

Experten: Der Nord-Ostsee-Kanal kann mehr Geld einbringen

Gebühren müssten sich auch nach dem Ölpreis und den Zielhäfen der Schiffe richten

Von Jörn Genoux

Kiel. Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK), international kurz Kiel Canal, ist mit Abstand die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Jährlich nutzen mehr als 40 000 Schiffe den Kanal, deutlich mehr als den Panama-Kanal (14 000) und den Suez-Kanal (20 000) zusammengekommen. Doch der NOK spielt seine Betriebskosten nicht annähernd ein: Nach Berechnungen von Experten des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW) deckten die Einnahmen im Zeitraum 2005

bis 2010 nur zwischen 14 und 30 Prozent der Kosten. Und das, obwohl der Kanal eine fast monopolartige Stellung hat. Das ließ den Ökonominen Nadine Heitmann und Katrin Rehdanz sowie ihrem Kollegen Ulrich Schmidt keine Ruhe. Sie gingen daher der Frage nach, wie diese Situation verbessert werden könnte.

In ihrer gestern vorgelegten Fallstudie kommen sie zu dem Ergebnis, dass „deutliche Mehreinnahmen möglich sind“. Dass derzeit zwischen den Kosten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) und den Einnahmen ei-

ne solch große Lücke klapft, hängt nach Analyse der IfW-Experten mit dem relativ starren Gebührenmodell zusammen. Das richtet sich nämlich im Wesentlichen nur nach der Größe des Schiffes. Eine optimale Kalkulation der Gebühren würde jedoch auch den jeweiligen Ölpreis berücksichtigen und müsste „spezifisch an die passierenden Schiffe“ angepasst werden. „Sehr viele Schiffe nutzen den Kanal, die den Zielhafen Hamburg haben. Für dieses Ziel könnten die Gebühren durchaus angehoben werden“, so das Ergebnis. Denn für diese Schiffe ist die Abkürzung durch den 99 Kilometer langen Kanal besonders attraktiv. Frachter hingegen, die andere Ziele haben, wählen häufig die Route um Dänemark herum. Für sie könnten niedrigere Kanalgebühren ein Anreiz sein, durch den Nord-Ostsee-Kanal zu fahren. So könnten deutlich mehr Schiffe in den Kanal geholt werden und daher würde die WSD unterm Strich trotz Gebührensenkung mehr Geld einnehmen.

Für ein optimiertes Gebührensystem schlagen die drei Kieler Wissenschaftler daher vor, „dass neben dem Ölpreis mehr Informationen über die Ausgangs- und Zielhäfen der Schiffe ausgewertet und für die Berechnung der Transitgebühren herangezogen werden“.



Volle Schleusen in Brunsbüttel: Der Nord-Ostsee-Kanal ist viel befahren, doch er spielt maximal ein Drittel seiner Kosten ein. Foto Behling