

Auf dem Kanal wird es einsam



Das neue Buch „Nord-Ostsee-Kanal Begegnungen“ zeigt die Wasserstraße von ihrer romantischen Seite. Die wirtschaftliche Realität ist weitaus nüchterner. Fotos: H. DIETRICH HABBE

Den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) durchquerten im ersten Quartal ein Drittel weniger Frachtschiffe. Das Ladungsvolumen brach um 42 Prozent ein. Die Branche ist alarmiert.

VON JOACHIM WELDING

In den Schleusen in Kiel-Holtenau und Brunsbüttel dümpeln bisweilen nur noch vereinzelt ein paar Schiffe, die Krise hat die meistbefahrene Wasserstraße der Welt voll erfasst. Das war bis vor kurzem ganz anders. Überstunden ohne Ende mussten die Kanallotsen in den vergangenen Jahren schieben, ein Boom hatte die maritime Schlagader Schleswig-Holsteins erlebt. Erstmals in der Historie des NOK vermeldete Dezernatsleiter Jörg Heinrich, dass 2008 die magische Grenze von 100 Millionen Tonnen Ladung überschritten worden sei. Knapp 43 000 Schiffe durchfuhren die 100 Kilometer lange Transitstrecke, lange Wartezeiten an den Schleusen waren keine Ausnahme.

Doch im Krisenjahr können die freiberuflich arbeitenden Lotsen froh sein, wenn sie überhaupt Aufträge bekommen. Die neusten Zahlen von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nord bestätigen den Erdbebenrutsch für den einstigen Boom-Kanal: Im ersten Quartal 2009 befuhren gerade mal 7400 Pötte die Wasserstraße, 33 Prozent weniger als im Vorjahr. Sie transportierten 16,4 Millionen Tonnen La-

dung, ein Rückgang von satten 42 Prozent. Heinrich zeigte sich ratlos: „Angesichts der Beschäftigungsflaute auch im Seeverkehr zwischen Nord- und Ostsee bleibt abzuwarten, wann sich die Situation wieder entspannen wird.“

Die Schiffsanalysten der HSH Nordbank werden deutlicher: Sie sprechen in ihrem Branchendienst „Shipping Monthly“ von einem „dramatischen Rückgang der Charraten“ bei Container-

schiffen weltweit: „Seit dem Höchststand Anfang 2008 hat der Branchenindex **ConTex*** mehr als zwei Drittel eingebüßt, und noch ist kein Ende der Talfahrt in Sicht.“ Der beispiellose Schrumpfungsprozess musste irgendwann den Kanal erreichen. Im Januar war es so weit: Nur 2493 Schiffe befuhren die Wasserstraße, ein Jahr zuvor waren es noch 3666. Ganz schlimm sah es bei der transportierten Ladung aus: Sie sank von 9,2 Millionen auf 5,6 Millionen Tonnen. Vor allem Kohle, Erdöl und Erze seien vom Schwund betroffen gewesen, hieß es von der WSD Nord.

„Der Schiffsverkehr auf dem NOK ist eingebrochen“, bestätigt Jann Petersen, Geschäftsführer der Kieler Schiffsmaklerei United Canal Agency (UCA), die im vergangenen Jahr noch 19 000 Schiffe auf dem NOK und

in den Häfen abgefertigt hatte. Der Makler koordiniert alle Dienstleistungen für die Schiffe, etwa die Bestellung von Lotsen, Lebensmitteln oder Sprit. Für Petersen liegen die Gründe der Talfahrt auf der Hand: „Weil der Treibstoffpreis auf ein Drittel gesunken ist und die Reeder mehr Zeit haben, wählen sie immer öfter die lange Route über Skagen.“ Selbst wenn die Pötte ein paar Tage länger unterwegs sind, sparen die Auftraggeber: Eine Kanalpassage kostet für mittlere Schiffe 5000 Euro, bei 200-Meter-Riesen sind rund 15 000 Euro fällig. Da ist es eine einfache Dreisatzrechnung, die schnell gegen den Kanal sprechen kann.

Der April dürfte bislang den Tiefpunkt im NOK markieren, glaubt Jens Broder Knudsen von der Maklerei Sartori und Berger in Kiel. Vor allem die Container-

schiffe bleiben jetzt weg. 35 Prozent weniger Schiffe könnten es sein, schätzt der Makler. „Selbst wenn es irgendwann wieder aufwärts gehen sollte – die Containerbranche wird über die nächsten Jahre zu krepieren haben“, sagt der Chef von 220 Mitarbeitern.

Stellenabbau sei bei dem Familienunternehmen Sartori und Berger ebenso wie bei der UCA kein Thema. Denn die großen Makler haben ja noch die „Traumschiffe“ als Joker im Ärmel: „Der Kreuzfahrtbereich ist gegen die Krise immun – noch“, meint Knudsen. 110 NOK-Passagen von 38 Luxuslinern haben die Reedereien angemeldet. Der Makler muss jetzt über 250 Saisonkräfte zusätzlich einstellen, um die Schiffe wie die „AIDAluna“ und deren anspruchsvolle Passagiere im Kieler Hafen zu versorgen. Es könnten noch mehr sein, wenn die ganz dicken „Traumschiffe“ unter die Kanalbrücken (maximal 40 Meter Schiffshöhe) durchpassen würden. Sie müssen leider den Weg über Dänemark nehmen.

Wenn sich der Kanal von dem Desaster erholen könnte, weiß niemand sicher. „Prognosen sind eher Hoffnungen, sie haben keine Zahlenbasis“, meint Knudsen. Fast ebenso vage klingen die Voraussagen der Schiffsexperten von der HSH Nordbank: „Wir rechnen mit einer Stabilisierung des Chartermarktes bei Containerschiffen nicht vor Mitte 2010.“ Auf den geplanten Ausbau des NOK habe die Kanal-Krise keinen Einfluss, versichert Dezernatschef Jörg Heinrich: In diesem Jahr beginnt das Planfeststellungsverfahren.



In der Krise der Frachtschiffahrt richten sich die Hoffnungen auf die Kreuzfahrer. 38 wurden bereits für Kanalpassagen angemeldet.

Fotografische Begegnungen

Zwei Jahre lang war der Fotograf H. Dietrich Habbe am Nord-Ostsee-Kanal unterwegs, um stimmungsvolle Eindrücke einzufangen. Zu jeder Foto-Geschichte hat die Journalistin Barbara Kotte Texte verfasst – erschienen im Buch „Nord-Ostsee-Kanal Begegnungen“. Das Besondere ist seine Perspektive: Sie zeigt Kanal und Landschaft aus dem Blickwinkel von Menschen auf Schiffen.

„Nord-Ostsee-Kanal Begegnungen“, 96 S., Wachholtz Verlag, 14,80 Euro