

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

Newsletter 06/2022 (136. Ausgabe)
28.06.2022

Bundesverkehrsminister Wissing: Klimafreundliche Logistik ohne Binnenschifffahrt nicht möglich

"Leistungsstark, sicher - und emissionsarm. Das sind Eigenschaften, die wir uns für einen modernen Gütertransport wünschen. Und das ist es, was das Binnenschiff - zumindest in weiten Teilen - schon heute auszeichnet." Das sagte der Bundesverkehrsminister Volker Wissing anlässlich des Parlamentarischen Abends der Binnenschifffahrt und Binnenhäfen in Berlin. "Klar ist jedenfalls: Eine umwelt- und klimafreundliche Logistik ist ohne Binnenschifffahrt nicht möglich. Damit das Binnenschiff für noch mehr Unternehmen zum Transportmittel der Wahl wird, muss es aber noch effizienter, nachhaltiger und digitaler werden. Das System Schiff-Wasserstraße verfügt über Kapazitätsreserven. Diese müssen wir noch stärker nutzen - und mehr Güterverkehre auf das Güterschiff verlagern."

Kommentar: Das sind markige Worte des politisch in Deutschland für die Binnenschifffahrt Verantwortlichen. Und das Binnenschifffahrtsgewerbe hört sie gern. Nur: Haben sie auch alle Regierungsmitglieder gehört? Auf Bundes- und Landesebene gibt es noch viele umweltorientierte Politiker, die nicht erkannt haben oder erkennen wollen, dass eine Verkehrsverlagerung einzig auf die Bahn allein das Erreichen der Klimaziele nicht zum Erfolg bringen wird. Große Teile des deutschen Bahnnetzes sind so marode, dass es noch Jahrzehnte dauern wird, um es einigermaßen fit zu bekommen. Haben wir so lange Zeit? Es ist eine Ironie des Schicksals, dass ein Krieg Russlands in der Ukraine die deutsche Politik aufweckt, und plötzlich Maßnahmen wie die Reaktivierung der Kohlekraftwerke möglich macht. Vielleicht gerät in diesem Zusammenhang auch endlich die Binnenschifffahrt verstärkt in den Fokus der Verkehrspolitik.
(Quelle: binnenschifffahrt-online)

EU-Kommission: Polen hat Informationspflichten zum Oderausbau nicht eingehalten

Die EU-Kommission will die teilweise umstrittenen Ausbaupläne von Polen an der Oder "sehr aufmerksam verfolgen". Das kündigte EU-Umweltkommissar Virginijus Sinkevicius gegenüber Umweltpolitikern der GRÜNEN an. Die Kommission habe in Bezug auf die Habitat-Richtlinie von den polnischen Behörden weder eine Mitteilung noch ein Ersuchen um eine Stellungnahme erhalten, die sei jedoch eigentlich vorgeschrieben. Einschreiten will die EU-Kommission zunächst im Hinblick auf verschiedene laufende Klagen nicht.

"Die Beantwortung des Widerspruchs des Landes Brandenburg gegen die Ausbaupläne von 2020 wurde kürzlich zum bereits fünften Mal verschoben - nun bis zum 30. Juni 2022", zeigt sich die Brandenburger Landtagsabgeordnete Sarah Damus von

den Bündnisgrünen verärgert. " Es fällt schwer, das inzwischen noch anders als Verzögerungstaktik zu deuten".
(Quelle: Bündnis 90/Die Grünen)

Baustopp an der Oder wird nicht sofort umgesetzt

Trotz heftiger Kritik aus Brandenburg hatte Polen im März 2022 damit begonnen, angekündigte Baupläne, die auf das Deutsch-Polnische Regierungsabkommen von 2015 zurückgehen, umzusetzen. Am 14.06.2022 hat nun das Wojewodschafts-Gericht in Warszawa/Warschau per Eilentscheidung einer Klage von Naturschutzverbänden und des Landes Brandenburg stattgegeben.

Die Naturschutzverbände zeigten sich über das Urteil erfreut und sprachen von einem Baustopp, weil mit dem Gerichtsbeschluss eine Entscheidung der polnischen Generaldirektion Umweltschutz aufgehoben wurde. Durch diese Behörde waren Bauarbeiten, die zu einer Vertiefung der Fahrrinne führen sollen, genehmigt worden, obwohl das Widerspruchsverfahren dagegen noch nicht abgeschlossen ist.

Es stellte sich jedoch kurz darauf heraus, dass das Gericht formal gesehen nicht die sofortige Vollziehung der Bauarbeiten untersagt hat, sondern nur die Ablehnung von Einsprüchen der klagenden Verbände aufgehoben wurde. Das heißt, die beklagte Umweltschutzbehörde müsste zunächst selbst noch einmal den Beschluss fassen, die Bagger zu stoppen.

Ohnehin ist das Warschauer Urteil noch nicht rechtskräftig. Innerhalb von 30 Tagen kann es noch durch eine Kassationsklage angefochten werden.
(Quellen: Rundfunk Berlin-Brandenburg)

Vertiefung der Oder lässt sich vermeiden

Behauptung: "Mit der Verlängerung und dem Neubau der Buhnen in der Oder, die Deutschland und Polen im Regierungsabkommen vereinbart haben, wird der Hauptstrom der Oder in die Mitte gedrängt, vertieft und beschleunigt. Gleichzeitig, so die Sorge von Wissenschaftlern und Naturschützern, gräbt sich der Fluss auf diese Weise tiefer in sein Bett. Damit würde der Wasserstand sinken und die Flussauen bedrohen."

Diese Aussage wird immer wieder neu von Naturschützern vorgetragen. Doch stimmt das auch so ? Mit dem Bau der Buhnen und Leitwerke wird eine Fahrwasserverbesserung von 20 cm erreicht, die sich zunächst nicht auf die Flusssohle auswirkt. Die Flusstiefe in der Mitte wird im Gegenteil um 20 cm erhöht. Die Kräfte des Wassers führen mit der Zeit dazu, dass infolge der wenn auch geringen Fließbeschleunigung, eine langsame Aushöhlung des Flussbettes eintreten *kann*. Es ist deshalb wichtig, die Tiefe der Fahrrinne zu überwachen, um im Falle der Auskolkung Gegenmaßnahmen (Geschiebezugabe) einzuleiten. Bis eine Gefährdung des Nationalparks Unteres Odertal durch zu geringe Wassermengen eintritt, wird es in jedem Fall eine ganze Weile dauern, denn in diesem Bereich hat die Stromoder eine Tiefe von durchschnittlich mehr als 5 Metern an allen Tagen im Jahr. Der oftmals beschworene Fall des Trockenfallens würde, wenn überhaupt, weil

nichts dagegen getan worden ist, vielleicht erst in 100 Jahren oder noch später eintreten.

VDE 17: Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse

Das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Berlin hat am 21.06.2022 den Bauauftrag für den ersten Teilabschnitt zur Fahrrinnenanpassung für die Schifffahrt an der Berliner Nordtrasse des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17 vergeben. Die Bauausführung soll in insgesamt vier Baulosen erfolgen und bis zum Jahr 2028 abgeschlossen werden. Insgesamt investiert der Bund rund 58 Millionen Euro in das Bauvorhaben. Mit dem jetzt beauftragten rund 2 Kilometer langen Ausbauabschnitt im Bereich der Spreemündung entsteht eine zentrale Wartestelle für die Einrichtung der geplanten Richtungsverkehrsstrecken für große Wasserfahrzeuge. Damit wird eine direkte Einfahrt von bis zu 110 langen Wasserfahrzeugen aus der Spree in die Schleuse Spandau zur Oberen Havel-Wasserstraße ermöglicht. Mit dem Beginn der Baudurchführung wird ab August 2022 gerechnet.

(Quelle: Wasserstraßen-Neubauamt Berlin)

Frisches Haff (Polen): Neue Wasserstraße

Über die neue Verbindung von Frischem Haff und Ostsee hat der Newsletter des Odervereins berichtet. Die Investition, deren Ziel es ist, eine neue Wasserstraße auf der Weichsel-Nehrung zu markieren, nimmt ihre endgültige Gestalt an. Die Schleuse des Schifffahrtskanals ist bereits mit Wasser gefüllt, was bedeutet, dass die Verbindung des Frischen Haffs und der Danziger Bucht eine Tatsache geworden ist. Die meisten Arbeiten im Schutzhafen und im Bereich der künstlichen Insel sind bereits abgeschlossen. Die Eröffnung des Schifffahrtskanals durch die Weichsel-Nehrung ist für den 17. September dieses Jahres geplant.

Am Ende soll der neue Schifffahrtskanal einen Kilometer lang und 5 m tief werden. Nach Fertigstellung aller Projektteile im Jahr 2023 werden Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu viereinhalb Metern, einer Länge von bis zu 100 Metern und einer Breite von bis zu 20 Metern in den Elbinger Hafen einlaufen können.

(Quelle: Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Rhenus investiert in Koppelverbände mit Hybrid-Antrieb

Über die klimabedingten Veränderungen im Fahrwasser der Flüsse und die Anpassung der Schiffe an die veränderten Bedingungen haben wir gerade auch im Zusammenhang mit der Oder wiederholt im Newsletter informiert. Jetzt hat die Rhenus PartnerShip den Startschuss für den Bau von zwei Koppelverbänden gegeben, die emissionsarm und äußerst tragfähig mit einem flexiblen Ladevolumen ausgestattet sind. Die Schiffsverbände setzen sich zusammen aus einem Motorschiff und bis zu drei Schubleichtern, die dank der guten Trimmlage mittels Gewichtsverteilung verbunden mit einem neuartigen Antriebskonzept bereits ab einem Tiefgang von 1,20 m einsatzbereit sind. So können die Koppelverbände auch bei Niedrigwasser problemlos fahren.

Das Kaskogewicht des Güterschiffs reduziert sich auf 510 t, während es ein Schubleichter auf 390 t bringt. Das Antriebskonzept besteht aus einer Brennstoffzelle auf Wasserstoffbasis, einer skalierbaren und langlebigen Lithium-Ionen-Battreilösung sowie modernsten Generatoren. Ein E-Motor treibt die Schiffswelle an. Rhenus verwirklicht das Großprojekt ohne jegliche staatliche Fördermittel.
(Quelle: binnenschifffahrt-online)

* * * * *

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