

LESERPOST

Zu: Unterschriftenaktion für Bürgerbegehren

Havelausbau – wieso nicht?

Während meines Bauingenieurstudiums an der TU Dresden gehörten vor etwa 35 Jahren auch einige Semester Wasserbau und Wasserstraßenbau zu meiner Ausbildung. Aus diesem Grunde verfolge ich mit Interesse die Diskussionen um den geplanten Havelausbau.

Die großen Bauingenieurleistungen im Wasserstraßenbau in Nord- und Mitteldeutschland aus der Zeit von etwa 1850 bis 1935, die von den Dresdener Professoren in den 50er und 60er Jahren als herausragende Leistung des Ingenieurbauwesens gewürdigt wurden, wären im Zuge der heutigen Kampagne gegen den Havelausbau fast als Teufelstaten zu bewerten.

Was wäre die Schifffahrt heute ohne einen Suezkanal, einem Panama-Kanal oder einem Nord-Ostsee-Kanal? Gleichfalls ist zu bemerken, daß in Berlin die ehemalige Hochwassergefahr erst durch die Stauregelung von Spree und Havel einschließlich ihrer Nebenflüsse seit etwa 1850 endgültig gebannt ist, und zwar zum großen Vorteil der Bevölkerung von Berlin.

Die langsam fließenden Gewässer in unserer Region lassen sich aber nicht vergleichen mit Mosel und Rhein. Die besonderen Bedingungen des Flachlandes sind zu beachten. Trotzdem sollte man wissen, daß durch die Stadt Brandenburg seit 800 Jahren die Havel als stauregelter Fluß fließt. Außerdem ist die gesamte Havel von der Quelle bis zur Mündung seit über 100 Jahren stauregelt.

Was betrifft nun eigentlich

den Havelausbau? Nach meinen Informationen die Havel von Plaue bis Brandenburg und von Brandenburg bis Spandau. Welche Eingriffe in Natur und Landschaft ergeben sich daraus? Nach meinen Informationen lediglich auf maximal 70 m Breite eine Vertiefung der Fahrrinne um einen Meter. Das ist weder ein brutaler Eingriff in die Landschaft noch eine Vergewaltigung der Natur.

Die in Publikationen von Havelausbaugegnern angegebenen 140 m breite und 10 m tiefe Betonrinne ist offensichtlich frei erdacht und entbehrt jeder Grundlage.

Welche Nachteile könnte der Havelausbau denn nun überhaupt haben? Bei den höchsten bisher bekannten Abflüssen ergeben sich im Bereich Charlottenburg Absenkungen von etwa 25 cm. Für diese Auswirkungen werden aber durch die Wasser- und Schifffahrdirektion Ost mit ihren Planungsbüros die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen nachgewiesen.

Im übrigen, und das ist wohl ein ganz neuer Aspekt, sind durch die Veränderungen im Lausitzer Braunkohlebergbau im Berlin-Brandenburger Raum Hochwässer in den nächsten Jahrzehnten sehr stark abgemindert zu erwarten. Da für alle eventuellen Schäden der Natur Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind, erkenne ich nicht einen einzigen Nachteil des Havelausbaus.

Nun zu den wirtschaftlichen Aspekten. Die Havel-Oder-Wasserstraße ist bereits erheblich überlastet. Der notwendige Ausbau der

Havel von Brandenburg bis Spandau ist eine logische Konsequenz. Die von Havelausbaugegnern angeführte Fehlinvestition des Main-Donau-Kanals ist inzwischen ebenfalls überholt, da der Main-Donau-Kanal in einigen Jahren seine prognostizierte Kapazität erreichen wird.

Das Argument der nicht erforderlichen Wirtschaftlichkeit kann nicht aufrechterhalten werden, da Wasserstraßen erfahrungsgemäß wesentlich länger als Autostraßen benötigen, um von den Nutzern angenommen zu werden.

Welchen Nachteil hat denn der Havelausbau nun wirklich? In meinen Augen eigentlich nur die noch fehlenden Anreize aus notwendigen gesetzlichen Regelungen der Bundesregierung, um den Verkehr von Massengütern und Containern von den überlasteten Autobahnen und der Schiene auf die wesentlich umweltverträglichere Wasserstraße zu bringen. Aber das ließe sich doch wohl in den nächsten Jahren nachholen. Da die Begründungen gegen den Havelausbau für mich nicht nachvollziehbar sind, muß ich feststellen, daß die Unterschriftenaktionen in öffentlichen Gebäuden aus rechtlicher Sicht sehr bedenklich zu werten sind. In dem Glauben, für eine gute Sache einzutreten, leisten viele Bürger eine Unterschrift, ohne zu wissen, was sie unterschreiben. Ein Befragungstest bei den Unterschreibern wäre für mich hochinteressant.

Bernd Habermann,
Bauingenieur, Blankenfelde

An

ORB - Sendung "Vor Ort"

Sehr geehrte Damen und Herren!
mit Interesse verfolgte ich soeben Ihre
Sendung "Vor Ort" zum Havelausbau.

Leider muß ich feststellen, daß Ihre
Sendung etwas einseitig und oberflächlich war.
Gesamtgesellschaftliche Interessen kamen
eindeutig zu kurz. Und noch in dem
Maße, wie benötigte persönliche In-
teressen Einzelner - z.B. der Fischer -
überbetont wurden.

Meine persönliche einseitig dargestellte
Meinung (MAZ vom 14.8.96, leider nur
Lokalredaktion Zossen) wurde wiederum
voll bestätigt. Die vielfache positive
Bestätigung an meinem Artikel
- u.a. auch eine Muschi aus Kollent-
mag mir Recht geben. Bei meiner Kenntnis
der Sachlage habe ich wiederum kein
überzeugendes Argument gegen den Havel-
ausbau herausgehört. Hitler hatte kein Geld, weil die Rüstung
alles verschlang; die DDR hatte kein
Interesse, weil man sich vom Westen ab-
schotten wollte - aus diesem Grund
ist der Bedarf im Wasserstraßenbau so
gewaltig, daß man eine im gesamtgesell-
schaftlichen Interesse so wichtige Aufgabe
objektiv sehen sollte.

Mit freundlichen Grüßen
Bernd Habermann

Oder: Man erhalte uns unsere Provinz,
aber bitteschön mit Goldene. ...