

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E. V.

Newsletter 03/2017 (78. Ausgabe)
30.03.2017

Vor 70 Jahren: Deichbruch an der Oder bei Küstrin

Genau 70 Jahre ist es her, als in der Nacht des 22.03.1947 die Oderdeiche bei Reitwein und Küstrin brachen. Ursache waren extreme Eisversetzungen und Stauwasser. Binnen vier Tage lief das gesamte Oderbruch voll Wasser. Seit seiner Trockenlegung vor mehr als 250 Jahren liegt das Oderbruch mehrere Meter unter dem Oderpegel. Im harten langen Winter 1946/1947 war der Fluss weithin zugefroren. Das von Norden her stammende Eis bildete in der Flussbiegung bei Küstrin regelrechte Eistürme. Die stauten das von Süden her zufließende Wasser der Oder innerhalb kürzester Zeit an. Russische Flieger, die die Eisbarrieren aus der Luft her sprengen sollten, kamen zu spät. Genau vier Tage brauchte die Oder nur, sich in das gesamte Oderbruch zu ergießen. In der Tiefebene waren 60.000 Hektar überflutet. Erst am 09.04.1947 sank der Oderpegel. Die Überflutung des Bruchs forderte 14 Todesopfer sowie weithin verwüstete, ohnehin vom Krieg gezeichnete Dörfer. (Quelle rbb Studio Frankfurt v. 22.03.2017)

Makabrer Protest des BUND

Genau den Jahrestag des Deichbruchs vor 70 Jahren nahm die Umweltschutzorganisation BUND gemeinsam mit den GRÜNEN in Frankfurt (Oder) zum Anlass, gegen einen vermeintlichen Ausbau der Oder im Rahmen des deutsch-polnischen Regierungsabkommen zu protestieren. In dem Abkommen von 2015 wurde festgelegt, dass in der Grenzoder vor allem für den Einsatz von Eisbrechern eine mittlere Wassertiefe von 1,80 m an den meisten Tagen des Jahres gewährleistet bleiben soll. Da das gleichzeitig die Abladetiefe ist, die die Binnenschifffahrt für einigermaßen wirtschaftliche Transporte benötigt, vermutet der BUND, dass "der Eisbrechereinsatz nur vorgeschoben sei, um einen verdeckten Ausbau für die Güterschifffahrt zu ermöglichen". Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat auch dem Oderverein gegenüber mehrfach betont, dass der Fluss nicht ausgebaut werde. Bei den Arbeiten an den Buhnen und der Schwachstellenbeseitigung z. B. in Höhe Reitwein handelt es sich um die Wiederherstellung des früheren Zustands des Flussbettes. Ohne Regulierung durch die Buhnen ist der Hochwasserschutz nicht gewährleistet. Darauf verwies auch die IHK Ostbrandenburg in ihrer Pressemitteilung vom 21.03.2017. Es mutet durchaus makaber an, dass die Umweltschützer sich wohlwissend um die Folgen einer Untätigkeit an der Oder am Jahrestag einer Katastrophe gegen die Ziele des Hochwasserschutzes aussprechen. (Quelle Märkische Oderzeitung v. 23.03.2017)

Zukunft des Güterverkehrs auf Schiene und Binnenschiff in Ostdeutschland

In einer gemeinsamen Veranstaltung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und des Bundesverbandes der öffentlichen Binnenhäfen (BÖB) am 15.03.2017 wurde die Frage diskutiert, ob der Güterverkehr auf der Schiene und mit dem Binnenschiff in Ostdeutschland noch eine Zukunft haben. Aus den Vorträgen wurde deutlich: beide Verkehrsträger kämpfen in Ostdeutschland um Anteile am Modal Split und angesichts der Übermacht des Straßengüterverkehrs ein bisschen auch um das Überleben. Der Schienengüterverkehr leidet unter den Trassenpreisen und zahlreichen bürokratischen Auflagen, die aber wie bei der Überwachung der Fahrzeiten nicht oder kaum kontrolliert werden. Die Schieneninfrastruktur wird nur sehr langsam verbessert. Die Binnenschifffahrt hingegen leidet vor allem unter der schlechten Infrastruktur und könnte bei zügigem Ausbau der Engpässe weitaus mehr Güter auf dem Wasserweg transportieren. Die Vertreter des Schienengüterverkehrs betonten immer wieder, dass es keinen Wettbewerb zwischen Schiene und Wasserstraße gebe, sondern nur einen gemeinsamen Wettbewerb der beiden Verkehrsträger gegen den Straßengüterverkehr. Nur von dort könnte es zu Verlagerungen von Transportmengen kommen. Im Hinblick auf die Ziele des Klimaschutzes werde hier von der Politik viel zu wenig getan. Dem kann man sich als langjähriger Beobachter der Entwicklung des Güterverkehrs nur anschließen.

Container-Binnenschiffsshuttle in Schweden

Die schwedische Avatar Logistics plant einen Binnenschiffsshuttle auf dem innerschwedischen Fluss- und Kanalnetz. Nach bisherigen Informationen soll es sich um Leichtertransporte mit Containern zwischen dem Hafen Göteborg und Vänernsborg am südlichen Ende des Sees Vänern handeln. Die knapp 90 km lange Route führt über den Fluss Göta alv und die Schleusen in Trollhättan bis nach Vänernsborg. Avatar will den Shuttle nach Möglichkeit noch in diesem Jahr in Betrieb nehmen, um damit eine Alternative zum Straßengüterverkehr zu bieten. Der Oderverein plant für das nächste Oder/Havel-Colloquium am 13.09.2017 eine Darstellung von Containertransporten und regionaler Wirtschaftsentwicklung in der Region Oder/Havel/Elbe und sieht in dem schwedischen Projekt ein mögliches Vorbild für die Entwicklung in unserer Region. Der wissenschaftliche Leiter des Colloquiums, Prof. Horst Linde, hat bereits Kontakt zum schwedischen Unternehmen aufgenommen und die Zusage zur Teilnahme aus Schweden liegt vor. (Quelle DVZ-Brief v. 15.03.2017)

Ende des Braunkohlenumschlags in Königs Wusterhausen

Unter der Überschrift "Ein Hafen braucht Kohle" hat die "Berliner Zeitung" v. 29.03.2017 einen Bericht über das Ende des Braunkohlenumschlags im Hafen Königs Wusterhausen veröffentlicht. Brandenburgs größter Binnenhafen verliert damit auf einen Schlag einen jährlichen Umschlag von rund einer Million Tonnen. Zehn bis zwölf Kohle-Schiffe werden täglich abgefertigt. Für die übrigen Güter wie Zementrohstoffe, Hackschnitzel und Baustoffe sind es am Tag zwischen einem und drei Schiffen. Das zeigt die Dimension des Umschlagrückgangs für den Hafen. Wo

sind die Alternativen ? Die Hafenleitung hat entsprechende Pläne und erste Schritte umgesetzt. Container-Umschlag könnte eine Möglichkeit sein und wäre damit auch ein Thema für das nächste Oder/Havel-Colloquium am 13.09.2017.

Binnenschiffstransporte in Brandenburg und Berlin

Auf den Binnenwasserstraßen des Landes Brandenburg wurden 2016 insgesamt 3,64 Millionen Tonnen Güter befördert. wie das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg informiert, war das gegenüber 2015 ein Rückgang um 10,1 Prozent bzw. 409 Tausend Tonnen. In Berlin hingegen wurden 2016 insgesamt 3,6 Millionen Tonnen Güter befördert und damit etwa 1,5 Prozent mehr als 2015 (entspricht 52 Tausend Tonnen). Kohle, rohes Erdöl und Erdgas sind die stärkste Gütergruppe sowohl in Berlin (fast 60 Prozent) als auch in Brandenburg (37,4 Prozent). Vieles hängt demzufolge von den jährlich erneut ausgehandelten Kontrakten der Energieerzeuger mit ihren Lieferanten ab. Wenn nun in absehbarer Zeit die gesamte Kohle wegbriecht, wird es zu dramatischen Veränderungen im Gütertransport mit dem Binnenschiff kommen. In den Pressemitteilungen des Amtes für Statistik heißt es, dass der Containerumschlag bei der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt keine Rolle spielte und im Land Brandenburg nur eine geringe Rolle. Immerhin gibt es im Land Brandenburg einen Umschlag mit Containern. Wie das gesteigert werden könnte, auch das soll ein Aspekt des nächsten Oder/Havel-Colloquiums am 23.09.2017 sein. (Quelle Amt für Statistik Berlin-Brandenburg v. 29.03.2017)

* * * * *

Haben Sie interessante Neuigkeiten aus Ihrem Bereich, die Sie gern im neuen Newsletter des Verein veröffentlicht sehen wollen ?

Dann mailen Sie Ihre Information an info@oderverein.de oder faxen Sie sie an +49 30 47480416.

* * * * *

Verantwortl. f. d. Inhalt: Gerhard Ostwald, Vorsitzender
VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E. V. , c/o Gerhard Ostwald, Le
Pavillon-Str. 29, 13127 Berlin, Fon +49 30 47480414, Fax +49 30 47480416, E- Mail
info@oderverein.de