

**Von:** Thomas Dietrich [mailto:di.ri@kielnet.net]

**Gesendet:** Mittwoch, 27. März 2013 14:13

**An:** a.hoepfner@freenet.de; "Ältermann Kpt. Borowski Lotsenbrüderschaft NOK II/ Kiel/ Lübeck/ Flensburg"

**Cc:** Andreas Hartmann; Andreas Ludolph; Andreas Winkler; Antje Strubel Lotsenbrüderschaft NOK II/ Kiel/ Lübeck/ Flensburg; Axel Ladwig; Andreas Bruening; Bernd Kowallik; BSHL; dirk pfitzmann; fra\_thiel@web.de; Gerald Immens; Gerd Pitschmann; Günther Kröger; Hannes Höppner; Hans-Dieter Richter; Horst Feddersen; horstbelanda@t-online.de; hubert.kluehe@web.de; HvUFinanzdienst@aol.com; Ines Biebrach; Jens Kochanow; Jens Stoecken; Jörg Köhnke; Jutta Dietrich; Katrin Zahn; mich-1963@kabelmail.de; Olaf Köppen; Ronald Prey; Sabine&Nils Junge; Steffen Schneider; Thomas Thiel; Torsten Fehse; W.Leno; Verein; a.hoepfner@freenet.de; anker-marth@t-online.de

**Betreff:** 16. kostenlose Online-Ausgabe Stadt Land Hafen

moin allerseits

hier mal ein bericht zum NOK aus der zeitung Stadt Land Hafen . es ist insofern schon bekannt , aber trotzdem interessant und gut bebildert.

ich wünsche euch allen schon mal frohe ostern.

gruss thomas

Anfang der weitergeleiteten E-Mail:



Die beiden großen Schleusenammern (rechts) sind defekt



Große Feeder passen nicht durch die kleinen Kammern



Gebrochene Stahlschienen vom Schleusengrund



Viele Teile sind nach 100 Jahren abgenutzt

# Wie zuverlässig ist der NOK?

Sorgen um Imageverlust und Planbarkeit von Passagen durch den Kiel-Canal

**Die zweite Märzwoche war für die maritime Wirtschaft extrem bitter. An der Schleuse zum Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel trat der Super-GAU ein: Beide Schleusentore waren defekt. Die meistbefahrene Wasserstraße der Welt (35.000 Schiffe pro Jahr) war für ein Drittel der Schiffe (über 125 Meter Länge), die zwei Drittel der jährlich 105 Millionen Tonnen Fracht transportieren, dicht. Das könne sich in den nächsten Jahren jederzeit wiederholen, erklärte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), und löste damit in der maritimen Wirtschaft Entsetzen aus.**

Diverse Betriebe, die vom Kiel-Canal abhängig sind, sehen sich herben wirtschaftlichen Einbußen gegenüber. Für Frank Schnabel, Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports, erscheinen die Äußerungen Ferlemanns schlimmer als die achttägige eingeschränkte Erreichbarkeit der beiden Hafenteile Ölhafen und Ostermoor, über die Konzerne wie Bayer, Total oder der Düngemittelhersteller Yara beliefert werden. Denn die Kunden erwarten planbare Lieferketten. Am schlimmsten trifft es dabei Rendsburg Ports, wo gerade erst ein Schwerlasthafen eröffnet hat, der im Wesentlichen die Aufgabe haben soll, Großbauteile für die Offshore-Windkraft in die Nordsee zu verladen. Gerade hier gibt es wetterabhängige enge Zeitfenster. Fiele der NOK kurzfristig

aus, wäre ein Baustopp auf hoher See mit immensen Kosten die Folge. „Wir haben kein Verständnis für die Situation. Es wurde lange genug auf die Probleme hingewiesen“, so Schnabel. Man sei sehenden Auges in die Katastrophe gelaufen. Die Politik müsse deshalb alles tun, damit so ein Fall nicht noch einmal eintritt.

200 Millionen Euro Schaden in 2012

Konkret betroffen war auch die Raffinerie in Heide, die über den Brunsbütteler Ölhafen ihre Produkte exportiert. Statt dreier 11.000-Tonnen-Tanker musste das Unternehmen sechs halb so große Schiffe ordern. Die Mehrkosten belaufen sich auf über 100.000 Euro. „Über ein Jahr dauert das Hin und Her zum Schleusenbau

nun an - ohne Sicht auf ein Ende. Den Schaden tragen nun mittelständische Unternehmen wie wir, die wir auf eine funktionsfähige Schleuse in Brunsbüttel angewiesen sind. Die mangelnde Unterstützung aus dem Bundesverkehrsministerium kann einen da schon fassungslos machen“, ärgert sich Thomas Gerber, Geschäftsführer der Raffinerie Heide GmbH.

Den gesamtwirtschaftlichen Schaden durch die Mängel in der Infrastruktur am NOK bezifferte das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium für das Jahr 2012 auf 200 Millionen Euro. Besonders hart hatte es die größte Hamburger Feeder-Reederei Unifeeder erwischt. 1.750 ihrer Schiffe, also im Schnitt fünf pro Tag, passieren den NOK im Jahr. Der Unifeeder-Deutsch-

land-Chef Timm Ulrich Niebergall zeigte sich tief enttäuscht über die Situation. Allein im vergangenen Jahr, als zeitweise nur eine große Schleusenammer funktionierte, musste sein Unternehmen durch Wartezeiten am NOK Einbußen in Höhe von über 10 Millionen Euro hinnehmen.

Frühere Information über Ausfälle gefordert

Niebergall sah auch die Planbarkeit der Passagen als wichtigstes Thema. „Wir müssen früher von den Behörden informiert werden, wenn eine Schließung droht. Nicht erst nach dem Auslaufen unserer Schiffe“, forderte er. Ferlemanns Äußerungen wertete er angesichts der anstehenden Wahlen einerseits als erfreulich ehrlich, andererseits auch als

„schockierend“. Schließlich sei nicht nur die Brunsbütteler Schleuse marode. Am anderen Ende in Kiel sehe es kaum besser aus. Da die neue, 5. Schleusenammer nicht vor 2021 fertig sei und dann erst die beiden alten Schleusenammern nachhaltig saniert würden, sei mit einem voll funktionsfähigen Kanal, sofern bis dahin die Levensauer Hochbrücke erneuert und weitere Begegnungsboxen im Ostteil geschaffen worden sind, nicht vor dem Jahr 2025 zu rechnen.

Sollte der Kanal tatsächlich wieder einmal komplett ausfallen und die Schiffe den Umweg um Skagen nehmen, drohen den Reedern massive Mehrkosten. Nach Berechnungen von „Stadt Land Hafen“ liegen diese je nach Schiffsgröße und Ziel zwischen 15.000 und 30.000 Dollar pro Tour. Sie summieren sich durch die Zeitcharter aufgrund der um 15 bis 20 Stunden längeren Fahrt, die Bunkerkosten für die zusätzliche Strecke und die Maximalgeschwindigkeit, die die Schiffe fahren, um die Verspätung möglichst gering zu halten, sowie die Überstunden an den Terminals abzüglich der Kanalgebühren. Ein Unterneh-

men wie Unifeeder dürfte somit allein in diesen acht Tagen rund 1 Million Euro Verlust erlitten haben.

Herbe Kritik im Haushaltsausschuss

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) eilte zwischenzeitlich an die Elbe, um den Schaden vor Ort zu inspizieren. In einer ersten Reaktion hatten sich er und SPD-Politiker wie Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig gegenseitig die Schuld an der Misere gegeben. Ramsauer sprach von den Folgen falscher SPD-Politik innerhalb von zehn Jahren an der Spitze des Verkehrsressorts. Umgekehrt warf die Opposition dem Minister Untätigkeit in seiner dreieinhalb-jährigen Amtszeit

vor. Zur Sitzung des Haushaltsausschusses, wo Mitte März der Etat um weitere 75 Millionen auf 375 Millionen Euro zur Sanierung des NOKs aufgestockt wurde, war Ramsauer nicht einmal erschienen, sondern hatte Ferlemann vorgeschickt. Dort hagelte es Kritik daran, dass seit einem Jahr die Ausschreibung für die neue Schleuse nicht erfolgt sei. Unverständnis erzeugte die Aussage Ferlemanns, dies sei nicht geschehen, weil die zusätzlichen Mittel noch nicht genehmigt seien. Das Bundesverkehrsministerium hatte zwischenzeitlich auch versucht, die Schuld beim mit der Planung beauftragten Ingenieurbüro zu suchen. Tatsächlich soll es aber innerhalb der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe unterschiedliche

Auffassungen über die Bauplanung gegeben haben.

In der Wirtschaft ist man sich jedoch einig: Schuldzuweisungen helfen niemandem. Auf die Probleme im NOK wurde bereits zu Zeiten der Kohl-Ära hingewiesen. Nun müssten alle daran arbeiten, den Karren aus dem Dreck zu ziehen. Niebergall formulierte es ganz klar: „Der NOK darf nicht zum Wahlkampfthema missbraucht werden.“ Der Ältermann der Kanallotsen, Michael Hartmann, schlug vor, für die nächsten fünf bis sieben Jahre 20 Millionen Euro für zusätzliches Personal und neue Geräte bereit zu stellen. Ramsauer sagte daraufhin zu, das Personal am Wasser- und Schiffsamt Brunsbüttel um elf Stellen zu erhöhen.

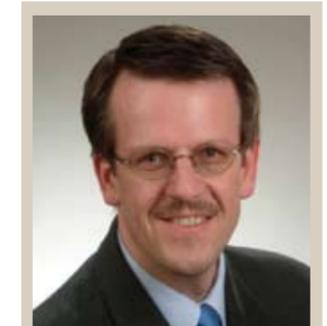
Text: Matthias Soyka



Timm Ulrich Niebergall, Unifeeder Deutschland



Peter Ramsauer (CSU), Bundesverkehrsminister



Frank Schnabel, Brunsbüttel Ports