

Schleuse Fürstenwalde/Spree

Erbaut 1891!



Fehlendes Bindeglied
für einen wirtschaftlich durchgängigen Gütertransport
mit dem energieeffizienten und umweltfreundlichen Binnenschiff
auf der West-Ost-Wasserstraßenmagistrale



Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.



KAMMERUNION
ELBE/ODER
UNIA IZB
ŁABY/ODRY
UNIE KOMOR
LABE/ODRA

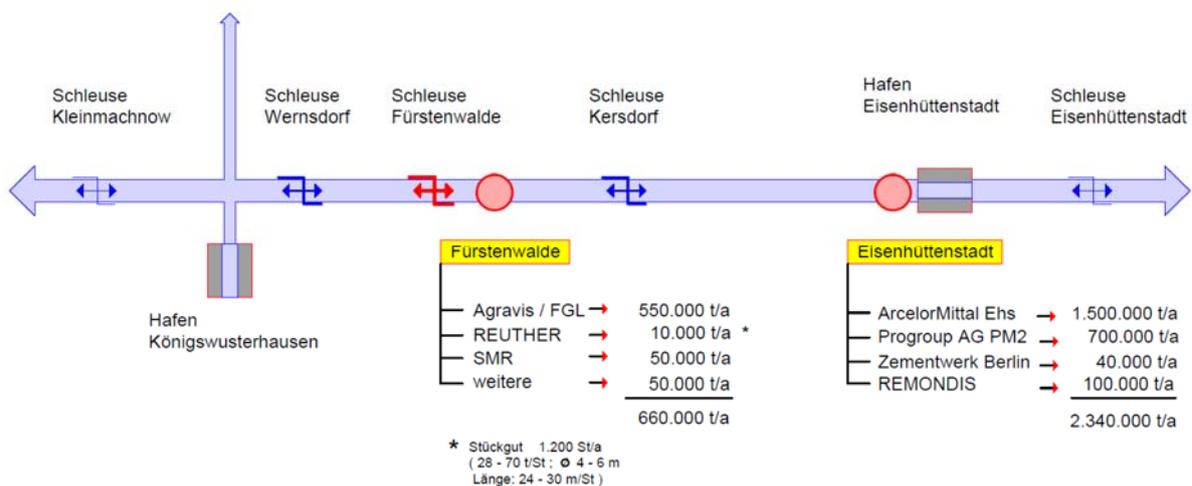
Ansprechpartner IHK Ostbrandenburg:

Robert Radzimanowski, 0335 5621-1320, radzimanowski@ihk-ostbrandenburg.de

Beatrice Richter, 0335 5621-1360, richter@ihk-ostbrandenburg.de

- Europäische Integration, Erhalt von Teltowkanal (Tek) und Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-T-Netz) im Rahmen des europäischen Verkehrskorridors 2
- Zukunftsfähigkeit, Umweltschutz und soziale Sicherheit
- Sicherung der Wirtschaftsstandorte in der Region und Verhinderung der Abwanderung von Fachkapazitäten

Veranschaulichung der verkehrlichen Ist-Situation



3 Mio. Gütertonnen pro Jahr entsprechen rund 130.000 Lkw-Ladungen.

Fakten und Zahlen

Die Schleuse Fürstenwalde/Spree ist Teil des 1668 vom Großen Kurfürsten eingeweihten Friedrich-Wilhelm-Kanals. 200 Jahre tat der Friedrich-Wilhelm-Kanal seinen Dienst. Als jedoch die Industrialisierung eintrat, nahm der Warenverkehr stark zu. Die alte Wasserstraße war überlastet. Daher entschloss sich die Preußische Regierung 1886 zum Bau des Oder-Spree-Kanals. 1891 wurde der Kanal fertiggestellt. Im Osten bekam er eine neue Trassierung und endet seither in Eisenhüttenstadt. Die seit 1891 bestehende Schleuse Fürstenwalde/Spree ist mit über 120 Jahren eine der ältesten Schleusen Deutschlands.

Die Schleuse Fürstenwalde/Spree ist eine von vier Schleusen auf der Spree-Oder-Wasserstraße. Sie ist nicht nur die älteste Schleuse, sondern mit nur 67 m Kammerlänge auch die kleinste der vier Schleusen auf der SOW. Bei den übrigen drei Schleusen handelt es sich um die Schleusen in Eisenhüttenstadt, Kersdorf und Wernsdorf.

Die am östlichsten gelegene Schleuse Eisenhüttenstadt wurde vorausschauend gleich als Schachtschleuse mit zwei 130 m langen und 12 m breiten Kammern gebaut.

Die Schleusen Wernsdorf und Kersdorf wurden bis zum Jahr 2013 auf 115 m verlängert, damit Schubverbände sie weitgehend ohne zeitaufwändige Koppelmanöver passieren können.

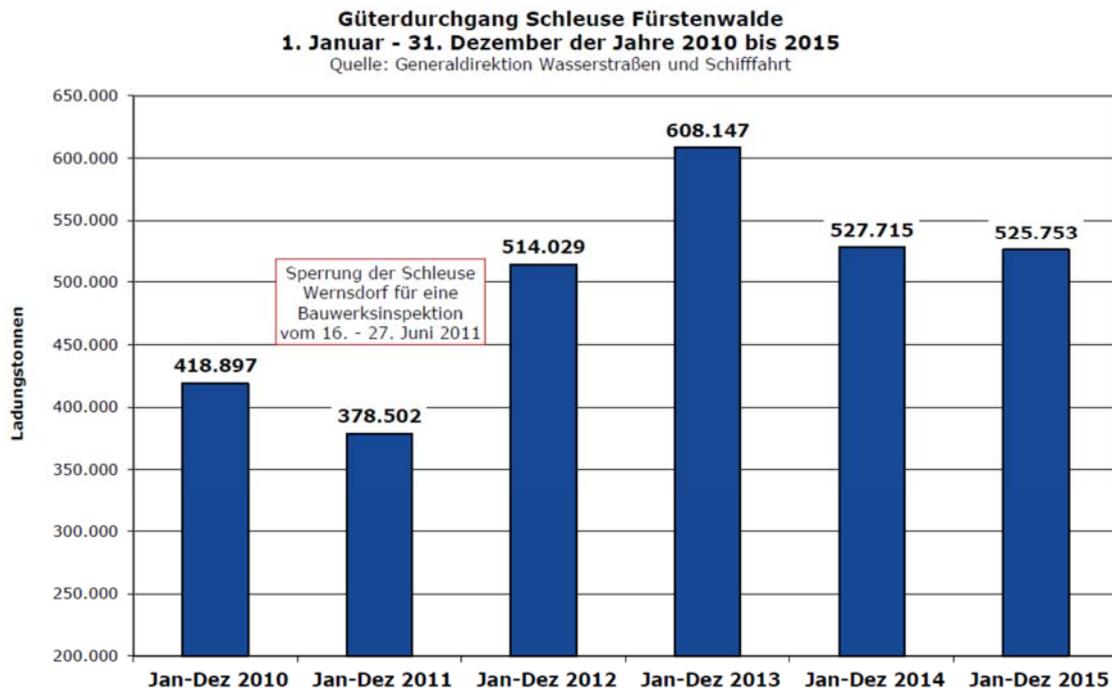
Nur die Schleuse Fürstenwalde/Spree bildet mit ihren nur gut 67 m langen Kammern ein Nadelöhr.

Bestehendes Verlagerungspotenzial allein für Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde: über 100.000 Lkws weniger auf den Straßen, somit weniger Staus, weniger Lärm und weniger CO₂-Ausstoß.

- Schleusengeometrie der Schleuse Fürstenwalde (L x B)
 - Nordkammer 67,60 m x 8,54 m
 - Südkammer 67,70 m x 9,40 m
- Fallhöhe
Max. 0,93 m
- Schiffsgrößen
Die Schleuse kann von Einzelfahrzeugen mit einer Länge bis zu 67 m passiert werden. Diese Fahrzeuge gibt es jedoch kaum noch, weil sie auf Grund ihrer begrenzten Tragfähigkeit von rund 800 t unwirtschaftlich sind. Moderne Motorgüterschiffe (von 110 m Länge) haben eine Tragfähigkeit von rund 2.300 t.

Die Spree-Oder-Wasserstraße kann nur von Fahrzeugen bis 67 x 8,25 m oder Verbänden bis 91 x 8,25 m befahren werden. Die Abladetiefe beträgt 2 m (Ausnahmen 2,20 m). Diese veralteten Schiffstypen werden nach und nach verschrottet und stehen somit in naher Zukunft nicht mehr zur Verfügung!

Statistik

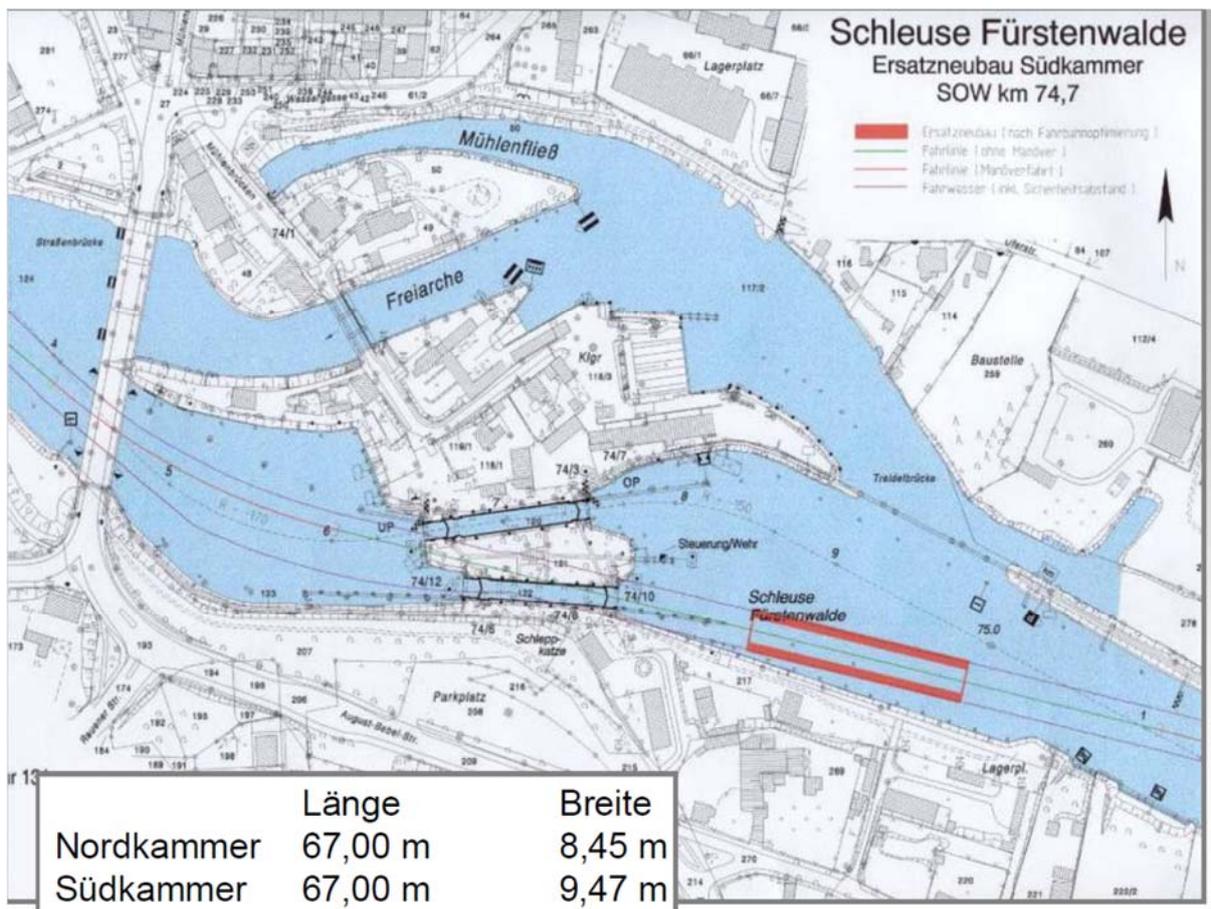


Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde

- Das vor 15 Jahren ermittelte Nutzen/Kosten-Verhältnis ergab im Ergebnis einen Faktor von über 3,5. Gefordert sind für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mind. 1,0 (BVWP 2003) (inkl. 30 Millionen für die Schleusen Wernsdorf und Kersdorf, diese Maßnahmen sind seit 2013 abgeschlossen).
- Im Jahr 2014 (nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen in Wernsdorf & Kersdorf) hat die Stadt Fürstenwalde/Spree eine eigene Nutzen-Kosten-Analyse in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung ergab einen NKV von **8,9**.
- Im aktuellen BVWP 2030 ist das Projekt W38 mit einem NKV von **0,9** angesetzt. Hier wurden zusätzliche Ausbaumaßnahmen (nochmalige Verlängerung und Verbreiterung der Schleusen) in Wernsdorf und Kersdorf in die Kostenbetrachtung einbezogen und damit die Untersuchung „schlechtgerechnet“.

Neubaupläne

Vorgesehen ist ein Ersatzneubau der Schleuse im Oberwasser der heutigen Schleusanlage, da die Verlängerung einer Schleusenkammer – anders als bei den Schleusen Wernsdorf und Kersdorf – aus nautischen Gründen (scharfe Flussbiegung der Spree) nicht in Frage kommt. Ein verlagerter Ersatzneubau ist volkswirtschaftlich und ökologisch die günstigste Lösung. Die bloße Verlängerung der vorhandenen Schleuse hätte aus nautischen Gründen unweigerlich nicht zu vertretende Eingriffe in den Uferbereich sowie an vorhandenen Bauwerken (Brücke) zur Folge.



Die neue Schleuse muss analog der Schleusen Wernsdorf und Kersdorf eine Länge von 115 m und eine Breite von 9,40 m aufweisen.

Der Ersatzneubau wird im offenen Wasser ausgeführt und hat den Vorteil, dass der Schiffsverkehr während der Bauzeit aufrecht erhalten werden kann.

Hintergrund

Mit dem 5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag vom 22.06.2012 erfolgen im Land Brandenburg künftig keine Investitionen mehr in Ausbaumaßnahmen für die Wasserwege. Die Spree-Oder-Wasserstraße und auch der Teltowkanal sind der Kategorie „Sonstige Wasserstraßen“ bzw. Kategorie „C“ (= ohne Gütertransport) zugeordnet. Hier findet künftig nach dem Willen des Bundesverkehrsministeriums im Wesentlichen nur noch Wassertourismus statt, aber auch dieser ist auf die Schleuse Fürstenwalde angewiesen (Berlin-Oder-Rundfahrt).

Diese Pläne sprechen den Wasserwegen im Land Brandenburg – dem wasserreichsten Bundesland – künftig einen berechtigten Bedarf an Ausbaumaßnahmen ab, um künftig Investitionsmittel legitimiert in andere Wasserstraßen fließen zu lassen.

Diese verfehlte Verkehrspolitik führt zu einer starken Vernachlässigung der südlichen Wasserstraßenverbindung (Tek, SOW) zwischen Deutschland und Polen, zu Standortverlagerungen, der Abwanderung von Fachkapazitäten und der massiven Verlagerung der Güterströme vom umweltfreundlicheren Binnenschiff auf die schon heute staugeplagten Straßen im Land Brandenburg, vor allem die von Lkw überlastete A 12.

Perspektivlosigkeit für die Binnenschifffahrt und Nutzlosigkeit einer Vielzahl von der verladenden Wirtschaft getätigten Investitionen entlang der Wasserstraßen sind die Folge.

Eine Umfrage bei der regional ansässigen verladenden Wirtschaft brachte folgende Ergebnisse:

1. Die verladende Wirtschaft benötigt dringend eine zusätzliche Transportoption mit dem Binnenschiff.
2. Für die entlang der SOW, Dahme und Tek ansässige Wirtschaft besteht auf dieser Relation ein Güterverlagerungspotenzial im Zu- und Ablauf von jährlich über 5 Mio. Tonnen.

**Übersichtskarte
Spree-Oder-Wasserstraße**



- Notizen -

- Notizen -

Schleuse Fürstenwalde
bei der Protestfahrt der Wirtschaft
im September 2012

