



Resolution

der ostdeutschen Wirtschaft zur Bedeutung der Wasserstraßen für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und den Wirtschaftsstandort Deutschland

Die ostdeutschen Industrie- und Handelskammern (IHKn) stimmen mit dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages überein, dass eine Konsolidierung des Bundesverkehrshaushaltes geboten ist und unterstützen dementsprechend die geplante Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) geplante Kategorisierung der Bundeswasserstraßen und Seehäfen aber wird entschieden abgelehnt. Die damit verbundenen lediglich kurzfristigen Haushaltseinsparungen würden zu erheblichen Risiken für die wirtschaftliche und demografische Entwicklung in Teilen Deutschlands führen.

Ein Blick auf die Landkarte verdeutlicht die negativen Auswirkungen des aktuellen Politikvorhabens: Für den gesamten Osten Deutschlands verabschiedet sich das BMVBS durch das faktische „Aussperren“ eines ganzen Verkehrsträgers offensichtlich vom allgemein anerkannten verkehrspolitischen Grundsatz der Multimodalität. Mehr als eine halbe Million zusätzlicher LKW-Fahrten wären aber nötig, müsste man die bereits heute auf den Wasserstraßen Ostdeutschlands transportierten Güter auf die Straße verlagern. Die Schiene kommt hierfür wegen unzureichender Kapazitäten und fehlender Gleisanschlüsse schon heute nur begrenzt in Frage. Für die Zukunft gehen entsprechende Untersuchungen von einem potenziellen Verkehrsaufkommen von drei Mrd. Tonnen im Güterfernverkehr im Jahr 2025 aus. Dieses Aufkommen wird nur zu bewältigen sein, wenn der Modal Split - Anteil des Binnenschiffs deutschlandweit bei etwa zehn Prozent stabilisiert werden kann. In Folge der vom BMVBS geplanten Kategorisierung wird im Osten Deutschlands eine weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf das Binnenschiff verhindert oder gar die wirtschaftliche Nutzung des Binnenschiffs gänzlich unmöglich gemacht. Damit droht ein Verkehrskollaps. Die Folge wäre in jedem Fall ein zusätzlicher Investitionsbedarf in die Straßen- und Schieneninfrastruktur bei gleichzeitig steigenden CO₂- und Lärm-Emissionen.

Die Umsetzung der BMVBS-Pläne hätte darüber hinaus eine deutlich negative Signalwirkung für die Wirtschaft: Die faktische „Trockenlegung“ der ostdeutschen Wasserstraßen würde das Vertrauen zukünftiger Investoren wie auch bereits ansässiger Unternehmen in den Standort schwer schädigen. Eine damit einhergehende Entwertung bereits getätigter Investitionen von Bund, Ländern und Wirtschaft in Milliardenhöhe täte ein Übriges – zum Schaden der bundesdeutschen Volkswirtschaft insgesamt: So würden nicht nur „Investitionsruinen“ produziert, sondern auch das gesamtwirtschaftliche Wachstumspotenzial geschmälert. Die Wachstumsbranche Tourismus wird vor allem in den Bereichen Wassertourismus und Wassersportwirtschaft in ihrer Entwicklung benachteiligt sein. Per Saldo gäbe es durch die Umsetzung der derzeit geplanten Kategorisierung der Bundeswasserstraßen in ganz Deutschland nur „Verlierer“. Dazu darf es nicht kommen!

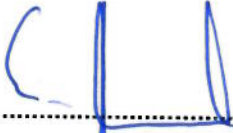
Neben den beschriebenen negativen Folgen für Deutschland hätte die derzeit geplante Wasserstraßenkategorisierung auch die Abkopplung unserer osteuropäischen Nachbarn vom Netz der Wasserstraßen in Mittel- und Westeuropa zur Folge. Dies gilt es mit Blick auf die europäische Integration zu verhindern.

Wir appellieren daher an den Deutschen Bundestag, den Plänen des Bundesverkehrsministeriums zur Kategorisierung der Bundeswasserstraßen eine klare Absage zu erteilen. Sie sind unausgewogen, volkswirtschaftlich kontraproduktiv und hemmen insbesondere Ostdeutschland in seiner Entwicklung deutlich. Der bislang geltende, politikfeldübergreifende Konsens zur strikten Umsetzung des im Grundgesetz und im Raumordnungsgesetz des Bundes manifestierten Anspruchs, in allen Regionen Deutschlands gleichwertige Lebensverhältnisse bzw. ausgeglichene infrastrukturelle und wirtschaftliche Verhältnisse zu schaffen, darf nicht aufgegeben werden.

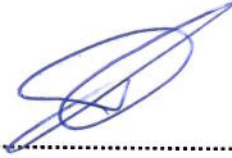
Es bedarf einer verlässlichen und zukunftsorientierten Binnenschiffahrtspolitik der Bundesregierung! Deshalb fordert die ostdeutsche Wirtschaft:

- 1. Die Pläne des Bundesverkehrsministers müssen verändert werden: Eine Priorisierung der Mittelverwendung muss unter Berücksichtigung einer konzeptionellen Netzplanung auf der bewährten Grundlage des Nutzen-Kosten-Verhältnisses erfolgen.**
- 2. Verlässlichkeit und Transparenz geplanter Investitionen in die Binnenwasserstraßen und die Zufahrten der Seehäfen sind durch ein Bundeswasserstraßen-Ausbaugesetz zu erhöhen.**
- 3. Der Erlass des BMVBS zum Investitionsstopp baureifer Vorhaben an den Wasserstraßen muss sofort aufgehoben; Instandhaltungsmaßnahmen an den Wasserstraßen müssen zügig fortgesetzt werden.**
- 4. Die Investitionsmittel des Bundes für die Binnenwasserstraßen und die Zufahrten der Seehäfen müssen erhöht werden, um sowohl die Unterhaltung, als auch die weitere Ertüchtigung der Wasserstraßen in Deutschland zu ermöglichen.**

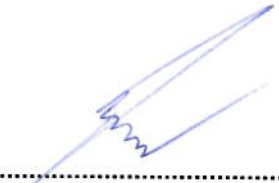
25. November 2011



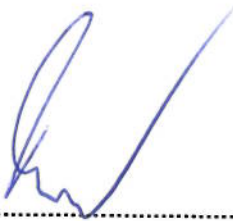
Dr. Eric Schweitzer
Präsident
IHK zu Berlin



Franz Voigt
Präsident
IHK Chemnitz



Klaus Aha
Präsident
IHK Cottbus



Dr. Günter Bruntsch
Präsident
IHK Dresden



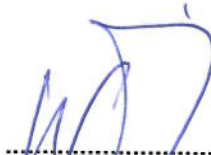
Dieter Bauhaus
Präsident
IHK Erfurt



Carola Schaar
Präsidentin
IHK Halle-Dessau



Wolfgang Topf
Präsident
IHK zu Leipzig



Klaus Olbricht
Präsident
IHK Magdeburg



Manfred Ruprecht
Präsident
IHK zu Neubrandenburg



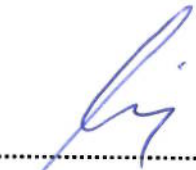
Dr. Ulrich Müller
Präsident
IHK Ostbrandenburg



Albrecht Pitschel
Präsident
IHK Ostthüringen zu Gera



Dr.-Ing. Victor Stimming
Präsident
IHK Potsdam



Wolfgang Hering
Präsident
IHK zu Rostock



Hans Thon
Präsident
IHK zu Schwerin



Dr.-Ing. Peter Traut
Präsident
IHK Südthüringen