

Kleinmachnower Schleuse ist kein Nadelöhr für die Binnenschifffahrt (Pressemitteilung 14.04.2011)

Die Wirtschaftsverbände schlagen Sturm gegen den Beschluss von Verkehrsminister Ramsauer, den Ausbau Schleuse in Kleinmachnow zu stoppen. Doch die angeführten Argumente der Wirtschaft und der Landesregierung über den zu erwartenden Schaden in der wirtschaftlichen Entwicklung Brandenburgs, entbehren jeglicher Grundlage. Obwohl in den letzten 20 Jahren erhebliche Fördermittel des Bundes (3,7 Milliarden €) in den Ausbau der Wasserstraßen und Hafenanlagen geflossen sind, stagniert das Güteraufkommen auf niedrigem Niveau weiter und die neuen Prognosen des Verkehrsministeriums weisen bis 2025 keine wesentliche Änderung auf.

Die ursprünglichen Planungen zum Ausbau der Machnower Schleuse auf 190 m Länge beruhten auf der Prognose, dass im Jahr 2010 10 Millionen Gütertonnen pro Jahr geschleust werden müssten. Die Deutsche Binnenrederei hofft nun, dass 2011 das Güteraufkommen auf über 1 Millionen Gütertonnen gesteigert werden kann, also 10% der ursprünglich geplanten Menge.

Die jetzt vorhandenen Schleusenammern haben eine Kapazität von 8 Mill. t/Jahr, also noch viel Platz auch für die nächsten Jahrzehnte. Ein Stau an der Schleuse ist bei dem niedrigen Verkehrsaufkommen von 5 Schiffen pro Tag nicht zu befürchten. Die 124 m langen Schubverbände befahren den Teltowkanal selten, im Durchschnitt wöchentlich einmal, da sie auch bei der nächsten Schleuse, die nur 125 m lang ist, wiederum koppeln müssen.

Wegen des geringen Transportaufkommens beschloss der Senat von Berlin 2001 die Schließung Osthafens, worauf der Bund 2001 auch den Ausbau des Teltowkanals für Großmotorgüterschiffe von 110 m und Schubverbände bis 185 m Länge aus der Planung nahm. Die jetzige Flotte mit den maximal 82 m langen Schiffen bewältigt mühelos alle anfallenden Transporte.

Die Kleinmachnower Schleuse ist kein „Nadelöhr“ der europäischen Binnenschifffahrt auf dem Weg nach Polen. Die 82 m Schiffe, die jetzt in Kleinmachnow geschleust werden, können den Oder-Spree-Kanal nicht befahren (Wasserstraßenklasse III), da die Schleuse Fürstenwalde nur 67 m lang ist und für den Kanal keine Erweiterungen vorgesehen sind.

Hinter der Forderung der Lutra Hafen GmbH Königswusterhausen, deren Hafenanlage bisher nur 50% ausgelastet ist, steckt auch der schwedische Energieriese Vattenfall, der in Berlin Biomasse-Kraftwerke errichten will, um sich einen grünen Label anzuheften. Da die benötigte Biomasse in Brandenburg nicht zur Verfügung steht, sollen jährlich 1,4 Millionen Tonnen Holz aus Liberia importiert werden. Damit wird nicht nur der Bevölkerung in Afrika die dringend notwendigen Energiequellen entzogen, sondern durch Abholzen des Regenwaldes auch das Weltklima negativ beeinflusst. Man sollte einmal den Energieaufwand zum Einschlag des Regenwaldes, den Transport über Hamburg nach Berlin berechnen und ihn der Energieausbeute im Kraftwerk gegenüber stellen. Wenn etwa dieses Geschäft mit Steuergeldern subventioniert werden sollte, müssten die Bürger auf die Straße gehen und diesem ökologischen und ökonomischen Unsinn ein Ende zu bereiten.

Bürgerinitiative „ pro Kanallandschaft Kleinmachnower Schleuse“,
Projektgruppe im Förderverein Landschaftsschutzgebiet Buschgraben / Bäketal e.V.,
Kleinmachnow Dr. Gerhard Casperson