


Berlin

BRANDENBURG

Leere Schleusen



Foto: ddp

Schleuse Kleinmachnow: nur alle zwei Wochen ein langer Schubverband. 

von Sebastian Höhn

Potsdam - Das Wasser in den Schleusenbecken ist spiegelglatt, auf dem Teltowkanal weit und breit kein Schiff. Wer an der historischen Schleuse in Kleinmachnow (Potsdam-Mittelmark) ein Güterschiff sehen will, muss mitunter Stunden warten. Nur rund zehn Schubkähne passieren die Anlage pro Tag, fünf in jede Richtung. Die ursprünglich geplante Verlängerung der Schleusenammern von

derzeit 82 auf 190 Meter - gedacht für lange Schubverbände - hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) gekippt. Ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss wurde aufgehoben. Der Ausbau lohne sich nicht, so die Begründung. Die Schleuse soll nun lediglich saniert werden. Ersparnis: Etwa 18 Millionen Euro.

Während die Grünen und Naturschutzverbände in seltener Einigkeit mit dem CSU-Minister die Entscheidung begrüßen, gibt es Widerstand von Seiten der brandenburgischen Landesregierung. Infrastrukturminister Jörg Vogelsänger (SPD) beharrt weiterhin auf den Ausbau - und reichte Klage gegen den Ausbaustopp ein. Diesem Schritt haben sich mittlerweile die Stadt Königs Wusterhausen und die kommunale Hafengesellschaft Lutra angeschlossen. Auch die Hafenbetriebsgesellschaft Eisenhüttenstadt erwägt zu klagen, hieß es aus dem Unternehmen. Ramsauers Entscheidung degradiere "die Binnenschifffahrt in den wasserreichsten Ländern Berlin und Brandenburg zur Bedeutungslosigkeit", so Lutra-Chef Reinhard Schuster.

Lothar Wiegand, Sprecher des Infrastrukturministeriums, befürchtet weiterreichende Folgen: "Ostdeutschland wird von den Wasserstraßen abgehängt." Hintergrund seiner Sorge ist ein Konzept zur Neuordnung der Bundeswasserstraßen, das Ramsauer dem Haushaltsausschuss des Bundestages vorgelegt hat. Erstmals hat der Minister eine Bestandsaufnahme des gesamten

Wasserstraßennetzes vorgenommen und jeden Fluß und jeden Kanal auf seine Wirtschaftlichkeit überprüfen lassen.

Im Osten nur Nebenflüsse

Herausgekommen ist eine Kategorisierung der Wasserstraßen nach ihrer Wichtigkeit, aufbauend auf einer Gütertransport-Prognose für das Jahr 2025. Für die meisten ostdeutschen Wasserstraßen sollen dann höchstens noch die Kategorien Rand- oder Nebennetz gelten - es sind die beiden untersten in der Prioritätenskala. Sie zeichnen sich durch ein geringes Verkehrsaufkommen aus. Große Investitionen sind dort nicht mehr geplant, heißt es in einem Papier des Bundesverkehrsministeriums. In den Nebennetzen soll es keinen Ausbau mehr geben, es geht lediglich um Bestandserhaltung. In die Randnetze, zu den auch der Teltowkanal mit der Kleinmachnower Schleuse gehört, soll nur noch das Nötigste investiert werden, soweit es die Verkehrssicherungspflicht vorschreibt.

"Bisher wurde mit der Gießkanne investiert", sagt Marion Hoppen, Sprecherin des Bundesverkehrsministeriums. Angesichts knapper Haushaltskassen müssten die Mittel effizienter, also dort eingesetzt werden, wo die meisten Schiffe fahren. "Es geht nicht darum, den Osten abzuhängen", so Hoppen. Allerdings sei in die östlichen Wasserstraßen seit der Wende bezogen auf die Nutzung deutlich mehr investiert worden als etwa in Rhein und Mosel. Demgegenüber steht die Bedeutung als Verkehrsweg: Allein auf dem Rhein werden etwa 90 Prozent der deutschen Binnenschiff-Güter transportiert.

Im Potsdamer Infrastrukturministerium geht man davon aus, dass außer der Schleuse auch andere Bauprojekte in Brandenburg gestrichen werden. "Der Ausbau der Havel und der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße wäre damit auch gestorben", sagt Sprecher Wiegand. Zudem stünde die Bedeutung der Häfen in Königs Wusterhausen, Schwedt und Wittenberge auf dem Spiel. Bei der Binnenschifffahrt zu sparen, sei der falsche Ansatz. "Die Autobahnen sind voll. Wie wollen wir dem Schwerlastverkehr dort Herr werden?", fragt Wiegand. Die Zahl der Schiffe auf dem Teltowkanal sei "nicht berauschend", räumt er ein. "Der Ausbau der Schleuse in Kleinmachnow wäre aber ein Stück Angebotspolitik."

Schleuse fehlt es an Auslastung

Die Grünen-Bundestagsabgeordnete Cornelia Behm aus Potsdam hält

diese Argumentation für Unsinn. "Ein höheres Verkehrsaufkommen auf den ostdeutschen Flüssen lässt sich nicht herbeibauen", sagt sie. Studien hätten gezeigt, dass es auch künftig keinen Ausbaubedarf geben wird.

"Ramsauer geht da einen wichtigen Schritt", sagt Rüdiger Herzog, Landesvorsitzender der Naturfreunde Brandenburg. Alle anderen Verkehrsminister vor ihm hätten es verschlafen, die Gütermengen auf den Wasserstraßen zu kategorisieren. Dabei habe es schon 2003 einen entsprechenden Beschluss der rot-grünen Bundesregierung gegeben. Froh ist der Naturschützer vor allem, dass die Vertiefung der Havel vom Tisch ist.

Beifall für Ramsauers Pläne gibt es auch bei der Bürgerinitiative "pro Kanallandschaft Kleinmachnow Schleuse", die seit fast 20 Jahren gegen den Ausbau der Anlage kämpft. "Die Schleuse ist derzeit nur zu zwölf Prozent ausgelastet, und das wird sich zukünftig kaum ändern", sagt deren Sprecherin Ursula Theiler. Lange 125-Meter-Schubverbände würden gar nur einmal in zwei Wochen vorbeikommen. Von einem Nadelöhr, wie die Ausbaubefürworter behaupten, könne keine Rede sein, so Theiler. Eine größere Schleuse würde deshalb auch den Straßenverkehr nicht entlasten.

Berliner Zeitung, 23.02.2011

• [Leserbrief](#) »

[IMPRESSUM](#) [KONTAKT](#) [MEDIADATEN](#)

