

Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.

Stowarzyszenie d/s zagospodarowania obszaru nurtu Odry i Haweli, stow. zarej.

www.oderverein.de

Oderverein c/o Gerhard Ostwald, Le Pavillon-Str.29, 13127 Berlin

Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Alexander Dobrindt
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Berlin, 29.01.2015

Offener Brief zum Neuen Jahr - Infrastruktur Bundeswasserstraßen

Sehr geehrter Herr Minister,

auf die Ihnen am 02.10.2014 überreichte „Gemeinsame Erklärung zur Verbesserung der Schifffahrt östlich der Elbe“ erhielten wir am 9. 12. 2014 eine Rückäußerung Ihres Mitarbeiters, Herrn Peter Seus (Ref. WS 10), für die wir uns bedanken. Erlauben Sie uns hierzu folgende Anmerkungen (hierbei ist es nicht unsere Absicht, den Briefschreiber persönlich anzugreifen, wohl aber die von ihm in seinem Schreiben vertretene Infrastrukturpolitik):

Wir vermissen in den Ausführungen von Herrn Seus eine ernsthafte Auseinandersetzung mit unseren Standpunkten und empfinden seine Ausführungen insoweit als unbefriedigend und wenig hilfreich. In dem Schreiben werden immer wieder dieselben uns hinlänglich bekannten Positionen vertreten, die jedoch durch ständige Wiederholung nicht an Überzeugungskraft gewinnen. Die uns bewegenden grundlegenden Fragen der Regionalentwicklung in Ostdeutschland bleiben gänzlich unberücksichtigt.

Mit „*strategischen Prioritäten*“ werden große Worte bemüht, aber es ist nach unserer Überzeugung und nach Meinung vieler ernsthaft engagierter Fachleute eine volkswirtschaftlich falsche, eine aus der Sicht regionaler Entwicklungsbedürfnisse falsche, problematische Strategie, die hier vertreten wird.

Es kann nicht sein, dass nur große Wirtschaftsstandorte, große Güterströme, große Verkehrswege als förderungswürdige Potentiale gewertet werden, um dann festzustellen, dass wegen knapper Finanzmittel für die kleineren bis mittleren Bedarfsfälle dann leider kein Geld mehr übrig ist. In unserer Arbeit erleben wir es täglich, dass Wirtschaftsaktivitäten mittlerer, zum Teil durchaus auch erheblicher Größe, im relativen Kontext ihrer Region gesehen, eine sehr hohe Relevanz für das regionale Gemeinwohl haben und dass ihr wirtschaftlicher Erfolg oft ganz gravierend von der Verfügbarkeit einer leistungsfähigen und kostengünstigen Verkehrsinfrastruktur abhängt, wie sie insbesondere auf dem Wasser gegeben ist.

Eine „strategisch“ zu nennende Investitionspolitik müsste nach unserem Dafürhalten diese Sachverhalte erheblich stärker würdigen. Der Hinweis auf beschränkte Finanzmittel erscheint uns wenig stichhaltig. Mit einer flexiblen, weniger ideologisch fixierten Politik hätten z.B. in diesem und im vorangehenden Jahr Vorhaben mittlerer Größenordnung begonnen oder schon

fertig gestellt werden können, mit denen vergleichsweise erhebliche leistungssteigernde Effekte erzielbar gewesen wären – Vorhaben, für die Planungen vorliegen und Baurecht sehr schnell (wieder) hergestellt werden könnte – wir denken hier an das für uns besonders nahe liegende Beispiel der Schleuse Kleinmachnow, für deren Verlängerung der Nordkammer ein dringlich nachgewiesener Bedarf *jetzt* besteht und nicht nach „Vertröstung“ auf eine mögliche erneute Überprüfung in unsicherer ferner Zukunft. Noch heute bestünde die Möglichkeit, die für Sommer 2015 vorgesehene Grundinstandsetzung der Nordkammer in einen auf 130 m verlängerten Neubau der Nordkammer umzuwandeln.

Eine strategische Priorisierung von Baumaßnahmen hätte aus volkswirtschaftlicher und regionaler Sicht also gänzlich anderen Kriterien zu folgen als, mit Verlaub, einer Trivial-Philosophie „Wer hat, dem wird gegeben ...“ – denn, dies muss immer wieder betont werden, Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder sind in aller Regel nicht deshalb unzureichend ausgelastet, weil die verladende Wirtschaft kein Interesse an der Binnenschifffahrt hat, sondern weil die Leistungsfähigkeit für eine wirtschaftlich zufrieden stellende Nutzung nicht ausreicht.

Als zynisch muss man es in diesem Zusammenhang empfinden, wenn das Argument knapper Mittel verbunden wird mit dem Hinweis auf unzureichende Personalressourcen für Planung und Durchführung baulicher Maßnahmen, war es doch die Bundespolitik, die durch eine überhastete und überzogene Strukturreform der Bundeswasserstraßenverwaltung die Arbeitsfähigkeit dieser Verwaltung entscheidend geschwächt hat.

Wenn Wasserstraßen wie Teltowkanal und SOW unter das Verdikt „*Sonstige Wasserstraßen*“ fallen, weil sie nach eher willkürlich gesetzten, einseitig Status-quo-orientierten und auf ein tradiertes Tonnen-Denken fixierten Kriterien nicht genug Verkehrsleistung erbringen, so sind sie Beispiele für eine nicht geringe Zahl ost- und auch westdeutscher Wasserstraßen, die nicht wegen mangelnden Interesses der verladenden Wirtschaft, sondern wegen ihrer zu geringen Leistungsfähigkeit, bedingt durch Engpässe und Ausbaufizite, derzeit nicht in der Lage sind, die geforderten Limits zu erfüllen. Hierauf wurde immer wieder hingewiesen, aber die permanente Weigerung der Politik, die schädlichen Auswirkungen von Engpässen anzuerkennen, scheint unüberwindlich.

Grundsätzlich führt die alleinige Ausrichtung der Investitionsmaßnahmen auf die Effizienz des Einsatzes der Ressourcen zu einer Vernachlässigung der Sonstigen Wasserstraßen, wie sie schon heute am Finowkanal erkennbar ist und auch an der Spree-Oder-Wasserstraßen eintreten wird. Mit dem fehlenden Unterhalt der Wasserstraße und dem Verfall der Schleusen leiden dann auch der Sportverkehr und der Wassertourismus, inzwischen ein bedeutender Wirtschaftsfaktor im Nordosten Deutschlands.

Zu der von Herrn Seus vertretenen Auffassung, der Transport von Schwergütern und großvolumigen Projektladungen sei mit dem Status quo der Wasserstraßen in der Regel vereinbar: Dies trifft eher nur im Ausnahmefall oder mit erheblichen Einschränkungen zu. Bekanntlich geht es hier, neben möglichst großräumigen Schiffsabmessungen, z.B. im Zusammenhang mit hinreichend großen Schiffsbreiten, im besonderen um Brückendurchfahrts Höhen und, wenn durch starke Ballastierung eine Verringerung von Fixpunkthöhen über Wasser angestrebt werden muss, sekundär auch um Tiefgang, d.h. um beschränkte Fahrwassertiefen.

Dies ist für die Elbe (die hier im Moment nicht zur Diskussion steht, wo derartige Transporte aber eine große Bedeutung haben) ein durchaus kritisches Thema. Brückenhöhen sind z.B. auf der HOW, wo auch nach dem Neubau von zwei ganz besonders kritischen Brücken noch weitere Brücken mit nicht langfristig hinreichenden Durchfahrts Höhen vorhanden sind, und in erheblichem Maß auch auf der SOW und dem Teltowkanal kritisch (Anlagentransporte z.B. für die Stahl- und Papierindustrie in Eisenhüttenstadt und für Kraftwerke am Teltowkanal wären auf dem Wasser nahe liegend, sind faktisch aber kaum möglich). Ertüchtigungsmaßnahmen im Einzelfall allein, in isolierter Betrachtung, mit Schwerguttransporten zu begründen, dürfte ein eher problematischer Ansatz sein, denn eine belastbare Nutzen/Kosten-Bewertung kann doch wohl nur unter umfassender Würdigung *aller* Einflussfaktoren erfolgen.

Wir wünschen uns im Neuen Jahr keine weitere Verschärfung kontroverser Auseinandersetzungen über die zukünftige Infrastrukturpolitik in den östlichen Bundesländern, sondern die Wiederaufnahme eines von wechselseitiger Wertschätzung getragenen fachlichen Dialogs, so wie er früher zu allen Ebenen Ihres Hauses bestanden hat.

Mit freundlichen Grüßen
und den besten Wünschen für das Jahr 2015

gez. Gerhard Ostwald
(Vorsitzender)

gez. Prof. Horst Linde
(stellvertr. Vorsitzender)

EINGETRAGEN UNTER VR 270 BEIM AMTSGERICHT FRANKFURT (ODER)
VORSTAND: GERHARD OSTWALD (VORSITZENDER), PROF. HORST LINDE (STELLY. VORS.),
ROBERT RADZIMANOWSKI
ANSCHRIFT DER GESCHÄFTSSTELLE: VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E.V.,
C/O GERHARD OSTWALD, LE PAVILLON-STR. 29, 13127 BERLIN, FON +49 30 47480414,
FAX: +49 30 47480416, E-MAIL INFO@ODERVEREIN.DE
BANKVERBINDUNG: POSTBANK BERLIN, KONTO-NR. 0199516103, BLZ 10010010,
IBAN DE52 1001 0010 0199 5161 03, BIC PBNKDEFF