

„Fährgeschäft erholt sich von der Krise“

TT-Line-Chef Hanns H. Conzen hofft auf die Nord-Süd-Achse und sieht gute Chancen für den Hafen Rostock.

Interview von Axel Meyer

ostock – Globalisierung und Energiewende sind Themen des Norddeutschen Wirtschaftstags heute in Rostock. Die OZ sprach mit dem Geschäftsführer von TT-Line, Hanns H. Conzen. Die Lübecker Fährgesellschaft betreibt drei Linien zwischen Lübeck bzw. Rostock und Schweden und unterhält sechs Schiffe.

Z: Hat sich das Fährgeschäft für die Nord-Süd-Achse erholt?
Conzen: Ja, allerdings noch nicht so sehr, wie wir es im Vorjahr erlebt haben. Der Markt für den Frachtbereich ist nach wie vor sehr schwach. Wir sind auf gutem Wege.

Z: In Mecklenburg-Vorpommern ist man auf die Einrichtung einer Nord-Süd-Achse von Skandinavien über Rostock zum Adriaraum. Welche Chancen sehen Sie diesem Projekt ein?
Conzen: Sehr gute. Der Seehafen Rostock ist ein zentraler Umschlagplatz für die Zielgebiete Italien, Österreich, Teile von Tsche-

chien und die neuen Bundesländer. Von Rostock aus geht es mit Fähren weiter nach Finnland, Russland, Schweden oder ins Baltikum. Diese Verbindungen haben sehr gute Wachstumsperspektiven.

OZ: Konkurriert Rostock bei diesen Verkehren mit Lübeck?
Conzen: Nein. Es hat sich so verteilt, dass Lübeck mit den alten Bundesländern, den Benelux-Staaten, Frankreich, der Schweiz oder Spanien ein ganz anderes Hinterland abdeckt. Daher sehe ich Rostock und Lübeck nicht als Konkurrenten im RoRo-Verkehr, sondern als Ergänzung.



TT-Line-Chef
 Hanns H. Conzen
 Foto: Söllner

OZ: Würde auch TT-Line von einer Nord-Süd-Achse profitieren?

Conzen: Natürlich. Je besser der Verkehrskorridor ausgestaltet ist, desto mehr Ladung wird ein Reederei über Rostock ziehen können.

OZ: Die Flotte von TT-Line besteht aus sechs Fährschiffen. Planen Sie Neubauten?

Conzen: Wir haben eine sehr moderne, umweltfreundliche Flotte und kommen mit unseren Kapazitäten noch gut aus. Deshalb sind Neubauten für uns derzeit kein Thema.

ma. Das hat aber auch einen anderen Grund: die geplante Absenkung des Schwefelgrenzwertes im Treibstoff auf 0,1 Prozent ab 2015.

OZ: Welche Folgen hätte diese Vorgabe der Internationalen Seeschiff-fahrtsorganisation IMO für die Fährlinien?

Conzen: Für die Short-sea-Verkehre auf Nord- und Ostsee ist dies ein existenzielles Problem. Dadurch werden gewaltige Mehrkosten auf uns zukommen. Derzeit gilt in Nord- und Ostsee ein Schwefelgrenzwert von 1,0 Prozent. Der Schritt von 1,0 auf 0,5 würde ein Kostenplus von ungefähr 15 Prozent bei den Treibstoffkosten bedeuten, auf 0,1 wären es dann etwa noch einmal 60 Prozent. Das sind gigantische Summen.

OZ: Welche Auswirkungen hätte das auf die Verkehrsströme?

Conzen: Studien haben ergeben, dass die Mehrkosten eine erhebliche Verteuerung der Frachtpreise nach sich ziehen würden – was wiederum zu Verkehrsverlagerungen auf die Straße führt. Und das kann nicht der Sinn der Sache sein.

OZ: Gibt es Chancen, dass der IMO-Beschluss noch gekippt wird?
Conzen: Es geht nicht darum, den Beschluss zu kippen, sondern es muss eine Feinjustierung erfolgen. Es ist gut und richtig, dass die Schwefelemissionen reduziert werden sollen. Man darf den Bogen aber nicht überspannen. Für die existierenden Schiffe der Short-sea-Verkehre auf Nord- und Ostsee muss daher eine Übergangslösung geschaffen werden.

OZ: Was könnte die Lösung sein?
Conzen: Das Problem ist, dass Abgasentschwefelungsanlagen, die an Land Gang und Gäbe sind, für die Schifffahrt erst als Prototypen existieren. Eine umfangreiche Erprobung steht aus – Marktreife ist für Volumenschiffe wie RoRo-Fähren noch nicht gegeben. Bis 2015 ist es daher unmöglich, die Vorgaben zu erfüllen. Wir möchten, dass möglichst schnell Pilotanlagen installiert werden, um diese Technik weiterzuentwickeln. Deshalb plädieren wir dafür, das Ganze auf 2020 zu schieben, oder den Wert erst einmal für fünf Jahre auf 0,5 Prozent zu reduzieren, um Zeit zu gewinnen.

Norddeutscher Wirtschaftstag

Über wirtschaftliche Chancen eines gemeinsamen norddeutschen Wirtschaftsraums diskutieren heute mehr als 400 Experten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft in Rostock, darunter auch Hanns H. Conzen, Geschäftsführer von TT-Line. Dabei werden u. a. Strategien besprochen, wie der Norden zu einem gemeinsamen Handeln in wirtschafts- und wissenschaftspolitischen Fragen gelangen kann. Auf Podien stehen Themen wie Häfen, Energie- und Bildungspolitik im Fokus. Auch Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP) wird in der Yachthafenresidenz Hohe Düne erwartet.