

Wer auf Kriegskurs ist, wird finanziert

Allianz »Deutsche Häfen« vorgestellt. Das Bündnis von Hafenbetreibern reiht sich zwecks Finanzierung in »Zeitenwende« ein

Von Burkhard Ilschner

Eigentlich war dieser Schritt längst überfällig – [leider bedurfte es erst einer kriegslastigen »Zeitenwende«, um ihn zu vollziehen](#): Maßgebliche deutsche Seehäfen haben Mitte vergangener Woche in Berlin ein Anfang Mai gegründetes Bündnis vorgestellt. Die Allianz »Deutsche Häfen« will »zentrale Zukunftsfragen der Hafenentwicklung« gemeinsam vorantreiben.

Dem Zusammenschluss gehören die Betreiber der größten Seehäfen sowie des Megabinnenhafens Duisburg an, er vertritt damit gut ein Dutzend führender Häfen. Beteiligt sind die Standorte Bremen, Brunsbüttel, Duisburg, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rostock sowie die Landesgesellschaft Niedersachsen Ports, die die fünf Häfen Brake, Cuxhaven, Emden, Stade und Wilhelmshaven managt; wobei dem dortigen Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port als gemeinsamem Projekt von Niedersachsen und Bremen ein Sonderstatus zukommt.

Häfen »bilden das strategische Fundament für Europas Verteidigungsfähigkeit«, betont die neue Allianz, sie seien »unverzichtbare Drehkreuze für Versorgung und Sicherheit – auch in Krisenzeiten«. Auf ihrer neu eingerichteten Webseite werden »geopolitische Entwicklungen« und die »sicherheitspolitische Zeitenwende« als Motiv und Motor des Bündnisses hervorgehoben; an den Debatten während der Berliner Veranstaltung waren maßgeblich auch Vertreter der Bundeswehr beteiligt. »Aus militärischer Sicht«, so die Presseerklärung der Veranstalter, sei »die fundamentale Bedeutung der Häfen untermauert« worden. Dem folgt prompt die Forderung, »die See- und Binnenhäfen als strategische Infrastruktur von nationaler Bedeutung anzuerkennen und entsprechend angemessen zu finanzieren«.

Und darum geht es eigentlich: Seit etlichen Jahren wird seitens der Häfen kritisiert, dass die jährlichen 38 Millionen Euro, mit denen der Bund alle Seehäfen der Republik zwischen Emden und Greifswald gemeinsam subventioniert, die tatsächlichen Unterhaltungs- und Ausbaukosten nicht einmal annähernd decken können. Seit langem beziffern die Seehäfen den zwingenden Bedarf zur ausreichenden Modernisierung auf mindestens 15 Milliarden Euro und den jährlichen Subventionsbedarf auf 500 Milliarden Euro.

Die beiden Forderungen an sich sind nicht neu, sie werden aber, weil vom Bund permanent missachtet, nun unter dem Etikett »Zeitenwende« in den Kontext des »Sondervermögens Infrastruktur« gestellt. Unzweifelhaft gibt es in den

Häfen etliche, die diese Entwicklung begrüßen – bei anderen mag aber auch bloßes Taktieren der Anstoß sein, um endlich ans dringend benötigte Geld zu kommen. Typisch in diesem Zusammenhang mutet die Position des Zentralverbandes der deutschen Seehäfen (ZDS) an, der laut einem *dpa*-Bericht die neue Allianz zwar unterstützt, sie aber als »zeitlich befristete Initiative« betrachtet.

Dennoch ist es im Grunde doppelt traurig: Einerseits hat der Koordinator der Bundesregierung für maritime Wirtschaft und Tourismus, Christoph Ploß, diese Forderungen laut Presseerklärung der Allianz auch jetzt in Berlin unterstützt – das Problem ist nur: Er ist bei Weitem nicht der erste seines Amtes, der so argumentiert, und bislang konnte sich keiner seiner Vorgänger in der jeweiligen Bundesregierung durchsetzen. Andererseits ist aber auch dies zu unterstreichen: Die Idee, die Seehäfen könnten mit einem gemeinsamen Bündnis ihre Position sowohl gegenüber der nationalen Politik als auch im europäischen und internationalen Wettbewerb maßgeblich stärken, ist ebenfalls Jahrzehnte alt, maßgeblich jedoch bislang immer an der – manchmal auch arroganten – Standortkonkurrenz einzelner oder vieler Seehäfen gescheitert.

Vergeblich hatten schon Ende des 20. Jahrhunderts Umweltorganisationen, unterstützt von namhaften Wissenschaftlern sowie Hafenkooperationen, angemahnt, um etwa ökologisch und auch strukturell verheerende Flussvertiefungen und andere Flächeneingriffe zu vermeiden. Vergeblich hatten Ökonomen Ähnliches gefordert, um gemeinsam die Einflussnahme großer Reedereien auf einzelne Standorte eingrenzen zu können.

Als bekanntestes Beispiel für gescheiterte Zusammenarbeit gilt das heute als Jade-Weser-Port bekannte Tiefwasserhafenprojekt: Eigentlich wollten Bremen, Hamburg und Niedersachsen dieses Vorhaben gemeinsam »wuppen« – aber die Elbhanseaten stiegen nach langem Streit aus, weil Wilhelmshaven statt Cuxhaven favorisiert wurde, und zogen statt dessen ihre Milliarden verschlingende, jedoch weitgehend erfolglose Elbvertiefung durch. Wünschenswert wäre es für die neue Allianz, dem Bund die benötigten Milliarden auch ohne Geschrei nach »Kriegstüchtigkeit« abringen zu können.

<https://www.jungewelt.de/artikel/524235.maritime-wirtschaft-wer-auf-kriegskurs-ist-wird-finanziert.html>