

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

Newsletter 03/2022 (133. Ausgabe)

21.03.2022

Polen startet Oderertüchtigung

In den letzten Wochen hat die "Märkische Oderzeitung" immer wieder das Thema Oder-Ausbau aufgegriffen. So wurde berichtet, dass Bundesumweltministerin Steffi Lemke (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) am 22.02.2022 ihren Antrittsbesuch bei der polnischen Amtskollegin Anna Moskwa in Warschau absolvierte. In der Pressekonferenz äußerte sich Lemke zurückhaltend zum Oder-Ausbau: "Es ist eines der Themen, über die wir unterschiedlicher Auffassung sind. Und über die wir weiterhin im Gespräch bleiben."

Mehr als 400 Buhnen sollen in den kommenden Monaten am polnischen Oderufer von Slubice bis gegenüber dem Nationalpark Unteres Odertal bei Schwedt erneuert oder völlig neu gebaut werden. Trotz der Widersprüche, die das Brandenburger Umweltministerium gegen die damit verbundenen Umweltfolgen eingelegt hat, begann das Nachbarland Mitte Februar mit den Bauvorbereitungen. Die GRÜNEN-Fraktion im Europäischen Parlament hat ein Gutachten erarbeiten lassen, das zur Auffassung kommt, dass das Vorhaben den Bestimmungen der in der EU-Richtlinie zu Umweltverträglichkeitsprüfungen festgesetzten Anforderungen an Inhalt und Umfang der Prüfungen widerspräche und mit dem europäischen Artenschutzregime nicht vereinbar sei. Insbesondere die Brandenburger Landtagsabgeordnete der GRÜNEN Sahra Damus meint, Klagen gegen den sofortigen Vollzug seien richtig, und fordert einen Baustopp.

Die ersten Buhnen sind schon aufgeschüttet. Dieser Anblick bietet sich derzeit in der Gemeinde Górzycza wenige Kilometer südlich von Kostrzyn/Küstrin. Bis Anfang März waren bereits vier der Buhnen aufgeschüttet und verdichtet worden. Der Bundestagsabgeordnete der GRÜNEN Michael Kellner, zugleich Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, meint: "Man kann einen Fluss doch nicht einseitig ausbauen". Er verkennt dabei, dass die Baumaßnahmen auf polnischer Seite auf der Grundlage des gemeinsamen Stromregelungskonzepts der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) erfolgen, das Grundlage des Deutsch-Polnischen Regierungsabkommens von 2015 war. Die GRÜNEN werfen der polnischen Regierung weiterhin vor, dass sie das mit dem Einsatz von Eisbrechern zur Hochwasservorsorge im Winter begründete Abkommen in Wahrheit dafür nutzen wollen, um den Ausbau des Grenzflusses für die Schifffahrt zu erreichen. Auch dieser Vorwurf geht ins Leere. Das Abkommen ist u. a. ausdrücklich mit "Verbesserung der Schiffbarkeit" überschrieben, was also auch die deutsche Seite bestätigt hat. Erstens sollte den GRÜNEN im Rahmen des Klimaschutzes zur Verlagerung von Verkehren auf der Straße an einer schiffbaren Oder gelegen sein und zweitens hat sich die polnische Verkehrspolitik verändert, die diesen Gedanken bereits aufgreift und der Binnenschifffahrt einen größeren Anteil im Modal Split des Güterverkehrs verschaffen will. Hierüber sollte die Bundesregierung mit der polnischen Regierung sprechen.

Die Brandenburger Landesregierung erhält ihren Einspruch gegen die begonnenen Baumaßnahmen auf polnischer Seite aufrecht. Wesentliche Kritikpunkte der deutschen Fachleute seien im grenzüberschreitenden

Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren von der polnischen Seite nicht verändert worden. Die GRÜNEN-Fraktion im Europäischen Parlament will erreichen, dass die für die polnischen Arbeiten eingesetzten EU-Mittel gestrichen werden, da befürchtet wird, dass der ökologische Zustand der Oder verschlechtert wird.

Nur der Direktor des Amtes Barnim-Oderbruch, Karsten Birkholz, weist darauf hin, dass Brandenburg von Polen weder übergangen noch überrumpelt worden sei. Das Deutsch-Polnische Abkommen sei 2015 unterzeichnet worden, meint der Amtsdirektor, und es sei "kein geheimer Plan zur Vertiefung" des Flusses. "Man scheint auf deutscher Seite auch den Inhalt des zwischenstaatlichen Abkommens verdrängt zu haben", sagt Birkholz und meint das durchaus polemisch. Der Oderverein begrüßt ausdrücklich die Haltung des Amtsdirektors, die sich wohlthuend sachlich von den leider sehr Ideologie behafteten Äußerungen anderer Politiker unterscheidet.

(Quelle: Beiträge in der "Märkischen Oderzeitung" ab 23.02.2022)

Ausbau der oberen Oder

Unter der Überschrift "Ein Fluss mit mehr Kapazität" greift die Zeitschrift "Binnenschifffahrt" in ihrer Ausgabe Nr.3/2022 das Vorhaben der polnischen Regierung, die obere Oder zu einer Wasserstraße der Klasse IV für 110 m lange und 11,40 m breite Schiffe auszubauen, auf. Der Umbau von Sektorenwehren zu Klappenwehren sei an der oberen Oder im vollen Gange. Die hydraulisch betriebenen Klappenverschlüsse sorgen künftig nicht nur für konstante Fahrwassertiefen - unabhängig von der Stärke der Strömung im Fluss, sondern machten auch das Passieren von Hochwasser und Eisschollen wesentlich sicherer. Die obere Oder sollen künftig Gütermotorschiffe mit einer Länge von bis zu 85 m und einem Tiefgang von 2,50 m bei einer Transportkapazität von bis zu 1.600 t passieren können. Der Um- und Neubau der Schleusen in Januszkowice (bereits im Bau) und Krapkowice werden die Schiffbarkeit von Klasse III auf Klasse Va (110 m x 11,40 m x 2,80 m) verbessern. Die Republik Polen setzt also ihre Politik zur Stärkung der Binnenschifffahrt fort (siehe oben).

Polen investiert auch in Hafen Gdansk/Danzig

Der Hafen Danzig bereitet im Rahmen des Projekts „Verbesserung des Zugangs zum Hafen Danzig – Modernisierung des Fahrwassers 2“ die Modernisierung von vier weiteren Kais vor. Die Kaianlagen des Innenhafens mit einer Gesamtlänge von 1.916 Metern sollen zusammen mit der Eisenbahninfrastruktur ausgebaut werden. Der Gesamtwert der Investition beträgt ca. 533 Mio. PLN, wovon sich EU-Mittel auf etwas mehr als 453 Mio. PLN belaufen werden. Der geplante Investitionsdurchführungszeitraum ist 2022-2026.

Güterbeförderung per Schiff in Brandenburg geht zurück. Im vergangenen Jahr waren es nur noch 2,1 Mio. t.

Nach Informationen des Statistikamtes Berlin-Brandenburg lag der Rückgang bei 19,2%. Die Einbußen gab es vor allem bei Bergbauerzeugnissen (-63,8%), Sekundärrohstoffen und Abfällen (-21,2%) und von sonstigen Mineralölzeugnissen (-34,4%) zurück.

Gemessen an der Gesamtmenge gab es nur bei den landwirtschaftlichen Produkten eine deutliche Steigerung um rund 86.000 Tonnen beziehungsweise 16,3%. Auch Kohle, Rohöl und Erdgas (+16,8%) sowie Holzwaren und Papierprodukte (+14,4%)

wurden häufiger per Schiff transportiert, kommen aber im Vergleich auf deutlich geringere Mengen.

Auf Berliner Flüssen sind den Angaben zufolge im vergangenen Jahr wegen deutlich gestiegener Kohle-, Öl- und Gastransporte etwas mehr Güter als im Vorjahr befördert worden. Insgesamt wurden in der Binnenschifffahrt rund 1,6 Mio. t und damit 2% mehr als im Jahr 2020 transportiert. Der Zuwachs geht allerdings fast ausschließlich auf nahezu doppelt so hohe Transporte von Kohle, Erdöl und Erdgas zurück (+95,6%), weil in Berlin die Lager wieder aufgefüllt wurden.

Kommentar: Die Transportstatistik zeigt, wie die Entwicklung verläuft, wenn die Ausbaumaßnahmen an den Wasserwegen nur relativ gering bleiben. Bundesregierung und die Landesregierungen beschwören die Verlagerung von Transporten mit Worten und tun dagegen wenig bis fast nichts. Die Transporte fossiler Produkte, vor allem von Kohle und Erdöl, gehen aus Klimaschutzgründen zurück. Container- sowie Großraum- und Schwertransporte könnten einen beträchtlichen Anteil der bisher auf der Straße transportierten Güter bilden, die von der Schifffahrt sofort übernommen werden könnten. In Österreich macht man vor, wie eine Vorschrift aussieht, wonach Großraum- und Schwergut mit dem Schiff transportiert werden muss.

Brandenburg plant Ampel für Flüsse

Das Land Brandenburg will mit zahlreichen Maßnahmen auf die Klimaveränderungen und den damit einhergehenden Wassermangel reagieren. Dazu hat das Umweltministerium ein Gesamtkonzept erarbeitet, das Anfang März im Kabinett der Landesregierung vorgestellt wurde. In dem Konzept sind eine Handlungsstrategie und ein Vorsorge-Maßnahmenplan verankert, um auf extremes Niedrigwasser zu reagieren. Ein Team von Ingenieuren soll in den 16 Flussgebieten des Landes die Umsetzung der Pläne in den nächsten fünf Jahren fachlich begleiten und steuern. Eine sogenannte Niedrigwasserampel, ein Pegelsystem zur Kontrolle, ging dazu bereits online. Das Konzept umfasst den Blick auf die natürlichen Wasserressourcen und das Grundwasser. Brandenburg gehört zu den niederschlagsärmsten Regionen Deutschlands.

Kommentar: Der Oderverein fordert seit zwei Jahren ein umfassendes Wassermanagement, auch im Einzugsgebiet der Oder, und begrüßt deshalb die Pläne Brandenburgs. Von besonderer Bedeutung wird es sein, dass es keine Tabus bei Wasserrückhaltesystemen gibt. Neben ausgewiesenen Überflutungsgebieten bei Hochwasser an Elbe und Oder müssen auch Stauwehre und Staustufen ermöglicht werden, wenn sie zur Erfüllung der Ziele des Zurückhaltens von Wasser notwendig sein sollten.

* * * * *

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