

Erwiderung des BUND auf den sogenannten „Großen Faktencheck“ der Lübecker Nachrichten vom 6. 7. 2017

Der Prüßsee-Verein Güster hatte am 26. 6. 2017 Dr. Heinz Klöser vom BUND und Herrn Dohms vom WSA Lauenburg als Redner auf einer Informationsveranstaltung zur eingeleiteten Planung des Ausbaus des Elbe-Lübeck-Kanals eingeladen. Am 27. 6. Berichteten die Lübecker Nachrichten (LN) über den Vortrag von Herrn Dohms und Kommentare von Frau Dr. Nina Scheer (SPD); die der Veranstaltung als geladener Gast beiwohnte. Der Beitrag von Dr. Klöser wurde erst am 6. 7. Mit einem sogenannten Faktencheck gewürdigt, dessen Stichhaltigkeit jedoch, wie die folgende detaillierte Stellungnahme zeigt, fragwürdig ist.

Argument 1: ELK als Verbindung zwischen Elbe und Ostsee:

Die Argumentation ist fadenscheinig konstruiert:

Auch der Nord-Ostsee-Kanal stellt eine Verbindung zum deutschen Binnenwasserstraßennetz dar, und zwar über den Hamburger Hafen. Ein Seeschifftransport aus der Ostsee wird diesen Weg grundsätzlich bevorzugen, da man in Hamburg gleich vom Seeschiff auf Landtransport umladen kann. Ein zusätzlicher Umschlag auf's Binnenschiff in Hamburg oder Lübeck, wie von Herrn Brackmann angedacht (Zitat: „*Das wichtigste ist, dass wir die Zukunftsentwicklung, den Export Deutschlands über Hamburg, primär abwickeln. Und da brauchen wir auch auf der Binnenschiffahrt eine leistungsfähige Verbindung ins Hinterland bis in die Ostsee*“ (<http://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Kaum-noch-Schiffe-passen-durch-den-Kanal,verkehrswegeplan118.html>) ist unrealistisch, da er zusätzlich Zeit und Geld kostet.

Ob die zweite direkte Verbindung zwischen Ostsee und Binnenwasserstraßennetz über die Oder ein Umweg ist oder nicht, hängt von den Bestimmungsorten ab. So liegt z.B. Berlin der Oder-Route näher, und Magdeburg als wichtiger Umschlagplatz ist von beiden Ostseezugängen etwa gleich weit entfernt.

Argument 2: Erhoffte Jahresfracht von 2 bis 6 Millionen Tonnen:

Die angegebenen Mengen entstammen, wie die LN richtig bemerken, aus Gutachten. Dass als reales Planungsziel nur 600 000 t vorgesehen sind, hat Herr Dohms vom WSA Lauenburg auf der Veranstaltung des Prüßsee-Vereins Güster am 23. 6. 2017 klargestellt, wo er (die LN berichtete) und Dr. Heinz Klöser vom BUND (die LN berichtete nicht) einen Vortrag hielten. Vorher war das anscheinend auch den LN nicht bekannt, oder sie hat es bewußt verschwiegen, denn am 2. 9. 2016 schrieben sie in einem Bericht zur Lauenburger Erklärung:

„3 Millionen Ladung – so viel Potential hat der ausgebaute Kanal laut Gutachtern. Die Realität: Die Zahl der Gütermenge und der Schiffer nimmt seit Jahren ab.“

Auch die IHK Lübeck wirbt mit entsprechenden Zahlen:

„Ein Gutachten der Hanseatic Transport Consultancy (HTC) attestiert ihm ein Potenzial von 2 Mio. t. bis 6 Mio. t bei Fertigstellung“ Zitat aus <https://www.ihk-schleswig-holstein.de/standortpolitik/verkehrsinfrastruktur/wasserstrassen/lauenburger-erklaerung-elk/3487936>

Da es vor Herrn Dohms niemand für nötig befunden hatte, diese Einschätzung zu berichtigen, ist es durchaus angebracht, diese – ausdrücklich vom BUND als **erhofft** bezeichneten - Zahlen als

Zielvorstellung ernst zu nehmen und durchzurechnen. Die resultierenden Ergebnisse wurden präsentiert.

Wenn tatsächlich nur für 600 000 t Fracht geplant wird, unterstreicht es die Kritik des BUND statt sie zu schwächen. Da auf dem Kanal früher bereits 1 Million t Jahresfracht transportiert worden sind, muß man sich fragen, inwiefern mit dem Kanalausbau eine Kapazitätsteigerung ermöglicht wird.

Argument 3: Nutzen-Kosten-Faktor 0,5 versus 30-40 auf westdeutschen Wasserstraßen:

Diese Angaben beziehen sich auf die sogenannte Rhein-Main-Schiene und entstammen öffentlichen Äußerungen des Bundes Deutscher Binnenschiffer, der ebenfalls den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals ablehnt.

Argument 4: Das Europaschiff:

Der Ausbau in den 1990er Jahren erfolgte erklärtermaßen zur Ertüchtigung für das Europaschiff (Klasse IV CEMT). Diese Klasse hat wie alle Binnenschiffsklassen eine gewisse Spanne. Die größten in diese Klasse fallenden Schiffe passen in der Tat nicht durch die Schleusen. In die Klasse V CEMT Großmotorgüterschiff, für die der Kanal jetzt ausgebaut werden soll, gehören ebenfalls auch größere Einheiten, die den Kanal auch nach Ausbau nicht befahren werden können, z.B. das Große Rheinschiff und bestimmte Schubverbände.

Argument 5: Stetige Abnahme des Transportaufkommens:

Die von den LN Zahlen stimmen für sich, sind aber zusammenhanglos ausgewählt. Auf der Webseite des BUND (<http://www.bund-herzogtum-lauenburg.de>) wird eine Grafik präsentiert, die die zeitliche Entwicklung des Frachtaufkommens und der Anzahl der Schiffe darstellt. Diese Grafik wurde auch auf den Vorträgen von Dr. Heinz Klöser in Büchen und Güster gezeigt und erklärt.

Argument 6: Begradigung der Doppelkurve bei Güster:

Auch die LN haben die Begradigung der Doppelkurve geltend gemacht (Artikel „So soll der Kanal ausgebaut werden“ vom 22. 9. 2016; sowie <http://www.ln-online.de/Lokales/Lauenburg/So-soll-der-Kanal-ausgebaut-werden>). Dass die aus den 1970er Jahren stammenden Begradigungspläne nicht die einzige Option sind, sondern auch angedacht wird, die Kanalkurven auszuweiten, hat der BUND bei einem Besuch beim WSA Lauenburg am 19. 1. 2017 erfahren und entsprechend auf seiner Webseite als auch in den von Dr. Klöser gehaltenen Vorträgen so vorgestellt (während diese alternative Option in den LN erst im „Großen Faktencheck“ kurz erwähnt wird). Dass die ursprünglichen Begradigungspläne nur als „worst case scenario“ beschrieben wurden und inzwischen nicht mehr verfolgt werden, entstammt den Äußerungen von Herrn Dohms am 23. 6. 2017 in Güster.

Argument 7: Verbreiterung des Kanals:

Die Möglichkeit, den Kanal auch zu verbreitern, wurde von den Medien widersprüchlich dargestellt. Sowohl auf der BUND-Webseite als auch in den Vorträgen von Herrn Klöser wird diesbezüglich lediglich davon gesprochen, dass es **nicht ausgeschlossen** ist, dass der Kanal auch verbreitert wird. Diese Darstellung beruht auf den Informationen, die bei dem Besuch des BUND beim WSA Lauenburg ausgetauscht worden sind. Dass eine Verbreiterung durch Änderung des Kanalprofils vermieden werden kann, hat dann Herr Dohms am 23. 6. 2017 in Güster vorgestellt.

Argument 8: Ersatz von Schiffstransporten durch Züge:

Die LN argumentieren, dass es für die vom BUND aufgezeigte Möglichkeit des Ersatzes von Schiffstransporten durch Züge keine Kapazitäten aufgrund mangelnden Streckenausbaus gibt. Bei dem vom BUND angestellten Vergleich handelte es sich zunächst nur um eine theoretische

Betrachtung des gegenwärtigen Verkehrs. Dass bei einer eventuellen Steigerung des Verkehrsaufkommens durch den Kanalausbau eine höhere Zugzahl als 1 bis 2 pro Tag, sondern 7 bis 8 nötig sein werden, hat der BUND ebenfalls dargestellt und eine Notwendigkeit für den Ausbau der Bahnstrecken aufgezeigt. Der BUND hat aber auch darauf hingewiesen, dass ein Ausbau der Bahnstrecke, die Lübeck tangiert, auf skandinavische Maximalkriterien im Rahmen der Hinterlandanbindung für die Fehmarnbeltquerung ohnehin zu erwarten ist, sowie dass im Falle, dass die Fehmarnbeltquerung nicht realisiert wird, man dennoch die Bahnstrecken für den Abtransport der Güter vom Lübecker Hafen ausbauen könne, und zwar mit geringerer Belastung für die Umwelt und bei geringerem Landschaftsverbrauch.

Argument 9: Mythos Umweltfreundlichkeit:

Die Argumente der LN sind in diesem Punkt fadenscheinig. Einerseits schränken die LN ein, der Vergleich zwischen Abgasen und Energieverbrauch zwischen Schiff und Bahn berücksichtige nur Elektroloks und sei deshalb nicht stichhaltig, andererseits machen die LN aber geltend, dass ja die Schiffe mit modernen schadstoffarmen Flüssiggasmotoren ausgestattet werden könnten. Dem ist entgegen zu halten, dass sich eine Elektrifizierung der Bahnstrecken – so gewollt – vergleichsweise leicht und preisgünstig realisieren lässt (dafür setzt sich der BUND schon seit Jahren ein). Andererseits müssen die schadstoffarmen Schiffsmotoren, wie die LN immerhin auch schreiben, erst noch entwickelt werden. Etwaige Förderungen betreffen dann aber die Neubauten von Schiffen. Das Großmotorgüterschiff, für das der Kanal jetzt ertüchtigt werden soll, ist aber bereits das untere Ende des Spektrums von Binnenschiffen, so dass kaum zu erwarten ist, dass noch in großem Umfang Neubauten in dieser Klasse erfolgen werden. Das überwiegende Gros der Schiffe, die der Kanal zu erwarten hat, dürfte dementsprechend weiterhin mit Dieselmotoren ausgestattet sein.

Der Einwand der LN „*Der ökologische Vergleich wie ihn Klöser macht, würde aber auch vergleichbare Streckenlängen voraussetzen*“ ist geradezu beleidigend, weil er suggeriert, dass Dr. Klöser nicht rechnen kann. Hätte der Vertreter der LN aufmerksamer dem Vortrag zugehört oder noch einmal in der BUND-Webseite nachgelesen, hätte er gemerkt, dass immer von der exakt gleichen Streckenlänge ausgegangen worden ist. Wie sollte man sonst wohl auch vergleichen können?

Argument 10: Transportkosten:

Dr. Klöser hat bei seinem Vortrag in Güter auf Anfrage in der Diskussion gesagt, dass er sich nicht um die Transportkosten gekümmert habe. Grund dafür ist, dass er sich dafür nicht kompetent gesehen hat und diese Kosten ohnehin Schwankungen unterworfen sind, die schwer zu beurteilen sind. Die Transportvergleiche, die der BUND angestellt hat, beziehen sich auf Schiff und Bahn, nicht aber auf den LKW, der als einzige Alternative von den LN betrachtet wird. Der BUND betrachtet LKWs nicht als zukunftsfähige Alternative zum Binnenschiff, sondern die Bahn. Dies unterschlagen die LN.

Argument 11: Zeiten für Schleusungen:

Die LN kritisieren, dass Dr. Klöser Schleusungszeiten aus Merkblättern für Sportbootfahrer zitiert. Angaben zu Schleusungszeiten von Güterschiffen im Elbe-Lübeck-Kanal waren jedoch nicht im Internet oder anderen verfügbaren Quellen zu finden. Auch die LN bieten keine Daten zu den Schleusungszeiten für Güterschiffe an. Ansonsten geben die LN in diesem Abschnitt nur die gleichen Dinge wieder, die auf der BUND-Webseite genauso zu diesem Punkt zu erfahren sind.

Argument 12: Flexibilität der Bahn:

Die LN weist auf knappe Kapazitäten der Güterstrecken der Bahn hin. Dieser Punkt schließt an die Ausführungen zu Punkt 8 an. Die Antwort zu Punkt 8 gilt auch für Punkt 12.

Argument 13: Mechanische Einwirkungen größerer Schiffe:

Die LN machen geltend, dass der Wellenschlag größerer Schiffe durch größere Wassertiefe im Kanal abgemildert werden können. Das stimmt im Prinzip. In einem sehr engen Gewässer ist die Verteilung des verdrängten Wassers in die Tiefe jedoch eingeschränkt. Grundsätzlich werden Wellenschlag und Sogwirkung zunächst an der Gewässeroberfläche wirksam. Auch in abgemilderter Form bleibt daher insgesamt eine Mehrbelastung der Ufer übrig. Der BUND hat darüber hinaus darauf hingewiesen, dass bereits jetzt die Ufersicherung problematisch ist.

Argument 14: Neugründung von Lösch- und Ladeplätzen:

Die LN machen geltend, dass davon in den Ausbaukonzepten keine Rede ist. Das stimmt. Aber das Argument geht an der Wirklichkeit glatt vorbei, da Begehrlichkeiten in der Folge durchaus aufkommen können und nur eine Frage der Zeit sein dürften. Der Schleusenneubau in Lauenburg hat bereits zu einem großen Lösch- und Ladeplatz gesorgt, der den für den regionalen Tourismus unverzichtbaren Fernradweg unterbricht.

Argument 15: Bahnstrecke Lübeck-Lüneburg als Alternative zum Kanalausbau:

Die LN greifen noch einmal die Argumentation von Punkt 8 und Punkt 12 auf. Wieso es ein Widerspruch sein soll, Güter auf eine Bahnlinie zu bringen, die auch anderen offen steht, bleibt ein Geheimnis der LN. Auch der Kanal steht nicht nur der Güterschifffahrt offen.

Der Hinweis darauf, dass auch Züge eine elektrifizierte Strecke Lübeck-Lüneburg nutzen könnten, die jetzt über Hamburg fahren, soll offensichtlich den Lesern vermitteln, dass mit einer Ertüchtigung der Bahnlinie ein Faß ohne Boden aufgemacht wird, um die Anlieger der Bahnlinie von dieser Alternative abzuschrecken. Unerwähnt bleibt hingegen, daß bei Ausbaumaßnahmen die Bahn zu erheblichen Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet ist.

FAZIT:

Die LN bemüht sich, die Argumente des BUND zu erschüttern und schreckt dabei nicht einmal davor zurück, Aussagen ihrer eigenen früheren Artikel zu widersprechen. Durch Weglassungen und Umdeutungen wird der Eindruck erweckt, dass Dr. Klöser nicht sauber recherchiert habe, während die LN sich den Anstrich geben, nüchtern und sachlich zu sein, und so für sich eine Kompetenz als Prüfinstanz beanspruchen. Dies ist angesichts der obigen Ausführungen kaum gerechtfertigt.

Auch der Zeitpunkt der Veröffentlichung, nämlich am selben Tag einer weiteren Informationsveranstaltung, deutet darauf hin, dass weniger ehrliche Diskussionskultur hinter der Veröffentlichung steht als das Bemühen, den Vortragenden zu verunsichern und dem BUND den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Von einer seriösen Zeitung sollte man ein solches Vorgehen nicht erwarten müssen.