

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

Newsletter 09/2022 (139. Ausgabe)
28.09.2022

26. Internationales Oder/Havel-Colloquium am 19.10.2022 in Slubice

Das 26. Internationale Oder/Havel-Colloquium des Odervereins wird am **19.10.2022 in Slubice**, Collegium Polonicum, stattfinden. Das Colloquium findet unter der Überschrift "Potenziale der Oder-Schifffahrt - Aktuelle Chancen anstelle langfristiger Visionen" statt.

Die offizielle Einladung liegt nun vor. Wir fügen Sie in der Anlage dem Newsletter bei.

Verkehrsfreigabe für das neue Schiffshebewerk Niederfinow

Rund 13 Jahre nach dem Baubeginn gibt es nun den Termin für die Verkehrsfreigabe für das neue Schiffshebewerk Niederfinow. In Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und des Brandenburger Infrastrukturministers Guido Beermann wird am Dienstag, 04.10.2022, das Bauwerk der Öffentlichkeit übergeben. Das neue Hebewerk, das in seinen Ausmaßen für die Durchfahrt von Fahrzeugen bis 110 m Länge geeignet ist, ersetzt das alte Hebewerk aus dem Jahr 1934. Es ist in der gleichen Bautechnik errichtet worden, die sich in den letzten 90 Jahren beim alten Bau bewährt hat. Für die Zeit von fünf Jahren werden beide Hebewerke nebeneinander betrieben werden. Mit Beendigung des Gewährleistungszeitraums für den Neubau wird das alte Hebewerk stillgelegt, so die Planung der Wasserstraßenverwaltung. Der alte Bau bleibt dann als technisches Denkmal erhalten.

Die Nähe des alten Bauwerks zum Binnenschifffahrtsmuseum in Oderberg veranlasst den Oderverein, für den Weiterbetrieb zu mindestens in der Sommerzeit unter dem gemeinsamen Dach einer Kultureinrichtung des Landes Brandenburg einzutreten. Auch in Magdeburg konnte der Betrieb des alten Schiffshebewerks besonders dank der Stadt zu touristischen Zwecken aufrecht erhalten werden. Wir werden das Thema im Auge behalten.

Der Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB) sendet in seinem TV-Programm am 04.10.2022 um 20:15 Uhr eine Dokumentation zum Neubau des Schiffshebewerks.

Fischsterben in der Oder

Die Ursache für das massive Fischsterben in der Oder ist auch einige Wochen nach dem Auftreten nicht endgültig geklärt. Die halbstündige Reportage im RBB am 21.09.2022 konnte auch keine neuen Ergebnisse vorlegen. Hier wurde berichtet, dass das Fischsterben zunächst bei Olawa ca. 30 km flussaufwärts von

Wroclaw/Breslau zuerst entdeckt worden sei. Das deckt sich jedoch nicht mit den nachfolgenden Informationen des Infrastrukturministeriums in Warschau.

Die wahrscheinlichste Ursache ist ein explosionsartiges Aufblühen der Goldalge auf Grund des salzhaltigen Flusswassers bei Niedrigwasser. Ob das Niedrigwasser allein für die starke Salzkonzentration im Fluss verantwortlich ist oder ob salzhaltige Einleitungen in den Fluss zusätzlich eine Rolle gespielt haben, kann bisher nicht beantwortet werden.

In einer Pressemitteilung des polnischen Infrastrukturministeriums vom 26.08.2022 heißt es:

"Am 17. März dieses Jahres tauchten erste einzelne tote Fische in den Hafenbecken auf, die Eigentum der Stadt Gliwice und der Śląskie Centrum Logistyki (mit 77 % der Anteile der Stadt Gliwice und des zweiten Anteilseigners der DB Cargo Polska S.A. 20.55 %) sind, und in den Gewässern des Abschnitts VI des Kanals Gliwicki. Von diesem Tag an hat Polish Waters in Gliwice eine Reihe von Aktivitäten durchgeführt, die ihren Kompetenzen entsprechen.

Zeitgleich am 17. März informierte Polish Waters in Gliwice die Woiwodschaftsinspektion für Umweltschutz in Katowice, die für die Untersuchung von Wasserproben zuständig ist, den Polnischen Angelverband und das Kreiskrisenmanagementzentrum in Gliwice über den Vorfall. Von diesem Tag an wurde die Situation auf dem Gliwice-Kanal und dem Fluss Kłodnica täglich überprüft.

Es waren die polnischen Gewässer in Gliwice, die Feldvisionen organisierten, an denen unter anderem beteiligt waren VIEP in Kattowitz, ŚCL S.A. und PZW. Sie einigten sich auch mit PCZK in Gliwice auf mögliche Arbeiten, die vom Verwalter des Waldbadestrandes und des Schwimmbadkomplexes "Olimpijczyk" (für die das Städtische Amt für Kommunaldienste in Gliwice verantwortlich ist) durchgeführt werden, um ein mögliches Fischsterben zu vermeiden.

Polish Waters in Gliwice führt Wasserwirtschaftsinspektionen von wasserverbrauchenden Einrichtungen durch und kooperiert in einem breiten Spektrum mit anderen Diensten, Einrichtungen und öffentlichen Verwaltungsbehörden wie: VIEP, CIEP, Fischern, Kreisveterinärinspektionen, Feuerwehren, Polizeipräsidien, Krisenmanagementzentren.

Polnische Gewässer haben weder die Kompetenz noch die Fähigkeit, Wasserproben zu entnehmen und die physikalisch-chemische Zusammensetzung des Wassers zu testen.

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Juli 2017, Wasserrecht (Gesetzblatt von 2021, Pos. 2233, in der geänderten Fassung) schreiben vor, dass die Prüfung und Bewertung der Oberflächenwasserqualität im Rahmen der staatlichen Umweltüberwachung (SEM) durchgeführt wird. Gemäß Absatz 3 dieses Gesetzes fällt die Untersuchung der Qualität von Oberflächengewässern auf physikalisch-chemische, chemische und biologische Elemente in die Zuständigkeit der zuständigen Behörde: der Umweltschutzinspektion.

Es ist nicht wahr, dass die toten Fische (aus dem Gliwice-Kanal) ab Mitte März in die Oder gelangt sind. Fische, die in einem der sechs Abschnitte des Gliwice-Kanals starben, konnten nicht in die Oder gelangen, weil sie vor Ort aus dem Wasser

gesammelt wurden. Dies hinderte den Fisch daran, sich weiter zu bewegen. Es muss betont werden, dass die Fische nicht in anderen Abschnitten der Wasserstraße getötet wurden, sondern in dem oben erwähnten einen Abschnitt des Gliwice-Kanals. Die Schleusen des Gliwice-Kanals sind hydrotechnische Anlagen, die ständig überwacht werden, und alle störenden Ereignisse werden automatisch an die zuständigen Dienste gemeldet.

Auch in dem von polnischen Gewässern verwalteten Abschnitt der Oder in Gleiwitz (d. h. von Chałupki in der Woiwodschaft Schlesien bis zur Mündung der Neiße in der Woiwodschaft Oppeln) traten keine toten Fische auf. Der Fall der toten Fische ist Gegenstand des Verfahrens des Städtischen Polizeipräsidiums in Gliwice und der Staatsanwaltschaft."

Das Fischsterben wird durch diese Information immer mysteriöser. Es zieht sich aber lt. Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei in Berlin nicht durch die Oder in voller Länge, sondern ist immer wieder partiell an einzelnen Stellen im Fluss besonders sichtbar gewesen. Das stärkt die Auffassung, dass es sich ein durch Niedrigwasser verursachtes Problem handelt. Warum nun gerade das Fischsterben bereits im März im Gleiwitzer Kanal begonnen haben soll, dafür gibt es keine schlüssige Erklärung.

In jedem Fall gibt es keinerlei erkennbaren Zusammenhänge zwischen dem Fischsterben und den Bauarbeiten an der Oder. Es wird an zu wenig Stellen gearbeitet, als dass diese Maßnahmen ursächlich für ein solch massiv aufgetretenes Phänomen sein könnten.

Haushaltskürzungen für die Binnenschifffahrt und gleichzeitig hoher Erhaltungsaufwand

Die Bundesregierung will im Haushalt 2023 die Ausgaben für die Binnenschifffahrt um 350 Millionen Euro auf rund 1,2 Milliarden Euro kürzen. Erst 2025 wird wieder mit einer Erhöhung des Haushalts zu rechnen sein. Von den Fachleuten wurde ein Bedarf in Höhe von 1,7 Milliarden Euro ermittelt, um allen Aufgaben im Zusammenhang mit den Bundeswasserstraßen nachzukommen.

Christian Görke (Fraktion Die Linken), Mitglied des Deutschen Bundestages aus Brandenburg, hat es kürzlich auf den Punkt gebracht: " Seit Jahren wird bei der Infrastruktur auf Verschleiß gefahren." Auf eine Kleine Anfrage gemeinsam mit anderen Abgeordneten hat die Bundesregierung sich zum "Zustand der Wasserstraßen und Bauwerke und Anlagen in und an Bundeswasserstraßen in Brandenburg" geantwortet: "Von 52 Schleusenanlagen in Brandenburg haben elf Schleusen Zustandsnoten über 3,7 und weisen dementsprechend Sanierungs- oder Ersatzbedarf auf. Von 57 Wehranlagen in Brandenburg haben 14 Wehre Zustandsnoten über 3,7 und weisen Sanierungs- und Ersatzbedarf auf."

Die Zustandsnoten sind kein Indikator für den Umfang der erforderlichen Maßnahmen, dafür sind genaue Aussagen zu den Veränderungen eines Bauwerks und eine detaillierte Analyse der Schäden erforderlich. Die Schiffsschleusenanlagen Fürstenwalde/Spree (SOW), Heegermühle (Finowkanal), Hohensaaten Ost (VK Hohensaaten Ost), Kupferhammer (Finowkanal), Neuhaus (SOW) und Rosenbeck (Werbelliner Gewässer) weisen im Jahr 2022 die schlechtesten Zustandsnoten auf.

Wie mit gekürzten Mitteln die Funktionsfähigkeit der Schleusenanlagen sichergestellt werden soll, bleibt schleierhaft. Es ist damit zu rechnen, dass einzelne Bauwerke kurzfristig ausfallen können und Wasserstraßenverbindungen unterbrochen werden. Das verträgt sich weder mit der Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Wasserstraße noch mit den wirtschaftlichen Aspekten des Wassertourismus.

Güterverkehr auf der Oder

Immer wieder einmal wird danach gefragt, wie hoch die Tonnage auf der Oder aktuell ist. Für den Abschnitt von 163 Kilometern auf deutschem Gebiet hat die Verkehrsstatistik von Destatis für das Jahr 2020 458.000 Tonnen Gütern ausgewiesen (2019 624.000 Tonnen). Sie verteilen sich auf 168.000 Tonnen in Trockengüterschiffen, 14.000 Tonnen in Tankschiffen und 257.000 Tonnen in Güterleichtern. Der Rückgang von 2019 auf 2020 ist mit Sicherheit auf den Corona-Effekt zurückzuführen.

Die Oder ist also beispielsweise im Vergleich zur Spree-Oder-Wasserstraße, der ähnliche Zahlen um 500.000 Tonnen Gütertransporte aufweist, durchaus keine Nebenwasserstraße so wie wir den Begriff verstehen. Mit einem kleinen Trick in der Kategorisierung der Wasserstraßen, nämlich der Heraufsetzung der Tonnagegrenzen auf mindestens 600.000 Tonnen im Jahr in der Kategorie C, landen beide Wasserstraßen dann doch amtlich gesehen in der Liste der Nebenwasserstraßen.

Zahlen für die polnische Oder liegen uns leider nicht vor.

* * * * *

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