

Nord-Ostsee-Kanal | 28.09.2022 | Nr. 233/22

Rasmus Vöge: TOP 12: Der Nord-Ostsee-Kanal funkt SOS

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede,

Der Kanal funkt SOS – das konnten wir im Sommer in den Zeitungen des Landes lesen.

Abgeordnete der Regierungsfraktion des Deutschen Bundestages kritisierten den eigenen Verkehrsminister. Ein erstaunlicher Vorgang – aber sie hatten natürlich Recht. Denn der Verkehrsminister plant, die Mittel für den NOK um 1/3 zu kürzen.

Damit wird der Ausbau des Kanals, der Neubau der Schleusen und die Sanierung verschiedener Bauwerke weiter verzögert.

Dabei dauern die Bauarbeiten bereits heute deutlich länger als ursprünglich geplant. Vom Kostenrahmen, der nicht eingehalten wird, ganz zu schweigen.

Dabei kann der NOK keine weiteren Verzögerungen verkraften. Der NOK - die meistbefahrene Wasserstraße der Welt. Das an sich ist noch kein Wert. Entscheidend ist: Der NOK ist Teil einer Infrastruktur für europäische Logistikketten, die auch in den internationalen Handel eingebunden sind.

Die Fracht, die durch den NOK geroutet wird, ob Container aus Hamburg oder den Westhäfen Antwerpen oder Rotterdam nach Helsinki oder von Papier von Schweden nach Bremerhaven, ist Teil von internationaler Wertschöpfung, von denen wir durch die Arbeitsplätze am NOK profitieren.

Aber WAHRSCHAU.

Die transportierte Ladung ist nicht garantiert. Seit Jahren erleben wir, wie Ladung am NOK vorbei geroutet wird.

Die Schiffe im innereuropäischen Verkehr sind größer geworden, um den Kostennachteil der längeren Route um Skagen kompensieren zu können und durch den Bau neuer größerer Container Terminals, z.B. in Danzig, fahren Reedereien wie Hapag-Lloyd, COSCO, Maersk oder MSC bereits seit Jahren mit Schiffen, aus Ostasien kommend, in die Ostsee und umgehen den Hamburger Hafen und den

NOK.

Und die Entscheidungen in den Zentralen der internationalen Reedereien über die Schiffsrouten werden mit Blick auf Kosten und Dauer von Schiffsreisen getroffen.

Als die größeren Schiffe erstmals fuhren, waren Branchenexperten erstaunt – aber die Verkehre haben sich etabliert und bedeuten einen weiteren Bedeutungsverlust des NOK.

Am NOK hängen nicht nur die direkten Arbeitsplätze vor Ort, sondern auch viele Jobs im Hamburger Hafen. Und das möchte ich betonen, der Hamburger Hafen ist als Ganzes der größte Arbeitsgeber für Schleswig-Holstein!

Deshalb ist es dringend geboten, dass die Anstrengungen des Bundes für den NOK forciert werden. Die Entscheidungen werden in der Logistikwirtschaft genau beobachtet und auch unter dem Gesichtspunkt bewertet, ob Deutschland Vertrauen hat in seine eigene Infrastruktur.

Daher ist die Bundesregierung aufgefordert, die Kürzungspläne zurückzunehmen. Die Landesregierung muss sich in Berlin einsetzen. Dafür bitten wir um Zustimmung.

Und ich möchte noch einen weiteren Aspekt ergänzen. Anfang dieser Woche hat es einen Anschlag auf die Pipelines Nordstream 1 und Nordstream 2 in der Ostsee gegeben. Ich will nicht darüber spekulieren, wer es war und was die Motive gewesen sein könnten.

Wir lernen aber aus dem Vorgang: Wertschöpfungsketten sind verwundbar und je weiter die Wertschöpfung außerhalb des deutschen oder zumindest des europäischen Hoheitsgebietes liegt, desto größer sind unsere Risiken.

Wer in dieser Situation noch glaubt, auf Wertschöpfung innerhalb Deutschlands verzichten zu können, dem ist wirklich nicht mehr zu helfen. Deutschland ist in weltweite Handelsbeziehungen eingebunden und das ist auch richtig so. Trotzdem gilt für Partnerschaften mit Diktaturen außerhalb Europas auch immer: Trau, schau, wem!

Der NOK steht für Wertschöpfung in Deutschland auf die wir auch in einer globalisierten Welt niemals verzichten dürfen, heute weniger denn je!

Der Kanal funkt SOS – und auf See gilt, dass in Seenot geholfen wird. Daher mein Appell – schließen Sie sich unserem Antrag an.

Danke für die Aufmerksamkeit!