



Initiative
KIEL-CANAL

WIRTSCHAFTSFAKTOR

NORD-OSTSEE - KANAL

KIEL-CANAL



DIE BEDEUTUNG DES NORD-OSTSEE-KANALS ALS...

- **wichtige europäische Verkehrsachse**

Der Nord-Ostsee-Kanal ist mit rd. 35.000 Schiffspassagen der meist befahrene Kanal der Welt – vor dem Suez-Kanal und dem Panama-Kanal! Allein zwischen 1999 und 2008 hat die Ladungsmenge um 150% zugenommen. Der Handel mit dem Ostseeraum wird auch weiterhin zunehmen, da die Ostseeregion der dynamischste Wirtschaftsraum in Europa ist. Als kürzeste Verbindung in die Ostsee wird der Nord-Ostsee-Kanal bei steigenden Energie- und Treibstoffpreisen und zunehmenden umweltpolitischen Vorgaben weiter an Bedeutung gewinnen. Mit der Verlagerung von Transporten auf den Seeweg entlastet der Nord-Ostsee-Kanal auch die landseitige Verkehrsinfrastruktur, denn auch diese stößt bereits an ihre Kapazitätsgrenzen.

- **wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutschen Seehäfen**

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die schnellste Verbindung nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland. Durch die Nutzung des NOK haben die deutschen Nordseehäfen erhebliche Wege- und Kostenvorteile gegenüber den ausländischen Wettbewerbshäfen in den Niederlanden und Belgien. Wenn dieser Wettbewerbsvorteil abnimmt, droht die Abwanderung der Überseedienste zu den ARA-Häfen (Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) mit Direktverbindungen über Skagen in den Ostseeraum. Dabei sind einmal abgewanderte Kunden für die deutschen Seehäfen nur schwer zurückzugewinnen. Die deutschen Seehäfen erfüllen jedoch mit der Vielzahl an Übersee- und Feederverbindungen eine wichtige Funktion für den Warenaustausch und die Rohstoffversorgung der gesamten deutschen Volkswirtschaft.

DIE HERAUSFORDERUNGEN

- **Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel mit anschließender Grundinstandsetzung der bestehenden Schleusen**

Die 1914 fertig gestellten großen Schleusenkammern weisen nach knapp 100-jähriger Nutzung erhebliche Schäden auf. Voraussetzung für die reibungslose Abwicklung der Schiffe während der Instandsetzung in Brunsbüttel ist erst der Bau einer dritten großen Schleusenkammer. Die Bauzeit der 3. Großen Kammer beträgt ca. 7 Jahre und muss deshalb schnellstmöglich umgesetzt werden. Erst im Anschluss ist die Grundinstandsetzung der alten Kammern möglich.

- **Grundinstandsetzung der Schleusen in Kiel-Holtenau**

Nach knapp 100-jähriger Nutzung weisen auch die Kammern in Kiel-Holtenau erhebliche Schäden auf. Eine Grundinstandsetzung dieser Schleusenanlagen ist für die reibungslose Abfertigung von Schiffen ebenfalls von entscheidender Bedeutung und erfordert auf Grund der langen Bauzeiten einen zeitnahen Beginn.

- **Anpassung der Oststrecke**

Der Ostteil zwischen Kiel-Holtenau und Rendsburg (Weiche Königsförde) weist immer noch sein Profil von 1914 auf. Um Begegnungen der immer größer werdenden Schiffe zu ermöglichen, muss die Oststrecke dem Ausbaustandard des Westteils angepasst werden. Dazu gehört die Erweiterung der Kurvenradien sowie der Sohl- und Wasserspiegelbreiten. In diesem Zusammenhang muss auch die alte Levensauer Hochbrücke ersetzt werden.

- **Vertiefung und Optimierung des Kanals**

Weiterhin muss der Kanal auf ganzer Länge um einen zusätzlichen Meter vertieft werden. Dabei müssen auch Kurven sowie Weichen optimiert werden und im Westteil muss mindestens eine weitere Weiche gebaut werden.

- **Unbürokratische Aufstockung von Planungspersonal**

Um die oben genannten Projekte kostengünstig und zeitnah abarbeiten zu können, ist es von entscheidender Bedeutung, dass die zuständigen Ämter mit ausreichenden Ingenieuren und Technikern ausgestattet werden. Ohne zusätzliches Personal ist der notwendige Komplettausbau des NOK nicht sichergestellt!

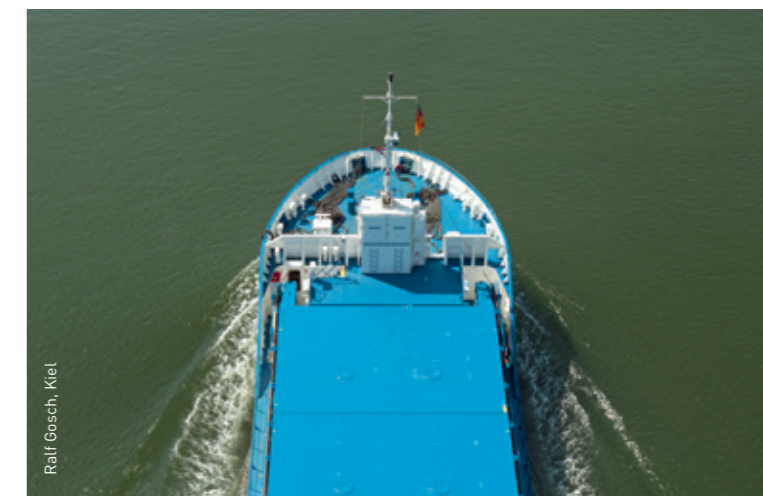


DIE BEDEUTUNG DES NORD-OSTSEE-KANALS ALS...

- **Garant für Arbeitsplätze und Wertschöpfung**

Vom Nord-Ostsee-Kanal profitiert nicht nur die Hafenwirtschaft Norddeutschlands. Hafenstandorte fördern die Entstehung maritimer Dienstleistungszentren (wie z.B. Werften, Schiffsmakler, Handwerksbetriebe, Schiffsausrüster usw.) und sind darüber hinaus auch Magnete für produzierendes Gewerbe, Tourismus und die Gastronomie. Die Wertschöpfungs- und Arbeitmarkteffekte strahlen dabei weit ins Hinterland.

Der Nord-Ostsee-Kanal sichert allein in Schleswig-Holstein rund 3.500 Arbeitsplätze. Und die vom Nord-Ostsee-Kanal in ihrer Entwicklung abhängigen deutschen Seehäfen schaffen Arbeit für insgesamt 500.000 Beschäftigte. Sie generieren dabei jährlich eine Bruttowertschöpfung von rd. 29 Mrd. Euro und erwirtschaften ein Steueraufkommen zwischen 10,2 - 11,6 Mrd. Euro.





- KANAL KIEL-CANAL

DIE INITIATIVE KIEL-CANAL ...

... wurde Ende 2012 gegründet. Das Ziel der Initiative ist es, die Stimmen, die sich seit vielen Jahren sehr engagiert für den NOK einsetzen, zu bündeln, und sich bei Wirtschaft, Politik und Behörden für den Funktionserhalt und die Zukunftssicherung des Nord-Ostsee-Kanals stark zu machen.

Mitglied im Verein können Unternehmen, Institutionen, Handelskammern, Gebietskörperschaften, Verbände, Vereine, Körperschaften des öffentlichen Rechts aber auch Privatpersonen werden.

DER VORSTAND



Jens B. Knudsen
Vorsitzender

Geschäftsführender Gesellschafter
Sartori & Berger GmbH & Co. KG



Jann Petersen
Stellvertretender Vorsitzender

Geschäftsführer
UCA United Canal Agency GmbH



Stefan Borowski
Stellvertretender Vorsitzender

Ältermann der
Lotsenbrüderschaft NOK II / Kiel / Lübeck /
Flensburg

Herausgeber

c/o IHK zu Kiel

Bergstraße 2 | 24103 Kiel

office@initiative-kiel-canal.de

www.initiative-kiel-canal.de



Stand: März 2013



WIRTSCHAFTSFAKTOR NORD-OSTSEE