

DISKUSSION III

Von **Herrn Kruse**, PCK Schwedt, wurde die Frage nach der Wirksamkeit des Kooperationsvertrages zwischen der Behala und dem Hafen Schwedt gestellt. **Herr Lichtfuß**, Behala, stellte fest, dass im Zusammenhang mit dem Standort Schwedt eine wirksame Zusammenarbeit der Häfen Schwedt und Berlin eine mittelfristige Aufgabe ist, an der von beiden Seiten gearbeitet wird.

Unter Bezug auf die von Herrn Aster vorgestellten gewaltigen Aufgaben zur Sanierung und Ausbau der Wasserwege in Richtung Südosten stellte **Herr Ostwald**, Oder/Havel-Verein, die Frage zur Realität der Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel. **Herr Aster**, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, führte aus, dass ein Investitionsbedarf von jeweils ca. 100 Millionen Euro für die Sanierung der standsicherheitsgefährdeten Schleusen erforderlich sei, eine Verlängerung des Betriebes ohne grundsätzliche Sanierung ist zeitlich begrenzt, notfalls sei die Sperrung dieser Schleusen – wie im Fall Berlin-Spandau praktiziert – unausweichlich. Er sei optimistisch, dass das Geld in solchen kritischen Fällen bereit gestellt würde. **Herr Theurer**, Oder/Havel-Verein, mahnte in diesem Zusammenhang um Verständnis in den Fachkreisen Ostdeutschlands um die auch in anderen Regionen Deutschlands anstehenden Probleme bei Erhalt und Ausbau der Wasserstraßen an. Ohne Verteilungskämpfe wird es nicht gehen.

Von **Herrn Lücking**, BUND, wurde die erforderliche Finanzierung der gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen angesprochen. Weiterhin bat er um im Zusammenhang mit den Probefahrten im Raum Schwedt um Auskunft, ob auf weitere Ausbaumaßnahmen zwischen Schwedt und Stettin verzichtet werden könnten. **Herr Sauter**, Leipa, führte dazu aus, dass der im März 2011 gelaufene Probetransport immerhin so erfolgreich war, dass weitere Probeverladungen im Juli und August 2011 vorbereitet würden. Eine stabile Relation sei aber erst realisierbar, wenn tatsächlich preisliche Vorteile bei allen Wetter- und Wasserstandsbedingungen erreichbar seien; daher würde jede verbesserte Abladetiefe zur Stabilisierung dieser Relation beitragen. Ehemals geäußerte Absichten zur Entwicklung eigener Schiff würden durch die Fa. Leipa derzeit nicht weiter verfolgt. **Herr Linde**, TU Berlin, gab zur Kenntnis, dass mit relativ kleinen Maßnahmen an der Klützer Querfahrt eine Verbesserung der Abladetiefe von 2,70 auf 3,20 m und damit eine wesentliche Verbesserung der Schiffsauslastung erreichbar sei. Mit ca. 60 geeigneten Schiffen gibt es ein Angebot auf der Schiffsmakler-Seite, ein Neubau von spezialisierten Schiffen sei teuer und daher derzeit wohl wenig realistisch. **Herr Häfner**, Best Logistics, unterstützte diesen Standpunkt, leichtere und modernere Schiffe gibt es derzeit nicht; Anpassungen der Schiffe an die Belange der Binnenwasserstraßen würde zu Instabilitäten beim Einsatz dieser Schiffe auf Nord- und Ostsee führen. Im Übrigen

mahnte er im Zusammenhang mit den Probetransporten gesicherte technische Normen an; die Versicherungen verweigern sonst ihre Leistungen.

Unter Bezug auf die Ausführungen von Herrn Lichtfuß zum Bau eines Spezialschiffes für Schwerlasttransporte bot Herr Häfner die vorhandenen Kapazitäten der Fa. RoRo Service Berlin an. Herr Lichtfuß, Bahala, gab dazu Erläuterungen zu dem inzwischen 4 Jahre alten Projekt: Nach Prüfung aller vorhandenen Möglichkeiten wird der Neubau eines solchen Spezialschiffes mit einer Tragfähigkeit bis 650 t und einer Boden- und Rampenheizungen zum Einsatz auf den teilweise beengten Berliner Wasserstraßen zu allen Jahreszeiten erforderlich werden.

(Eberhard Theurer)