

Artikel drucken Bilder ausblenden

WELT  ONLINE

DIE WELT

06:52 | Autor: Martin Kopp und Sophia Seiderer

0

Der Nord-Ostsee-Kanal wirtschaftet schlecht

Kieler Institut für Weltwirtschaft fordert die Anhebung der Durchfahrtsgebühren und eine Staffelung nach Zielort

Forscher fordern höhere Gebühren für Fahrten nach **Hamburg**, weniger für die Route nach Rotterdam. Reeder üben massive Kritik: Sie verlieren viel Zeit vor den maroden Schleusen.

Der politische Druck zur Bereitstellung von Bundesmitteln für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals nimmt zu. Bei einem Hafenabend in der Hamburger Landesvertretung in Berlin, will die Stadt noch einmal die Notwendigkeit einer schnellen Entscheidung für die Bauarbeiten am Kanal hervorheben. Zu der Veranstaltung, bei der zahlreiche Bundestagsabgeordnete anwesend sein werden, hat Hamburg Hafen Marketing eingeladen. Für Diskussionsstoff wird dabei eine neue Studie des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW) sorgen: Darin haben Wissenschaftler die Rentabilität des Kanals geprüft. Ergebnis: Obgleich er die am meisten befahrene Wasserstraße der Welt ist, wirtschaftet der Nord-Ostsee-Kanal nicht profitabel. Die Kosten für seinen Betrieb übersteigen dauerhaft die Einnahmen aus den Transitgebühren.

In der Studie haben die Autoren die Route durch den Nord-Ostsee-Kanal mit den alternativen Routen in die Ostsee rund um Dänemark verglichen. Dieser Vergleich zeigt, dass die aktuellen Transitgebühren nicht optimal gewählt sind, um möglichst hohe Einnahmen zu erzielen. Der Nord-Ostsee-Kanal hat die Eigenschaften eines Monopols und erlaube eine Festsetzung der Preise. Als Lösung haben die Wissenschaftler eine radikale Idee: Sie schlagen vor, die Kanalgebühren nach den Zielorten zu staffeln. Da viele Schiffe den Zielort Hamburg haben, können die Gebühren für diese Frachter angehoben werden. Haben die Frachter hingegen andere Ziele, beispielsweise Rotterdam, wird häufiger die längere Route rund durch das Skagerrak um Dänemark gewählt. Würde man für diese Schiffe die Kanalgebühren senken, könnte sich der Umweg außenherum so verteuern, dass mehr Schiffe den Kanal nutzen. Als Beispiel verweist die Studie auf die Kostendifferenz für die Fahrt eines Frachters von Hamburg nach Helsinki durch den Kanal oder außen herum. Mitte 2008 sei es gemessen an den Charterraten und Bunkerpreisen mehr als 70 000 Euro teurer gewesen, die Route um Dänemark zu wählen.

Claudia Roller, Chefin der Hamburg Hafen Marketing hält von diesem Vorschlag nichts: "Man kann Kanalgebühren von der Tageszeit, oder von der Größe der Schiffe abhängig machen, aber nicht vom Zielort. Die Studie ist eine ausschließlich theoretische Betrachtung, die jede Praxis missen lässt."

Laut Roller machen nicht die allgemeinen Gebühren den Transitverkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal unattraktiv. Ein weiteres Problem sind für sie etwa die Gestaltung der Lotsengebühren und die Kosten für die Steuerer. Deren Aufwendungen werden einfach auf die Anzahl der Schiffe umgehoben. Je weniger Schiffe kommen, desto höher ist also die Belastung für jedes einzelne Schiff. Zudem verlängern sich aufgrund der sanierungsbedürftigen Schleusen und des Verkehrsaufkommens die Wartezeiten. Alles das macht die Reeder laut Roller nachdenklich, ob es nicht andere Alternativen gibt.

Rollers Ablehnung hat ihren Grund: Die Gebührenstaffelung am Nord-Ostsee-Kanal ist für den Hamburger Hafen von großer Bedeutung. 154 Schiffe pro Woche fahren von hier ins Baltikum oder nach Skandinavien. Die Feederschiffe verteilen in Nordeuropa die Ladung, die zuvor im Hamburger Hafen aus Übersee angelandet wurde. Wenn die Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal teurer wird und zudem sinkende Charterraten und günstige Bunkerpreise dazu führen, dass es auf die Reisedauer nicht mehr ankommt, dann werden mehr Reeder die deutschen Häfen meiden und mit größeren Schiffen die längere Strecke ums Skagerrak herum fahren. Außerdem geht es für die Reeder nicht nur um die Kanalgebühren. Immer mehr Schiffsbesitzer beschwerten sich über lange Wartezeiten vor den uralten Schleusen. Allein von 2010 auf 2011 haben sich die Ausfallzeiten der Schleusen fast verdoppelt.

Bernd Bertram, Chef von Unifeeder in Deutschland ist mit der Kieler Studie ebenfalls nicht einverstanden: "Man möchte mehr Geld für ein Produkt, dessen Leistung sich zunehmend verschlechtert. Wo gibt es so etwas, es sei denn man möchte seine Kunden verlieren", sagte er. Seine Reederei würde an den maroden Schleusen bis zu zehn Schiffstage pro Monat an Wartezeit verlieren. "Das ist die Dauer einer Passage nach St-Petersburg und zurück", so Bertram.

0