

Resolution

für eine zukunftsichere Entwicklung der Binnenwasserstraßen zwischen Elbe und Oder als Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung, Arbeitsplätze, Umweltschutz und europäische Integration

Mit großer Sorge verfolgen wir, die Brandenburger Landräte der Landkreise
Potsdam-Mittelmark,
Dahme-Spreewald,
Teltow-Fläming,
Oder-Spree und
Märkisch-Oderland

die Diskussion um die geplante Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die bundespolitische Diskussion über die Modernisierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes darf nicht auf dem Rücken unserer Wirtschaftsstandorte ausgetragen werden, denn:

Wasserstraßen sichern einen wichtigen Teil der wirtschaftlichen Prosperität und des Arbeitsmarktes der Metropolenregion Berlin - Brandenburg.

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. Auch die Unternehmen, die Dienstleistungen an und auf den Wasserstraßen anbieten, tragen durch ihr Wissen und ihre Arbeit zum Wohlstand der Region bei, die geplante Reform würde massiv zum Wissens- und Arbeitsplatzverlust in Berlin und Brandenburg führen.

Bei Unternehmen, Städten und Gemeinden die zukunftsweisend in Häfen, anliegende Gewerbegebiete und wassertouristische Infrastruktur investiert haben, werden die getätigten Investitionen massiv entwertet.

Die Wasserstraßen leisten einen großen Beitrag zum Umweltschutz und zur Entlastung des Straßennetzes

Eine Unternehmensbefragung der IHKs in Berlin-Brandenburg ergab, das mindestens 300.000 zusätzliche LKW-Fahrten wären nötig, müsste man die heute auf den Wasserstraßen unserer Region transportierte Tonnage auf LKW-Transporte und damit auf das ohnehin schon überlastete Straßennetz verlagern. 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

Binnenschiffverkehrswege verhindert oder gar weiter zurückgedrängt, müssen mehr Transporte auf der Straße und der Schiene abgewickelt werden, mit der Folge stark ansteigender CO₂-Emissionen. So sind die Klimaschutzziele der Bundesregierung nicht erreichbar!

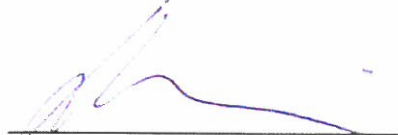
Die Europäische Integration der Verkehrswege darf nicht konterkariert werden.

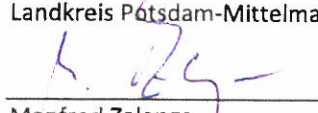
Neben den beschriebenen negativen Folgen hätte die geplante Wasserstraßenkategorisierung auch die Abkopplung unserer osteuropäischen Nachbarn vom Netz der Wasserstraßen in Mittel- und Westeuropa zur Folge. Dies gilt es mit Blick auf die europäische Integration zu verhindern.

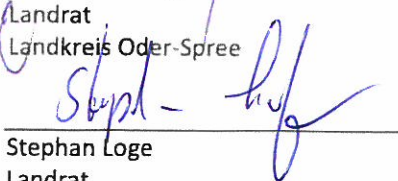
Daher unterstützen wir die Forderungen:

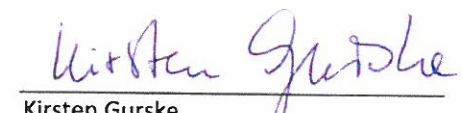
Neubau Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde und damit qualifizierte Beendigung des VDE 17 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit)

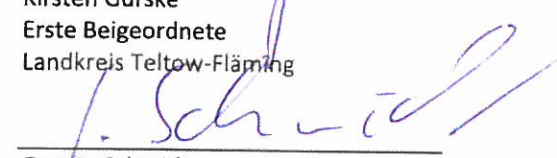
- Der Teltowkanal ist nach seiner Ertüchtigung schon heute für Schubverbände bis 125 m befahrbar. Das einzige Nadelöhr, ist die nur 82 m lange Schleuse Kleinmachnow, die auch für die 85 m langen Europaschiffe zu klein ist. Ohne die planfestgestellte Verlängerung der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal bleibt ein Transportpotenzial von 5,5 Mio. t Güter pro Jahr ungenutzt. Dabei ist die Verlängerung kaum teurer als der ohnehin notwendige Ersatzneubau. Die von der Wirtschaft vorgeschlagene Verlängerung auf 130 m ist ein sehr guter Kompromiss, der bei minimierten Kosten und kleinstmöglichen Umwelteingriffen einen wirtschaftlichen Binnenschiffsverkehr zulässt.
- 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 Schleusen Wernsdorf und Kersdorf wurden von 67 m auf 115 m Länge erweitert, damit moderne Binnenschiffe mit wirtschaftlicher Nutzlast verkehren können. Solange die kürzeste Schleuse zwischen Duisburg und Eisenhüttenstadt die Kapazität der ganzen Relation bestimmt, kommen alle bereits erfolgten Investitionen nicht zum Tragen.


Wolfgang Blasig
Landrat
Landkreis Potsdam-Mittelmark


Manfred Zalenga
Landrat
Landkreis Oder-Spree


Stephan Loge
Landrat
Landkreis Dahme-Spreewald


Kirsten Gurske
Erste Beigeordnete
Landkreis Teltow-Fläming


Gernot Schmidt
Landrat
Landkreis Märkisch-Oderland

28. Januar 2013