

Wirtschaft sieht Bund in der Pflicht

Hafenausbau: Verband der Seehafenbetriebe nennt Infrastruktur-Maßnahmen für die Energiewende „nationale Aufgabe“

VON KAI KOPPE

Cuxhaven. Der Name Cuxhaven fiel nicht explizit, umso öfter war in einer Anhörung des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag das Stichwort „Energiewende“ zu hören: Ob Windkraft-Ausbauziele auf See erreicht werden, hängt an der Hafeninfrastruktur, die auch vor Ort ausgebaut werden muss. Dass Maßnahmen wie die Liegeplätze 5 bis 7 nur unter Kostenbeteiligung des Bundes zu stemmen sind, wurde am Montag einmal mehr deutlich gemacht.

Experten aus dem Bereich Hafenwirtschaft bezogen Stellung zu einem CDU/CSU-Antrag mit dem Titel „Hafenstandort Deutschland stärken“: Was die Schwesterparteien von der Bundesregierung fordern, geht inhaltlich weit über den Themenkomplex Offshore hinaus. Auf letzteren bezog sich jedoch der Cuxhavener CDU-Bundestagtagsabgeordnete Enak Ferlemann in seinen Fragen an die vom Ausschuss geladene Runde der Fachleute.

Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), antwortete, indem er in der Finanzierungsfrage auf eine Verantwortungsfrage des Bundes hinwies. „Wir sehen viele Aufgaben, die wir in den Häfen erledigen, als nationale Aufgaben an“, betonte Hosseus.

Wirtschaft und Länder sind allein überfordert

Um die Offshore-Ausbauziele erreichen zu können, müsse massiv investiert werden - ein Schritt, mit welchem laut ZDS-Hauptgeschäftsführer nicht nur die Unternehmen, sondern selbst die Bundesländer überfordert sein



Eine Gondel („Nacelle“) der 11-Megawatt-Klasse wird aus der Fertigungshalle von Siemens Gamesa in Richtung Pier geschoben. Kurze Wege bilden einen entscheidenden Standortvorteil der Offshore-Basis Cuxhaven. Foto: Koppe

werden. Was der Bund bislang beim Thema Häfen beisteuert, sei „ein wirklich winziger Betrag“: Hosseus spielte auf die über den Länderfinanzausgleich fließenden Hafenlasten an. Besagte Mittel müssten mindestens verzehnfacht werden, betonte der Branchensprecher - unisono mit Ferlemann. Der hatte schon im Vorfeld dafür plädiert, die Hafenlasten (derzeit 38 Millionen Euro pro Jahr) mit „einer Null mehr“ zu versehen.

In Richtung Hosseus fragte Ferlemann nach Stellschrauben, welche die Politik unter Wettbewerbsaspekten nachziehen müsse. Der ZDS-Geschäftsführer meldete daraufhin Bedarf an einem Förderprogramm an. Es geht darum, Hafengerät den Bedürfnissen des Offshore-Umschlags an-

zupassen. „Und sorgen Sie bitte dafür, dass der Bund stärker in die Seehäfen und in die Wege von und zu den Häfen investiert“, schloss Hosseus: Die Forderung, den Ausbau der Hinterlandanbindung (etwa die A 20 und die A 26 Ost) zu forcieren, taucht auch im eingangs erwähnten CDU/CSU-Antrag auf. Die Unionsparteien wollen ferner erreichen, dass eine im Koalitionsvertrag der „Ampel“ festgeschriebene Nationale Hafenstrategie noch im laufenden Jahr abgeschlossen wird.

SPD-Präsidium erwähnt touristische Potenziale

Auf die Hafenstrategie-Kernpunkte verwies die Bundes-SPD, ebenfalls am Montag, in einem Präsidiumsbeschluss. Einen Satz

des Beschlusspapiers (er dreht sich um touristische Potenziale des Themas Energiewende) griffen der örtliche SPD-Bundestagsabgeordnete Daniel Schneider, sein Landtagskollege Oliver Ebken und OB Uwe Santjer unmittelbar auf: An der deutschen Küste, so erklärten sie sinngemäß, gebe es mit Cuxhaven nur einen einzigen Standort, in dem die Verknüpfung zwischen Tourismus und Offshore-Industrie im Sinne eines „Schaufenster-Gedankens“ gelinge.

Für die Genannten zählt, die sich für den Standort bietenden Chancen nicht zu vertändeln. Auf eine Aufstockung der Hafenlasten zu spekulieren, so war am Dienstag aus SPD-Kreisen zu erfahren, könnte vor diesem Hintergrund möglicherweise zu viel

Zeit kosten. Grund, warum örtliche Genossen die Forderung nach Sondermitteln des Bundes für die Drittel-Finanzierung der Vorhaben 5 bis 7 erneuern.

„Dies ist der einzige deutsche Hafen für die Energiewende, der tatsächlich Baurecht hat“, schloss sich der SPD-Rats- und Kreistagspolitiker Gunnar Wegener beim Stichwort Liegeplatzbau an. Eine Verlängerung der Cuxhavener Pier kann man aus seiner Sicht nicht losgelöst von einer Erweiterung der dahinter liegenden Gewerbeflächen denken. Cuxhavens Vorteil, das betont auch Oliver Ebken, sei der Dreiklang aus Liegeplätzen an seeschifftiefem Wasser, der vor Ort ansässigen Produktion und Ansiedlungs- und Logistikflächen in unmittelbarer Nähe.