

URL: <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,785291,00.html>

05. Oktober 2011, 07:23 Uhr

Verkehrsministerkonferenz

Deutschland wird zum Nadelöhr für den europäischen Handel

Von Moritz Seidel

Am Tag der Verkehrsministerkonferenz wird es beklagt: Jahrelang wurde zu wenig in Deutschlands wichtigste Güterautobahn investiert, in die Rheinschiene. Jetzt, da ein privater Investor für den Duisburger Hafen gesucht wird, könnte es vorangehen. Doch schon regt sich Widerstand.

Hamburg - Wenn Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) heute Vormittag an das Rednerpult der Verkehrsministerkonferenz in Köln tritt, werden die Fachminister der Bundesländer ahnen, was er in den nächsten Minuten beklagen wird: Deutschlands Infrastruktur reicht nicht mehr aus, und nirgendwo könnte das besser diskutiert werden als im Kölner Rathaus. Denn Deutschlands Westen steckt im Stau. Tag für Tag. Deshalb geht die Region, Deutschlands industrielles Herz, auf die Barrikaden.

Vor knapp zwei Wochen tagte an Bord des Rheinschiffs MS Rhein-Fantasie der erste Regiogipfel des Rheinlands. An Bord: Landräte, Oberbürgermeister und die Spitzen der Industrie- und Handwerksverbände. Ein Ergebnis: Das Rheinland will künftig mit einer Stimme sprechen, wenn es um den Ausbau von Autobahnen und Bahnstrecken geht. Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters soll ein Konsenspapier in die Verkehrsministerkonferenz einbringen, die heute und morgen in seiner Stadt trifft.

Vielleicht schafft er es, mit der Unterstützung der restlichen Region, die Minister der Länder und Bundesminister Ramsauer gleichermaßen zu überzeugen: Sie sparen an der falschen Stelle. Denn das Rheinland im Ganzen ist für den Güterverkehr in Deutschland längst unersetzlich, und der Rhein selbst schon heute die Transportautobahn Europas: Ausgehend von den sogenannten Zara-Häfen (Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) werden Güter im Gebiet zwischen Minsk und Genua verteilt. 85 Prozent der Güter werden durch Nordrhein-Westfalen geschickt. Und bis zum Jahr 2030 soll sich das Güteraufkommen in den Rhein-Häfen verdoppeln.

Wahrscheinlich ist das der Grund, warum der erste rheinische Regiogipfel auf einem Ausflugs Kahn mit dem beziehungsreichen Namen MS "Rhein-Fantasie" abgehalten wurde. Denn schon heute ist die Region den Güterströmen nicht mehr gewachsen. Von zusätzlichen Gütermengen ganz zu schweigen.

Klaus Esser, Volkswirt bei der Wirtschafts- und Verkehrsberatung KE-Consult, sagt es deutlich: "An der Infrastruktur am Rhein hapert es." Er ist sich mit den meisten anderen Experten einig. Wenn nichts passiert, dann kann das Rheintal die zusätzlichen Güter nicht mehr aufnehmen. Und genau das ist das Problem: Es passiert wohl auch weiterhin nichts.

Aktuell möchte der Bund die Finanzierung diverser Bauprojekte bei Schiene und Straße auf Eis legen. Man prüfe gerade den Investitionsrahmenplan für 2015, heißt es im Verkehrsministerium. Dabei ist gerade diese wirtschaftlich bedeutende Region der Bundesrepublik lange zu kurz gekommen.

Die Bahn zum Beispiel investiert seit Jahren lieber in Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 oder neue ICE-Trassen in Bayern. Im dicht besiedelten und viel durchreisten Nordrhein-Westfalen herrscht dagegen Stillstand, und damit macht sich Deutschland sogar schon bei seinen europäischen Nachbarn unbeliebt:

Seit 2007 schon haben die Niederländer eine gut ausgebaute Eisenbahnstrecke bis an die Grenze verlegt - die sogenannte Betuwe-Linie. Auf der anderen Seite schafften die Schweizer den

Durchstoß am Gotthard. Ziel ist eine Hochleistungsstrasse zwischen Rotterdam und Genua. Aber in Deutschland geht es nicht weiter. Erst kürzlich erklärte Bahnchef Rüdiger Grube, dass die Strecke auch 2015 nicht fertig sein wird. Das zentrale Herzstück dieser Europastrecke, na klar, hätte in Nordrhein-Westfalen entstehen sollen.

Die Binnenschifffahrt könnte den Ausweg bieten

Auf dem Wasser hingegen könnte es nun durch den geplanten Verkauf der Bundesanteile am Duisburger Hafen vorangehen. Experten erwarten hier einen Impuls durch den Einstieg eines privaten Eigners. Die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen beispielsweise zeigten sich bereits interessiert. Rotterdams Hafenchef Hans Smits sagte gegenüber manager magazin Online: "Eine Beteiligung am Duisburger Hafen sehen wir als eine strategisch wichtige Investition an. Wir wollen künftig mit darüber entscheiden können, wie sich Duisport entwickelt und wie die Zusammenarbeit zwischen Duisburg, Rotterdam und Antwerpen in Zukunft aussehen soll."

Dies könnte eine Chance für das Konzept "Megahub am Niederrhein" werden. Eine Idee, die entstand, weil beim Gütertransport mit dem Binnenschiff 40 Prozent der Zeit reine Wartezeit sind. "Die Schiffe haben keine Priorität in den Seehäfen und müssen meistens auch noch mehrere Terminals ansteuern", erklärt Thomas Puls vom Institut der deutschen Wirtschaft in Köln.

Seine Idee: Eine Sortierstation kurz vor der niederländischen Grenze. Dort werden die eintreffenden Güter so verladen, dass Binnenschiffe nur noch ein Terminal anlaufen müssen. An diesem sollten sie dann auch einen festen Platz bekommen. "Diese Effizienzsteigerung kann die Kosten für den Megahub wettmachen", meint Puls. Für die Seehäfen würde das ein Problem lösen: Sie schlagen zwar riesige Mengen um, aber hinter Rotterdam beginnt der Stau.

Doch der Verkauf der Bundesanteile am Duisburger Hafen hat auch Gegner. Zum Beispiel die Stadt Duisburg und das Land NRW. Ihnen gehört jeweils ein weiteres Drittel des Hafens. Aus dem Verkehrsministerium hieß es: "Sollte ein Eigentümer seine Anteile veräußern, würde das Auswirkungen auf die Gesellschaft haben. Wir werden in diesem Fall unsere Mitwirkungsmöglichkeiten nutzen, damit die Interessen des Landes gewahrt bleiben." Im Klartext: Private Anteilseigner unerwünscht. Damit ist vielleicht auch diese Chance vergeben. Zum Schaden der gesamten Wirtschaft in Deutschland.

Denn einen anderen Weg als durch das Rheintal gibt es hierzulande nicht. Nirgendwo sonst ist deshalb auch ein so großes Aufkommen zu bewältigen, sagt Puls vom Institut der deutschen Wirtschaft. "Der Rhein ist für die gesamte deutsche Logistik sehr wichtig. Der Transport ist kaum zu verlagern." An mindestens einer Stelle muss investiert werden. Eine neue Autobahn durch das Ruhrgebiet wünscht sich aber niemand. Es bleiben Schiene und Wasser als ausbaufähige Transportwege.

Der Ausbau der Betuwe-Linie ist also notwendig, wenn auch teuer: Es soll eine dritte Trasse zwischen Emmerich und Oberhausen entstehen. Zusätzlich wartet die Strecke auf eine Lärmsanierung. Und das alleine werde sowieso nicht reichen, sagt Kurt Schmitz-Temming, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg. Er hält die Situation auf der Schiene für katastrophal. "Die Strecken sind dicht und die Bevölkerung macht das nicht mehr mit", sagt er und fordert zusätzlich eine Entlastungsstrecke zwischen Siegen und Frankfurt am Main. Ein frommer Wunsch angesichts des bereits vorhandenen Investitionsstaus.

Die günstigste Lösung bleibt das Binnenschiff. Und so setzen die Seehäfen auch immer mehr auf dieses Transportmittel. 2025 will Rotterdam 45 Prozent seines Hinterlandverkehrs über das Wasser abwickeln. Im Moment sind es noch 30 Prozent. Grundsätzlich kein Problem: "Doppelt so viele Schiffe könnten auf dem Rhein fahren", meint Jan Zeese, Pressesprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Das Problem seien die Häfen. Es fehlt schlicht an Platz, um die erwarteten Gütermengen aufzunehmen.

Ein Megahub löst nicht alle Probleme

Dieses Problem könnte auch ein Megahub am Niederrhein nicht lösen. Er soll ja nur eine Sortierstation sein und die Effizienz erhöhen. Außerdem: Damit sich ein Megahub lohnt, müssten alle ihn nutzen. Und das ist unwahrscheinlich, solange ein großer Spieler wie Duisburg den Nutzen

daraus hätte. Puls glaubt, dass zum Beispiel der Bund bei einem Neubau als neutraler Betreiber auftreten müsste, um die privaten Transporteure mit ins Boot zu holen.

Esser von KE-Consult zweifelt grundsätzlich an der Idee des Megahubs - ob in Duisburg oder als Neubau: "Die Kosten dafür sind einfach zu hoch. Die steigen eben auch mit jedem zusätzlichen Mal Umladen." Thomas Puls hält dagegen: "Der Megahub wäre im Gegensatz zu einer zusätzlichen Bahntrasse schnell realisierbar und die Infrastrukturkosten wären deutlich niedriger." Langfristig müsse aber beides gebaut werden.

Zusätzlich müssen die vorhandenen kleineren Hafenstandpunkte entlang des Rheins gestärkt werden. Sie sollen mehr Güter aufnehmen können und als Verteiler in einem Umkreis von 30 bis 50 Kilometern funktionieren können. Für diese kurzen Strecken ist dann der Lkw das Mittel der Wahl. Und so gilt für Kurt Schmitz-Temming vorerst der Satz: "Wir brauchen jeden Meter Kaimauer am Rhein."

Allerdings sollte nicht jede Kommune - ihnen gehören die Häfen zum großen Teil - einfach drauf los bauen. Die Experten fordern ein überregionales Hafenkonzept. So könnten die Häfen ihre Stärken ausbauen und in einem weiteren Schritt auch Synergien schaffen - zum Beispiel durch einen gemeinsamen Einkauf. Erste Schritte in diese Richtung werden gemacht: Die Häfen Köln und Neuss/Düsseldorf verhandeln über eine Kooperation.

Mehr zum Thema:

[Deutsche Exporte: Auf Höhenflug trotz Euro-Krise](http://www.manager-magazin.de/politik/konjunktur/0,2828,786512,00.html) (manager-magazin.de)

<http://www.manager-magazin.de/politik/konjunktur/0,2828,786512,00.html>

[Trotz Konjunktursorgen: Industrie hält an Exportprognose fest](http://www.manager-magazin.de/politik/konjunktur/0,2828,785595,00.html) (manager-magazin.de)

<http://www.manager-magazin.de/politik/konjunktur/0,2828,785595,00.html>

[Logistikkonzern HHLA: Hamburger Hafen boomt](http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,762353,00.html) (manager-magazin.de)

<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,762353,00.html>

[Deutsche Häfen: Hamburg bläst zur Aufholjagd](http://www.manager-magazin.de/finanzen/artikel/0,2828,736609,00.html) (manager-magazin.de)

<http://www.manager-magazin.de/finanzen/artikel/0,2828,736609,00.html>

[Mehr zum Thema Außenhandel: Alle Artikel, Fakten und Hintergründe](http://www.manager-magazin.de/thema/aussenhandel/)

<http://www.manager-magazin.de/thema/aussenhandel/>

© manager magazin Online 2011

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der manager magazin Verlagsgesellschaft mbH