



Bürgerinitiative Rettet den Elisabethfehnkanal!

Herrn
Staatssekretär Enak Ferlemann
Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstraße 44

10115 Berlin
(per Email)

28.12.2012

Betr.: Elisabethfehnkanal
Ihr Schreiben vom 14.12.2012 (Eingang 22.12.2012)

Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

wir danken Ihnen, dass Sie uns Ihre Sicht zum Erhalt des Elisabethfehnkanals ausführlich dargelegt haben.

Im letzten Satz des Briefes erklären Sie, dass der Bund bereit ist, sich an einer Finanzierung der notwendigen Investitionen zu beteiligen, sofern ein neuer „konzeptioneller Ansatz“ vorgelegt wird. Dies bestätigt die Informationen, die wir Anfang November durch den Abgeordneten Holzenkamp erhielten, nämlich dass der Bund sich beteiligen werde, wenn es „Kofinanzierer“ gäbe – insbesondere das Land Niedersachsen.

Im Rahmen der letzten Bürgerversammlung am 15.12.2012 ist der damit eventuell verbundene Wechsel der Trägerschaft diskutiert worden. Es gab Verständnis dafür, dass der Bund mittelfristig Prioritäten setzen muss. Dabei waren sich jedoch alle einig, dass zwischen kurz- und mittelfristigen Problemlagen zu unterscheiden ist. Der Wechsel der Trägerschaft und ein neuer „konzeptioneller Ansatz“ für den Kanal benötigen Zeit und vielfältige Vorarbeiten, auch im Kontext der Entwicklung des Fehngebiets insgesamt. Diese Vorbereitungen sollten umgehend beginnen, werden aber erst in zwei bis drei Jahren zu einem befriedigenden Gesamtergebnis führen können.

Davon zu unterscheiden ist die kurzfristige Problematik. Schon seit langem ist bekannt, dass die Schleuse Osterhausen marode ist. Schon seit Jahren stand der Ersatzbau immer wieder im Plan des Bundes, wurde aber von Jahr zu Jahr verschoben. Jetzt kann die Schleuse jederzeit völlig ausfallen. Dass der Bund in dieser Situation mit der Forderung nach neuen Trägerstrukturen und Konzepten auftritt, findet kein Verständnis. Der Bund kann sich nicht Hals über Kopf aus der Verantwortung ziehen, sondern muss einen Übergang ermöglichen, d.h. die nötige Investition zu einem großen Teil finanzieren, um damit überhaupt die Grundlage für neue mittelfristige Perspektiven zu schaffen.

Davon abgesehen halten wir es durchaus für sinnvoll, dass sich das Land und auch die kommunale Ebene (hier: der Landkreis Cloppenburg) finanziell an dem Ersatzbau Osterhausen beteiligen, um damit die Verantwortung für den langfristigen Erhalt des letzten intakten Fehnkanals Deutschlands zu unterstreichen. Der Großteil des nötigen Geldes – unseres Erachtens 75-80 Prozent – muss aber vom Bund getragen werden.

Gestatten Sie uns, noch auf einige weitere Argumente Ihres Schreibens einzugehen:

1. Sie verweisen auf knappe Mittel und viele andere Aufgaben. – Wir meinen: Auch eine Vielzahl konkurrierender Maßnahmen ändert nichts an der Tatsache, dass eine Berücksichtigung der Investition Schleuse Osterhausen nur eine verhältnismäßig kleine Summe bedeuten würde, nämlich weniger als ein Tausendstel des Etats, zumal der Bau sich auch noch über zwei Haushaltsjahre erstrecken würde.
2. Sie schreiben von neuen Prioritäten des Bundes. – Wir meinen: Dass der Bund einen „Schwerpunkt“ auf den „verkehrlich genutzten Bundeswasserstraßen“ setzt, wird von niemandem in Frage gestellt. Das bedeutet aber nicht, dass der Bund gar keine Verantwortung mehr für die anderen Wasserstraßen in seiner Trägerschaft hat.
3. Sie beziehen sich auf die „Machbarkeitsstudie“ einer Unternehmensberatung zur wassertouristischen Infrastruktur, die aufgezeigt habe, dass „die wassertouristische Bedeutung des EFK gering ist“. – Wir sagen dazu:
 - Die Studie ist vielfach für ihre sehr schwache Datenbasis kritisiert worden und verweist ja selber auf ihr brüchiges Fundament: „Sämtliche Daten zur Belegung der Freizeitnutzung stellen aufgrund von Ungenauigkeiten keine harten Kriterien, sondern Indikatoren dar.“ (Anlage, S.1) oder: „Eine Unsicherheit bei diesem Verfahren stellt die auch von den WSD'en angemerkte Unvollständigkeit der Datenermittlung dar.“ (Anlage, S.2)
 - Für den Elisabethfehnkanal ist das auch festzustellen. Aufgrund vielfältiger Sperrungen der vergangenen Jahre (u.a. zweijährige Sperrung der Brücke Potshausen) hat es erhebliche jährliche Schwankungen beim Wassertourismus gegeben, die nicht berücksichtigt wurden.
 - Ganz abgesehen davon sind wir davon überzeugt, dass das Potenzial der wassertouristischen Nutzung bei weitem nicht ausgeschöpft ist. Ein überzeugendes Konzept für das gesamte Wassernetz im Nordwesten Deutschlands würde sicherlich noch weit mehr Wassertouristen anlocken. Mit den Potenzialen der Region befasst sich die Studie aber überhaupt nicht.
 - Darüber hinaus macht die Studie einen gravierenden konzeptionellen Fehler: Sie beschäftigt sich nur mit der direkten „wassertouristischen Nutzung“, sagt aber nichts zur gesamtwirtschaftlichen Bedeutung aller Tourismus-Arten im Fehngebiet. Der Tourismus in der Region (in starkem Maße z.B. auch der wachsende Radtourismus, siehe „Deutsche Fehnroute“) lebt aber von dem Erlebnis des intakten Fehngebiets inkl. sich bewegender Brücken und Schleusen, befahrener Kanäle usw..

Die genannte Studie liefert aus unserer Sicht daher keine hinreichende Begründung für dermaßen folgenschwere Entscheidungen.

4. Insgesamt heben Sie in Ihrem Schreiben ausschließlich auf ökonomische Aspekte ab, also den Güterverkehr bzw. den Tourismus. Auch wenn der Kanal für den Tourismus von erheblicher Bedeutung ist, so steht für uns doch an erster Stelle seine Bedeutung für die Menschen, die hier leben: Das Fehngebiet ist eine einzigartige Kulturlandschaft und der Elisabethfehnkanal der letzte intakte Fehnkanal

Deutschlands. Für die Menschen ist dieser lebendige Fehncharakter das zentrale Element ihrer Heimatverbundenheit.

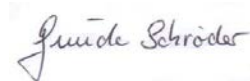
Der Rat der Gemeinde Barßel hat dies kurz vor Weihnachten in einem Brief an Minister Ramsauer hervorragend formuliert: „Der amtlich denkmalgeschützte Elisabethfehnkanal ist der einzige noch durchgängig schiffbare Fehnkanal in Deutschland und der längste Fehnkanal in Europa. Er ist somit in Struktur und Funktion nachweislich einzigartig und ein unbedingt erhaltenswertes Kulturgut. – Der Elisabethfehnkanal ist noch heute weitgehend so erhalten, wie er vor über 100 Jahren in schwerer körperlicher Arbeit von den Menschen vor Ort geschaffen wurde. Auch damit ist die besondere Verbundenheit und Identifikation der Einwohnerinnen und Einwohner mit dem Elisabethfehnkanal als „Lebensader“ zu erklären.“

Wir bitten Sie daher nachdrücklich, alle Ansätze zum Erhalt des letzten Fehnkanals Deutschlands zu unterstützen. Kurzfristig bedeutet das:

- Bitte benennen Sie präzise, welchen Beitrag der Bund zur Finanzierung der Schleuse Osterhausen leisten will – wir gehen von 75-80 Prozent aus. Danach werden wir gerne andere Beteiligte auffordern, ihren Beitrag „in den Hut zu legen“.
- Bitte fordern Sie die WSD Münster auf, Vorschläge zu unterbreiten, wie die nötigen Finanzmittel für den Beginn des Ersatzbaus im Herbst 2013 im Haushalt aufgebracht werden können. (Bei 2,1 Mio. Euro Bausumme würde ein 80-Prozent-Anteil des Bundes ca. 1,6 Mio. Euro betragen; davon würden cirka 600.000,- Euro in 2013 benötigt, der Rest in 2014).

In diesem Sinne hoffen wir bald von Ihnen zu hören, dass eine Lösung gefunden wurde.

Mit besten Grüßen



Gunda Schröder



Walter Eberlei