

Flaute auf dem Kanal

WENIGER SCHIFFE Niedrige Ölpreise machen die Route um Skagen billiger als durch die Wasserstraße

KIEL Dunkle Wolken über dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK). Die für die Wirtschaft im Norden so wichtige Wasserstraße verliert weiter an Bedeutung. Allein in den ersten fünf Monaten dieses Jahres ging die beförderte Ladungsmenge um mehr als elf Prozent auf 36,2 Millionen Tonnen zurück. Statt 14000 Schiffe passierten den Kanal nur noch 12300. „Ursache sind niedrige Bunkerölpreise und der weltweit stagnierende Seeverkehr, insbesondere rückläufige Chinaverkehre“, erklärte die Sprecherin der Bundeswasserstraßenverwaltung, Claudia Thoma in Bonn. Speziell wirke sich auch das Russland-Embargo auf den Nord-Ostsee-Kanal aus.

Die zu Jahresanfang von der Initiative Kiel Canal geäußerte Hoffnung auf eine Trendumkehr habe sich damit zerschlagen. Wie berichtet, war der Kanal 2015 wegen defekter Schleusentore mehrfach lahmgelegt. Die Reeder wichen deshalb auf den Seeweg rund um Skagen aus, um unkalkulierbare Wartezeiten in Kiel und Brunsbüttel zu vermeiden. Inzwischen, betont Thoma, sei alles repariert – trotzdem

werden die schlechten Zahlen von 2015 jetzt noch „unterboten“ und vom Rekordhalbjahr 2014, als in den ersten sechs Monaten 50 Millionen Tonnen durch den Kanal transportiert wurden, sei man meilenweit entfernt.

„Bei Kanalmängeln ist auch der Bund gefragt“

Jetzt zeige sich, „dass neben wirtschaftlichen Argumenten wie niedrigen Bunkerpreisen auch die frühere technische Unzuverlässigkeit des NOK die Reeder davon abgehalten hat, den NOK zu nutzen“, erklärte gestern Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD). Er appelliere an den Bund, „durch Sicherstellung der Finanzierung und durch die Aufstockung der Personalkapazitäten für Planung und Bauüberwachung die geplanten Ausbauprojekte zügig voran zu treiben“.

Ungeachtet der aktuell miserablen Zahlen gibt sich die Sprecherin der Canal-Initiative, Anne Steinbach von der IHK, zuversichtlich. „Es ist nur eine Frage der Zeit bis die Ölpreise wieder anziehen. Dann werden die Schiffe auf den Kanal zurückkehren.“

Momentan sind die Bunkerkosten für den längeren Seeweg rund um Skagen deutlich günstiger als die Kanalgebühren, die für ein größeres Schiff etwa 10000 Euro betragen. Und weil momentan eher zu viel als zu wenig Ladungskapazität zur Verfügung steht, haben die Schiffe auch genug Zeit, berichten die Lotsen. Rund um Skagen brauchen sie 14 bis 18 Stunden, durch den nur 90 Kilometer langen Kanal sechs bis acht.

Betroffen von dem Rückgang sind sowohl die Massengutfrachter als auch die Feederverkehre. Bisher setzte jeder dritte Container, der in Hamburg von den Containerriesen entladen wird, die Reise auf einem Feederschiff durch den NOK gen Baltikum fort. Doch einige Reedereien laufen inzwischen auf direktem Weg Polen und die baltischen Staaten an, heißt es im



Die Schleuse in Kiel-Holtenau markiert die Ein- und Ausfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal.

RALF GOSCH/FOTOLIA

Ministerium. Maersk, Hapag, MSC – die großen der Branche nehmen im Liniendienst längst Kurs Danzig. Umgerechnet pro Container-Transportkosten ist das günstiger, weil man nicht nur die relativ teure Kanalpassage einspart, sondern auch den langen Weg über die Elbmündung bis Hamburg. „Das ist eben der Trend der Zeit mit immer größeren Schiffen zu fahren, die nicht mehr durch den Kanal passen“, analysiert die IHK-Frau Steinbach.

Die Zukunft der meistbefahrenen Wasserstraße der Welt sieht sie dennoch rosig: „Wenn die vom Verkehrsministerium geplanten Investitionen erst einmal umgesetzt sind, hat der Kanal eine gute Zukunft, weil er noch leistungsfähiger wird.“

Das Ministerium setzt weniger auf Hoffnungen, sondern auf handfeste Vorteile für die Reeder. So ist eine moderne Zulaufsteuerung für den Kanal in Planung. Mit dem Verfahren wird es möglich sein, über einen Zeitraum von bis zu 15 Stunden im Voraus Schleusenzeiten zu ermitteln und den Kanalnutzern mitzuteilen.

Margret Kiosz