

Baustopp an deutschen Häfen

Mit dem nationalen Hafenkonzept wollte der Bund die Engpässe für Im- und Exporte an Nord- und Ostsee beheben. Doch jetzt fehlt das Geld.

Daniel Delhass
Bonn

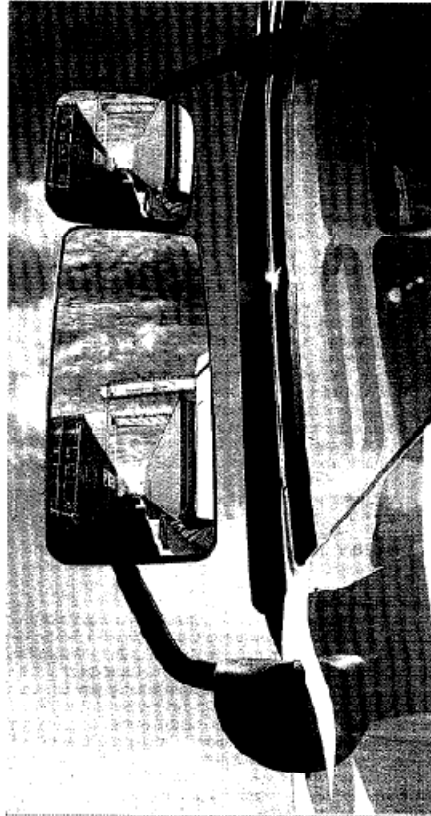
Es sollte ein Beiratstreffen von Vertretern der Länder, der Schifffahrtsverbände und des Bundes werden. Rund drei Stunden beriet der Beirat zur Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts vergangene Woche im Berliner Verkehrsministerium. Doch schnell wurde klar, „dass Geld an allen Ecken und Enden fehlt“, wie mehrere Teilnehmer hinterher ernüchtert berichteten.

Denn Klaus-Dieter Scheurle, Staatssekretär im Verkehrsressort, betonte in der Runde, dass der Bundesrat bestehende Verkehrswege repariert. Geld für neue Projekte fehlt - und damit auch für den bereits beschlossenen Ausbau im Hinterland der großen Seehäfen Hamburg und Bremen. Das trifft die Exportation Deutschlands, die einen Großteil ihrer Waren von dort aus in alle Welt verschiebt.

Küstenländer wollen 4,3 Milliarden Euro investieren

Erst kürzlich hatte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) verkündet, dass das Programm für Brückensanierungen an Autobahnen auf mehr als 600 Millionen Euro verdoppelt werden muss, weil viele Bauwerke marode sind. Der Norstand hat Folgen für alle Bauprojekte, denn nun fehlt das Geld für neue Wasserwege, Autobahnen oder Schienenstrecken. „Jetzt rächt sich, dass der Bund die Verkehrswege seit Jahren auf Verschleiß gefahren hat“, sagte ein Beiratsmitglied.

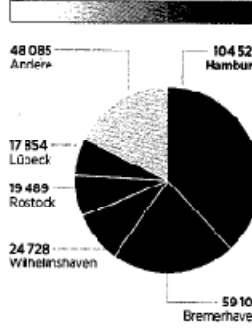
Lies bekommen nun die Seehäfen zu spüren, über die vergangenes Jahr 274 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen wurden. Die Küstenländer selbst wollen 4,3 Milliarden Euro in den Ausbau stecken. Doch bei der Straßen und Schienen von den Häfen ins Hinterland hapert es.



Der Hamburger Hafen im Rückspiegel eines Lkw: Die Seehäfen sind Deutschlands Tor zur Welt.

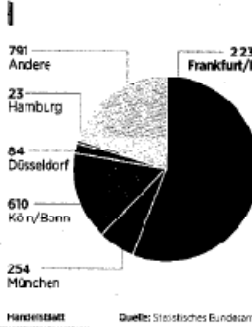
Güterumschlag 2010 international...

...an deutscher Seehäfen, in 1000 Tonnen
insgesamt: 273 783



...an Flughäfen in 1000 Tonnen

insgesamt: 3 995



Handelsblatt
Quelle: Statistisches Bundesamt

Zwar hatte der Bund 2009 das „Nationale Hafenkonzept“ aufgelegt, in dem es heißt: „Aufgrund der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der Seehäfen muss diesen Vorhaben Vorrang vor anderen Projekten eingeräumt werden.“ Weil das Geld damals schon knapp war, hatten die Länder bereits eine Liste mit 19 wirklich wichtigen Projekten im Gesamtvolumen von 10,3 Milliarden Euro aufgestellt.

Darunter sind Schienenwege wie ein Neubau der Trasse Hamburg-Bremen-Hannover, Straßenprojekte wie der sechsstreifige Ausbau der Autobahnen A1 und A7 oder Wasserstraßen wie der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals.

Vergangene Woche verlangte Staatssekretär Scheurle dann, dass diese „Ahrensburger Liste“ noch kürzer werden muss. Das aber lehnten die Länder ab, wie Teilnehmer berichteten. Sie fürchten, dass bei ei-

ner weiteren Priorisierung die zurückgestellten Projekte gar nicht mehr finanziert werden. Dabei fließt schon wieder so viel Verkehr von den Häfen ins Hinterland wie vor der Wirtschaftskrise. „Die Ahrensburger Liste ist bereits eine Priorisierung“, sagte Boris Kluge, Geschäftsführer des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Der Bund müsse die Finanzierung sichern.

Die Not ist so groß, dass im Beirat sogar Gebühren auf Wasserstraßen

diskutiert wurden - so wie sie Verkehrsminister Ramsauer als Pkw-Maut für die Straßen fordert. Das aber werde dazu führen, dass Transporte vom Schiff auf die Straße verlagert würden, wärren Teilnehmer.

Scheurle aber lässt nicht locker. In seinem Haus werde bereits an einem Investitionsplan gearbeitet, heißt es. Der Staatssekretär habe im Beirat Kriterien vorgeschlagen: Zum einen hätten Projekte Vorrang, für die es bereits Baurecht gebe, etwa der Ausbau der Elbe und der Weser. Zum anderen seien jene Vorhaben zu bevorzugen, die sich binnen fünf bis zehn Jahren realisieren ließen. Drittens müsse geprüft werden, ob Straßen verzichtbar seien weil sich mehr Verkehr über Flüsse oder die Schiene abwickeln lasse.

10,3 Mrd.

Euro würde es mindestens kosten, die Häfen besser an das Hinterland anzubinden.

Quelle: „Ahrensburger Liste“

Die Kritik kam umgehend. In der Runde kritisierte etwa die Hamburger Hafengesellschaft HHLA den Plan. Die Unternehmen bräuchten Klarheit. Wenn etwa Flüsse vor der Schiene bevorzugt würden, müssten in den Häfen neue Terminals gebaut werden.

Die Südländer treibt dagegen die Sorge um, dass sie am Ende leer ausgehen. Vorsorglich haben sie bei dem Treffen eine eigene Liste mit 53 Projekten vorgelegt, die den Güterverkehr nutzen und ebenfalls vom Bundestag beschlossen worden sind. „Die Länder werden sich nicht vom Bund zwingen lassen, freiwillig auf Projekte zu verzichten“, berichtet ein Beiratsmitglied.

Fest steht nur eines: Elbe und Weser will der Bund vertiefen, damit die Schiffe die Häfen noch erreichen. Das begrüssen zwar die Hafenbetreiber, nicht aber die Umweltschützer. Nach dem Treffen resümierte Verbandschef Kluge: „Der bisherige Konsens über ein nationales Hafenkonzept steckt in einer schweren Krise.“