

Resolution

für eine zukunftssichere Entwicklung der Binnenwasserstraßen zwischen Elbe und Oder als Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung, Arbeitsplätze, Umweltschutz und europäische Integration

Mit großer Sorge verfolgen die Unterzeichner aus Berlin und Brandenburg die Diskussion um die geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Dabei ist unstrittig, dass die Organisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes einer Modernisierung bedarf.

Völlig unverständlich ist uns dagegen, dass im Zuge dieser Reform nun alle bisher geplanten Investitionen in die Wasserstraßen der östlichen Bundesländer gestrichen werden und Ausbauprojekte kurz vor ihrem Abschluss abgebrochen werden sollen. Dies halten wir für einen schweren Fehler. Mit der vorgeschlagenen Kategorisierung des Wasserstraßennetzes wird ganzen Regionen die Chance genommen, einen vernünftigen Ausbaustandard auf ihren Wasserstraßen zu erreichen, der in Teilen heute noch auf Vorkriegsniveau liegt. Darin sehen wir die große Gefahr, dass unsere Region in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung behindert wird, was letztlich zu langfristig ungleichen Lebensbedingungen innerhalb Deutschlands führt.

Zur objektiven Bewertung der bisherigen und prognostizierten Verkehrsleistungen auf den Wasserstraßen sollten folgenden Prämissen berücksichtigt werden:

- 1. Erst auf kompletten wirtschaftlich durchgängig nutzbaren Wasserstraßen kann sich Schiffsverkehr entwickeln. Die Strecken, die kurz vor der Vollendung stehen, müssen zu Ende gebaut werden.**

In den vergangenen Jahren wurden fast drei Milliarden Euro in den Ausbau der Binnenwasserstraßen in Ostdeutschland investiert. Dabei ist es aber bisher nicht gelungen, komplette Strecken durchgängig in den erforderlichen Parametern auszubauen.

Das belegen folgende Beispiele:

- Ohne die planfestgestellte und bereits ausgeschriebene Verlängerung der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal bleibt ein Transportpotenzial von 5,5 Mio. t Güter pro Jahr ungenutzt. Dabei ist die Verlängerung kaum teurer als die ohnehin notwendige Sanierung.**

Der Teltowkanal ist nach seiner Ertüchtigung schon heute für Schubverbände bis 125 m befahrbar. Das einzige Nadelöhr, ist die nur 82 m lange Schleuse Kleinmachnow, die auch für die 85 m langen Europaschiffe zu klein ist. Die verladenden Unternehmen haben für den Fall des Schleusenausbaus aktuell ein realistisches Wachstumspotenzial von 5,5 Mio. t für diese Route bestätigt. Entgegen der beschlossenen Planfeststellung zur Verlängerung soll die Schleuse nur instandgesetzt werden, was keine Kosten gegenüber einem Neubau spart. Die Nutzungsdauer eines Neubaus ist ca. 80 Jahre länger als die jetzt beabsichtigte Sanierung. So wird die wirtschaftliche Nutzung dieser Wasserstraße auf unbestimmte Zeit erheblich eingeschränkt.

- **Ohne die noch ausstehende Verlängerung der Schleuse Fürstenwalde/Spree für rund 14 Mio. € bleibt die gesamte bisherige Ertüchtigung der Spree-Oder-Wasserstraße ohne Wirkung.**

Die Spree-Oder-Wasserstraße zwischen Berlin und Eisenhüttenstadt wurde in den vergangenen Jahren ertüchtigt. Die Schleusen Wernsdorf und Kersdorf wurden von 67 m auf 115 m Länge erweitert damit moderne Binnenschiffe mit wirtschaftlicher Nutzlast verkehren können. Nach wie vor fehlt jedoch die Erweiterung der Schleuse Fürstenwalde/Spree in der Mitte der Wasserstraße. Solange diese kürzeste Schleuse zwischen Duisburg und Eisenhüttenstadt die Kapazität der ganzen Relation bestimmt, kommen alle bereits erfolgten Investitionen nicht zum Tragen. Neben den beschriebenen negativen Folgen hätte die geplante Wasserstraßenkategorisierung auch die Abkopplung unserer osteuropäischen Nachbarn vom Netz der Wasserstraßen in Mittel- und Westeuropa zur Folge. Dies gilt es mit Blick auf die europäische Integration zu verhindern.

- **Ohne die ausstehende Anhebung von zwei Brücken für rund 12 Mio. € werden auch das künftige neue Schiffshebewerk Niederfinow und die Gesamtinvestition in die Havel-Oder-Wasserstraße von rund 400 Mio. € die Wirtschaftlichkeit für die Binnenschifffahrt nur sehr eingeschränkt verbessern.**

Auf der Havel-Oder-Wasserstraße zwischen Berlin und Hohensaaten wird derzeit das neue Schiffshebewerk Niederfinow gebaut. Es wird längere Binnenschiffe aufnehmen können und wirtschaftliche mehrlagige Containertransporte ermöglichen. Um die Relation zwischen Berlin und Stettin nutzen zu können, fehlt jedoch noch die Anhebung der letzten beiden Brücken auf 5,25 m Durchfahrtshöhe, die einen zweilagigen Containertransport verhindern. Es ergibt keinen Sinn, eine Gesamtinvestition von rund 400 Mio. Euro zu entwerfen, um die noch offenen 3% der Kosten zu sparen.

2. Wasserstraßen sichern schon heute einen wichtigen Teil der wirtschaftlichen Prosperität und des Arbeitsmarktes der Hauptstadtregion.

Das sind neben Erzeugern und Verladern von Baustoffen, Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes, die Ihre Produkte über die Binnenwasserstraße versenden, bis hin zu Herstellern voluminöser High-Tech-Produkte z.B. aus dem Kraftwerksbereich. Nicht zu vergessen ist die ganze Palette der touristischen Nutzung (Weiße Flotte, Flusskreuzfahrten, Haus- u. Sportboote). Alle diese Bereiche würden unter der **Abstufung** der hier vorhandenen Wasserstraßen leiden und mittelfristig ihre Standortentscheidung überprüfen. Auch die Beschäftigten der Wasserstraßenverwaltung und der Unternehmen die Dienstleistungen an und auf den Wasserstraßen anbieten, tragen durch ihr Wissen und ihre Arbeit zum Wohlstand der Region bei. Die geplante Reform würde massiv zum Wissens- und Arbeitsplatzverlust in der Hauptstadtregion führen.

Bei Unternehmen, Städten und Gemeinden die zukunftsweisend in Häfen, anliegende Gewerbegebiete und wassertouristische Infrastruktur investiert haben, werden die getätigten Investitionen massiv entwertet.

3. Die Wasserstraßen leisten einen großen Beitrag zum Umweltschutz und zur Entlastung des Straßennetzes

Mindestens **300.000 zusätzliche LKW-Fahrten** wären nötig, müsste man die heute auf den Wasserstraßen unserer Region transportierte Tonnage auf LKW-Transporte verlagern. Das ergab eine Unternehmensbefragung der IHKs in Berlin-Brandenburg. Die Stichprobe ergab für das Jahr 2010 eine Transportmenge von rund 6 Millionen Tonnen, was bei einer Nutzlast von 20 Tonnen je Fahrzeug 300.000 LKW bedeutet. Dazu kommen Erweiterungs- und Verlagerungspotenziale von 5,5 Mio. t/Jahr, die fast noch einmal so viel Lkw-Verkehr substituieren können. Wegen unzureichender Schienenkapazitäten und fehlender Gleisanschlüsse würden die Transporte zum allergrößten Teil über das ohnehin schon überlastete Straßennetz erfolgen. Darüber hinaus lassen sich insbesondere übergroße, sperrige Güter wie z.B. Teile von Windkraftanlagen, nicht ohne weiteres per LKW befördern. Ungeachtet dessen werden insbesondere im Güterverkehr und im für Berlin-Brandenburg bedeutenden LKW-Transitverkehr schon jetzt erhebliche Zuwächse prognostiziert. Wird in Folge der Reform die weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Binnenschiffahrtswege verhindert oder gar weiter zurückgedrängt, müssen mehr Transporte auf der Straße und der Schiene abgewickelt werden, mit der Folge stark ansteigender CO₂-Emissionen. So sind die **Klimaschutzziele** der Bundesregierung nicht erreichbar!

4. Die Energiewende braucht das Binnenschiff

Mit dem beschlossenen **Atomausstieg** und der damit verbundenen Energiewende wächst die Bedeutung der Binnenwasserstraßen. Der Atomausstieg führt in den kommenden Jahren zu einer zunehmenden Abhängigkeit von Kohle- und Gas- sowie Biomassekraftwerken. Kohle, Holzhackschnitzel und Biomasse bedeuten ein sehr großes Aufkommen und können besonders wirtschaftlich per Schiff transportiert werden. Einschränkungen auf den Wasserstraßen führen zwangsläufig zu einer steigenden „Verletzbarkeit“ dieser Stromproduzenten. Auch Windkraftanlagen sind wegen der Größe ihrer Bauteile auf Schiffstransporte angewiesen.

5. Europäische Integration der Verkehrswege nicht konterkarieren

Neben den beschriebenen negativen Folgen hätte die geplante Vernachlässigung der ostdeutschen Wasserstraßen auch die **Abkopplung** der mittel- und osteuropäischen Wirtschaftsräume zur Folge. Das kann objektiv nicht das Interesse der stärksten Volkswirtschaft im geographischen Zentrum Europas sein.

Deshalb fordern wir:

- **Eine verlässliche und zukunftsorientierte Binnenschifffahrtspolitik der Bundesregierung unter Berücksichtigung der europäischen Integration**
- **Durchführung bereits baureifer Vorhaben an den Wasserstraßen durch die sofortige Aufhebung des BMVBS-Erlasses zum Investitionsstopp**
- **Veränderung der vorliegenden Pläne zur Reform der Wasserstraßenverwaltung, die Ergebnisse des jüngsten, gemeinsam vom Bund und den Ländern beauftragten, „railistics-Gutachtens“ müssen Grundlage der geplanten Wasserstraßenreform werden**
- **Sicherung der Investitionsmittel des Bundes für die Binnenwasserstraßen um sowohl die Unterhaltung, als auch die weitere Ertüchtigung der Wasserstraßen in Deutschland zu ermöglichen.**
- **Beibehaltung der WSD Ost und der zugehörigen Untergliederung in WSA´s und WSN als leistungsfähiger regionaler Ansprechpartner, keine neue Zentralbehörde in Bonn**
- **Neubau der Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde sowie Anhebung der beiden Brücken in Eberswalde um die vorangegangenen Investitionen volkswirtschaftlich sinnvoll nutzbar zu machen!**

Unterzeichner:



Vorsitzender Gerhard Ostwald



Präsidenten



Geschäftsführer Reinhard Schuster

Weitblick -Verkehrsinfrastruktur,
Wirtschaft und Logistik e.V.

Dietmar Raschmann, Vorsitzender



Schulte



Uwe Richter, Geschäftsführer




Landrat



M. Kaß
Niederlassungsleiter Eisenhüttenstadt



Jens Fink



Dirk Wetzel
Dirk Wetzel