I Berlin, 28. April 2016 I

Stellungnahme

zum Entwurf Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030

Über den DRV

Der DRV vertritt die Interessen der genossenschaftlich organisierten Unternehmen der deutschen Agrar- und Ernährungswirtschaft. Als wichtiges Glied der Wertschöpfungskette Lebensmittel erzielen die 2.250 DRV-Mitgliedsunternehmen im Agrarhandel und in der Verarbeitung von Agrarerzeugnissen mit rund 80.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 60,8 Mrd. Euro. Landwirte, Gärtner und Winzer sind die Mitglieder und damit Eigentümer der Genossenschaften.

Zu unseren Mitgliedsunternehmen gehören 402 eigenständige Warengenossenschaften mit mehr als 2.000 Geschäftsstellen, die die Landwirte mit den notwendigen Betriebsmitteln versorgen und die Erntegüter erfassen und vermarkten. Bei der Wahl der hierbei eingesetzten Verkehrsmittel achten die Genossenschaften auf ökologische und ökonomische Aspekte.

Transport von Getreide und Futtermitteln

Insbesondere für den Transport von Getreide und Futtermitteln hat das Binnenschiff klare ökologische und ökonomische Vorteile. Ein Binnenschiff ersetzt mindestens 50 Lkw. Die Warengenossenschaften haben deshalb ihre Umschlageinrichtungen – soweit möglich – an Wasserstraßen errichtet.

Grundsätzliches zum BVWP 2030

Der DRV begrüßt ausdrücklich das Kernanliegen des BVWP 2030, Bestandsnetze zu erhalten und Engpässe auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten zu beseitigen. Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ hat in Zeiten knapper Mittel sicher Berechtigung.

Notwendigkeit des Ausbaus der Spree-Oder-Wasserstraße

Das Netz der Bundeswasserstraßen hat für die Unternehmen der Agrarwirtschaft eine herausragende Bedeutung. Dem Binnenschiff ist als Transportmittel für Massengüter sowohl aus ökologischen als auch aus ökonomischen Gründen Vorrang zu gewähren. Soweit möglich sollten Güterströme von der Straße auf das Binnenschiff verlagert werden. Durch die Beseitigung einiger Nadelöhre könnten die per Binnenschiff transportierten Gütermengen deutlich steigen, was geringere CO_2-Emissionen und eine Entlastung der Straßeninfrastruktur zur Folge hätte und gleichzeitig die wirtschaftliche Lage peripher gelegener Regionen verbessern könnte.

Stellungnahme

zum Entwurf Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030

Der DRV sieht einen Änderungsbedarf im BVWP2030 insbesondere in der Aufnahme der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) in die Kategorie C der deutschen Binnenwasserstraßen. Laut BVWP wird für die SOW ein Transportaufkommen von 590 Tsd. t/a prognostiziert. Die Einstufung nach Kategorie C erfolgt ab einer Güterverkehrsprognose von 600 Tsd. t/a. Im Jahr 2013 wurde das Aufkommen mit 669.128 t an der Schleuse Wernsdorf und mit 608.147 t an der Schleuse Fürstenwalde bereits überschritten. Ein deutlicher Anstieg des Transportaufkommens wird ausschließlich durch die unbefriedigende Schleusensituation in Fürstenwalde und Kleinmachnow verhindert.

Damit einher geht die notwendige Engpassbeseitigung in der Mitte der Oder-Spree-Wasserstraße an der Schleuse Fürstenwalde. Die Schleuse Fürstenwalde muss in den „Vordringlichen Bedarf (VB)“ aufgenommen werden. Sie ist mehr als 100 Jahre alt. Ein Totalausfall innerhalb der nächsten 10 Jahre ist wahrscheinlich. Das hätte fatale Folgen für die gesamte Region: Alleine am Umschlag mit Agrargütern in Fürstenwalde hängen 500 Arbeitsplätze unmittelbar von einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur ab. Die Auswirkungen einer mangelhaften Verkehrsinfrastruktur betreffen in Brandenburg (alleine in der Landwirtschaft) mehr als 30.000 Arbeitnehmer.

Das Projekt Nr. W 38 muss kritisch überprüft und in den Vordringlichen Bedarf überführt werden.

Für Rückfragen
steht Ihnen gerne zur Verfügung:

Dr. Michael Reininger
Tel.: +49 (0) 30 856214-533
E-Mail: reininger@drv.raiffeisen.de