



Die Kohletransporte in der Binnenschifffahrt werden langsam, aber sicher verschwinden. Damit die zugrundeliegende Energietransformation gelingt, müssen aber die Rahmenbedingungen stimmen – auch und gerade für den Massenguttransport, denn auch die neuen Energieträger müssen am Ende dahin, wo man sie braucht.



Reederei Deymann

Rahmenbedingungen

Es ist so eine Sache mit den Prognosen. Auch wenn sie sich auf valide Zahlen beziehen, lassen sie oft die Rahmenbedingungen außer Acht, die diese Zahlen erst produzieren. So geschieht es auf der mittleren bis oberen Elbe, wenn man das Güter-Schiffaufkommen dann misst, wenn die Elbe nicht oder schlecht schiffbar ist, um daraus zu prognostizieren, dass ein Ausbau nicht lohnt.

Die Neckarschleusen im Sinn, lohnt auch ein Blick auf die Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) zwischen Berlin und Eisenhüttenstadt. 2011 hat das Bundesverkehrsministerium in der Kategorisierung des zweiten WSV-Reformberichts die SOW als künftig nur noch touristisch relevante Bundeswasserstraße verortet. Als Begründung nahm man ein Güteraufkommen von weniger als 100.000 Tonnen im Prognosejahr 2025 an. Aktuell sind es aber 300.000 bis 500.000 Tonnen, die im Jahr per Schiff über die SOW gehen und das obwohl die Schleuse Fürstenwalde nur Schiffe mit maximal 67 Metern Länge zulässt. Es ist nicht schwer vorstellbar, dass hier noch viel höhere Mengen möglich wären, wenn Schiffe mit wettbewerbsfähigeren Laderaumgrößen fahren könnten. Auf Druck



Christina von Kneipitz

der regionalen Wirtschaft, soll die abgängige Schleuse nun durch einen zukunftsfähigen Neubau ersetzt werden. Infrastrukturmaßnahmen sollten also besser dergestalt geplant sein, dass stets alle Verkehrswege den aktuell bestmöglichen, technischen, ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen entsprechen. Dann sind diese auch so, dass Verkehre resilient abgewickelt und kommende Herausforderungen bewältigt werden können.

Projekte gibt es schon jetzt genug: Die Eröffnung der Seafar-Steuerungszentrale in Duisburg, der Start von LOG4NRW, neue Zuglinien vom Oberrhein an die Westhäfen,

die Energie-Transformation, die zwangsläufig zu einer Binnenschifffahrts-Transformation führen wird. All das sind Themen, die mit besagten Rahmenbedingungen eng verknüpft sind und über die Sie auch in dieser SUT-Ausgabe lesen können.

Viel Vergnügen dabei
wünscht Ihnen Ihr

Marina Heying