

DISKUSSION

Gerhard Ostwald:

Herr Dietrich, Sie sprachen euphorisch von den Plänen der Polen, die Oder auszubauen, entsprechend den im Deutsch-Polnischen Regierungsabkommen festgelegten Regelung, und auch noch darüber hinaus – auf der mittleren Oder werden ja auch weitere Staustufen geplant und z.T. schon gebaut; es tut sich also sehr viel – sind Ihre positiven Einschätzungen der polnischen Planungen nur Ihre persönliche Meinung oder die der Wasserstraßenverwaltung?

Rolf Dietrich:

Ich kann hier zunächst nur für mich sprechen. Ich kenne sehr viele polnische Kollegen, sogar noch Herrn Kwapischewski, den Vorgänger von Dr. Kreft in Stettin, und ich muss sagen, kaum jemand von uns hätte es für möglich gehalten, dass man dort mit solcher Wucht und Energie und Konsequenz große Ideen nicht nur entwickelt, sondern auch in die Praxis umsetzt – allergrößte Hochachtung – das kann ich nur noch einmal für mich sagen – ich bin aber sicher, dass die Kollegen beim WSA Eberswalde, als dem unmittelbaren Kooperationspartner, das ebenso sehen, und ebenso auch die Kollegen beim WSA Spree/Havel, wie es seit letztem Dienstag heißt.

Was den bundesweiten Standpunkt anbelangt, so gibt es immer Höhen und Tiefen. Es gab eine Zeit, wo man gesagt hat, wenn wir uns Maßnahmen im Osten leisten, dann können wir uns Maßnahmen im Westen nicht mehr finanzieren – das ist aber im Moment vom Tisch – Geld gibt es soviel, dass dieses Argument entfällt. Auch Personalstellen hat meine Verwaltung in den letzten Jahren wieder aufbauen können, so dass auch von daher keine Konkurrenz zu anderen Bauvorhaben besteht. Ich hoffe, das führt dazu, dass dann am Rhein, am Nord-Ostseekanal und am Main-Donau-Kanal die Wertschätzung für unsere Region noch weiter wachsen wird. Spätestens, wenn wir hier das erste Containerschiff mit 2 Lagen Containern von Stettin nach Eberswalde fahren sehen werden – dies wird bei der Verkehrsfreigabe der Fall sein -, dann wird es hier einen Ruck geben – ich bin mir sicher, dass diese Wasserstraße dann auch wieder in den überregionalen Fokus rücken wird und nicht nur von Insidern geliebt wird.

Horst Linde:

Herr Dietrich, darf ich das Stichwort Container noch einmal aufgreifen: Sie hatten davon gesprochen, dass man mit dem Großmotorgüterschiff mit 104 TEU in 2 Lagen durch das neue Hebewerk fahren könne. Nun wird die Schubverbandstechnik hier sicher auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Man könnte sich vielleicht einen container-geeigneten 75 m – Leichter vorstellen,

der mit Schubboot durch das Hebewerk fahren könnte, der aber nur etwa 88 TEU aufnehmen könnte. Meine Frage wäre, könnte man sich vorstellen, Schubleichter ohne Schubboot durch das Hebewerk zu bringen, d.h. sie auf der einen Seite mit einem Schubboot hineinschieben und auf der anderen Seite mit einem anderen Schubboot wieder herausziehen, man müsste dann also vor Ort ständig ein Schubboot für derartige Zwecke vorhalten – die am alten Hebewerk ehemals vorhandene Seilzugtechnik will ich hier sicher nicht neu erfinden – man könnte dann z.B. mit zwei gut container-geeigneten 55 m – Leichtern sogar 128 TEU laden – wäre ein solches Regime aus Ihrer Sicht vorstellbar?

Rolf Dietrich:

Wenn eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist, kann ich mir durchaus vorstellen, dass unsere Verwaltung ein geeignetes Bugsieboot zur Verfügung stellt, das müsste aber nicht angebots-, sondern eher nachfrageorientiert erfolgen. Da das Hebewerk im Einmann-Betrieb gefahren werden, müsste das Durchschleusen auch so geschehen; wir haben keine Treidelanlage wie beim alten Hebewerk, sondern nur eine Noteinrichtung, um ein Fahrzeug herauszubekommen, wenn es z.B. mal brennt. Einen kleinen Bugsierer, wie wir z.B. bei Vattenfall in Berlin sehen, kann ich mir aber gut vorstellen.