

Hinterlandanbindung der Häfen lahmt

Klagen und Ingenieurmangel bremsen den zügigen Ausbau der Infrastruktur aus



Die Anbindung der norddeutschen Seehäfen ans Hinterland soll nachhaltiger werden, dennoch geht es mit der Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene nur langsam voran. dpa/Stefan Puchner

Thomas Ludwig

Osnabrück Die verbesserte logistische Anbindung der niedersächsischen Häfen ins Hinterland für die Zukunft geht voran – allerdings nicht so schnell, wie es sich manch einer wünscht. „Das Ziel, alle relevanten Projekte des Bundesverkehrswegeplans bis 2030 umzusetzen, ist ambitioniert. Denn Klageverfahren und Ingenieurmangel machen derzeit belastbare Aussagen zur Fertigstellung großer Infrastrukturvorhaben sehr schwer“, heißt es im niedersächsischen Wirtschaftsministerium.

Lediglich die Fertigstellung der durchgehenden Elektrifizierung des Schienenverkehrs zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven habe mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig vom Oktober gegen die Klage der Stadt Oldenburg gute Aussichten, bis Ende 2022 fertig zu werden, sagte ein Sprecher auf Anfrage unserer Redaktion. Die Kläger hatten eine Umgehungstrasse zum Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port gefordert, waren damit aber nicht durchgedrungen.

Tatsächlich sind leistungsfähige Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßennetze wesentliche Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen und weiterer norddeutscher Seehäfen. „Die Leistungsfähigkeit der Seehäfen ist unmittelbar an die Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindungen gekoppelt“, sagte André Heim, Geschäftsführer der Marketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen, unserer Redaktion: „Daher ist es auch zukünftig wichtig, diese sicherzustellen und weiterzuentwickeln, um die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Hafenstandorte nachhaltig zu steigern.“

Rund 90 Prozent des weltweiten Güterverkehrs werden per Schiff abgewickelt. In Europa gehen rund 80 Prozent des Im- und Exports über die Häfen der sogenannten Nordrange, zu denen auch die drei großen norddeutschen Seehäfen in Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven gehören.

Mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 wurden zahlreiche für Norddeutschland wichtige Projekte erfolgreich platziert, um Güter von den Seehäfen ins Land zu transportieren. Das sind bei den Straßen insbesondere der Bau der A20, der A26 und der A39. Für den Schienenverkehr sind eine Verbesserung durch die Streckenelektrifizierung zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, der Ausbau der Strecken zwischen Hannover, Hamburg und Bremen unter dem Namen „Alpha-E“ und die Knotenprojekte für die großen Ballungsräume Hamburg, Hannover und Bremen besonders wichtig. „Die Achillesferse für schnelles Bauen beziehungsweise für die Umsetzbarkeit großer Infrastrukturprojekte bleibt das Erreichen einer größtmöglichen Akzeptanz“, sagt der Ministeriumssprecher. Oft vergehen drei bis sechs Jahre bis zum Planfeststellungsbeschluss – bei wenigen Einsprüchen.

Zwar hat die Bundesregierung im März dieses Jahres eine gesetzliche Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren als einen „weiteren Beitrag zur Gestaltung eines klimagerechten Mobilitätssystems“ auf den Weg gebracht. „Wichtige Projekte zur nachhaltigen Hinterlandanbindung sind aber nicht berücksichtigt, zum Beispiel der Wiederaufbau der Friesenbrücke und damit die Anbindung in die Niederlande“, wundert sich Meta Janssen-Kucz, Sprecherin für Häfen & Schifffahrt der Grünen im Niedersächsischen Landtag. Ein Schiff hatte die Eisenbahnbrücke über die Ems

bei Weener im Landkreis Leer 2015 gerammt und zerstört.

Nach dem Wirtschaftseinbruch infolge der Corona-Pandemie erwartet das Bundesamt für den Güterverkehr für die nächsten Jahre einen Wiederanstieg der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten des Güterverkehrsaufkommens.

Für den Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) zeigen die Prognosedaten, „dass Bund und Länder dauerhaft und mit Nachdruck in die Infrastruktur für Verkehr und Kommunikation investieren und den Seehafenhinterlandverkehr stärken müssen“.

Um die deutschen Klimaziele zu erreichen, wird es zudem erforderlich sein, den Anteil von Zügen und Binnenschiffen im Güterverkehr deutlich zu erhöhen. „Viele Ankündigungen werden jährlich wiederholt, ich kann aber keine echte Trendumkehr zu mehr Nachhaltigkeit im Güterverkehr erkennen“, mahnt Janssen-Kucz: „Das ist ein sehr mühseliges Geschäft – sowohl beim Thema Schiene und auch bei der Binnenschiffahrt. Immer noch transportieren wir zu viele Güter auf der Straße.“

Tatsächlich will Deutschland den Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehrsaufkommen bis 2030 auf mindestens 25 Prozent steigern. Auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder sieht einen erheblichen Bedarf zur Erweiterung der Kapazitäten im Bahnnetz von und zu den Seehäfen. Jüngst haben die Länderverkehrsminister den Bund deshalb aufgefordert, ein „Seehafenhinterlandverkehr-Sofortprogramm III“ aufzulegen. Mit den SHHV-Programmen I und II hat der Bund in der Vergangenheit mehrere Hundert Millionen Euro für Bau- und Planungsmaßnahmen im Eisenbahnnetz zur Verfügung gestellt.
