

Hafen nur eine vieler Maßnahmen

Betr.: "Viele Fragen zum Regioport offen", MT vom 3. Mai

Dem sehr sachlichen und ausführlichen Bericht fehlen vier Elemente und die Objektivität:

Die Unterordnung unter den nationalen Masterplan Güterverkehr und Logistik des bmvbs mit dem wesentlichen Ziel, durch den Bau von Hinterlandknoten an den Binnenwasserstraßen den Straßengüterverkehr zu entlasten und die großen deutschen Seehäfen zu stärken. Das heißt der Bau des trimodalen Hafens liegt im nationalen Interesse und ist nur eine von vielen verketteten Maßnahmen der Ertüchtigung der Wasserstraßen. Zu nennen ist in diesem Zusammenhang auch die neue Shell-Studie über die zukünftige Entwicklung des deutschen Straßenverkehrs. Die Studie prognostiziert (ceteris paribus) bis 2030 eine Verdopplung des Straßengüterverkehrs.

Welche Konsequenzen entstehen aus der Ablehnung des Containerhafens. Welche Auswirkungen hat der Verzicht auf den neuen Hafen für die Stadt Minden, die Wirtschaftskraft- und entwicklung der Region OWL-Schaumburg und auf die deutschen Seehäfen? In welchem Umfang werden dann Rotterdam und Antwerpen begünstigt? Auf die vorgelegten SWOT-Analysen sind sie nicht eingegangen. Ein stark verengter Blick, ohne hinreichende fachliche Bewertung von Stärken, Schwächen, Chancen und Bedrohungen, wird der Bedeutung des Projektes nicht gerecht. Die 16 größten Häfen Asiens haben 2005 etwa ein Volumen von 100 Mio. TEU umgeschlagen. Die 10 größten Häfen weltweit dagegen nur etwa 133 Mio. TEU. Sie können hieran ablesen wo die Musik der weltweiten Arbeitsteilung inzwischen spielt und wo sich die Musiker versammeln. Da nur ein GNP-Wachstum ab etwa 1,5% (Neutralisation bei 1.5 Produktivitätssteigerung) Wohlstand generiert, müssen sie nicht lange nachdenken wem es in Zukunft besser geht, wenn wir nicht schnell erkennen wo wir besser werden müssen und was wir zur Verteidigung unserer Volkswirtschaft tun müssen. Inzwischen sind wir nämlich vom Akteur zum Redakteur geworden.

Bei der Kenntnisnahme des Masterplans macht sich die Verbandsversammlung den Inhalt des zur Kenntnis genommenen Plans nicht zu eigen. Die Kenntnisnahme ist nicht mit einer Wertung verbunden. Das gilt auch für die Entscheidungen der Bauausschüsse in Minden und Bückeburg. Die Kenntnisnahme ist rechtlich ein Geschäftsgangsvermerk. Bei der zustimmenden Kenntnisnahme macht sich das entscheidende Gremium den Inhalt des Plans eigen. Der Plan wird dabei zur Kenntnis und inhaltlich angenommen. Den Masterplan durch die Bauausschüsse inhaltlich nicht anzunehmen ist nicht nachvollziehbar, weil die Beschreibung des Baufeldes, der Nutzung und des Volumens der Baumaßnahme, dann keine verlässliche Generalplanung ist. Der Öffentlichkeit würde bei der formellen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach dem BauGB ein Masterplan ohne Bewertung der Verbandsmitglieder vorgestellt. Die BauGB kommt zur Anwendung, weil es sich um ein nationales Vorhaben handelt. Im Übrigen halte ich fest, dass der multimodale Containerverkehr weltweit als "grüne Pipeline" bezeichnet, weil er die Umwelt in erheblichem Maße entlastet.

Dass die Faktensammlung das Wort nicht verdient wissen wir selber. Sie ist irreführend unter wissenschaftlichen Aspekten unseriös, weil sie konjunkturelle Delle 2008/2009 zum Maßstab zukünftiger Entwicklung macht. Zwischen 1985 und 2005, also in Zeitraum von 20 Jahren, hat sich der Containerumschlag weltweit verachtfacht (800%), von rund 50 auf 400 Mio. TEU. In Deutschland ist er im Zeitraum von 15 Jahren (1989-2005) um 370% gestiegen. In Bremen, Bremerhafen und Hamburg ist er im Laufe von 30 Jahren um 1600% von 740 Mio. TEU auf 11.800 Mio. TEU gestiegen. Er hat sich versechzehnfacht. Ich bin überzeugt, dass sie die Analyse und Prognose der Universität Mainz und die Methoden der Erhebung nicht in Zweifel ziehen. Die Auslastung der Mindener Häfen ist das Ergebnis weltweiter Arbeitsteilung. Die Wachstumsbetrachtung ist retrograd. Die Globalisierung wirkt auf Minden und fordert Anpassung und nicht umgekehrt. Die Flaschenhalse der Verkehre liegen im unmittelbaren Umfeld der Seehäfen und begrenzen die Umschlagskapazität, wenn das ruhende Potenzial der Binnenwasserstraßen nicht aktiviert wird. In den Großen Häfen der Welt zu wohnen ist inzwischen zu einem Trend geworden und kaum noch bezahlbar. Wenn es Menschen gibt, die sich vom Hafen und der ihm innewohnenden Atmosphäre angezogen fühlen, dort wohnen und leben, kann die Belastung nicht so sein, dass sie unerträglich ist, denn sonst würden sie die Lüneburger Heide als Wohnort der Hamburger Oper vorziehen. Ich hoffe sehr, dass sie nicht nur auf die Füße schauen, sondern lernen den ganzen Menschen zu betrachten.

Hans Ulrich Gräf

Schulbrink 13
Bückeburg

Dokumenten Information

Copyright © Mindener Tageblatt 2010

Dokument erstellt am 09.06.2010 um 14:10:18 Uhr

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



Jetzt das Mindener Tageblatt testen !

Probeflieferung: 12 Ausgaben kostenlos
und unverbindlich.

URL: http://www.mt-online.de/meinung/leserbriefe/?em_cnt=3591093&em_loc=831