

Konferenzbericht des Vereins zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V. (VHdS)

Konferenz „Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen“ in Magdeburg: Sachliche Diskussion und Annäherung der Standpunkte für die Binnenschifffahrt auf Elbe und Saale möglich?

Am 15. und 16. Oktober fand in Magdeburg eine Tagung der Heinrich-Böll-Stiftung und des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) zum Thema „Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen - Leitbilder einer zukunftsweisenden Verkehrs- und Flusspolitik“ statt. Mit fast 140 Teilnehmern wurden Strategien der nachhaltigen Verkehrspolitik vor allem aus der ökologischen Sicht zum Erhalt des Lebensraumes Fluss diskutiert.

Nur schwer zu vermitteln ist, dass sich zwölf der 14 Referenten vornehmlich mit der ökologischen Bedeutung von Flüssen und nur zwei Referenten mit der Rolle der Binnenschifffahrt für den europäischen Gütertransport beziehungsweise mit den Chancen der Güterbahn bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens befassten.

Die Hafenchefs der Magdeburger Hafen GmbH, Karl-Heinz Ehrhardt, und der Hafenbetrieb Aken GmbH, Klaus Schröter, hatten sich unmittelbar vor Beginn der Tagung auf Anfrage des Veranstalters als kompetente Gesprächspartner zu den Belangen der Binnenschifffahrt für die Podiumsdiskussionen zur Verfügung gestellt.



v.l.n.r.: Karl-Heinz Ehrhardt, Geschäftsführer Hafen Magdeburg; BMVBW-Staatssekretärin Iris Gleicke, Moderatorin Ilona Wuschig vom MDR und Tillmann Heuser vom BUND

Sie überzeugten durch ihre sachlich und ohne Emotionen vorgetragenen Fakten zur notwendigen Entwicklung der Häfen als trimodale logistische Schnittstellen des Güterverkehrs. Insbesondere vor dem Hintergrund des enorm wachsenden Containeraufkommens im Seehafen Hamburg mit erheblichen Auswirkungen für die Transportanteile in das Hinterland und der Zunahme der Transitverkehre durch die vollzogene EU-Osterweiterung ist diese Entwicklung notwendig.

Angemahnt wurden tragbare Kompromisse zwischen Ökologie und Ökonomie,

um notwendige integrierte Transportketten entlang von Elbe und Saale sowie den Erhalt von Arbeitsplätzen der schiffsaffinen Verloader zu ermöglichen.

Beispiele für ein einvernehmliches Miteinander von Binnenschifffahrt und Naturschutz konnten vom Naturschutzbund (NABU) durch Rocco Buchta und Klaus Markgraf-Maue´ zur Rückstufung der Wasserstraßenklasse der Unteren Havel und zur Aufweitung von Uferabschnitten des Rheins aufgezeigt werden.

Für die Elbe prognostizierte Dr. Ernst-Paul Dörfler und Manfred Krauß vom BUND wieder einmal den Untergang der Binnenschifffahrt als Verkehrsträger. Erneut war seine Bereitschaft für ein sachliches Miteinander aller Beteiligten zur multivalenten Nutzung von Elbe und Saale leider nicht zu erkennen.

An der Podiumsdiskussion am Samstagnachmittag nahm auch Staatssekretärin Iris Gleicke vom BMVBW teil.

Sie betonte, dass die Bundesregierung mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 einen nicht mehr in Frage zu stellende Infrastrukturbedarf beschlossen hat, der das Planungsrecht auslöst. Dazu gehört der Saale-Seitenkanal ohne Wehr bei Tornitz mit dem jetzt zu beginnenden Raumordnungsverfahren einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung und nachfolgendem Planfeststellungsverfahren. Nur mit diesen Verfahren können Raumauswirkungen und Naturschutzbelange auf rechtlicher Grundlage ermittelt und die Voraussetzungen für den Baubeginn geschaffen werden.

Demgegenüber ist die Elbe nicht mehr Bestandteil dieses Planes und kann daher im Rahmen der Unterhaltung nur für durchgängige Fahrrinntiefen von 1,60 Metern zwischen Hamburg und Dresden hergerichtet werden.

Dennoch ist es für Gleicke unstrittig, dass Elbe und Saale Bestandteil eines integrierten Verkehrskonzeptes sind und demzufolge Binnenschiffe wie die Eisenbahn bei der Bewältigung des Gütertransportzuwachses spürbare Anteile übernehmen müssen.

Gemeinsam sollten erkannte Vertrauensverluste unverzüglich aufgearbeitet und das Miteinander von Umwelt- und Verkehrsexperten zum Handlungsgegenstand werden.

Einmal getroffene Vereinbarungen und Erkenntnisse dürfen nicht immer wieder neu in Frage gestellt werden.

Zusammenfassend kann man feststellen, dass erste Ansätze einer neuen sachlichen Diskussion des Themas Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen erkennbar waren. Das lässt hoffen für weitere Diskussionen um den Beitrag der Binnenschifffahrt zur Lösung der künftigen Verkehre, gerade am Tagungsort Magdeburg.

Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V. (VHdS)

c/o esco-european salt company GmbH und Co. KG
Kustrenaer Weg 7, 06406 Bernburg,
Telefon: 03471 81-1205, Fax: 03471 81-1300, E-Mail kontakt@vhds.de

**Pressemitteilung des Vereins zur Hebung der
Saaleschifffahrt e.V. (VHdS)**

**Tagung zu Einklang von Ökonomie und Ökologie bei
Binnenschifffahrt - Saale-Seitenkanal wird nicht in Frage
gestellt**

Am 15. und 16. Oktober fand in Magdeburg eine Tagung der Heinrich-Böll-Stiftung und des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) zum Thema „Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen - Leitbilder einer zukunftsweisenden Verkehrs- und Flusspolitik“ statt. Mit fast 140 Teilnehmern wurden Strategien der nachhaltigen Verkehrspolitik vor allem aus der ökologischen Sicht zum Erhalt des Lebensraumes Fluss diskutiert.

Die Chefs der Magdeburger Hafen GmbH, Karl-Heinz Ehrhardt, und der Hafenbetrieb Aken GmbH, Klaus Schröter, hatten sich kurzfristig auf Anfrage des Veranstalters als kompetente Gesprächspartner zu den Belangen der Binnenschifffahrt für die Podiumsdiskussionen zur Verfügung gestellt.

Sie überzeugten durch ihre sachlich vorgetragenen Fakten zur notwendigen Entwicklung der Häfen als trimodale logistische Schnittstellen des Güterverkehrs. Insbesondere vor dem Hintergrund des enorm wachsenden Containeraufkommens im Seehafen Hamburg mit erheblichen Auswirkungen für die Transportanteile in das Hinterland und der Zunahme der Transitverkehre durch die vollzogene EU-Osterweiterung ist diese Entwicklung notwendig.

Angemahnt wurden tragbare Kompromisse zwischen Ökologie und Ökonomie, um notwendige integrierte Transportketten entlang von Elbe und Saale sowie den Erhalt von Arbeitsplätzen der schiffsaffinen Verloader zu ermöglichen.

Die zwölf übrigen Redner beschränkten sich auf die ökologische Bedeutung von Flüssen.

Beispiele für ein einvernehmliches Miteinander von Binnenschifffahrt und Naturschutz konnten vom Naturschutzbund (NABU) zur Rückstufung der Wasserstraßenklasse der Unteren Havel und zur Aufweitung von Uferabschnitten des Rheins aufgezeigt werden.

Staatssekretärin Iris Gleicke vom BMVBW betonte, dass die Bundesregierung mit dem Bundesverkehrswegeplan 2003 einen nicht mehr in Frage zu stellende Infrastrukturbedarf beschlossen hat, der das Planungsrecht auslöst. Dazu gehöre der Saale-Seitenkanal ohne Wehr bei Tornitz mit dem jetzt zu beginnenden Raumordnungsverfahren einschließlich Umweltverträglichkeitsprüfung und nachfolgendem Planfeststellungsverfahren. Nur mit diesen Verfahren können Raumauswirkungen und Naturschutzbelange auf rechtlicher Grundlage ermittelt und die Voraussetzungen für den Baubeginn geschaffen

werden, so die Staatssekretärin.

Die Elbe sei nicht mehr Bestandteil dieses Planes und könne daher im Rahmen der Unterhaltung nur für durchgängige Fahrrinntiefen von 1,60 Metern zwischen Hamburg und Dresden hergerichtet werden. Dennoch ist es für Gleicke unstrittig, dass Elbe und Saale Bestandteil eines integrierten Verkehrskonzeptes sind und demzufolge Binnenschiffe wie die Eisenbahn bei der Bewältigung des Gütertransportzuwachses spürbare Anteile übernehmen müssen.

Gemeinsam sollten erkannte Vertrauensverluste unverzüglich aufgearbeitet und das Miteinander von Umwelt- und Verkehrsexperten zum Handlungsgegenstand werden.

Weitere Informationen unter:

www.saaleverein.de

Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V. (VHdS)

c/o esco-european salt company GmbH und Co. KG

Kustrenaer Weg 7, 06406 Bernburg,

Telefon: 03471 81-1205, Fax: 03471 81-1300, E-Mail kontakt@vhds.de