

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

Newsletter 02/2018 (88. Ausgabe)
19.02.2018

Koalitionsvereinbarung für eine neue Bundesregierung

Sollte eine Bundesregierung mit der auf Grundlage der Sondierungsgespräche ausgehandelten Koalitionsvereinbarung zustande kommen, kann man schon jetzt sagen: der große Wurf ist das nicht. So vor allem auch nicht für eine neue Verkehrspolitik, die Umwelt und Klimaschutz ausreichend berücksichtigt. Es gilt die Einschätzung von BDB-Präsident Martin Staats zum Ergebnis der Sondierungsgespräche: "Es handelt sich um ein rückwärtsgewandtes Bekenntnis, das die Antworten auf die großen Herausforderungen vermissen lässt."

Knapp 60 Zeilen umfasst der Abschnitt Schifffahrt und Häfen in der Koalitionsvereinbarung. Der erste Teil ist der Seeschifffahrt gewidmet. Danach geht es innovative Antriebe: "Auf nationaler Ebene wollen wir unsere technologieoffenen Initiativen zugunsten alternativer Antriebe und Energiequellen in der Schifffahrt und in den Häfen (LNG, Wasserstoff/Brennstoffzelle, Methanol, Elektromobilität) verstärken und verstetigen." Das ist ohne Zweifel ein löblicher Ansatz.

Zur Digitalisierung heißt es: "Wir wollen digitale Technologien und den automatisierten Betrieb in der Schifffahrt, den Häfen und der maritimen Lieferkette vorantreiben (z. B. digitales Testfeld Hamburger Hafen)". Eigentlich eine Selbstverständlichkeit.

Konkreter wird es in dem Satz: "Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt wollen wir die Befahrensabgaben für die Nutzung der Binnenwasserstraßen (ausgenommen der Nord-Ostsee-Kanal) abschaffen". Sofern diese Maßnahme nicht dem Ziel der gerechten Anlastung von Nutzerkosten widerspricht, wäre das eine deutliche Entlastung der Auftraggeber der Binnenschifffahrt im Kanalbereich - und vielleicht ein Anreiz für mehr Binnenschiffstransporte ?

Weiterhin wird von einem Masterplan Binnenschifffahrt gesprochen, der gemeinsam mit dem Gewerbe entwickelt werden soll. "Wichtige Bestandteile werden die Modernisierung und Umweltfreundlichkeit der Flotte, Anreizsysteme sowie Infrastruktur/Logistik sein." Klingt etwas nebulös. Im nächsten Satz geht es dann um eine Gebührenstaffelung zur Förderung einer modernen und nachhaltigen Flotte. Offensichtlich geht es im Masterplan also um ein Fördersystem.

Abschließend werden auch "die ausschließlich dem Tourismus oder Sport dienenden Nebenwasserstraßen des Bundes" erwähnt, für die entsprechend der Befahrbarkeit neue Prioritäten gesetzt werden sollen. Zusammen mit den Bundesländern und Regionen sollen neue Konzepte für die einzelnen Wasserwege entwickelt werden.

Im Gegensatz zum Ergebnis der Sondierungsgespräche sieht der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) nunmehr in der Koalitionsvereinbarung nur noch positive Zeichen. „Die neue Regierung setzt eindeutig auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Wasser. Die

Maßnahmen, die für eine stärkere Nutzung der Binnenschifffahrt notwendig sind, haben die Verhandlungspartner absolut zutreffend definiert, nämlich der konsequente Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle, um störende Engpässe in der Infrastruktur zu beseitigen, und das Setzen wirtschaftlich attraktiver Rahmenbedingungen – konkret: Abschaffung der Schifffahrtsabgaben –, um noch mehr Kunden von den Vorteilen der Güterschifffahrt zu überzeugen“, erklärt BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg) in der Pressemitteilung des BDB.

Der Oderverein hingegen hält fest, dass eine grundsätzliche Änderung der Politik mit neuen Ansätzen zur Steuerung des Modal Split zwischen Straße, Schiene und Schiff nicht zu erkennen ist. Hinsichtlich der Äußerung des Verlagerungswillens war Papier bisher schon immer sehr geduldig. Der politische Wille hingegen lässt sich nur in sichtbaren Ergebnissen belegen.

Polen: Wasserwege jetzt im Binnenschifffahrtsministerium

In Polen ist zum 01.01.2018 eine bedeutsame rechtliche Neuregelung in Kraft getreten. Wie der Oderverein im Januar in Wroclaw erfahren hat, ist die Zuständigkeit für die Flüsse per Gesetz vom Umweltministerium in das bereits im Jahr 2015 geschaffene Ministerium für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt (MGMZS) übergegangen. Der Oderverein hält diese Maßnahme für konsequent und hat schon seit längerer Zeit solche Forderungen unterstützt. Im Umweltministerium haben die Wasserstraßen als Verkehrswege nur eine geringe Bedeutung gehabt, weil der Umwelt- und der Hochwasserschutz im Vordergrund standen. Mit der Änderung der Politik zugunsten der Binnenschifffahrt hat das MGMZS nun direkt Zugriff auf die Entwicklung der Wasserwege.

Innovatives Transportsystem für die Oder

Im Rahmen eines Treffens im Amt für Binnenschifffahrt in der niederschlesischen Metropole Wroclaw/Breslau am 25.01.2018 hatte der Oderverein Gelegenheit, erste Gedanken des stellvertretenden Vorsitzenden des Vereins, Professor Horst Linde, für ein innovatives Transportsystem für die Oder einem breiteren Fachpublikum vorzustellen. Die Vorschläge stießen bei den polnischen Teilnehmern des Treffens auf großes Interesse. Der Vorsitzende des Odervereins Gerhard Ostwald nutzte die Gelegenheit, die Vorschläge zur Grundlage für ein gemeinsames Projekt im Rahmen der Zusammenarbeit von Wissenschaft und staatlichen Stellen zu machen. Erste Kontakte zur Breslauer Universität für Wissenschaft und Technologie sind bereits entstanden. In weiteren Treffen soll das Projekt konkretisiert werden.

Seenland-Kongress in Leipzig

Am 15.02.2018 fand im Rahmen der "Beach & Boat" in der Leipziger Messe der 10. Seenland-Kongress statt. Reinhard Klingen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) betonte, dass mit dem Begriff "Nebenwasserstraßen" nicht verbunden sei, dass diese Wasserstraßen dem Bund nebensächlich seien. Man habe nur bisher keinen besseren Begriff gefunden. Die Bevölkerung sei aufgerufen, ihm einen geeigneteren Begriff vorzuschlagen. Überhaupt bemühte sich Klingen, die Kategorisierung der Wasserstraßen und auch das Blaue Band Deutschland in den Auswirkungen herunter zu spielen. Der Bund werde auch zukünftig für die Wasserstraßen zuständig sein und sich für den Erhalt einsetzen, auch eben der

touristisch genutzten Wasserwege. Es gebe kein Ziel, die Zuständigkeit der Nebenwasserstraße an die Länder zu übertragen. Vielmehr bemühe man sich, gemeinsam mit Ländern und Gebietskörperschaften individuelle Lösungen an den Wasserwegen zu finden. Das sei beim Saale-Elster-Kanal so und auch beim Finowkanal, bei dem man an der Finanzierung für den Erhalt der Schleusen arbeite. Klingens machte aber auch deutlich, dass eine Aufführung von Projekten im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im "weiteren Bedarf" bedeute, dass dort bis 2030 nichts passiere.

Mit dem Falkirk Wheel in Schottland stellte ein Wissenschaftler aus dem europäischen Ausland auf dem Kongress ein touristisches Projekt vor, das in seiner Entwicklung und im heutigen Betrieb als Vorbild für andere Projekte in Deutschland, so auch dem Saale-Elster-Kanal und seinem Abstiegsbauwerk zur Saale, dienen könnte.

Bund gibt Zusage für den Neubau der Schleuse Kannenburg

Im letzten Newsletter haben wir auf die Schließung der Eingangsschleuse für die Templiner Gewässer im Norden Brandenburgs aus Gründen der Einsturzgefährdung hingewiesen, die für den Wassertourismus eine Katastrophe bedeutet. Der Bundestagsabgeordnete aus der Uckermark Stefan Zierke (SPD) hat sich für den umgehenden Neubau ausgesprochen. Da auch die Stadt Templin erklärt hat, die Planung zu übernehmen, wobei sie dabei von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung unterstützt werden wird, hat der Bund die Zusage für den Ersatzneubau der Schleuse erklärt. In zwei bis drei Jahren könnte die neue Schleuse eröffnet werden.

Gerüchte

Es gibt Hinweise, dass allen Unkenrufen zum Trotz, im Jahr 2018 mit der Fertigstellung des neuen Schiffshebewerkes Niederfinow gerechnet werden kann. Das würde bedeuten, dass im Jahr 2019 mit dem Probebetrieb begonnen wird - Verkehrsfreigabe 2020 ?

* * * * *

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