

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

Newsletter 05/2022 (135. Ausgabe)
24.05.2022

Arbeiten im Zusammenhang mit der Modernisierung des Fahrwassers Swinemünde - Szczecin wurden abgeschlossen

Im Zuge der Arbeiten wurde die Fahrrinne auf einer Länge von ca. 62 km auf 12,5 m vertieft, gleichzeitig auf 100 m verbreitert, Uferböschungen neu gestaltet sowie Schiffswendestellen vertieft und verbreitert. Bei den Arbeiten an der Strecke mussten ca. 24 Millionen Kubikmeter Aushub abgebaut werden, aus denen zwei künstliche Inseln errichtet wurden.

" Dank der Vertiefung des Fahrwassers auf 12,5 m erhöht sich der maximal zulässige Tiefgang der Schiffe, die Szczecin anlaufen, von etwas über 9 m auf etwa 11 m. Dadurch wird der Hafen von Stettin für eine bestimmte Gruppe großer Schiffe verfügbar sein und müssen sie nicht vorher in Świnoujście entladen. Zum Beispiel ein Schiff, das gerade mit einer Ladung von rund 20.000 in den Hafen einläuft Tonnen, nach der Vertiefung der Strecke, wird er mit einer fast doppelt so großen Last einfahren können", sagte der stellvertretende Minister für Infrastruktur Marek Gróbarczyk.

Die neuen Inseln im Zalew Szczeciński wurden aus Baggergut ausgehoben (es handelt sich um Baggerfelder mit einer Gesamtkapazität von fast 40 Millionen Kubikmetern). Sie befinden sich auf dem zweiundzwanzigsten und achtundzwanzigsten Kilometer der Strecke, einige Kilometer nordöstlich ihres Randes. Beide Inseln sind im Durchschnitt 5 Meter hoch. Die Insel W22 hat eine Fläche von ca. 123 ha und die Insel W28 ca. 250 ha.

" Nach Abschluss der Investition wird eine der Inseln ein aktives Verschlammungsfeld bleiben, das in den nächsten mehreren oder mehreren Dutzend Jahren Material aus den laufenden Baggerarbeiten aufnehmen kann. Die Inseln werden begrünt, damit sie in Zukunft auch Lebensraum für Vögel werden können", sagte der stellvertretende Infrastrukturminister Grzegorz Witkowski.

Auftragnehmer für die Modernisierung des Fahrwassers war das belgisch-niederländische Konsortium der Unternehmen Dredging International nv und Van Oord Dredging and Marine Contractors bv. Der Vertrag wurde im August 2019 unterzeichnet und die Arbeiten werden im Herbst 2022 abgeschlossen sein.
(Quelle: Infrastrukturministerium in Warszawa/Warschau)

Konferenz "Zeit für die Oder ! Drei Länder - ein Fluss"

Die Veranstaltung, auf der im letzten Newsletter hingewiesen wurde und an der der Oderverein online teilnahm, war sehr aufschlussreich. So wurde von Przemyslaw Oginski von der Generaldirektion Umwelt der Europäischen Kommission auf die Handlungsanweisungen für Flüsse und Natura 2000-Gebiete von der EU verwiesen,

gleichzeitig von Professor Krzysztof Swierkosz von der Universität Wrocław/Breslau bescheinigt, dass die Oder ihre Naturwerte bewahrt hat. Er führte das Vorhandensein von 5 Vogelschutzgebieten und 12 FFH-Gebieten an der Oder als Beweis dafür an. Die großen Weichholzlauen, die Überschwemmungsgebiete darstellen, und die Schlammbänke müssten erhalten werden.

Dr. Michael Tautenhahn vom Nationalparkamt Unteres Odertal bemängelte, dass die Erreichung von Umweltzielen im Deutsch-Polnischen Regierungsabkommen von 2015 nicht ausdrücklich genannt worden ist. Er zeigte ein schlechtes Beispiel für einen Längsdamm bei Hohenwutzen an der Oder am polnischen Ufer, hinter dem die landseitigen Bühnenfelder verfüllt worden sind. Mehr als gewagt war jedoch sein Vergleich der Oder mit dem Ederstausee in Nordhessen, um auf die starke Verdunstung von Wasser bei der Herstellung von großen Wasserflächen durch das Aufstauen der Oder mit Sperrwerken hinzuweisen. Hier wäre ein Vergleich der Oder mit der oberen Elbe in Tschechien angebracht gewesen, wo die Stauhaltung nachweislich zu keiner wesentlichen Verbreiterung des Flusses führt.

Das Projekt Elbe-Oder-Donau-Kanal ist in Polen im Gegensatz zu Tschechien noch nicht vom Tisch. Tomas Machycek ist Bürgermeister einer kleinen Gemeinde an der Oder. Er lehnt den Kanal wie andere Gemeinden an der oberen Oder rundweg ab. Er nannte keine Argumente, die dagegen sprechen, sondern sagte, dass der Kanalbau von allen Kommunen als Unsinn bezeichnet werde. Von polnischer Regierungsseite gebe es jedoch Druck auf den Kanalbau.

Wojciech Szymalski vom Institut für nachhaltige Entwicklung zeigte auf, dass die externen Kosten für die Biodiversität in Polen bei der Binnenschifffahrt mit 20 Eurocent/t/km am schlechtesten aller Verkehrsträger wären, weil nur Flüsse als Verkehrswege vorhanden wären. Außerdem sei die Zuverlässigkeit der Binnenschifffahrt eingeschränkt, selbst auf der Donau würde nicht das ganze Jahr durch gefahren.

In der abschließenden Podiumsdiskussion wurde von Georg Rast, einem unabhängigen Berater, die Forderung aufgestellt, eine grundsätzliche Neubewertung der Binnenschifffahrt und ihrer Rolle in der Wirtschaft der Zukunft vorzunehmen. Diese Auffassung wurde auch von anderen Diskussionsteilnehmern geteilt.

Novelle des Wasserrechts tritt in Kürze in Kraft

Der Ministerrat hat den vom Minister für Infrastruktur vorgelegten Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über das Wassergesetz und einige andere Gesetze angenommen. " Das Projekt passt das polnische Recht an die Richtlinie der Europäischen Union zur kommunalen Abwasserbehandlung an. Es führt auch im Einklang mit der Systematik der öffentlichen Finanzen eine Form der zweckgebundenen Subvention ein, die der staatlichen Wassergesellschaft Wody Polskie gewährt wird, und die Möglichkeit, ein Unternehmen der polnischen Gewässer in Bezug auf die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Energiequellen – außer Wasserkraft – zu betreiben Kraftwerke", sagte der stellvertretende Minister für Infrastruktur Marek Gróbarczyk.

Im Rahmen der Novelle wurden die aktuellen Pflichten der Kommunen konkretisiert. Die State Water Holding Polish Waters (Wody Poskie) wird auch andere

Geschäftstätigkeiten im Bereich der erneuerbaren Energiequellen als nur Wasserkraftwerke ausüben können. Diese Lösung wird die Einnahmen der PGW WP erhöhen und eine bessere Nutzung des Potenzials des Vermögens der Staatskasse gewährleisten.

Die neuen Lösungen sollen 14 Tage nach ihrer Veröffentlichung im Gesetzblatt in Kraft treten, mit Ausnahme einiger Bestimmungen, die 12 Monate nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten.

(Quelle: Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau v. 05.05.2022)

ELEKTRA wurde getauft

"Die ELEKTRA ist ein Leuchtturm-Projekt: Sie ist das weltweit erste Schubboot, bei dem ein batterieelektrischer Antrieb mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik kombiniert wird. Das gesamte Projekt ist eine Blaupause für die klima- und umweltfreundliche Binnenschifffahrt und nicht nur technisch, sondern auch regulatorisch eine echte Pionierleistung", sagte Bundesverkehrsminister D. Volker Wissing bei der Taufe des Schubbootes am 16.05.2022 im Berliner Westhafen. Die ELEKTRA nimmt eine Vorbildfunktion ein, weil dieses Energiesystem so konzipiert ist, dass es auf eine Vielzahl von Binnen- und Küstenschiffstypen übertragbar ist. Die eigentliche Taufe nahm die Regierende Bürgermeisterin von Berlin, Franziska Giffey, vor.

(Quelle: Pressemitteilung der BEHALA Berlin)

Tanker ohne Tiefgang

Die Schiffe den Flüssen anpassen, das ist gerade im Zeichen des Klimawandels mit inzwischen häufiger vorkommenden Niedrigwasserperioden eine große Herausforderung. Der Chemiekonzern BASF hat das Niedrigwasser auf dem Rhein von 2018 zum Anlass genommen, neue Schiffstypen konstruieren und bauen zu lassen. Das erste Schiff ist ein Gastanker mit 110 m Länge und 12,5 m Breite. Es hat 30 bis 40 cm weniger Tiefgang und kann selbst dann, wenn an der kritischen Stelle bei Kaub der Pegelstand des Rheins nur noch 30 cm beträgt - was einer Wassertiefe von etwa 1,20 m entspricht -, noch rund 200 der maximal zulässigen Flüssiggasladung von 1450 Tonnen transportieren. Auch auf der Oder hat die Firma FAMET aus Opole/Oppeln ein Schubschiff den oftmals niedrigen Wasserständen auf dem Fluss angepasst (siehe 25. Internationales Oder/Havel-Colloquium, Bericht auf der Internetseite des Odervereins).

(Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung)

Schleuse Steinhavel an der oberen Wasserstraße geht in Betrieb

Mit einer Bauzeit von fünf Jahren und einem Investitionsvolumen von 38 Mio. € ersetzt das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin seit November 2019 sämtliche wasserbaulichen Anlagen an der Staustufe Steinhavel (Obere-Havel-Wasserstraße km 64,3). Alle Bauarbeiten werden so gesteuert, dass die Schleuse Steinhavel während der Wassertourismussaison benutzbar bleibt. Während einer Sperrzeit vom 13. September 2021 bis 27. Mai 2022 erfolgt derzeit der Ersatzneubau der Schleuse

selbst. Am 27.05.2022 wird die neue Schleuse, die insbesondere für den Wassertourismus von und zur Müritz von Bedeutung ist, in Betrieb genommen.
(Quelle: Pressemitteilung des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin)

Der Elbląg-Kanal wird ausgebaut

Am 5. Mai 2022 unterzeichneten die Staatliche Wasserverwaltung Polish Waters und die Gemeinde Rychliki eine Absichtserklärung über den Ausbau der Transportanlagen des Elbląg-Kanals.

"Der Elbląg-Kanal ist nicht nur ein historisches Denkmal, sondern auch eine für touristische Zwecke wichtige Wasserstraße, deren Durchlässigkeit Investitionen erfordert. Der Ausbau dieses Kanals wird zur Steigerung der Attraktivität und Sicherheit des Wassertourismus in dieser Region beitragen", sagte der stellvertretende Infrastrukturminister Grzegorz Witkowski.

Das Dokument sieht eine Zusammenarbeit bei der Erhöhung der Kapazität der Helling Jelenie vor, die schließlich neben Buczyniec die zweite Umsteigestation für den Touristenverkehr werden würde. Der Anlagezweck besteht unter anderem darin, Verringerung der Belastung der beiden am meisten genutzten Helling in Buczyniec und Kały. Die Umsetzung dieses Projekts würde auch dazu beitragen, den Elbląg-Kanal als weltweit einzigartiges Denkmal vor zu schneller Abnutzung zu schützen.

Der Elbląg-Kanal ist eine weltweit einzigartige Wasserstraße, die sich in der Wojewodschaft Ermland-Masuren befindet. Derzeit wird dieser Kanal nicht wirtschaftlich genutzt, aber sein Wert für den Tourismus ist von unschätzbarem Wert und zieht sowohl inländische als auch ausländische Reisende an.

(Quelle: Infrastrukturministerium in Warszawa/Warschau)

* * * * *

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