

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

Newsletter 04/2020 (112. Ausgabe)
30.04.2020

Grenze nach Polen bleibt gesperrt

Einer Information des polnischen Innenministeriums zufolge bleibt die Grenze nach Polen für weitere zehn Tage bis zum 13. Mai 2020 gesperrt. Davon ausgenommen ist u. a. der Güterverkehr. Am 01.04.2020 teilte das Ministerium für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt in Warschau mit, dass Besatzungen von Binnenschiffen von der Quarantäne-Regelung, die für Rückkehrer von Deutschland nach Polen gilt, ausgenommen sind.

Update: Seit dem 4. Mai 2020 sind die Regelungen für polnische Grenzpendler (außer für medizinisches- und Pflegepersonal) gelockert worden.

Erste Trogfahrt am neuen Schiffshebewerk erfolgreich verlaufen

Seit dem Jahr 2008 ersetzt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das seit dem Jahr 1934 betriebene Schiffshebewerk Niederfinow altersbedingt durch einen Neubau.

Im Rahmen der schrittweisen Inbetriebsetzung der einzelnen Anlagenkomponenten hat am 2. April die erste Fahrt des rd. 10.000 t schweren Troges bis auf die Hubhöhe von 36 Metern stattgefunden.

„Mit der erfolgreichen ersten Trogfahrt bis auf Höhe der oberen Kanalhaltung haben wir jetzt einen weiteren wichtigen Meilenstein für das Bauvorhaben erreicht. Auch wenn die Inbetriebnahmerisiken für die hochkomplexe Anlage mit Hilfe einer virtuell simulierten Inbetriebnahme an einem digitalen Anlagenzwilling minimiert wurden, sind alle Projektbeteiligten froh, dass die erste Trogfahrt jetzt auch an der realen Anlage erfolgreich funktioniert hat“ erklärt Rolf Dietrich als Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin.

Damit besteht nun auch Baufreiheit für die Montage des letzten großen Maschinenbauteils. Der so genannte Andichtrahmen für das spätere Andocken des Troges an die untere Stauhaltung der Alten Oder kann nun in den unteren Haltungsabschluss eingebaut werden.

„Nach dem aktuellen Projektablaufplan des Generalauftragnehmers rechnen wir jetzt mit dem Beginn des Probebetriebes für die Gesamtanlage ab August 2020. Im Zuge des Probebetriebes sind dann bis zu 500 Trogfahrten vorgesehen um die Anlage zu testen und die Steuerung zu optimieren. Einen Termin zur Verkehrsfreigabe werden wir erst nach erfolgreichem Verlauf des Probebetriebes festlegen“, so Dietrich weiter.

(Quelle WNA Berlin)

Baubeginn für die Fahrrinnenvertiefung Świnoujście/Swinemünde-Szczecin/Stettin

In der vergangenen Woche wurde in Szczecin/Stettin das Baufeld für die Fahrrinnenvertiefung an das bauausführende Unternehmen übergeben. Die Arbeiten beginnen mit dem Bau von zwei künstlichen Inseln im Stettiner Haff, wo bereits zwei mehrere Kilometer lange Spülleitungen errichtet wurden, erklärte das Seeamt Szczecin/Stettin am Donnerstag. Die neuen Inseln werden sich in etwa auf Höhe der Fahrrinnenkilometer 22 und 28 befinden, einige Kilometer nordöstlich der Fahrrinne.

Beide Inseln werden bepflanzt, damit sie künftig auch als Lebensraum für die Avifauna und verschiedene natürliche Lebensräume entwickelt werden können.

Der Ausbau der Fahrrinne Świnoujście-Szczecin umfasst die Vertiefung des Fahrrinnes auf 12,5 m auf etwa 62 km Länge bei gleichzeitiger Vergrößerung der Fahrrinnenbreite auf 100 m sowie die Herstellung von Deckwerken, die Vertiefung und Verbreiterung von Wendestellen und den Bau von zwei künstlichen Inseln im Stettiner Haff. Dank der Fahrrinnenvertiefung auf 12,5 m erhöht sich der maximal zulässige Tiefgang von Schiffen, die Stettin anlaufen können, auf ca. 11 m.

Auftragnehmer ist ein belgisch-niederländisches Konsortium. Die Gesamtkosten des von der EU kofinanzierten Bauvorhabens belaufen sich auf 1,4 Mrd. Zloty. Das Bauvorhaben soll 2022 abgeschlossen sein. (Quelle PortalMorski.pl)

Anpassung der Hafeninfrastuktur in Szczecin/Stettin

Die Port Authority der Häfen Szczecin/Stettin und Swinoujście/Swinemünde hat nunmehr die Ausschreibungen zur Anpassung der Hafeninfrastuktur an die Fahrrinnenvertiefung auf 12,5 m veröffentlicht. Die Hafeninfrastuktur soll dafür auf eine Tauchtiefe von 11,3 m bis 11,5 m ausgebaut werden. Derzeit kann der Seehafen Stettin von Schiffen mit einem Tiefgang von max. 9,5 Metern angefahren werden, auch dies aber immer nur in Abhängigkeit vom Wasserstand der Oder. Diese Situation verhindert derzeit noch das Anlaufen des Seehafens mit Schiffen mit einer Tragfähigkeit von über 40.000 t und stellt einen Wettbewerbsnachteil gegenüber den Seehäfen Swinoujście, Gdansk und Gdynia dar.

Die Port Authority plant den Ausbau von zwei Hafenbecken: den Dębicki-Kanal und das Kaszubski-Becken. Im ersten Fall müssen der Tschechische, Slowakische und Finnische Kai auf eine Wassertiefe von 12,5 m ausgebaut werden. Außerdem wird ein neuer Norwegischer Kai errichtet und der Bau eines weiteren neuen Dänischen Kais vorbereitet (Anm.d. Ü.; früheren Quellen zufolge wird das Hafenbecken dafür

durchgängig auf eine Wasserbreite von 200 m verbreitert). Der Stückgutumschlag einschließlich Container wird künftig an diesem Hafenbecken konzentriert. Die drei Kais auf der Westseite des Hafenbeckens liegen auf der Halbinsel Grabowski, die künftig als Hafengebiet ausgebaut werden soll.

Im Kaszubski-Becken werden u. a. ein neuer Dąbrowieckie-Kai sowie der Katowice- und der Chorzow-Kai ausgebaut.

Anfang März hat die Port Authority beide Ausschreibungen veröffentlicht. Die Angebotsfrist für die Abgabe von Angeboten wurde für den Dębicki-Kanal auf den 8. Mai und für das Kaszubski-Becken auf den 15. Mai festgelegt. Bis Ende 2023 sollen alle Bauarbeiten umgesetzt werden, die von der EU mit 436 Mio. Zloty aus dem Operativen Programm „Infrastruktur und Umwelt“ (OPI & E) und mit 134 Mio. Zloty aus dem Programm „Connecting Europe“ (CEF) kofinanziert werden. (Quelle Szczecin Wyborcza)

Hochwasserreservoir an der oberen Oder

Der Bau des größten polnischen Hochwasserreservoirs für die obere Oder in Racibórz/Ratibor geht zu Ende. Es kann 185 Millionen Kubikmeter Wasser speichern und damit sowohl Austrocknung verhindern als auch Umwelt und Binnenschifffahrt unterstützen. Im Zusammenhang mit dem Hochwasser 1997 hatte sich gezeigt, dass funktionierende Retentionsbecken am Oberlauf des Flusses die gravierenden Auswirkungen einer Überflutung im mittleren und unteren Bereich der Oder erheblich mildern können.

Aurith bekommt keine deutsch-polnische Oderfähre

Es war schon alles geplant und auch das Geld war da. Trotzdem wird nun doch keine Fähre Oderfähre Deutschland und Polen bei Aurith verbinden. Der Widerstand unter Anwohnern und in der Politik war zu stark.

10 Jahre lang hat man geplant und diskutiert, jetzt ist der Traum geplatzt. Zwischen Aurith und dem polnischen Urad wird es keine Fährverbindung über die Oder geben. Das haben der Amtsausschuss und die Gemeindevertreter einstimmig entschieden. Der Grund sind vor allem die hohen Kosten des Projekts. Das Projekt sollte insgesamt eine halbe Million Euro kosten. 85 Prozent davon wären aus dem Europäischen Fond für regionale Entwicklung finanziert worden.

Die Ziltendorfer Niederung ist wegen ihrer malerischen Natur und wegen des Oder-Neiße-Radwegs bei Touristen beliebt. Der Radweg führt jedoch nicht ins Nachbarland Polen. Eine Brücke hatten die Anwohner vor Jahren abgelehnt.

Also wurde eine Fähre für Radfahrer und Fußgänger geplant. Eine Machbarkeits-Studie des Technischen Büros für Wasserwirtschaft und Landeskultur in Bad Freienwalde empfahl 2013, ein sieben Meter langes und zweieinhalb Meter breites Bugklappenboot einzusetzen. Darauf hätten bis zu acht Fahrräder Platz gefunden. Am polnischen Ufer gibt es für die Fähre schon eine Anlegestelle.

Die Oderfähre war für maximal 200 Menschen pro Tag geplant und sollte eine halbe Million Euro kosten. 85 Prozent davon wären aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung finanziert worden. Den Rest hätte das Amt Brieskow-

Finkenheerd zahlen müssen. Aber unter anderem die Gemeinden Vogelsang, Groß Lindow und Wiesenau lehnten den Plan ab. Sie hätten von der Fähre keinen Vorteil, erklärte Ziltendorfs Ortsvorsteher Danny Langhagel, daher habe man keine Einigung über das Projekt erzielen können.

Da Ziltendorf-Aurith das Projekt nicht allein stemmen kann, hat man sich nun per Beschluss von der Oderfähre verabschiedet. Das unternehmerische Risiko sei zu groß, so Langhagel. Aufgeben wolle Langhagel zwar noch nicht, doch für die nächsten Jahre gäbe es keine Perspektive. (Quelle rbb24)

BUND hält Einwände gegen polnische Ertüchtigungsmaßnahmen an der Oder aufrecht

Deutschlands einziger Flussauen-Nationalpark könnte in seinem Bestand gefährdet sein, schreibt die "Berliner Morgenpost" vom 04.03.2020. So sähen es zumindest die Nationalparkverwaltung Unteres Odertal und Umweltverbände. Der Grund dafür sollen die polnischen Pläne zum Ausbau der Oder sein. Dadurch könnten wichtige Lebensräume entlang des bisher weitgehend naturbelassenen Flusses verschwinden und der Landschaft zusätzlich Wasser entzogen werden, sagt Nationalparkleiter Dirk Treichel. Der BUND bestätigt diese Befürchtungen. Nach dem 2015 geschlossenen deutsch-polnischen Wasserstraßenabkommen sollen Buhnen modernisiert und Abflussverhältnisse durch eine Vertiefung des Flussbettes verbessert werden. In Polen seien die Pläne bereits weit fortgeschritten, wie die Unterlagen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung belegen, sagte Treichel. Bedenken von deutscher Seite in Bezug auf irreversible Natur- und Umweltschäden seien nicht berücksichtigt worden. Die Berücksichtigung von Bedenken muss auch nicht erfolgen, wenn das Verfahren selbst nicht zu beanstanden ist. Wie im Newsletter 01/2020 berichtet hatte die Weltbank keinen Grund für eine Intervention gesehen.

* * * * *

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