

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

Newsletter 07/2018 (93. Ausgabe)
17.07.2018

22. Internationales Oder/Havel-Colloquium am 19.06.2018 in Potsdam

Ist die Binnenschifffahrt wirklich so umweltfreundlich wie von interessierten Kreisen, auch von uns, dem Oderverein, dargestellt? Dieser Frage sollte im 22. Internationalen Oder/Havel-Colloquium in Potsdam nachgegangen werden. Die Antwort ist ein klares "Jein". Sie hat Vorteile beim Kohlendioxid-Ausstoß, weist aber noch Nachteile beim Stickoxiden und Feinstaub auf. Da stellt sich die Frage der Gewichtung der verschiedenen Emissionen. Wir bleiben bei der Auffassung, dass die geringe Kohlendioxid-Menge bezogen auf das transportierte Gütergewicht ein wichtiger Faktor für den Einsatz der Binnenschifffahrt ist.

Auch die polnische Regierung setzt angesichts der mit Lkw stark belasteten Autobahnen und der eingeschränkten Nutzbarkeit der Eisenbahn auf die Binnenschifffahrt. Das kam noch einmal deutlich durch den Vortrag von Przemyslaw Zukowski aus dem Ministerium für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt in Warschau. Für die Republik Polen bleibt die Ertüchtigung der mittleren Oder und der Grenzoder zur Wasserstraßen-Klasse IV ein wichtiges Ziel. Die Arbeiten dazu laufen bereits.

Mit der Antriebstechnik befassten sich die Vorträge von Professor Gerd Holbach von der Technischen Universität in Berlin und von Dr. Christian Masilge von der Schiffsbau-Versuchsanstalt in Potsdam. Professor Holbach stellte die Arbeiten an dem elektrisch angetriebenen Versuchsschiff "Elektra" vor und zog dabei den Bogen zu elektrisch betriebenen Schiffsverkehren aus den Ziegeleien von Zehdenick nach Berlin vor rund 100 Jahren. Der elektrische Antrieb von Schiffen ist nicht grundsätzlich Neues, nur wird jetzt die Technik auf eine neue Basis gesetzt, um auch längere Strecken z. B. von Berlin nach Hamburg bewältigen zu können.

Dr. Masilge wies auf die neuen Motorenstandards hin, die vom nächsten Jahr an Pflicht sein werden. Das Problem ist, dass die Industrie bisher keine solchen Motoren anbietet. Nur wenn entsprechende Anreize über Fördermöglichkeiten beim Umbau oder einer Neuausrüstung geschaffen würden, ist mit entsprechenden Effekten zu rechnen. Deswegen plädiert Dr. Masilge für eine geänderte Förderpolitik.

Michael Fiedler von der LUTRA GmbH in Königs Wusterhausen stellte die Umweltproblematik aus Sicht der Häfen dar. Mit einem Beispiel von überzogenen Anforderungen an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Zuge von Investitionen beklagte er die Gesetzeslage, die ohne entsprechende finanzielle Unterstützung seitens des Staates von einzelnen Investoren nicht umzusetzen ist.

In der abschließenden Podiumsdiskussion stellte Wilfried Lücking von BUND Deutschland die entscheidende Frage: Was tut die Politik für die Binnenschifffahrt? Ist es wirklich ausreichend, dass die Bundesregierung jetzt 80 neue Stellen im Bereich der Wasserstraßenverwaltung besetzen will? Natürlich ist der Stellenausbau

vor allem auch im Planungsbereich zu begrüßen, doch wie lange wird es dauern, bis diese Stellen wirklich besetzt sind? Wirklich dringend ist die personelle Unterbesetzung beim Schleusenpersonal. Nicht nur der Wassertourismus - als bedeutender Wirtschaftsfaktor erkannt - leidet unter den Engpässen. Selbst in der Innenstadt Berlins kann der Schleusenbetrieb am Mühlendamm nur unter Abzug des Personals von der Schleuse Plötzensee aufrecht erhalten werden. Das ist schlicht skandalös! Was soll man von den Ankündigungen von neuen Planstellen in der Wasserstraßenverwaltung halten, wenn gleichzeitig die Haushälter im Deutschen Bundestag die Summen für die Ersatz-, Neu- und Ausbauplanung an den Bundeswasserstraßen in den nächsten Jahren um 11 bzw. 14 Millionen Euro kürzen wollen. Angesichts des riesigen Nachholbedarfs an den Wasserstraßen ein Unding! Es scheint, dass viele Verantwortliche die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt haben.

Die Dokumentation des 22. Internationalen Oder/Havel-Colloquiums ist noch in Arbeit und wird in ein paar Wochen auf der Homepage des Odervereins nachzulesen sein.

Naturverträglicher Hochwasserschutz an der Oder

Zu einer Fachkonferenz zum naturverträglichen Hochwasserschutz an der Oder hatten deutsche und polnische Umweltschutzorganisationen nach Slubice ins Collegium Polonicum der Viadrina eingeladen. Ein Gutachter aus Polen und einer aus Deutschland stellten ihre Untersuchungen zu den aktuellen Plänen, die Oder für den Eisauflauf zu ertüchtigen, vor. Während der polnische Gutachter sich ausschließlich auf mathematische Modelle stützte, kritisierte der deutsche Gutachter das Stromregelungskonzept der Wasserstraßenverwaltung, das in Abstimmung mit der polnischen Seite erstellt worden war. Die Wiederherstellung der Buhnen brächte nur rund 20 bis 35 cm mehr Wasser, gleichzeitig würde sich die Oder tiefer eingraben und den Gewinn an Flottwasser wieder zunichte machen. Nicht einsehbar war auch für die Naturschützer die gewünschte Wassertiefe von 1,80 m für den Einsatz von Eisbrechern, weil man Eisauflauf auch mit Baggern auf Pontons vornehmen könnte, die keine solche Wassertiefe benötigen würden. In dem Zusammenhang wurden Beispiele aus Kanada vorgestellt. Leider wurden keine Fakten und Kausalketten aufgezeigt, es blieb bei tendenziell einseitigen Aussagen.

Weiteres Treffen in Wroclaw/Breslau

Auf Einladung des Amtes für Binnenschifffahrt kam es am 10.07.2018 zu einem weiteren Treffen, an dem neben dem Amt für Binnenschifffahrt der Vorstand des Odervereins und Vertreter der Technischen Universität in Wroclaw/Breslau teilnahmen. Auf der Tagesordnung standen die weitere Arbeit am "Innovativen Transportkonzept für die Oder" und das Jahr der Oder 2019 mit den vorgesehenen Veranstaltungen. Es wurden Vereinbarungen getroffen, die besonders im Fall des Transportkonzepts zwischen den Universitäten in Berlin und Wroclaw/Breslau konkretisiert werden müssen.

Schiffshebewerk Niederfinow

In einem ausführlichen Bericht würdigte die "Berliner Zeitung" den Fortgang an den Bauarbeiten am neuen Schiffshebewerk Niederfinow. Danach würden jetzt die Arbeiten am Trog und seiner Hebetchnik beginnen. Der untere Vorhafen des Hebewerks steht für den Herbst 2018 auf dem Programm. Bis Mitte 2019 sollen alle Arbeiten am Hebewerk abgeschlossen sein. Dann könnte im Herbst 2019 mit dem Probetrieb begonnen werden. Die Verkehrsfreigabe soll im Jahr 2020 erfolgen. Das sind dann immerhin sechs Jahre mehr Bauzeit als ursprünglich vorgesehen. Doch wäre das Schiffshebewerk (knapp 300 Millionen Euro Baukosten) immer noch vor dem Flughafen BER (über 6 Mrd. Euro) fertig.

Sperrung der Schleuse Hohensaaten West verschoben

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Eberswalde teilte mit, dass die für den Zeitraum vom 27.08.2018 bis 28.11.2018 vorgesehene Sperrung der Schleuse Hohensaaten West auf das Frühjahr 2019 (2.Quartal) verschoben wurde. Für die auf drei Monate geplanten Arbeiten am Korrosionsschutz der Schleusentore konnten keine Firmen gefunden werden, die die Fristen gewährleisten.

* * * * *

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