

Kurz-Link: <http://www.faz.net/-01x93w>

Ostdeutschland

Ein Schlag ins Wasser

Fast vier Milliarden Euro hat der Bund seit der Wende in die Wasserstraßen in Ostdeutschland investiert. Gebracht hat es wenig. Nun soll gespart werden. Es ist überfällig, die Verschwendung in den neuen Bundesländern zu stoppen.

Von Christoph Schäfer, Hamburg

17. Juni 2011 Das Eingeständnis des Scheiterns kommt aus dem Verkehrsministerium selbst. „Wir haben viel Geld in Flüsse gesteckt, auf denen kaum ein Schiff fährt. Dabei haben wir wichtige Wasserstraßen vernachlässigt“, sagt Sprecherin Marion Hoppen. Genau 3,7 Milliarden Euro habe die Regierung seit 1991 in die Bundeswasserstraßen in den fünf neuen Ländern investiert. Nach 20 Jahren sei jedoch klar, dass das Ministerium „den Gütertransport nicht herbeibauen“ konnte.

„Im Wesentlichen blieb alles, wie es war. Die Investitionen haben sich nicht ausgezahlt.“ Mit anderen Worten: Fast 4 Milliarden Euro des Steuerzahlers wurden in Schleusen und Wasserstrecken verbaut, die kaum jemand nutzt. Sie sind genauso schlecht ausgelastet wie die ostdeutschen Regionalflughäfen oder die darbenenden Werften in Wismar und Warnemünde, die den Steuerzahler ebenfalls Milliarden gekostet haben. Ein weiterer teurer Schlag ins Wasser.



© ZB

Ausbau Ost: Das Gewerbegebiet „Südhafen“ am Mittellandkanal bei Haldensleben in Sachsen-Anhalt

Was tun? Noch immer gibt das Verkehrsministerium für die Wasserstraßen in Deutschland 800 Millionen Euro im Jahr aus. „Um alles zu machen, was eigentlich notwendig wäre, bräuchten wir sogar eine halbe Milliarde Euro im Jahr mehr“, sagt Hoppen. Doch auf die Idee, das knappe Geld konsequent in die wichtigsten Projekte zu stecken, kam offenbar lange niemand. Stattdessen sei bisher „hauptsächlich nach dem Gießkannenprinzip investiert“ worden. Genau deshalb wird es wohl noch mehr als 20 Jahre dauern, bis etwa auf der Mosel auch die letzte Schleuse große Güterschiffe aufnehmen kann – für Fachleute ein Skandal.

„Wir werden abgesägt“, heißt es aus Brandenburg

Weil niemand daran glaubt, dass die Behörde künftig mehr Geld bekommt, sollen jetzt zumindest die vorhandenen Millionen sinnvoller investiert werden als bisher. Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) spricht von einem „Strategiewechsel“: Künftig sollen nur noch jene Wasserstraßen ausgebaut werden, auf denen viel transportiert wird. Die restlichen Flüsse werden lediglich erhalten oder sogar renaturiert.

Zum Thema

Sie halten sich knapp über Wasser
 Der Rhein steht still

Dass Ramsauer es ernst meint, zeigt ein Bericht seines Ministeriums zur Wasser- und Schifffahrtsverwaltung: Er teilt alle deutschen Flüsse in sieben Klassen ein. Je mehr Güter über einen Fluss transportiert werden, desto höher die Kategorie. Am wichtigsten ist das Vorrangnetz, am Ende der Liste stehen die Restwasserstraßen. Ein Blick in

den Bericht zeigt: Die wichtigen Flüsse der Kategorie 1 und 2 liegen fast alle im Westen. Im Osten wird künftig so gut wie nichts mehr ausgebaut. Nur schon begonnene Projekte sollen

günstig fertiggestellt werden. Der Haushalt für nächstes Jahr soll schon nach den neuen Prinzipien funktionieren.

Entsprechend laut heulen derzeit alle auf, die mit Ramsauers Vorstoß nicht einverstanden sind. „Wir werden abgesägt“, heißt es etwa im brandenburgischen Infrastrukturministerium. Das Bundesland etablierte sich gerade als Logistikdrehscheibe. Mit Ramsauers Konzept jedoch habe die Binnenschifffahrt im Osten keine Chance mehr.

„Die Pläne für den Osten sind nicht akzeptabel“

Auch die Lobbyverbände lehnen Ramsauers Vorstoß ab. „Die Pläne für den Osten sind nicht akzeptabel“, kritisiert Rainer Schäfer, der Präsident des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). „Es darf nicht sein, dass der Osten abgehängt wird“, assistiert Klaus Heitmann, der Geschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS). „Die Kritik aus den Regionen ist nachvollziehbar“, urteilt auch der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK). Ein schlüssiges Argument, warum der Bund kaum genutzte Wasserstraßen im Osten weiter ausbauen soll, fällt den Verbänden allerdings nicht ein.

Stattdessen argumentieren sie stets nach dem gleichen Muster: Sie geben zu, dass das Geld nicht für alle Wünsche ausreicht. Sie bekräftigen, dass es sinnvoll sei, die Flüsse zu kategorisieren und die Investitionen danach auszurichten. Am Ende aber wollen sie die Priorisierung zu Fall bringen, indem sie Zahlen verlangen, die das Ministerium nicht liefern kann. Beispielsweise bestehen die meisten Kritiker darauf, dass nicht nur das Gewicht, sondern auch der Wert der verladenen Güter berücksichtigt wird. Solche Daten werden allerdings nirgendwo erhoben.

Alte Bundesländer nehmen viel mehr Waren in Empfang

Wie überfällig es ist, die Verschwendung im Osten zu stoppen, zeigen aber auch Zahlen des Statistischen Bundesamtes. Demnach kamen 1991 in den ostdeutschen Bundesländern 4,5 Millionen Tonnen Güter über Binnenwasserstraßen an. 2008 waren es 1,3 Millionen Tonnen mehr. Im Vergleich zum Westen blieb das Aufkommen aber unbedeutend: Die alten Bundesländer nahmen rund 28-mal so viele Waren in Empfang, die auf Flüssen und Kanälen transportiert wurden.

Ein Grund hierfür ist, dass die industrielle Basis im Osten immer noch deutlich schwächer ist als im Westen. Es gibt kaum größere Unternehmen, dafür viele Kleinbetriebe und Mittelständler. Das spiegelt sich auch in der Exportquote: Während in den alten Bundesländern rund 45 Prozent der Industriebetriebe ihren Umsatz mit Auslandskunden erwirtschaften, beträgt der Anteil in den neuen Bundesländern lediglich ein Drittel.

Kein Unternehmen als Kronzeuge gegen ungerechte Kürzungen

Vielleicht ist es deshalb so schwierig, produzierende Unternehmen zu finden, die sich über Ramsauers Vorstoß aufregen. Den befragten Experten fallen nur Hafengesellschaften und kleinere Reedereien ein, die hauptsächlich im Osten operieren. Auch das brandenburgische Infrastrukturministerium nennt nur eine potentiell betroffene Firma: Den dänischen Windanlagenhersteller Vestas, der in Lauchhammer in der Lausitz eine Fabrik mit 500 Mitarbeitern betreibt.

Als Kronzeuge gegen vermeintlich ungerechte Kürzungen sollte sich das Ministerium in Potsdam jedoch ein anderes Unternehmen suchen. Zur Lage auf den ostdeutschen Wasserstraßen will sich Vestas nicht einmal äußern.

Text: F.A.Z.
Bildmaterial: ZB

© Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH 2011.
Alle Rechte vorbehalten.
Vervielfältigungs- und Nutzungsrechte erwerben



Verlagsinformation
Folgen Sie uns auf Twitter! Abonnieren Sie jetzt die FAZ.NET-Tweets und erhalten Sie ab sofort die aktuellsten Nachrichten in Ihrem Twitter-Account.