsitzender im Deutschen Nautischen Verein (DNV) sowie 1. Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Kiel (NVzK)**, ist die Absenkung der Befahrensabgabe alternativlos. Es sei wichtig, dass „der NOK nicht nur aus ökonomischer, sondern vor allen Dingen aus ökologischer Sicht attraktiver gegenüber der sogenannten Skagen-Route sein muss“. Lückert fordert zudem eine verlässliche zeitliche Perspektive der Wiederherstellung eines intakten Kanals. ■ **EHA**