



Seehafen Kiel

Seehafen Kiel weiterhin erfolgreich

Die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG schließt mit einem Frachtvolumen von über 7,89 Mio. Tonnen und 2,82 Mio. Passagieren für das Jahr 2023 ab. Mit einem breit aufgestellten Passagiergeschäft im Fähr- (1,64 Mio. Fährpassagiere) und Kreuzfahrtbereich (1,19 Mio. Kreuzfahrtpassagiere), hohen Frachtniveaus auf den Skandinavien-Verkehren und sich erholenden Mengen Richtung Baltikum verzeichnet der Kieler Hafen sowohl im Fracht- (+3,1 Prozent) als auch im Passagierbereich (+22 Prozent) ein gutes Wachstum gegenüber dem Vorjahr – und erreicht in beiden Bereichen Rekordeergebnisse

Der Hafen zeichnet sich dadurch aus, dass er seine Landstromstrategie schnell umgesetzt hat und mit seiner errichteten Infrastruktur schon heute Kapazitäten zur Versorgung von bis zu sechs Schiffen hat. Die Ziele der „Fit for 55-Strategie“ der EU wird der Kieler Hafen damit schon 2026 erreichen. RoPax war in Kiel und sprach mit dem Geschäftsführer Dr. Dirk Claus:

RoPax: Ergebnis 2023 ist positiv! Wie ist der Ausblick für 2024? Sie hatten im Jahr 2023 etwas weniger LKW und RoRo Ladung aber im Vergleich moderat zu anderen Häfen. Sie konnten mehr Massengutumschlag verzeichnen, wird da mehr kommen im Jahr 2024?



Dr. Dirk Claus

Dirk Claus: Der Massengutumschlag ist Split und Baustoffe, da haben wir das erste Mal die Marke von 1 Mio. umgeschlagenen Tonnen erreicht. Wir könnten da gerne mehr machen, sind aber eingeschränkt mit unserem Platz. Den haben wir zu weiten Teilen schon ausgenutzt – etwas Potential haben wir da aber sicher noch. Im Papierbereich war das Jahr 2023 stabil. Wir hatten leichte Zuwächse: Mit dem Schwerpunkt auf Verpackungsmaterial und einer umgebauten Papiermühle, steigern Iggesund und SCA sukzessive die Mengen. Wir sind damit sehr zufrieden. Im Fährbereich haben wir auch auf dem Klaipėda Dienst wieder positive Zahlen. Auf die, im Jahr 2022 verlorenen 20 % Ladung, folgen nun wieder Mengenzuwächse, die vor allem im Zusammenhang mit den neu eingesetzten Fähren auf der Route stehen. Und auch wenn wir seit diesem Jahr statt der sieben nur noch sechs Anläufe pro Woche haben, ist die Mengentendenz durch die größere „Aura Seaways“ deutlich positiv. Mit einem höheren Passagierpotential steigt nicht nur die umgeschlagene Menge, sondern bietet auch Raum für Wachstum im Passagierbereich.

RoPax. Die Perspektive ist positiv das da mehr Passagiere gen Klaipėda reisen werden?

Dirk Claus: Ja, im vergangenen Jahr haben wir insgesamt 130.000 Passagiere abgefertigt. In den ersten zwei Monaten dieses Jahres sehen wir schon einen positiven Trend im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

RoPax: Hafenerweiterung am Ostuferhafen – wie ist der Stand und die Planung?

Dirk Claus: Die Gebäude des Kraftwerks auf der von uns erworbenen Fläche sind

weg, aber die Fundamente müssen noch beseitigt werden. Wir arbeiten parallel am Planfeststellungsverfahren, dann wollen wir die Fläche mit 6,5 Hektar integrieren. Ich denke das wir im Jahr 2026 einen ersten Bauabschnitt integrieren können.

RoPax: Was wird da zukünftig stattfinden, da es ja keinen weiteren Liegeplatz geben wird?

Dirk Claus: Wir wollen da Lager und Logistikflächen schaffen. Durch das GKK-Gelände ergeben sich Endzerrungen auf den bestehenden Flächen, die zu einer Optimierung der Prozesse im Fracht- und Passagiergeschäft führen.

RoPax: Fährverkehr – wie kommt der Rückgang zu Stande vor allem im intermodalen Bereich?

Dirk Claus: Wir hatten in der Vergangenheit bei Stena Line über 35% Anteil bei den Intermodaleinheiten. Da haben wir in Spitzenzeiten 26.000 Einheiten umgeschlagen. Da ist leider einiges weggefallen und auf die Straße zurück gegangen. Das liegt zum einen an der Preispolitik und auch der fehlenden Zuverlässigkeit der Deutschen Bahn. Stena Line konzentriert sich jetzt auf Verona und wird auf dieser Strecke in Zusammenarbeit mit Kombiverkehr einen Direktzug anbieten.

RoPax: Kiel hat eine super Stellung im Kreuzfahrtbereich, trotz Covid und Ukraine Krieg konnten Sie Ihre Position halten und weiter ausbauen.

Dirk Claus: Wir sind breit aufgestellt im Passagierbereich und wir merken, dass die Nachfrage für Kreuzfahrten in die Ostsee langsam wieder zunimmt. Wir sehen, dass Kreuzfahrtreisen nach Rückgängen in den Jahren 2022/2023 für die Jahre 2025/2026 wieder vermehrt in den Ostseeraum gehen. Auch wenn St-Petersburg weiterhin nicht angesteuert werden kann, steigen die Anlaufzahlen für die östlichen Ostseehäfen wie Helsinki und Stockholm. Das



Seehafen Kiel



Seehafen Kiel

wirkt sich auch positiv auf den Kieler Hafen aus.

RoPax: Wenn wir bei der Kreuzfahrt sind, wie ist der Trend zu kleinen und mittelgroßen bis zu den ganz großen Schiffen bei Ihnen im Hafen zu sehen?

Dirk Claus: Wir machen den „Turnaround“ für große und kleine Produkte

wie z.B. Hapag Lloyd, die wir in den ersten Wochen des Jahres 2024 bereits zweimal mit ihren hochwertigen Schiffen abgefertigt haben. Wir haben im Kieler Hafen drei große Liegeplätze, an denen wir alle Schiffsklassen bis zu 6.500 Passagiere

“Im vergangenen Jahr haben wir ca. 55% der Fähr- und Kreuzfahrtanläufe mit Landstrom versorgt.”

abfertigen können. Ein wesentlicher Vorteil im Vergleich zu anderen Häfen ist für das Turnaround Geschäft unsere gute Innenstadtlage und die unmittelbare Nähe zum Bahnhof. Im Stopp-Over Bereich sind wir auch gut positioniert. Wir liegen an der Ostsee und Kiel bietet eine ideale Ausgangslage für Destinationen nach Lübeck, Hamburg, das Wattenmeer und die Schleswig-Holsteinische Schweiz. Berlin ist international natürlich sehr



Seehafen Kiel

angesagt und das kann man von Rostock deutlich besser machen. Insgesamt sind wir in Kiel aber gut aufgestellt für die Kreuzfahrtindustrie.

RoPax: Könnte Kiel das derzeitige größte Kreuzfahrtschiff der Welt wie die „Icon of the Sea“ abfertigen?

Dr. Claus: Ja wir hätten die Kaikapazitäten. Ich müsste allerdings den Tiefgang kennen. So ein großes Schiff sehen wir aber derzeit nicht in der Ostsee.

RoPax: Wie hat sich der Landstrombedarf entwickelt, sie sind da als deutscher Hafen ganz weit vorne.

Dr. Claus: Nicht nur als deutscher Hafen und darauf sind wir auch stolz. Wir haben früh in die Landstrominfrastruktur investiert, weil wir als Fähr- und Kreuzfahrthafen hier den größten Mehrwert für mehr Nachhaltigkeit gesehen haben. Unsere beiden Linien-Fährreedereien Stena Line und Color Line nehmen täglich Landstrom. Wachsend sind seit der Inbetriebnahme der Anlage für Kreuzfahrtschiffe am Ostseekai auch Kreuzfahrtschiffe dazugekommen. Im vergangenen Jahr haben wir ca.

55% der Fähr- und Kreuzfahrtanläufe mit Landstrom versorgt. Grundlage für die Versorgung der Kreuzfahrtschiffe ist zum einen ein landstromfähiges Schiff und zum anderen die technischen Vortests (sogenannte Integrationstests), die für eine

“Wir hoffen, dass wir 2024 den Frachtbereich stabil halten können mit 8 Mio. Tonnen. Im Papierbereich wollen wir weiterwachsen.”

Versorgung notwendig sind. Da haben wir im vergangenen Jahr viel Erfahrungen sammeln dürfen, sodass wir in diesem Jahr von 100 Kreuzfahrtanläufen ausgehen, die wir über die mittlerweile zwei Landstromanlagen für Kreuzfahrtschiffe versorgen können. Aktuell haben wir noch eine Ausschreibung für eine Anlagenerweite-

rung am Ostseekai ausstehend, sodass wir zukünftig drei Kreuzfahrtschiffe parallel mit Landstrom im Kieler Hafen versorgen können. Wir rechnen damit, dass wir die Anlage im Herbst 2025 in Betrieb nehmen können.

RoPax: Bleibt Landstrom weiterhin eine Entscheidung allein im Sinne des Umweltschutzes?

Dr. Claus: Das war die vergangenen Jahre so – gerade in Zeiten, in denen die Strompreise auf hohem Niveau waren. Aber auch zu diesen Zeiten haben die Reedereien, die landstromfähige und integrierte Schiffe bei uns in Kiel hatten, Landstrom genommen. Mittlerweile ist es aber auch eine wirtschaftliche Entscheidung. Wir konnten im letzten Jahr den Strom für 20 Cent inkl. unserer Aufwendungen anbieten. Der Preis ist attraktiv im Vergleich zur bord-eigenen Stromproduktion. Wir kaufen den Strom selbst am Spotmarkt ein. Wir haben über 35 Mio. Euro in die Landstrominfrastruktur investiert. 25 Mio. Euro davon haben wir von Bund und Land sowie von EU-Seite als Förderung erhalten. Nichtsdestotrotz müssen wir Landstrom wirtschaftlich und langfristig denken.

RoPax: Die Frage ist warum ist Kiel hier so weit vorne im Vergleich zu anderen deutschen Häfen?

Dr. Claus: Wir haben zwei erfahrene Fährkunden zu dem Thema mit Color Line und Stena Line, das früh grüne Licht signalisiert haben. Außerdem haben wir auch den Druck aus der Innenstadtlage. Dazu haben wir einen Aufsichtsrat, der das Thema ganz weit oben auf der Agenda sieht und uns hier immer sehr stark unterstützt hat. Es war aber natürlich auch ein kleiner Kraftakt für uns als Unternehmen. Wir sind im Begriff unsere Landstrominfrastruktur zu finalisieren. Und europaweit gibt es nur ein paar Anbieter – mit Blick auf die Anforderungen von „Fit for 55“ bis 2030 wird es für einige Häfen eine sportliche Herausforderung. Und die Errichtung allein reicht nicht – die Anlagen müssen auch genutzt werden. Da hilft es, dass wir eine enge Zusammenarbeit mit vielen unserer Reedereipartner pflegen, die eine ähnliche Vorstellung von nachhaltigerem Seetourismus haben.

RoPax: Perspektive für 2024?

Dr. Claus: Wir hoffen, dass wir den Frachtbereich stabil halten können mit 8 Mio. Tonnen. Im Papierbereich wollen wir weiterwachsen. Der Klaipėda Dienst wächst wieder, Color Line ist stabil wir sehen das die Zahlen bei Stena Line gut sind. Passage im Fährbereich wird stabil bleiben. Wir hoffen auch wieder über 1 Mio. Passagiere im Kreuzfahrtbereich abfertigen zu können.

RoPax: Danke für das Gespräch.



Seehafen Kiel



Seehafen Kiel