

Anbindung an schnelle Verkehre

Betr.: Binnenschiffer in schwerer See, MT vom 28. Dezember

Ich verfolge die Diskussion um die Errichtung des Regioports Minden seit geraumer Zeit -und beschäftige mich seit 40 Jahren mit der Logistik und hierbei im Wesentlichen mit dem Transport von Massengütern und Containern. Außerdem lese ich regelmäßig öffentlich bestellte und privat erstellte Studien über die nationale und internationale verkehrliche Entwicklung.

Ich stelle deshalb nüchtern fest, dass der MT-Bericht, der vor allem Prophezeiungen und Vermutungen von Interessenverbänden und eines Binnenschiffers widerspiegelt, weitgehend ohne intellektuelle Substanz ist, mit folgender Begründung:

Die Logistik befindet sich ja nicht im Stadium der Anpassung, wie es etwa die Automotiveindustrie oder spezifischer Maschinenbau sind. Die Logistik ist ein langfristig wachsender Wirtschaftszweig, der den Veränderungen des NCP's entspricht. Es sind deshalb rein konjunkturelle aber keine strukturellen Probleme zu beklagen.

Gedeckt wird diese Auffassung unter anderem vom Chefvolkswirt der Deutschen Bank. Es sind nicht ausgelastete Kapazitäten zu beklagen, aber keine Überkapazitäten. Überkapazitäten werden vom Markt langfristig bereinigt, wenn die Politik die gewünschte Enthaltbarkeit übt. Seinen Ausblick auf das Jahr 2010 rate ich zu lesen, weil er einfach gut ist und eine deutliche Aussprache hat. Welcher Chirurg entfernt den Magen, nur weil der Patient Schluckauf oder Sodbrennen hat. Die Aktualität in den Vordergrund zu stellen und an ihr langfristige Entwicklungen und Trends, festzumachen ist kurzsichtig und inkompetent. Zum Intra- und extrapolieren braucht man mindestens zwei Punkte auf der Zeitschiene.

Der Sprecher der Binnenschiffer widerspricht sich im Übrigen auch selbst, indem er ja sein Gewerbe nicht aufgibt, also zur Anpassung beiträgt, sondern mit einem neuen Schiff zum Erhalt der Kapazitäten beiträgt. Ansonsten gilt auch in dieser Branche das Prinzip des Wettbewerbs. Verluste auf das Gemeinwohl zu sozialisieren und Gewinne zu privatisieren ist mit den Axiomen der Marktwirtschaft nicht zu vereinbaren, auch wenn es hier zwischen den Zeilen gefordert wird.

Ich vermisse gesellschaftspolitische und wirtschaftliche Argumente, die gegen die Investition und Innovation in den Ausbau der Binnengüterverkehre, insbesondere in die Beseitigung der Hafen-Hinterland-Bottlenecks, sprechen. Infrastrukturmaßnahmen haben in aller Regel langfristige Horizonte und lange Planungs- und Realisierungsphasen. Wir sprechen dabei von Dekaden oder Jahrzehnten. Entscheidungen werden im Vertrauen auf lang angelegte Prognosen gefällt.

Wenn man 1980 gewusst und vorhergesehen hätte, dass die Hösch Hüttenwerke AG im Jahre 2001 in Dortmund die Verhüttung aufgibt und schließt, wäre die Schleuse Henrichenburg nicht mit Millionenaufwand auf Eurostandard erweitert worden. Hätte man dagegen den Europort in den 70er-Jahren nicht gebaut und über die Jahre ausgebaut, könnten die Europäer den internationalen Anforderungen der Wirtschaft an die Seeverkehre nicht entsprechen, was zu Wettbewerbsnachteilen und Wohlstandseinbußen geführt hätte.

Nicht jede Prognose trifft die Realität. Prognosen sind deshalb nicht alles, aber alles ist nichts ohne Prognosen. Die osteuropäischen Volkswirtschaften wie Polen, Rumänien und andere werden zu den hohen Wachstumsraten der Jahre vor 2007 zurückfinden und die deutschen Häfen fordern.

Was aus dem Auge gerät, ist die mit dem neuen Hafen verbundene wirtschaftliche Zielsetzung. Die Anbindung der Ostwestfälischen Industrie an kostenoptimale und schnelle Verkehre. Die Anpassung der Wasserstraßen an die neue Generation der 140-Meter-Euroleichter ist eine technische *conditio sine qua non*, weil auch die Binnenschifffahrt an Produktivitätssteigerungen nicht vorbeikommt und damit die ihr eigene volkswirtschaftliche Bedeutung verbessert. Wenn die Erweiterung des Hiller Hafens die technischen Anforderungen an die Zukunft erfüllt und die prognostizierte Leistungssteigerung der Umschläge bis zum Jahre 2025 deckt, dann soll der Sprecher der Binnenschiffer entsprechende Vorschläge machen, wenn die Feasibility nicht schon geprüft wurde. Behauptungen alleine sind ungeeignet die Diskussion zu bereichern. An dem Knochen ist leider immer noch zu wenig Fleisch, um ihn kochen zu können.

Hans Ulrich Gräf

Schulbrink 13, Bückeburg

Dokumenten Information

Copyright © Mindener Tageblatt 2010

Dokument erstellt am 12.01.2010 um 21:15:17 Uhr

Letzte Änderung am 13.01.2010 um 15:38:56 Uhr

Texte und Fotos aus MT-Online sind urheberrechtlich geschützt.
Weiterverwendung nur mit Genehmigung der Chefredaktion.

URL: http://www.mt-online.de/meinung/leserbriefe/?em_cnt=3330245&em_loc=831