

## Ganz Europa profitiert vom Kanal

IfW-Studie belegt wirtschaftlichen Nutzen – und schlägt neue Gebührenordnung vor

VON ULRICH METSCHIES

**KIEL.** Die Verkehrszahlen sinken, der Investitionsstau wächst, und wenn es vor den Schleusen kracht, dann geht lange Zeit nichts mehr: Sorgt der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) für Schlagzeilen, dann sind es leider meist negative. Doch eine Untersuchung des Kieler Instituts für Weltwirtschaft (IfW) zeigt: Die künstliche Wasserstraße ist wertvoller als gerade im Süden der Republik gerne vermutet wird. Über drei Monate haben die IfW-Ökonomen gerechnet, riesige Datensätze ausgewertet und Bewegungsprofile von rund 20 000 Frachtschiffen ausgewertet. Tenor der Untersuchung im Auftrag der Initiative Kiel-Canal: Von den milliardenschweren Investitionen in Betrieb, Modernisierung und Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals profitiert längst nicht nur die Region, sondern ganz Deutschland – letztlich die gesamte EU.

Mehr als eine halbe Milliarde Euro im Jahr allein an Wohlfahrtseffekten für Deutschland, europaweit sogar eine Milliarde: Auf diese Summe

### Das Preissystem sollte flexibler werden

kommt die Untersuchung, weil sie nicht nur die direkten Einnahmen aus dem Kanalbetrieb und die Arbeitsplätze einbezieht, die unmittelbar an der Wasserstraße hängen, sondern weil sie auch indirekte Effekte berücksichtigt. So erhöhe der Nord-Ostsee-Kanal die Wahrscheinlichkeit deutlich, dass ein deutscher Seehafen zum Löschen von Ladung angelaufen wird – anstelle eines niederländischen oder belgischen.

„Die deutsche Politik sollte investieren, damit der Kanal laufend instandgehalten und modernisiert wird“, sagt IfW-Präsident Gabriel Felbermayr. „Der NOK kann nur dann für die deutsche Volkswirtschaft von Nutzen sein, wenn Reedereien ihn auch befahren und nicht den Umweg der Skagen-Route um Dänemark wählen“, ergänzt Vincent Stamer, Projektverantwortlicher der Studie. Der Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel, der Neubau der alten Schleusenkammern in Holtenau sowie eine „zuverlässige und zeitnahe Reparatur im Schadensfall“ sicherten nicht nur direkte Einnahmen aus der Kanalnutzung, sondern auch indirekte Wohlfahrtseffekte für das ganze Land.

Laut Studie entscheiden Reedereien über eine Nutzung des NOK vor allem auf Basis



Verbindung mit hohem Investitionsbedarf und noch höherem Nutzen: Pro Jahr transportieren rund 30 000 Schiffe etwa 87 Millionen Tonnen Güter durch den Kanal.

FOTOS: DPA/FB/IFW

der Durchfahrtsgebühren und der Treibstoffkosten. Die Wahrscheinlichkeit einer Umfahrung über die Skagen-Route nimmt erheblich zu, wenn die Gebühren steigen, oder die Treibstoffkosten sinken. Die Autoren empfehlen daher eine Kopplung der Befahrungsabgabe an die Treibstoffkosten mit dem Faktor

eins zu vier für Massengutfrachter und eins zu fünf für Tanker und Containerschiffe. Das heißt: Steigen oder sinken Treibstoffkosten um vier beziehungsweise fünf Prozent, sollte das Nutzungsentgelt umgekehrt um ein Prozent sinken oder steigen. Gegenwärtig ist die Befahrungsabgabe aufgrund der Krise ausgesetzt.

Eine Wiedereinführung in Höhe des Vor-Corona-Niveaus wäre bei den aktuell immer noch relativ niedrigen Treibstoffkosten nach Einschätzung des IfW aber zu hoch und würde zu einer Bevorzugung der Skagen-Route führen. Stamer: „Wenn die Einnahmen die Kosten nicht decken, sollte der Staat zuschießen.“



„Die Politik sollte weiter in Instandhaltung und Modernisierung investieren.“

Gabriel Felbermayr, IfW-Präsident



„Der NOK kann volkswirtschaftlich nur von Nutzen sein, wenn Schiffe ihn befahren.“

Vincent Stamer, Studien-Projektleiter



„Jetzt ist schwarz auf weiß belegt, was unser Bauchgefühl schon immer sagte.“

Jens Broder Knudsen, Initiative Kiel-Canal

### Jährliche Wohlfahrtseffekte des Kanals

nach Berechnung des Instituts für Weltwirtschaft in Millionen Euro



KN-Grafik | lina.schlapkohl@kieler-nachrichten.de | Quelle: IfW Kiel