

Begründung

1.) Wasserstraßen sind Lebensadern – Sicherung der Netzstruktur und Beseitigung der letzten „Nadelöhre“. Erschließung des bestehenden Verlagerungspotenzials allein auf der West-Ost-Wasserstraßenmagistrale zwischen Berlin und Eisenhüttenstadt in Höhe von über 5,5 Mio. Gütertonnen pro Jahr. Das entspricht einer Entlastung der staugeplagten Straßen von 250.000 Lkw pro Jahr.

2.) Es gilt, eine erneute Teilung Deutschlands auf der Wasserstraße zu verhindern - „Dem Osten nicht das Wasser abgraben!“

Die im 5. Bericht des BMVBS zur Wasserstraßenverwaltungsreform definierte Kategorisierung der Wasserstraßen zerstört die vorhandene Netzstruktur und entwertet Investitionen von Unternehmen, Kommunen, Landkreisen sowie des Bundes und verursacht so betriebs- und volkswirtschaftlichen Schaden. Abwanderung qualifizierter Fachkräfte und die Gefährdung von Wohlstand und sozialer Sicherheit sind die Folge.

3.) Die geplante Vernachlässigung der ostdeutschen Wasserwege widerspricht dem Ziel der CO₂-Reduzierung durch den Einsatz des umweltfreundlichen Binnenschiffs.

4.) Die vorgesehene „Trockenlegung“ ostdeutscher Wasserstraßen infolge des Investitionsstopps für Schleusen und Kanäle gefährdet nicht nur Arbeitsplätze in der Schifffahrt, sondern massiv auch in der Industrie, der Landwirtschaft und im Baugewerbe.

5.) Durch die Zurückstellung dringend notwendiger Schleusenerneuerungen und Reduzierung der Schleusenbetriebszeiten entstehen massive Einschränkungen für die Personenschifffahrt, die Tourismuswirtschaft und den Leistungs- und Breitensport.

6.) Das Aufgeben der Spree-Oder-Wasserstraße (Berlin-Eisenhüttenstadt) als Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze führt de facto zu einer Abschottung Ostbrandenburgs und Polens von den westeuropäischen Wasserstraßen und kontakariert damit massiv die Bestrebungen einer europäischen Integration (Korridor 2).

7.) In Folge der völligen Aufgabe von jahrzehntelang geplanten Verbesserungen an den ostdeutschen Wasserstraßen führt die Politik der Bundesregierung nicht zu einer Verbesserung der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ (Art. 72 GG), sondern zu einem weiteren Auseinanderdriften der Entwicklungsmöglichkeiten.

8.) Durch die Konzentration der Investitionsmittel und der Mitarbeiter der Wasserstraßenverwaltung an Rhein, Mosel und Donau gehen Ostdeutschland nicht nur wirtschaftlich Entwicklungsmöglichkeiten, sondern auch qualifizierte Fachkräfte (Know-How) der Wasserstraßenverwaltungen verloren. Diese stehen dann auch für Hochwasser- oder andere Katastrophenlagen nicht mehr zeitnah und ortskundig zur Verfügung.

Weitere Informationen unter: www.verein-weitblick.de

Bitte zurück an:

Weitblick – Verkehrsinfrastruktur,
Wirtschaft und Logistik e.V.
Vorstand
c/o LUTRA GmbH
Postfach 1124
15701 Königs Wusterhausen

email: info@verein-weitblick.de