

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

Newsletter 02/2023 (144. Ausgabe)
08.02.2023

Marktuntersuchung: Der Güterverkehr auf der Schiene gewinnt Marktanteile im Modal Split– auch zu Lasten der Binnenschifffahrt.

Der Modal-Split-Anteil der Eisenbahn im Güterverkehr stieg im Jahr 2021 stärker als in den Vorjahren an. Trotz eines schwierigen betrieblichen und wirtschaftlichen Umfelds seien Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert worden, heißt es in der aktuellen Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur.

Der Anteil der Bahn stieg 2021 auf 20,2%, 1,5 Prozentpunkte mehr als im Jahr zuvor. Der Anteil des Straßengüterverkehrs sank entsprechend um 1,3%, die Binnenschifffahrt musste weitere 0,2% ihres Anteils abgeben und rangiert jetzt noch bei 6,9%. Das ist ein Rückfall auf den Stand von 2018, nachdem ein Jahr später mit 7,5% der bisherige Bestwert erreicht wurde.

Schienentransporte hatten von subventionierten Trassenpreisen profitiert. Gleichzeitig stieg aber auch die Transportleistung pro Zug – von 537 t auf 569 t. Wegen des preisintensiven Wettbewerbs steig der Umsatz aller Güterbahnen allerdings nur um rund 6%.

Die Verkehrsleistung stieg 2021 erheblich an und wuchs um 14% von 123 Mrd. tkm auf 139 Mrd. tkm. Damit wurde ein neues Allzeithoch erreicht. Platzhirsch bleibt die DB Cargo mit 42% Marktanteil. Die privaten Wettbewerber (EVU) holen allerdings auf und kommen jetzt auf 58% – ein Zuwachs von 3% gegenüber 2020.

(Quelle Binnenschifffahrt-online)

Größerer Schutz des Wassers vor Nitraten

Am 31. Januar 2023 verabschiedete der Ministerrat der Republik Polen einen Verordnungsentwurf zum „Aktionsprogramm zur Verringerung der Gewässerbelastung durch Nitrate aus landwirtschaftlichen Quellen und zur Verhinderung weiterer Belastungen“, entwickelt vom Infrastrukturministerium.

Die Umsetzung des Aktionsprogramms ergibt sich aus der Umsetzung der Nitratrichtlinie, wonach dieses Dokument alle 4 Jahre überprüft und aktualisiert wird. 2022 wurde mit der Aktualisierung des ab 2018 geltenden Aktionsprogramms begonnen. Als Ergebnis der durchgeführten Analysen und Arbeiten wurden folgende Punkte ergänzt:

- in der Zeit vom 1. Februar bis 1. März wurde ein flexibler Frühjahrsdüngetermin eingeführt. Das Datum des Beginns der Anwendung von

Düngemitteln nach Inkrafttreten des Aktionsprogramms richtet sich nach dem Überschreiten der durchschnittlichen Tagestemperatur in den nächsten 5 Tagen durch die Schwelle von 3 °C für im Herbst ausgesäte Pflanzen, Dauerkulturen, Stauden Kulturen und Dauergrünland und 5 °C für andere Kulturen;

- die Indikatoren der Produktion natürlicher Düngemittel und des darin enthaltenen Stickstoffs wurden aktualisiert (neue Gruppen wurden hinzugefügt, wie z. B. Esel, Büffel, Lamas, Alpakas) und die Aufteilung in technologische Gruppen für andere Arten wurde geregelt. Ebenfalls enthalten sind Grundsätze zur Berechnung der Gülleproduktion im Falle eines offenen Haltungssystems;
- die Methode zur Berechnung der Höchstdosis von Stickstoffdüngern für bestimmte Kulturen wurde aktualisiert, wie z. B.: Grünmassemais, Wirsing, Hanf, Flachs und Spargel;
- die Werte der Stickstoffaufnahme für Grünland wurden in Abhängigkeit von der agronomischen Kategorie des Bodens und dem Gehalt an organischer Bodensubstanz ergänzt;
- Abwässer zur landwirtschaftlichen Nutzung und kommunale Klärschlämme wurden um Düngemitteläquivalente ergänzt, so dass diese Stickstoffquellen in die Bilanzen aufgenommen werden konnten.

Die neuen Bestimmungen treten am Tag nach der Veröffentlichung der Verordnung des Ministerrates im Gesetzblatt in Kraft.

(Quelle: Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Kommentar: Keine oder weniger Gewässerbelastung durch Nitrate - das hört sich gut an. Doch der Zeitpunkt der Veröffentlichung - wenige Monate nach dem Fischsterben in der Oder - lässt Zweifel dahingehend aufkommen, dass mit der Verordnung nicht nur eine Nebelkerze geworfen wurde. Die Regierung zeigt mit der Verordnung, dass sie etwas tut, zugleich wird aber die Kontrolle der Einleitungen aus Industriebetrieben vernachlässigt. Es bleibt zu hoffen, dass nicht nur die Landwirtschaft mit stärkeren Regelungen bedacht wird, sondern auch die Bergbau- und Industriebetriebe ins Visier genommen werden. Eine Antwort aus Warschau auf ein Schreiben des Odervereins an die Umweltministerin Anna Moskwa in dieser Sache ist bisher unbeantwortet geblieben.

Raffinerie Schwedt: Endlich alle Möglichkeiten nutzen

Unter dieser Überschrift hat der Oderverein im Januar eine Pressemitteilung versandt. Das Portal "Binnenschifffahrt online" hat folgende Meldung daraus erstellt:

"Seit dem Ausbruch des Ukraine-Krieges und dem Embargo gegen russisches Erdöl hat die Raffinerie in Schwedt/Oder ein Versorgungsproblem. Das Werk könnte künftig alternativ von der Wasserseite aus bedient werden, um eine bessere Auslastung zu gewährleisten, heißt es jetzt beim Oderverein.

Laut einem Konzept, das der stellvertretende Vereinsvorsitzende Prof. Horst Linde bereits im Spätsommer 2022 entwickelt hat, könnte Öl mit Seeschiffen über die polnischen Häfen Stettin oder Swinemünde importiert und von Binnenschiffen über die Oder nach Schwedt transportiert werden. Lediglich eine kurze Pipeline vom Hafen Schwedt zur Raffinerie müsste neu gebaut werden.

»Mit diesem Konzept könnten vorübergehend bis zu 100% der Menge des für den wirtschaftlichen Betrieb der Raffinerie fehlenden Erdöls ersetzt werden«, argumentiert der Oderverein. Der Transport über die Oder, die Klützer Querfahrt und die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße sei möglich.

Das Bundeswirtschaftsministerium habe den Plan allerdings abgelehnt. Das Land Brandenburg habe sich ebenso wenig wie das PCK Schwedt dazu geäußert. Stattdessen werden Bahn- und Pipeline-Projekte vorangetrieben. »Angesichts des drohenden Arbeitsplatzverlustes und der Bedeutung für den regionalen Versorgungsbedarf ist uns diese Haltung unverständlich«, sagt Vereinschef Gerhard Ostwald.

Im Januar die Raffinerie, die 12 Mio. t pro Jahr verarbeiten kann und 1.200 Mitarbeiter beschäftigt, wegen der ausbleibenden Öl-Lieferungen aus Russland nur noch zu 55% ausgelastet. Das Bundeswirtschaftsministerium hatte hingegen 70% angepeilt. Aber auch andere Unternehmen könnten von einer stärkeren Nutzung der Oder profitieren. So hatte der Papierhersteller Leipa bereits vor zwei Jahren einen Ausbau der Klützer Querfahrt gefordert."

Letzten Meldungen zufolge seien mittels Öllieferungen über Gdansk/Danzig 70% der Raffinerie-Kapazität erreicht.

(Quelle Binnenschifffahrt-online)

Ein weiteres Rekordjahr für die polnischen Seehäfen

Am 23. Januar 2023 fasste der stellvertretende Infrastrukturminister Marek Gróbarczyk gemeinsam mit den Vorsitzenden der Seehafenverwaltungen die Rekordumschlagsergebnisse der polnischen Seehäfen im Jahr 2022 zusammen. Das Umschlagsvolumen der drei führenden Häfen: in Gdańsk, Gdynia und Szczecin-Świnoujście belief sich im Jahr 2022 auf 133,2 Millionen Tonnen, was einer Steigerung von ca. 18 % entspricht im Vergleich zu 2021.

"2022 war ein weiteres Rekordjahr für die polnischen Seehäfen. Die Umschlagsergebnisse zeigen deutlich, wie gut der Zustand der polnischen Häfen ist. Ich bin davon überzeugt, dass diese Erfolge auch von den in den letzten Jahren getätigten Investitionen beeinflusst werden, die zur Entwicklung dieses Sektors und zur Erhöhung der Umschlagskapazität beigetragen haben. Ich möchte den Hafenbehörden und -betreibern sowie allen Mitarbeitern für ihre harte Arbeit danken. Ich hoffe, dass dieses Jahr noch mehr positive Informationen für die polnische maritime Wirtschaft bringen wird", sagte der stellvertretende Minister für Infrastruktur Marek Gróbarczyk.

Hafen von Danzig

Im Jahr 2022 hat der Danziger Hafen insgesamt 68,2 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen, was einer Steigerung von über 28 % entspricht. im Vergleich zu 2021. Dies ist auch das höchste Ergebnis eines polnischen Hafens in der Geschichte. Derzeit belegt der Danziger Hafen in Bezug auf den Umschlag den 2. Platz in der Ostsee und ist mit einem Anstieg des Umschlags um 170 % der am schnellsten wachsende Hafen des letzten Jahrzehnts.

Häfen Stettin und Swinemünde

Im Jahr 2022 hat der Hafenverbund Szczecin-Świnoujście insgesamt 36,8 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen, was einer Steigerung von fast 11 % entspricht gegenüber 2021. Zudem ist dieser Hafen mit einem Umschlagsplus von 72 Prozent der sich am dynamischsten entwickelnde Hafenkomplex in der südlichen Ostsee im Vergleich zu 2011.

Hafen von Gdingen

Im Jahr 2022 hat der Hafen Gdynia insgesamt 28,2 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen, was einer Steigerung von ca. 5,6 Prozent entspricht im Vergleich zu 2021. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Handelsschiffe, die den Hafen anlaufen, um über 2 % auf 4331.

Investitionen in die Hafeninfrastruktur

Die größten Investitionen, die derzeit in polnischen Seehäfen durchgeführt werden, betreffen Wasserstraßen. Der Bau einer Wasserstraße, die das Frische Haff mit der Danziger Bucht verbindet, schreitet voran. Im Jahr 2022 wurde die erste Phase der Investition abgeschlossen, die den Bau des Weichselnehrungsgrabens umfasste. Der Fortschritt der Arbeiten für die nächsten zwei Phasen der Investition liegt bei über 80 %.

Eine der größten Investitionen der Danziger Hafenbehörde wurde im Danziger Hafen abgeschlossen - das Projekt mit dem Titel „Modernisierung des Fahrwassers, Ausbau der Kais und Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen im Binnenhafen“. Die Gesamtkosten dieser Investition belaufen sich auf über 595 Mio. PLN.

Es wurden auch Investitionen getätigt, um den Bahnzugang zu den Häfen in Szczecin, Swinemünde, Danzig und Gdynia zu verbessern. Sie haben die Effizienz der Eisenbahnen und die Fähigkeit zur Abwicklung der Seeschifffahrt erhöht.

Darüber hinaus hat der Hafen Gdynia einen Vertrag über die 30-jährige Pacht eines Containerterminals abgeschlossen. Es ist der bisher größte Mietvertrag, der in Gdynia abgeschlossen wurde. Sie bestimmt die weitere stabile Entwicklung des Hafens und der TSL-Branche.

Im vergangenen Jahr wurde auch die Modernisierung der Fahrrinne Szczecin - Świnoujście abgeschlossen, die auf 12,5 Meter vertieft wurde. Die Gesamtkosten der Investition beliefen sich auf 1,9 Mrd. PLN.

(Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Wiederinbetriebnahme des neuen Schiffshebewerks Niederfinow

Seit dem 23.01.2023 ist das neue Schiffshebewerk in Niederfinow wieder in Betrieb. Im Newsletter des Odervereins hatten wir über die technische Störung berichtet.

Ursächlich für die Störung am 16.12.2022 war eine Überlastmeldung aus dem Antrieb des abgesetzten Drehriegels, welche einen automatischen Nothalt ausgelöst hat, teilt das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin mit. Wahrscheinlichste Ursache für den Nothalt könnte sein, dass es bei Temperaturen von -15 Grad Celsius zu unerwarteten Eisanheftungen an schwer zugänglichen Stellen des Sicherungssystems gekommen ist. Auf Grund der inzwischen wieder milderen

Temperaturen lässt sich diese Hypothese allerdings nicht überprüfen. Ein konkreter Schaden an der Anlage wurde nicht festgestellt. Auch der Austausch einer Gelenkwelle erfolgte nur vorsorglich, um an dem ausgetauschten Bauteil Materialuntersuchungen vorzunehmen.

Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse (Teilprojekt VDE 17) - Baubeginn für das erste Baulos an der Spreemündung

Am 01.02.2023 haben die Bauarbeiten an der Berliner Nordtrasse des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 (VDE 17) begonnen. Im Bereich des "Spandauer Horns" wurden zunächst zehn Meter lange Stahlspundbohlen zur Herstellung einer bauzeitlichen Arbeitsebene eingepresst. Danach werden die Spundwandarbeiten im Bereich einer neu zu errichtenden Wartestelle am Nordufer der Spree fortgesetzt und sukzessive in Richtung Spandauer Horn vollendet. Im Bereich der heute noch vorhandenen alten Liegestelle "Spreeschanze" wird eine ökologisch wertvolle Flachwasserzone entstehen. Alle Arbeiten des ersten Bauloses sollen bis Ende 2024 abgeschlossen sein. Die Bausauführung soll in insgesamt vier Baulosen erfolgen und bis zum Jahr 2029 abgeschlossen sein. Insgesamt investiert der Bund rund 58 Millionen Euro in das Bauvorhaben.

Nach Errichtung einer Wartestelle für große Wasserfahrzeuge wird eine direkt Einfahrt von bis zu 110 m langen Wasserfahrzeugen aus der Spree in die Schleuse Spandau und zur Havel-Oder-Wasserstraße möglich sein. "Ich freue mich, dass wir nun mit der Bauausführung für die letzten Streckenabschnitte des VDE 17 in Berlin begonnen haben. Trotz angespannter Haushaltslage wurde der Auftrag auf das Angebot mit dem höchsten technischen Wert erteilt", sagt Heike Barth als verantwortliche Sachbereichsleiterin des WNA Berlin. Alle Arbeiten werden vom Wasser aus unter Aufrechterhaltung der Schifffahrt erfolgen.

(Quelle Wasserstraßen-Neubauamt Berlin)

Schifffahrtskanal durch die Weichsel-Nehrung – was nun?

Das Schifffahrtsamt in Gdynia/Gdingen setzt die Arbeiten am Bau einer Wasserstraße fort, die das Frische Haff mit der Danziger Bucht verbindet. Nach Abschluss der ersten Investitionsphase, die den Bau der Weichsel-Nehrung umfasste, sind die Arbeiten für die nächsten Phasen im Gange.

"Etwa ein halbes Tausend Schiffe haben den Schifffahrtskanal seit seiner Eröffnung benutzt, meist mit geringerem Tiefgang aufgrund der Arbeiten auf der Elbląg und im Frischen Haff. Der Kanal wird auch von Arbeitseinheiten genutzt, die an den nachfolgenden Bauabschnitten beteiligt sind. Nach den angenommenen Annahmen wird die Schifffahrt in diesem Becken die Zielparameiter erreichen, nachdem die gesamte Investition abgeschlossen ist", sagte der stellvertretende Minister für Infrastruktur Marek Gróbarczyk.

Die Arbeiten am Bau der zweiten Etappe der Wasserstraße, die das Frische Haff mit der Danziger Bucht verbindet, werden gemäß dem angenommenen Zeitplan durchgeführt. Derzeit wird auf einem Abschnitt von ca. 10,4 km eine Fahrrinne auf dem Fluss Elbląg rekonstruiert. Die Ufer entlang des Flusses Elbląg werden mit

einem hydrotechnischen Bauwerk umschlossen, um sie zu stärken. Um den Zugang zum Fluss zu erleichtern, werden außerdem entsprechend flach auslaufende Uferstellen zusammen mit einer Helling zum Bau und Starten von Schiffseinheiten gebaut.

Stufe II umfasst auch die Rekonstruktion der Schifffahrtsteiche und den Bau einer neuen, über 100 Meter langen Drehbrücke in Nowakowo, die im Frühjahr 2023 in Betrieb genommen werden soll. Neben dem Bau der neuen Brücke wurde auch der Bau eines neuen Abschnitts der Kreisstraße und der Zufahrtsstraßen zum Grundstück geplant.

Im Rahmen der dritten Etappe erfolgt der Bau einer Fahrrinne auf dem Frischen Haff auf einer Länge von ca. 8.200 m. Diese Aufgabe ist ein wichtiger Teil der Wasserstraße und ihr Umfang umfasst die Fahrrinne von der Elbląg-Mündung Fluss zum Kanal durch die Weichsel-Nehrung, sowie der Bau neuer Schifffahrtsmarkierungen.

(Quelle: Infrastrukturministerium 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