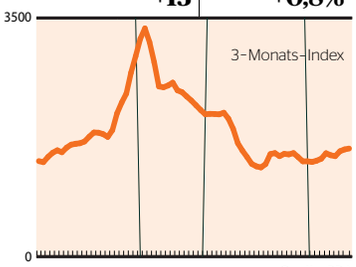
BALTIC DRY INDEX 13.02.2024

1585,00

Vortag

+13 +0,8%



Quelle: PDA

IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service
T: 040-23714-260
leserservice@thb.info · www.thb.info
THB Täglicher Hafenbericht
DVV Media Group GmbH
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
T: +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber
Verlagsleiter: Oliver Detje
Redaktion: redaktion@thb.info
T: +49 40 23714-121
F: +49 40 23714-145
Chefredakteur:
Eckhard-Herbert Arndt (EHA)
Stellvertretender Chefredakteur:
Benjamin Klare (bek)
Redakteure: Thorsten Breuer (bre),
Timo Jann (tja), Joshua Wygand (jwy),
Schiffsverkäufe & Frachtabschlüsse: Martin Stiehler
Layout: Björn Jagdmann, Andreas Voltmer (Ltg.)
Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
T: + 49 40 23714-253
stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com
Anzeigentechnik: Juliane Schell
T: +49 40 23714-368
juliane.schell@dvvmedia.com
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 62
vom 01. Januar 2024.

Leiter Marketing & Vertrieb
Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291
markus.kukuk@dvvmedia.com
Unternehmenslizenzen Digital/Print
lizenzen@dvvmedia.com
Leser- und Abonnentenservice
T: +49 40 23714-260
leserservice@thb.info

Erscheinungsweise
Täglich montags bis freitags

Bezugsbedingungen
Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements : Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2024.

Abonnement
Abonnement jährlich EUR 1.598,– zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newsletter „Fofftein". Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.948,– inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.146,– inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 7,10 EUR inkl. MwSt.

Druck: Albert Bauer Print! 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

NOK droht Relevanzverlust

Maritime Wirtschaft zeichnet düsteres Lagebild vom Kiel-Canal – Forderungskatalog

Während die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn bei der Verkehrsentwicklung 2023 im Nord-Ostsee-Kanal (NOK) von einem „relativ stabilen Verkehrsgeschehen" spricht, fällt das Urteil der Wirtschaftsplattform „Initiative Kiel-Canal" (IKC) und dem Nautischen Verein zu Kiel (NVzK) über Zustand und Entwicklung der verkehrsreichsten künstlichsten Wasserstraße der Welt sehr kritisch aus.

Beide maritime Organisationen haben in einem gemeinsamen Brief an das Bundesverkehrsministerium, dem die GDWS zugeordnet ist, ihre große Sorge über die mittel- und längerfristige Perspektive des rund 100 Kilometer langen Kanals zum Ausdruck gebracht. So stellt etwa Jens Broder Knudsen, IKC-Vorsitzender, fest: „Diese für den deutschen Import und Export essenzielle Seewasserstraße verliert weiter für die Nutzer an Attraktivität."

Knudsen verweist beispielhaft auf die seit dem 1. Juli 2023 bestehende „zunehmende Verschlechterung der sicheren und planbaren Passage für die internationale Schifffahrt" auf diesem Wasserweg, der Nord- und Ostsee miteinander verbindet. Diese fehlende Berechenbarkeit führe zu „einem spürbaren Rückgang bei den Schiffsgrößen und Passagezahlen". Mit dem genannten Stichtag gilt auf dem Kanal zwischen Brunsbüttel und Kiel-Holtenau eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung um 20 Prozent auf 12 km/h, so die IKC und der NVzK. Dies wurde erforderlich, um weitere Schäden am bereits massiv ausgewaschenen Kanalbett zu vermeiden. Doch diese Deckelung bei der Reisegeschwindigkeit hat nicht nur Folgen für die Seeschiffe und damit Kanalnutzer. Die Autoren des Schreibens präzisieren: „Die längere Passagedauer bedingte seitdem einen um den gleichen Betrag gestiegenen Bedarf an Lotsen und Kanalsteurern." Das Problem dabei: Das zusätzliche Fachpersonal ist auf dem Arbeitsmarkt praktisch nicht vorhanden. Aufgrund der langen Ausbildungszeit könne dieser Mehrbedarf „nicht ad hoc gedeckt werden". Und das bekommen die Kunden - also die Reeder - direkt zu spüren: „Erstmalig in der Geschichte gab es Wartezeiten vor Brunsbüttel, bis Lotsen die erforderlichen Ruhezeiten erfüllt haben und wieder für einen Einsatz zur Verfügung stehen."

Wurde vom Oktobersturm stark beschädigt und musste bis auf Weiteres aufgegeben werden: die Lotsenstation am Leuchtturm Kiel in der Außenförde

Fotos: Arndt

Ingo Berger, NVzK-Vorsitzender, weist ergänzend darauf hin, dass es zusätzlich regelmäßig zu Verzögerungen beim Schleusungsvorgang kommt, „weil die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ebenfalls vom Personalmangel betroffen ist". Und weiter: „Es kam deshalb bereits zu Vollsperrungen, und vermehrt werden Schiffe einzeln geschleust, obwohl die Schleusenkammergröße die Aufnahme mehrerer Schiffe erlauben würde." Das wiederum bewirke, dass die an sich knappe Schleusenkapazität „und somit auch die Attraktivität des NOK erheblich" unter Druck stünden.

„Fehlende Berechenbarkeit geht zu Lasten auch der Schiffsgrößenentwicklung und der Verkehrszahlen im NOK."

Jens B. Knudsen
IKC-Vorsitzender

Doch nicht nur fehlendes Fachpersonal und infrastrukturelle Defizite belasten den NOK und damit diesen Verkehrsweg. Für weiteres Ungemach am NOK sorgte die schwere Sturmflut von Ende Oktober in der Ostsee. Sie führte unter anderem „zu erheblichen Schäden am Leuchtturm Kiel", mit der direkten Folge, dass die dort untergebrachte Lotsenversetzstation „aufgegeben werde". IKC und NVzK zu den Auswirkungen: „Die durch längere und aufwendigere Anfahrtswege bedingten höheren Kosten für die Nutzer des NOK reduzieren dessen Attraktivität weiter."

Angesichts dieser Gesamtentwicklung sind die beiden maritimen Interessen-Organisationen tief besorgt, „dass der NOK als ökonomisch und ökologisch wichtige Alternative zur Skagenroute weiter an Attraktivität verlieren wird".

Damit es nicht bei den Sorgen bleibt, haben die beiden Autoren auch einen klar strukturierten Handlungskatalog zusammengestellt und adressieren diesen an den Bund. ■ *EHA*

© DVV Media Group GmbH

Persönliche Ausgabe, Herr Petersen, UCA United Canal Agency GmbH , Kiel, Kd.Nr.: 924607401, Abo-Nr. 5019472. Weitergabe an Dritte urheberrechtlich untersagt.