



Positionspapier zur zukunftsicheren Entwicklung der Binnenwasserstraßen zwischen Elbe und Oder

Mit großer Sorge verfolgt die Wirtschaft in 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. Deshalb unterstützen wir eine Reform dieser Verwaltung.

Völlig unverständlich ist uns dagegen, dass im Zuge dieser Reform nun alle bisher geplanten Investitionen in die Wasserstraßen der östlichen Bundesländer gestrichen werden sollen 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 diese Regionen in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung behindert werden, was letztlich zu langfristig ungleichen Lebensbedingungen innerhalb Deutschlands führt.

Die positive Entwicklung der Binnenschifffahrt belegen die Zuwächse im ersten Quartal 2011. Die Transportmengen stiegen um knapp ein Drittel gegenüber dem Vorjahreszeitraum, obwohl die Zeit vom harten Winter und zum Teil unpassierbaren Wasserstraßen geprägt war. Zur objektiven Bewertung der bisherigen Verkehrsleistungen auf den Wasserstraßen sollten folgenden Prämissen berücksichtigt werden:

1. Erst auf kompletten Relationen 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 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 der ohnehin notwendige Ersatzneubau.**

Der Teltowkanal ist nach seiner Ertüchtigung schon heute für Schubverbände bis 124m befahrbar. Das einzige Nadelöhr, ist die nur 82 m lange Schleuse Kleinmachnow, die auch für die 85 m langen Europaschiffe zu klein ist. Zwar wird die Kapazität von 3 Mio. t/Jahr bei 24 Stunden-Betrieb bisher nicht ausgeschöpft. Die verladenden Unternehmen haben jedoch 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 nun in ihrer alten Länge ersetzt werden, was kaum Kosten spart. Dafür 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.

- **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 ein neues 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 4,70m 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 Teil der wirtschaftlichen Prosperität 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.

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 aktuelle 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 Binnenschifffahrtswege verhindert oder gar weiter zurückgedrängt, müssen mehr Transporte auf der Straße und der Schiene abgewickelt werden, mit der Folge stark ansteigender CO₂-Emissionen.

4. Der Atomausstieg braucht das Binnenschiff

Mit dem gerade beschlossenen Atomausstieg wächst die Bedeutung der Binnenwasserstraßen. Der Atomausstieg führt in den kommenden Jahren zu einer zunehmenden Abhängigkeit von Kohle- und Gas- sowie Biomassekraftwerken. Kohle, Holzschnitzel 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 werden wegen der Größe ihrer Bauteile auf Schiffstransporte angewiesen sein.

5. Klimabesonderheit müssen berücksichtigt werden

Bei der Zugrundelegung der Verkehrsstatistik ist zu berücksichtigen, dass die Wasserstraßen in Ostdeutschland – anders als im Westen und Süden - regelmäßig im Winter durch Eisgang bzw. geschlossene Eisdecken nicht befahrbar sind und dadurch rund $\frac{1}{4}$ des Jahres nicht genutzt werden können. Dies ist kein Indiz für eine fehlende Nachfrage seitens der Wirtschaft.

Diese Argumente sind bei den Entscheidungen mit zu berücksichtigen um ein zukunftsfähiges Entwicklungskonzept der Binnenwasserstraßen zu ermöglichen, das auch noch den Grundsätzen einer einheitlichen Raumentwicklung gerecht wird. Entscheidungen über die Priorität einzelner Investitionen dürfen nicht pauschal für ganze Regionen getroffen werden. Vielmehr ist für das jeweilige konkrete Projekt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis zu ermitteln, das die Chancen berücksichtigt, die sich etwa aus dem Lückenschluss einer ganzen Transportkette ergeben. Dabei ist auch zu betrachten, welche Be- und Entlastungswirkungen sich daraus für die anderen Verkehrsträger und ihren Investitionsbedarf ergeben. Dafür muss die Datenbasis zu aktuellen Transportmengen und ihrer Prognose auf jeden Fall valide und überprüfbar sein.

Deshalb fordern wir:

- **Eine verlässliche und zukunftsorientierte Binnenschifffahrtspolitik der Bundesregierung**
- **Die sofortige Aufhebung des BMVBS-Erlasses zum Investitionsstopp bereits baureifer Vorhaben an den Wasserstraßen**
- **Überprüfung und Veränderung der vorliegenden Pläne zur Reform der Wasserstraßenverwaltung (und Zukunft der Wasserstraßen)**
- **Erhöhung der Investitionsmittel des Bundes für die Binnenwasserstraßen um sowohl die Unterhaltung, als auch die weitere Ertüchtigung der Wasserstraßen in Deutschland zu ermöglichen.**

Königs Wusterhausen, 05. September 2011