

Baltic Sea Forum unterstützt Niedersächsische Parlamentarier bei maritimer Erkundungsfahrt in den Ostseeraum

Das größte norddeutsche Landesparlament entsandte im März 2011 seine maritimen Experten fünf Tage lang zu befreundeten Unternehmen und Institutionen rund um die Ostsee. Angeführt von Johann-Heinrich Ahlers, Vorsitzender des Niedersächsischen Landtagsausschusses „Häfen und Schifffahrt“, begaben sich Vertreter aller Fraktionen am 20. März auf die Reise, die sie nach Finnland, Rußland, Dänemark und Schweden führte. Ihre Ziele: bestehende Kontakte ausbauen, neue Kontakte knüpfen, aktuelle Ausbau- und Infrastrukturprojekte begutachten und die logistischen Herausforderungen der Häfen und ihrer Kunden im Ostseeraum kennenlernen.

Ihnen zur Seite standen der ehemalige Bundesverkehrsminister und heutige Vorsitzende des Baltic Sea Forums, Kurt Bodewig, sowie ranghohe Vertreter des Niedersächsischen Wirtschaftsministeriums, der Infrastrukturgesellschaft NPorts und der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen.

Noch am Ankunftstag in Helsinki fand am 20. März das erste Treffen statt. Der Geschäftsführer der Emden Anker Schifffahrts-Gesellschaft, Wilhelm Leeling, und sein Mitarbeiter Jan Remmers bereiteten die Delegation auf die Gespräche mit ihrem Kunden UPM-Kymmene vor, einem der weltgrößten Papierhersteller. „Anker“ ist einer der wichtigsten Partner der UPM in Nordeuropa und schlägt im Emden Hafen gut 750.000 Tonnen Zellstoff jährlich für UPM um, damit einer der größten Kunden des Hafens.

Der zweite Reisetag begann mit einem Briefing durch den Deutschen Botschafter Dr. Peter Scholz. Von seiner Residenz ging es direkt in Helsinkis öHafen zur Zentrale von UPM-Kymmene. Die Unternehmensvertreter präsentierten das gesamte UPM-Portfolio, von der Energieerzeugung bis zur Herstellung von Papier und anderen Materialien.

UPMs Zellstoffgeschäft ist zurzeit starken Veränderungen unterworfen. Es entwickelt sich zu einem der wichtigsten Segmente des Unternehmens und wird – so die Erwartungen der UPM-Manager – die bisherige Abhängigkeit von der eigenen Papiersparte ablegen und durch die Belieferung neuer Kunden eine größere Unabhängigkeit erzeugen. Bis 2013 soll die Kundenbasis verdoppelt werden – ein ehrgeiziges Ziel. Zur Logistik von UPM gehört, dass man für jede Marktregion zwei bis drei Eingangshäfen nutzt. In das bestehende Netz ist auch der Seehafen Emden heute und in Zukunft bestens eingebettet. UPM ist ein Global Player. Im europäischen Bereich konsolidieren die Mengen, Nachfragewachstum kommt in erster Linie aus Südamerika und China. Die anwesenden Mitglieder

der Anker Schifffahrt Geschäftsführung und der Ausschussvorsitzende Ahlers äußerten die Hoffnung, dass der Seehafen Emden an diesen positiven Entwicklungen auch zukünftig teilhaben kann.

Von UPM-Kymmene ging es zu Aker Arctic Technology Inc.; sein Marketingchef Arto Uuskallio stellte das beachtliche Spektrum dieses Schiffbauers dar, zu dessen Spezialitäten Entwicklung und Bau von Eisbrechern gehört. Diese Schiffstypen sind im Ostseeraum überlebenswichtig, was die Delegation noch hautnah erfahren sollte.

Nächste Etappe war Helsinkis Entlastungshafen Vuosaari, in unmittelbarer Nachbarschaft gebaut und in Betrieb genommen. Bereits 2006 hatte der Ausschuß „Häfen und Schifffahrt“ sich über dieses Hafenprojekt informiert; jetzt konnten sich die Parlamentarier davon überzeugen, dass Vuosaari zu einem Erfolg für die Region geworden ist. Sie äußerten die Hoffnung, dass die Zusammenarbeit von Vuosaari mit den niedersächsischen Seehäfen auch nach 2011 weiter ausgebaut werde.

Auf der Fähre „Princess Maria“ schiffte sich die Delegation am Abend des 21. März ein, um über Nacht ihr nächstes Ziel St. Petersburg zu erreichen. An Bord gab zunächst der Vertreter des Wirtschaftsministeriums, Ralf Pospich, einen Einblick in aktuelle Entwicklungen der Märkte im Ostseeraum; Schwerpunkt dabei St. Petersburg und seine Bedeutung als Eingangshafen für Russland. Unbarmherzig zeigte aber dann die Ostsee, welche Hindernisse sie der Schifffahrt und den Reedern vor den Bug werfen kann: Aufgrund starken Eisgangs kam die Fähre immer langsamer voran, bis irgendwann in der Nacht gar nichts mehr ging. Der Kapitän mußte schließlich aus St. Petersburg die Unterstützung von Eisbrechern anfordern. Das bei Aker Arctic Technology erworbene Fachwissen über Eisbrecher konnten die Abgeordneten und ihre Begleiter jedenfalls praxisnah überprüfen. Um die Verzögerung zu nutzen, berief Ausschuss-Chef Ahlers eine Sitzung an Bord ein. Dabei ging es um Informationen zur Offshore-Industrie in Niedersachsen, vorgetragen vom Ministeriums-Vertreter Ralf Pospich.

Einer der größten Kunden niedersächsischer Seehäfen ist die Reederei KESS, ein Unternehmen der K-Line-Gruppe. In St. Petersburg schließlich angekommen traf man Torsten Wendt, General Manager des RORO-Carriers, der die enge Verbindung der Reederei zu den Häfen Emden und Cuxhaven darstellte. Mit jährlich ca. 350 Anläufen in Emden und ca. 180 Anläufen in Cuxhaven leistet KESS einen wesentlichen Beitrag zu den Erfolgen beider Seehäfen im Automobil- und RORO-Sektor.

Anhand der vom Eis erzwungenen Reisepause zeigte Wendt die konkreten Schwierigkeiten für Reeder und Logistikbetriebe auf: Verzögerungen bedeuten Verschiebungen in den genauestens getimten Logistikketten. Dagegen kurzfristig Lösungen zu finden stelle eine der größten Herausforderungen für die Reeder in den Wintermonaten dar; die sehr anspruchsvolle Klientel der Automobilhersteller zeige in der Regel selbst für diese wetterbedingten Verzögerungen nur wenig Verständnis. Der Ausschuß sagte zu, beim nächsten Zusammentreffen mit Vertretern der Automobilindustrie ihre eigenen Erlebnisse im Ostseeis darzustellen und um Verständnis für die dort aktiven Reedereien zu werben.

Am Vormittag des 23. März fand ein Besuch beim Terminalbetreiber „Petrolesport“ im Hafen von St. Petersburg statt. Mit dabei auch Vertreter des Gesellschafters „Ntrans“, die die Entwicklungen und hervorragenden Perspektiven des Hafens vorstellten.

Der Hafen St. Petersburg schlägt derzeit ca 150 Mill. t um; bis zum Jahr 2020 sollen es ca. 400 Mill. Tonnen sein, fast eine Verdreifachung. Die hierfür notwendigen Umstrukturierungs- und Ausbaumaßnahmen haben bereits begonnen. Der Hafenausbau im nahegelegenen Ust-Luga wird von den Betreibern in St. Petersburg nicht als Konkurrenz, sondern als sinnvolle Ergänzung bewertet.

Zum Hafen-Ausbau in St Petersburg gehören das Liquid-Terminal, das RORO-Terminal, sowie die Container- und konventionellen Piers. Vom Hafen aus bereits sichtbar die ebenfalls im Bau befindliche Ringautobahn; sie wird die Hinterlandanbindungen künftig deutlich verbessern. Abschließend fand ein Informationsgespräch mit der offiziellen Hafenverwaltung St. Petersburgs statt. Der Ausschussvorsitzende Ahlers dankte dabei für die rasche Unterstützung durch die Hafenverwaltung St. Petersburg bei der Bewältigung der Eisproblematik. Inhaltlich standen dann Informationen über Infrastruktur und Zollformalitäten im Hafen von St. Petersburg auf der Agenda, ebenso die RORO-Verkehre, die Bedeutung von St. Petersburg für den russischen Markt sowie die erwartete Umschlagsentwicklung der nächsten Jahre.

Am späten Nachmittag reiste die Delegation weiter nach Kopenhagen. Noch am Abend fand das offizielle Briefing durch Botschaftsrat B. Zobel statt. Seine Informationen zur aktuellen Wirtschaftslage in Dänemark stießen auf reges Interesse.

Der 24. März, der letzte Tag, begann mit einem Gespräch bei der Femern Belt A/S, der für das Projekt Fehmarnbeltquerung verantwortlichen Gesellschaft. Der Ausschuß fand es interessant, dass es einen internen Wettbewerb zwischen der Tunnel- und der Brückenvariante gibt. Zurzeit sieht sich die „Tunnelfraktion“ leicht im Vorteil; eine finale Beauftragung wird jedoch erst 2013 erfolgen. Der Leiter des Tunnelprojekts, Stehen Lykke, war jedenfalls zuversichtlich, dass man sich zu Gunsten „seines“ Projekts entscheiden werde.

In der Diskussion um die Fehmarnbeltquerung führten die Ausschussmitglieder mehrfach die erwarteten, nachteiligen Auswirkungen auf die niedersächsischen Seehäfen an: Diese Verbindung könne bei den in Niedersachsens Häfen dominanten Short-Sea-Verkehren unter Umständen zu Ladungseinbußen führen. Die dänische Seite teilt diese Befürchtung nicht, da sie glaubt, dass die niedersächsischen Häfen von der Fehmarnbeltquerung nicht betroffen wären.

Vorletzte Reiseetappe war der Empfang bei der Copenhagen Malmö Port AB (CMP) im Kopenhagener Hafen. Deren Marketing Coordinator Sören Balken beschrieb insbesondere die Infra- und Suprastrukturen im Hafen sowie speziell die PKW-Terminals, die Breakbulk-, Container- und Massengut-Umschlagmöglichkeiten. Auch dabei war die Fehmarnbelt-Querung ein Thema, denn im Hafen von Kopenhagen/Malmö hat man Sorgen, dass das Projekt Volumen kosten wird.

Auffällig war in diesem Zusammenhang, dass es offensichtlich keine Zuordnung bestimmter Güter für Kopenhagen oder Malmö gibt, in beiden Häfen werden die gleichen Gütergruppen umgeschlagen. Anschließend ging es per Bus über die neue Öresundbrücke nach Malmö, wo man diesen Hafen mit seinen verschiedenen Terminals auch in einer Hafenrundfahrt kennenlernte. Am dortigen Fährterminal endete schließlich diese niedersächsische Informationsreise in den Ostseeraum.