



BUND: Wasserstraßeninvestitionen werden Realitäten angepasst **Schleuse in Kleinmachnow soll es richten**

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) begrüßt die Anpassung der Netzstrukturen der Bundeswasserstraßen an die tatsächlichen Anforderungen durch Bundesverkehrsminister Ramsauer.

Der Bundesverkehrswegeplan ist seit Jahrzehnten unterfinanziert. Nach dem Gießkannenprinzip wurden millionenschwere Neubauprojekte im Wasserstraßenausbau verteilt. Dies ging zu Lasten der Gewässerökologie, der Unterhaltung der Wasserstraßen in der Fläche, als auch effizienter Ertüchtigung auf Strecken mit dichtem Verkehr. Mit der neuen Netzstruktur hat das BMVBS darauf endlich reagiert. Ausbau soll nur noch im stark frequentierten Hauptnetz stattfinden. Das Neben- und Randnetz, zu dem die Wasserstraßen in den neuen Bundesländern gehören, wird nur noch unterhalten und das Restnetz, das von der Schifffahrt nicht mehr benötigt wird, wird aufgegeben. „Damit können Investitionen gezielt dort getätigt werden, wo sie der Schifffahrt nützen und zusätzlich kann ein Teil der Flüsse in Deutschland durch Renaturierung wieder zu Flüssen werden, ein Gewinn für die Schifffahrt und den Naturschutz“, so Burkhard Voß, Vorsitzender des BUND Brandenburg. Laufende Investitionen sollen aber unabhängig von ihrer Wasserstraßenkategorie beendet werden. Dazu zählen u.a. der Neubau des Schiffshebewerkes im ostbrandenburgischen Niederfinow sowie der umstrittene Ausbau von Havel und Spree, die mit reduzierten Parametern für größere Schiffe nur noch vertieft werden. Im Rahmen des VDE 17 und seiner Anschlussverbindungen sind seit der Wende gut 3.5 Mrd. Euro in den Aus- und Neubau von Flüssen, Kanälen, Schleusen und Häfen in die neuen Bundesländer gepumpt worden. Damit hat der Bund seit der Wende im Osten 20 Cent pro Tonnenkilometer investiert, in den alten Bundesländern nur 1,25 Cent.

Burkhard Voß: „Brandenburg produziert seit der Wende eine Hafenuine nach der anderen: Schwedt, Wittenberge, Wustermark. Zu einer Intensivierung der Binnenschifffahrt hat das nicht beigetragen und da soll es nun die Kleinmachnower Schleuse richten?“

„Die alte Tonnenideologie ist nicht mehr haltbar und Verkehrsverlagerung hat trotz Ausbau nicht stattgefunden“, so Winfried Lücking, Leiter Gewässerpolitik BUND. „Die neue Netzstruktur ist eine Anpassung an diese Erkenntnis. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die Industrie- und Handelskammer dem trotzdem noch nachhängt, obwohl schon ein Gutachten von 2001, erstellt im Auftrag des Deutschen Industrie- und Handelstages (DIHT), genau diese Erkenntnis zugrunde gelegt hat. Das „Aktionsbündnis Weitblick- Teltowkanal 3 Mio+“ und die Industrie- und Handelskammer (IHK) sind gut beraten sich mit Politik, Binnenschifffahrt und Gewerbe zusammenzusetzen und flussbezogene integrierte Logistikkonzepte zu erstellen. Dann hat auch die Binnenschifffahrt im Osten weiterhin eine Zukunft.“

„Politik und Öffentlichkeit müssen sich aber bewusst machen, dass Verlagerungen systembedingt nur begrenzt möglich sind. Um Schifffahrt leistungsfähiger zu machen, müssen Kapazitätsengpässe beseitigt werden. Sie sind nur dann sinnvoll, wenn der Markt hierfür eindeutige Signale gibt. Die Vorstellung, man müsse nur genügend Mittel in das Wasserstraßennetz investieren, um Verkehrsverlagerung zu erhalten, erweist sich nicht selten als teure Fehleinschätzung.“ (DIHT Gutachten 2001)

Für Rückfragen: Winfried Lücking, Leiter Gewässerpolitik BUND mobil: 0160-8293414