

100-Tagebilanz des LMBV-Chefs - Im Interview mit der Sächsischen Zeitung

11.04.2014

SäZ-Redakteur Tilo Berger im Gespräch mit Klaus Zschiedrich

Senftenberg. Am 9. April 2014 hat der Redakteur der Sächsischen Zeitung, Tilo Berger ein Interview mit dem LMBV-Chef Klaus Zschiedrich geführt, dass hier in Auszügen wiedergeben ist.

Herr Zschiedrich, waren Sie heute schon am Koschener Kanal?

Heute noch nicht, aber ich weiß, wie es dort aussieht. Die Schleuse zwischen dem Senftenberger und dem Geierswalder See ist vorübergehend geschlossen, weil mit Eisenhydroxit belastetes Wasser im Kanal steht und beim Abstrom in den Senftenberger See keine nachteiligen Auswirkungen auf die Gewässergüte hervor rufen soll. Die mir bekannten Gutachten zur Wassergüteentwicklung im Senftenberger See unter Berücksichtigung eines konkretes Betriebsregimes mit kontinuierlicher Wasserzuführung und des Schleusenbetriebs im Überleiter 12 widerlegen die Annahme einer Güteverschlechterung im See.

Und das unmittelbar vor dem Saisonstart im Lausitzer Seenland. Schon in wenigen Tagen werden die ersten Wasserwanderer mit ihren Booten durch den Kanal von einem See in den anderen fahren wollen.

Das werden sie auch können. Wir sind dazu mit dem LUGV Brandenburg im Gespräch und gemeinsam mit dem Zweckverband an einer Lösung dran. Das Wiederöffnen der Schleuse kann m.E. alsbald erfolgen.

Und dann färbt das Wasser aus dem Kanal den Senftenberger See braun?

Nein. Die Eisenkonzentration im Wasser ist nicht so hoch, wie der erste Blick vermuten lässt. Die Schleuse ist seit dem Herbst in Winterpause. Über mehrere Monate konnte jetzt dort kein Wasser zirkulieren. In dieser Zeit drückte eisenhaltiges Grundwasser im Kanal nach oben und sammelte sich dort auf engstem Raum. Im großen Senftenberger See verdünnt es sich, ist ökologisch unbedenklich und wird dort nicht zu sehen sein.

Woran lag es dann im vergangenen Sommer, dass sich Urlauber über vermeintliche Fäkalien im Wasser des Senftenberger Sees beschwerten und Fische starben?

Das LUGV erforscht diese Vorgänge weiter. Meines Wissens verketteten sich mehrere unglückliche Umstände. Zunächst gab es im Mai und Juni ein Hochwasser und dies sorgte für einen hohen Eintrag von organischen Bestandteilen infolge der erhöhten Einleitung von Schwarze-Elster-Wasser. Dann gab es kaum Niederschläge und es herrschte über Wochen fast Windstille, wodurch das Wasser kaum frischen Sauerstoff aufnehmen konnte. Dazu kamen einige Tage Hitze. Das alles zusammen sorgte dafür, dass in einer Tiefe von fünf bis sieben Metern weniger Sauerstoff vorhanden war.

Die lange Pause des Koschener Kanals hat der Wasserqualität dort nicht gut getan. Welche Lehren lassen sich daraus für die Zukunft ziehen?

Generell bauen wir die Kanäle nicht für Stillstand, sondern als hydraulische Verbindung für den Austausch von Wasser zwischen den Seen, um die Mengen und die Güte in den Gewässern zu steuern. Mit Ausnahme des Koschener Kanals liegt die Verantwortung für diese Wasserstraßen auch noch vollständig bei uns. Wir können dafür sorgen, dass das Wasser zwischen den Seen in Bewegung ist.

Welcher wird der nächste Kanal sein, der nach dem Koschener geöffnet wird?

Der Barbarakanal zwischen Geierswalder und Partwitzer See. Hier sollen nach Vorliegen der behördlichen Freigaben ab diesem Sommer kleine Segelschiffe und muskelbetriebene Boote fahren können. Die neue Reederin vom Senftenberger See lässt ja zudem ein Fahrgastschiff bauen, das in der Breite durch die Kanäle passt. Dieses Schiff kann dann ab 2015 vom Senftenberger über den Geierswalder auch bis in den Partwitzer See fahren.

Und wann öffnen die anderen Kanäle?

Nach und nach. Schrittweise kommen in den nächsten Jahren weitere Kanäle dazu. Zunächst sind noch bergtechnische Sicherungsarbeiten an den Ufern zu Ende zu bringen. Dann hängt es vor allem davon ab, wie viel Wasser wir aus der Neiße und Schwarzer Elster in die Seen abnehmen können. Dazu müssen diese Flüsse genügend Wasser führen. Der Sedlitzer See wird voraussichtlich 2018 bau- und flutungstechnisch fertig. Wenn dann in diesem See genug Wasser ist, können wir gleich zwei Kanäle öffnen – den zum Partwitzer und den zum Geierswalder See.

Die LMBV ist etwas vorsichtig geworden mit Jahreszahlen. Erst hieß es, alle Kanäle sollen 2012 fertig sein, dann 2014.

Das hat sich als nicht haltbar erwiesen, da aus geotechnischer Sicht noch eine Reihe von Sanierungsleistungen erforderlich ist. Es lässt sich auch nicht planen, ob in einem Jahr viel oder wenig Regen fällt, und wie viel Wasser wir demzufolge in die Seen einleiten können. Im Moment gehen wir davon aus, dass, wenn alles gut läuft, 2018 das erste Schiff durch alle dafür vorgesehenen Seen des Seenlandes fahren kann.

Und das wird dann nicht auf braunem Wasser fahren?

Nein. Die Verockerung von Fließeln ist zweifellos ein Problem, das uns noch lange beschäftigen wird. Da drängt Grundwasser nach oben und bringt gelöstes Eisen aus Bergbaukippen mit. Aber wir tun etwas dagegen und erreichen quasi eine Barriere. Wir nehmen Grundwasserreinigungsanlagen wieder in Betrieb. Eisenhaltiger Schlamm wird ausgebagert. Künftig injizieren wir Futter für Bakterien in den Boden, die das Eisen quasi fressen und festmachen sollen. Alle diese Maßnahmen greifen nach und nach. Aber das ist nicht immer auch gleich sichtbar. Ab einem gewissen Eisengehalt sieht Wasser braun aus, und lässt sich optisch nicht unterscheiden, wie viel Eisen drin ist. Unser oberstes Ziel ist, den betroffenen Bereich der Spree und des Spreewaldes und die dort lebenden und arbeitenden Menschen vor der Verockerung zu schützen, und ich bin mir sicher, dass das gelingt. Dem dient künftig auch der von uns gebaute Wasserspeicher Lohsa II, der 2015 den Probebetrieb aufnehmen soll. Dieser geflutete Tagebau fasst dann insgesamt nahezu 60 Millionen Kubikmeter Wasser. Das können wir in guter Qualität, je nach Bedarf, in Richtung Spreewald und Berlin abfließen lassen oder weiter speichern. So sichern wir damit auch die Trinkwasserversorgung der Hauptstadt. Lohsa II wird immer ein Wasserspeicher bleiben, das ist weder ein Badesee noch soll dort ein Fahrgastschiff verkehren.

Aber fließt dort nicht die Kleine Spree hinein, die ja viel eisenhaltiges Wasser führt?

Nein, die Kleine Spree fließt an Lohsa II vorbei. Wir könnten bei Bedarf Wasser von der Kleinen Spree in den gefluteten Tagebau Dreiweibern einleiten, und dieser ist mit Lohsa II verbunden. Aber das tun wir derzeit nicht.

Vom Wasser aufs Land. Das kam in den vergangenen Jahren vielerorts zum Rutschen, danach wurden große Flächen gesperrt. Wie lange noch?

In Abstimmung mit den Bergbehörden haben wir insgesamt rund 17 000 Hektar zusätzlich und vorsorglich gesperrt. Wir mussten erkennen, dass wir Wissenslücken hatten über das, was im Untergrund geschütteter Kippen passiert. Diese Kippen liegen da teils schon seit fünfzig oder mehr Jahren. Um ihnen im wahrsten Sinne des Wortes auf den Grund zu gehen, haben wir mit mehr als 20 Fachleuten aus ganz Deutschland eine Strategie erarbeitet. Wir werden eine Kippe nach der anderen so verdichten, dass unterirdisch nichts mehr ins Rutschen kommen kann. Der Anfang ist gemacht. 2013 konnten wir die ersten 650 Hektar Fläche wieder freigeben. Etwa 500 bis 700 Hektar sollen diesem Jahr folgen. Das Gros wollen wir bis 2017 und in den Folgejahren schaffen.

Wie werden diese Kippen verdichtet?

Da gibt es mehrere Verfahren. Zum Beispiel kommen Vibrationswalzen oder Rütteldruck zum Einsatz. Sehr effektiv sind schonende Sprengungen.

Was ist an einer Sprengung schonend?

Wir jagen da keine Landschaften in die Luft, sondern bringen gering dosierte Sprengladungen in den Kippenuntergrund ein. Die sorgen dann dafür, dass der Untergrund oberflächennah so verdichtet wird, dass etwa komplette Waldflächen nur wenige Dezimeter nach unten sacken, die Oberfläche aber

nahezu erhalten bleibt. Nach ca. einem Vierteljahr wird jede Fläche nachsondiert, um zu prüfen, ob die Verdichtung erfolgreich war...

Halten wir mal fest: Eisenhaltiges Wasser färbt das Wasser braun, Erde kommt ins Rutschen – wer soll da an den Lausitzer Seen investieren?

Wir geben für die Nachnutzung nur solche Flächen frei, die absolut sicher sind. Darauf können sich auch Investoren verlassen. Und das tun sie ja auch, zum Beispiel am Geierswalder See, wo bald das rot-weiße Leuchtturm-Hotel eröffnet. Am Störmthaler See bei Leipzig entsteht ein ganzes Ferienresort, und am Bärwalder See wird ein Tourist-Informationszentrum gebaut.

Die LMBV hat heute mit vielen Hinterlassenschaften früheren Bergbaus gleichzeitig zu kämpfen. Müssten Sie da nicht heutigen Bergbaubetrieben wie Vattenfall sagen: Lasst die Hände von neuen Tagebauen?

In keiner Weise. Ich bin davon überzeugt, dass die Braunkohle noch lange ihren Beitrag zur sicheren Energieversorgung leisten muss und auch kann. Dazu sind Eingriffe in die Natur und in den Wasserhaushalt unvermeidlich. Aber es gibt einen gewaltigen Unterschied zwischen den alten, abrupt und diskontinuierlich stillgelegten Tagebauen, die wir sanieren, und den heutigen. Vattenfall kann heute zudem das neue Wissen nutzen, das es jetzt über Bergbaukippen gibt. Die Kippen können von Anfang gleich anders, sicherer geschüttet werden. Sie können, dort wo möglich und nötig, auch mit Kalk behandelt werden, um einer späteren Versauerung des Bodens entgegen zu wirken. Die Bergleute vor fünfzig oder siebzig Jahren wussten vieles nicht, was wir heute wissen und was Unternehmen wie Vattenfall nutzen.

Sie sind jetzt seit gut 100 Tagen im Amt. Was lief genau so, wie Sie es sich vorgestellt hatten? Und was nicht?

Die kontinuierliche Sanierungsarbeit bei der LMBV ist genau so, wie ich sie seit Jahren kenne und schätze. Mein Vorgänger Mahmut Kuyumcu übergab mir ein geordnetes Haus, in dem jeder seine Pflichten kennt und nach besten Kräften erfüllt. Ich habe zudem in allen Ebenen motivierte Mitarbeiter. Dinge wie die zeitweilige Sperrung des Koschener Kanals sind nicht vorhersagbar, aber lösbar.

