

Flaute im Nord-Ostsee-Kanal

WARTEZEITEN AUF WASSERSTRASSE Reedereien können kaum noch planen / Verkehr geht zurück / Schiffe weichen aus

KIEL Vor zehn Jahren sorgte der Scherz noch für Lacher: „Den Nordostseekanal einfach zuschütten, eine Autobahn reinbauen und alle Brücken-, Schleusen- und Tunnelprobleme ad acta legen.“ Inzwischen lacht niemand mehr beim Thema Kanal. Denn mit der meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt geht es begab. „Wir verzeichnen in diesem Jahr einen Rückgang der Feederverkehre im Nord-Ostsee-Kanal um zirca 5 bis 10 Schiffe pro Tag. Die Gründe dafür sind vielfältig, etwa die relativ niedrigen Spritpreise oder das Russland-Embargo“, sagte gestern Claudia Thoma von der Wasser und Schifffahrtsdirektion in Bonn unserer Zeitung.

Was sie nicht sagt: Schuld ist auch der marode Zustand der 90 Kilometer langen Wasserstraße. Trotz aller Versprechen der Politik hat sich seit Jahrzehnten nichts geändert. „Wartezeiten von mehr als 10 Stunden waren in den vergangenen Monaten in Kiel und Brunsbüttel fast an der Tagesordnung“, beklagt Konsul Jens Peter Knudsen von der Schiffsagentur Satorie&Berger und spricht von einer „in der Tat erschreckenden Momentaufnahme“. Selbst zwei Jahre nach dem ersten Spatenstich ist zum Beispiel vom Schleusenneubau in Brunsbüttel nichts zu sehen. Sollte tatsächlich im Jahre 2021 das Bauwerk eingeweiht werden, kommt es womöglich für die Rettung des Kanals zu spät.



Wartezeit in der Schleuse: Containerschiff auf dem Weg in den Nord-Ostsee-Kanal. GRAFIKFOTO.DE

„Der NOK ist für Feeder-Verkehre einfach nicht mehr zuverlässig planbar“, sagte kürzlich Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg (UVHH), auf einer Sitzung des Nautischen Vereins zu Hamburg. Mitleid haben die Hanseaten nicht mit den Schleswig-Holsteinern, sondern vor allem mit sich selbst. Denn ist die Kanalpassage nicht mehr erste Wahl, lohnt sich für Schiffe auch der lange Weg die Elbe hinein bis zum Hamburger Hafen nicht mehr.

Jeder dritte Container, der in der Elbmetropole umgeschlagen wird, passiert in der Regel den NOK. Doch jetzt

machen sich immer mehr Schiffe auf den zwar längeren, aber staufreien Weg rund um Skagen (Nordspitze Jütland) und zugleich einen Bogen um Hamburg. „Der Zustand des

„Der NOK ist für Feeder-Verkehre nicht mehr zuverlässig planbar.“

Gunther Bonz
UV Hafen Hamburg

NOK ist einer der Treiber dafür, dass Hamburg in den zurückliegenden Monaten so stark Containerverkehr verloren hat.“ sagt Bonz. Der Hafen meldet einen Rückgang von 22 Prozent bei Containerverteilverkehren (Feeder) in die

Ostseehäfen. Damit verliert Hamburg als wichtigster „Transshipment-Hub“ in Nordeuropa an Bedeutung. Die etwa 50 Feeder-Dienste, die von dort aus die Häfen in Nord- und Ostsee bedienen, geraten in Schwierigkeiten.

Statt in Hamburg Ware aus Asien oder Amerika von großen Containerriesen auf Feederschiffe zu verladen, die sie dann in Skandinavien und im Baltikum verteilen, fahren die großen Pötte immer häufiger direkt nach Danzig durch. Die Folgen sind unübersehbar. Während Deutschlands größter Seehafen in diesem Jahr in den Russlandverkehren einen Rückgang von mehr als 30 Prozent in den Chinaver-

kehren von etwa 15 Prozent hinnehmen muss, stößt der Tiefwasserhafen in der polnischen Hansestadt – erst Anfang des Jahrtausend kräftig ausgebaut – an seine Kapazitätsgrenzen. „Wenn der Umschlag in Danzig rapide wächst, kann der Rückgang in Hamburg nicht allein am Putin-Embargo und Asienkrise liegen“, warnt ein Experte der maritimen Wirtschaft.

Der Hafen von Danzig wird bis Herbst 2016 auf zunächst etwa drei Millionen Standardcontainer (TEU) – Hamburg hat 9 Millionen – mehr als verdoppelt und ist für Schiffe mit bis zu 15 Metern Tiefgang und 13 000 TEU ohne Einschränkungen durch Ebbe und Flut erreichbar. Maersk, Hapag, MSC – die Großen der Branche steuern ihn inzwischen im Liniendienst an.

„Danzig wird in Zukunft eine größere Rolle spielen“, räumt Konsul Knudsen ein. Auch dass es schwer sein wird, „Carrier, die einmal einen anderen Weg gewählt haben, auf angestammte Routen zurückzubekommen“, will er nicht abstreiten. Trotzdem ist Knudsen in seiner Funktion als Vorstand der Kiel-Canal Initiative zuversichtlich. „Wenn wir wieder planbare Transitzeiten bekommen – und das wird nach dreijähriger Durststrecke in Kürze so sei – werden auch die Reeder auf den Kanal zurückkehren“, ist er überzeugt.

Margret Kiosz