



Positionspapier der Vollversammlung der IHK Halle-Dessau

Mitteldeutschland braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur - eine Abkopplung vom Binnenwasserstraßennetz ist nicht hinnehmbar!

Auf Anforderung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Anfang des Jahres 2011 einen Bericht zu der mit Blick auf die angespannte Haushaltslage notwendigen Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vor. Diese Reform wurde im Bericht ohne Not - und quasi im Rundumschlag - mit einer (Neu-) Kategorisierung der Bundeswasserstraßen verknüpft.

Auch im seit dem 28. April 2011 vorliegenden „2. Bericht an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung“ hält das BMVBS an einer solchen Verknüpfung fest und orientiert darauf, künftig nur noch in den Ausbau solcher Bundeswasserstraßen zu investieren, auf denen jährlich mindestens 5 Mio. Tonnen Güter transportiert werden. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, alle Bundeswasserstraßen entsprechend ihres Verkehrsaufkommens in abgestufte Netzkategorien einzuordnen, die dann den möglichen Einsatz finanzieller wie auch planerischer Ressourcen beschränken. Bedeutung und Investitionswürdigkeit einer Wasserstraße sollen demnach ausschließlich auf ihr Tonnageaufkommen reduziert werden. Die Werthaltigkeit der transportierten Güter (z. B. Schwerguttransporte wie Generatoren oder Windkraftanlagen sowie Containertransporte im Seehafenhinterlandverkehr), aber auch die Erschließungs- und Anbindungsfunktion im Zusammenspiel mit dem deutschen und europäischen Gesamtnetz blieben unberücksichtigt.

Da das in der Verkehrsplanung bewährte Instrument der Nutzen-Kosten-Analyse nach den Vorstellungen des BMVBS für den Verkehrsträger Binnenwasserstraße keine Anwendung mehr finden soll, würden auch volkswirtschaftlich sinnvolle Investitionen, nur weil sie einer solchen „Tonnenideologie“ nicht (kurzfristig) entsprechen, unterbleiben.

Das BMVBS gibt vor, der vorliegende Bericht stelle keinen Paradigmenwechsel hinsichtlich des Stellenwertes der Binnenschifffahrt dar. Eine Erhöhung des Modal Split Anteils des Binnenschiffes werde weiterhin angestrebt.

Der Blick auf die Landkarte spricht allerdings eine andere, deutliche Sprache: Im Bereich der Binnenschifffahrt gäbe es (wieder) eine in Ost und West unterteilte „Zwei-Klassen-Gesellschaft“ in Deutschland! Mehr noch: Für die gesamten neuen Bundesländer einschließlich Berlins will sich das BMVBS offensichtlich vom Binnenschiff und damit vom allgemein anerkannten verkehrspolitischen Grundsatz der Multimodalität verabschieden.

Binnenschiff ade?! Nein, das ist für die mitteldeutsche Wirtschaft nicht hinnehmbar!

Eine Umsetzung der BMVBS-Pläne hätte eine fatale Signalwirkung für den mitteldeutschen Wirtschaftsraum: Es käme zu einem deutlichen Attraktivitätsverlust bei Investoren. Dies wäre höchst bedauerlich, da sich Mitteldeutschland auch auf Grund seiner günstigen Lage zu den osteuropäischen Märkten mittlerweile zu einer prosperierenden Logistikregion entwickelt hat. Die vom BMVBS in Kauf genommene Vernachlässigung der gesamten Infrastruktur eines Verkehrsträgers mit der konkreten Folge der langfristigen Bedeutungslosigkeit von Elbe und Saale würde das Vertrauen von Ansiedlungswilligen, aber auch von bereits ansässigen Unternehmen in den Standort zerstören. Die damit einhergehende Entwertung bereits getätigter Investitionen von Bund, Ländern und Wirtschaft in Milliardenhöhe täte ein Übriges. Dazu darf es nicht kommen!

Die Vollversammlung der IHK Halle-Dessau fordert daher, die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung von der kontraproduktiven Diskussion um eine Kategorisierung der Bundeswasserstraßen zu trennen. Insbesondere die nach dem Willen des BMVBS bereits bis Ende Juni 2011 festzuschreibende Priorisierung der Investitionsmaßnahmen sowie das Festlegen der Investitionsmittel für die Wasserstraßen wären ein unmotivierter Schnellschuss, der den Standort Deutschland schwer beschädigen würde. Die Vollversammlung appelliert an den Deutschen Bundestag, den Bericht des BMVBS zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung so nicht zu akzeptieren und an alle politisch Verantwortlichen, den im Bericht skizzierten Plänen zum künftigen Umgang mit dem Bundeswasserstraßennetz eine klare Absage zu erteilen.

Bitterfeld-Wolfen, 24. Juni 2011