

„Bund zahlt zu wenig für Häfen“

Ex-Senatskanzleichef Hoffmann sieht Verfassungsverstoß der Bundesregierung

VON RAINER KABBERT

Bremen. Reinhard Hoffmann findet klare Worte: „Die Bundesregierung verstößt gegen die Verfassung, weil sie zu wenig für die Häfen zahlt.“ Bis 2005 war Hoffmann Chef der Bremer Senatskanzlei, nun ist er mit einem Buch über die Finanzierung der Häfen unter die Autoren gegangen. Er ist überzeugt, dass fehlende Geldzuflüsse aus Berlin die Bremer Finanzmisere verstärken. Die Kritik kommt auch vom Zentralverband der Seehafenbetriebe, der vom Bund mehr Einsatz für die Häfen gefordert hat.

Die Zahlen aus dem Bundesfinanzausgleichsgesetz scheinen eindeutig: In den Jahren 1987 bis 2004 hat Bremen für die Abgeltung der Hafencosten Jahr für Jahr 46 Millionen Euro vom Bund bekommen. Nach dem neuen Bund-Länder-Finanzausgleich von 2005 bis 2019 sind es nur noch 10,7 Millionen. Der damalige Finanzsenator Hartmut Perschau hat 2002 diese Vereinbarung zwar als finanziell vorteilhaft für Bremen verteidigt, gleichzeitig die nunmehr 10,7-Millionen-Zahlung für die Häfen als nicht ausreichend kritisiert.

Das ist auch die heutige Position des Senats. Holger Bruns, Sprecher von Hafen-Senator Martin Günthner, rechnet vor: In den letzten zehn Jahren hat Bremen eine runde Milliarde Euro investiert, inklusive Kaiserschleuse und die Container-Terminals CT3 und CT4 sowie Erhaltungsinvestitionen. Geht man von aktuell 90 Millionen Hafencosten aus und zieht die Bundesfinanzierung (10,7 Millionen Euro) und die Hafengebühren (23 Millionen jährlich) ab, bleibt immer noch ein dickes Hafen-Minus für Bremen übrig. „Es gehört zum Credo Bremer Politik, dass wir die fehlende Ersetzung der Hafencosten als massive Benachteiligung verstehen“, meint Bruns.

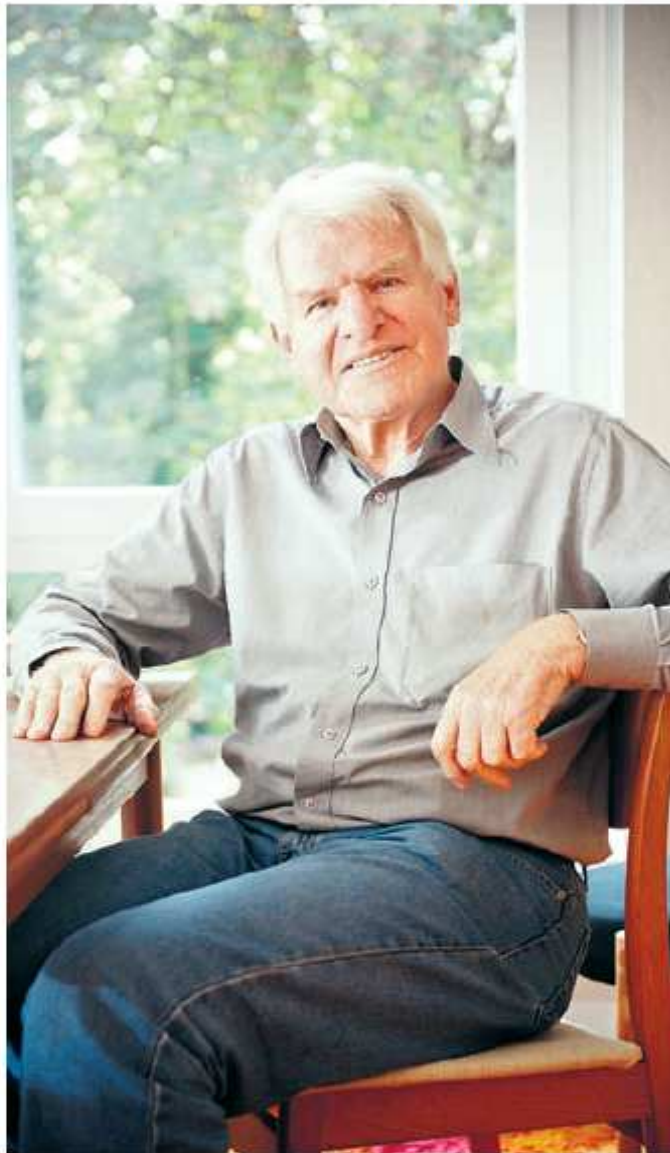
Dabei hatten die Professoren Rolf Stüchey, Frank Haller und Günter Dannemann schon 2006 in einem Gutachten nachgewiesen, dass durch die bremischen Häfen mehr Beschäftigung außerhalb von Bremen entsteht. 2005 waren es insgesamt 174.000 Arbeitsplätze, von denen weniger als die Hälfte in Bremen angesiedelt sind. Bremen zahlt zudem das Zehnfache von dem, was der Bund pro Hafen-Arbeitsplatz zahlt.

Weniger Nutzen für Bremen

Auch beim fiskalischen Hafennutzen schneidet Bremen schlechter ab als der Bund und die übrigen Bundesländer. Fazit des früheren Bremer Finanzstaatsrats Dannemann: Bremens Haushalt würde um 56 Millionen Euro entlastet, wenn die bremischen Häfen geschlossen würden. Als eine Handlungsoption für den Senat wird das Grundgesetz mit Artikel 104 a (Investitionshilfen) und Artikel 91 a (Gemeinschaftsaufgaben) ins Spiel gebracht.

Hier setzt auch Ex-Senatskanzleichef Reinhard Hoffmann an. Die Häfen sind für ihn Teil des Fernverkehrssektors Wasserstraßennetz. Für die Wasserstraßen zahlt vollständig der Bund. Warum nicht auch für die Häfen, die eine nationale Aufgabe für Deutschland erfüllen? Seine Forderung: Der (zentrale) Bund solle die Hafencosten tragen, die (dezentralen) Hafen-Länder sollen sich um die Infrastruktur-Politik kümmern. Beispiele für die Aufgabenteilung liest Hoffmann auch aus dem Grundgesetz, etwa bei der Finanzierung des Schienen-nahverkehrs: Die Finanzen fließen aus dem Bundesetat, die Länder organisieren den Verkehr.

Die jetzige Situation aber betrachtet Hoffmann als Verfassungsverstoß: „Der Bund wäre nach der Verfassung verpflichtet, mehr zu zahlen.“ Und die Jahr für Jahr fehlenden Einnahmen würden die finanziellen Probleme Bremens noch verstärken.



Reinhard Hoffmann, früherer Chef der Senatskanzlei, ist unter die Autoren gegangen und hat sich mit dem Problem der Hafencosten auseinandergesetzt. FOTO: CHRISTINA KLINGAUPT

Hoffmann versteht seine Argumentation als „Denkanstoß“, der, vermutet er, auch den Hamburgern gefallen könnte. Denn die bekommen für ihre Hafencosten auch nur einen Bruchteil vom Bund ersetzt. Von 1987 bis 2004 waren es jährlich über 72 Millionen Euro, von 2005 bis 2019 sind es nur noch 21 Millionen pro Jahr.

Auch Hamburg leidet

In Hamburg wird die Hafenpolitik der Bundesregierung auch mit Skepsis beobachtet, genauer: beim Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS). Wenn denn die deutschen Seehäfen eine nationale Aufgabe erfüllen, argumentiert ZDS-Hauptgeschäftsführer Klaus Heitmann, müsste sich der Bund auch entsprechend engagieren. Wobei es ihm nicht nur um die Häfen geht. Heitmann kritisiert, dass die Bundesregie-

rung zwar ein Nationales Hafenkonzept (Strategie für die nächsten zehn Jahre) verabschiedet hat, aber nicht die notwendigen Finanzen bereitstelle. „Dieses Hafenkonzept sollte stimmig sein mit der Bundeshaushaltsplanung“, fordert er.

Im Investitionsrahmenplan 2015 könnte aber die Y-Trasse Hamburg-Bremen-Hannover der Finanzen zum Opfer fallen. Sie soll Engpässe im Güterverkehr im Norden beseitigen und hat so auch große Bedeutung für die Häfen. Im Hafenkonzept sind auch Investitionen in Zufahrtswege zu den Häfen erwähnt – aber wird der Bund die Mittel dafür bereitstellen? „Wenn politische Konzepte verabschiedet werden, müssen die Haushalter auch die Finanzen bereitstellen“, fordert Heitmann.

Reinhard Hoffmann: Infrastrukturfinanzierung des Bundes, Berlin 2011, 344 Seiten