

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

Newsletter 04/2023 (146. Ausgabe)
30.03.2023

Investitionen an der Oder verbessern die Hochwassersicherheit

Derzeit wird an der Oder eine Investition durchgeführt, die darauf abzielt, die Hochwassersicherheit zu verbessern. Der Investor der Aufgabe ist berechtigt, „Modernisierungsarbeiten zur Sicherstellung des winterlichen Eisbruchs“ im Auftrag der Nationalen Wasserverwaltung Polnische Gewässer vorzunehmen. Die Aufgabe wird von der Regionalen Wasserwirtschaftsbehörde in Szczecin/Stettin ausgeführt. Die Investition wird von Budimex auf der Grundlage von vier Baugenehmigungen durchgeführt, die vom 7. bis 10. September 2021 erteilt wurden. Der Wert dieser Investition beträgt ca. 473 Mio. PLN.

" Dank dieser Arbeiten wird das Staurisiko auf der Oder verringert. Solche Staus sind manchmal das Ergebnis von Vereisung und stellen ein Hochwasserrisiko dar", sagte der stellvertretende Infrastrukturminister Marek Gróbarczyk.

Marek Gróbarczyk, Staatssekretär im Ministerium für Infrastruktur, verwies auf die jüngste Entscheidung des Obersten Verwaltungsgerichts, das die Position des Woiwodschaftsverwaltungsgerichts vom Dezember letzten Jahres bestätigte, wonach es die Aussetzung des Vollzugs bis zum Vorliegen der Umweltentscheidung des Generaldirektors für Umweltschutz anordnete.

" Die Investition, die derzeit an der Oder durchgeführt wird, kann nicht gestoppt werden und wird nicht gestoppt. Es werde auf der Grundlage einer gültigen Baugenehmigung durchgeführt und verbessere die Hochwassersicherheit der Bewohner", fügte der stellvertretende Infrastrukturminister hinzu.

Marek Gróbarczyk erklärte, dass sich die Regierung keine Gerichtsentscheidung leisten könne, die zu milliardenschweren Schäden an Infrastruktur wie Brücken oder Kais führt. Er schätzte, dass das Gericht genauso gut entscheiden könnte, dass "die Oder von Nord nach Süd zu fließen beginnt". Er verwies auch auf den Zustand der polnischen Häfen und die Bedeutung von Investitionen für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft.

Die Entscheidung des Obersten Verwaltungsgerichts ist identisch mit der Entscheidung des EuGH zur Schließung des Bergwerks Turów. "Es gibt Entscheidungen, die unmöglich zu treffen sind. Dies hätte katastrophale Folgen für das Funktionieren des Staates und die Sicherheit der Bevölkerung", bewertete M. Gróbarczyk.

Polnische Häfen, z.B. der Hafen Szczecin-Świnoujście verzeichneten rekordverdächtige Umschlagswerte. "Investitionen an der Oder verbessern die

wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Polens und polnischer Regionen. Das sehe ich als Grund, warum deutsche Kreise gegen das Umwelturteil vor polnischen Gerichten Berufung eingelegt haben ", äußerte Marek Gróbarczyk.

(Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Gesetz über die Revitalisierung der Oder in der Liste der Arbeiten des Ministerrates

Der Gesetzentwurf zur Revitalisierung der Oder (UD488) wurde in die Liste der legislativen und programmatischen Arbeiten des Ministerrates aufgenommen. Die neuen Vorschriften, an denen das Infrastrukturministerium arbeitet, zielen auf einen besseren Schutz der Gewässer im Falle einer Umweltkatastrophe ab.

Der Gesetzentwurf sieht die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Wasserverhältnisse im Einzugsgebiet der Oder vor. Die im Gesetz genannten Renaturierungs- und Rückhalteaufgaben sollen die Revitalisierung des Flusses und seiner abhängigen Ökosysteme ermöglichen. Investitionen in diesem Bereich werden in Höhe von ca. 1,114 Mrd. PLN kofinanziert. Darüber hinaus werden die Verwaltungsverfahren für diese Investitionen gestrafft, was wiederum ihre Umsetzung beschleunigen wird.

Zusätzlich gefördert werden auch Investitionen im Bereich der Wasser- und Abwasserwirtschaft im Einzugsgebiet der Oder, z. B. durch die vorrangige Beschaffung von Fördermitteln für den Bau und die Modernisierung von Kläranlagen und Kanalsystemen oder durch die Verkürzung von Verwaltungsfristen bei der Durchführung dieser Investitionsprozesse.

Ein neuer, spezialisierter Service

Es soll ein spezialisierter Dienst geschaffen werden - die Wasserinspektion, die es zur Aufgabe hat z.B. Straftaten und Vergehen im Bereich der illegalen Einleitung von Abwässern in Gewässer oder anderer gewässergefährdender Tätigkeiten aufzudecken, zu dokumentieren und einzuschränken.

Eine bessere Strategie für zukünftige Aktionen

Es sollen auch Analyse- und Planungstätigkeiten durchgeführt werden, die die an der Oder und ihren Nebenflüssen gelegene Infrastruktur betreffen. Basierend auf diesen Aktivitäten werden weitere Umweltinvestitionen geplant.

Änderungen in Bezug auf Wassergenehmigungen

Der Gesetzentwurf sieht die Möglichkeit vor, eine wasserrechtliche Genehmigung entschädigungslos zu entziehen oder zu beschränken, wenn durch die weitere Nutzung des Wassers unter den in der wasserrechtlichen Genehmigung festgelegten Voraussetzungen eine Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen oder ein

Zustand erheblicher Umweltschäden vorliegt, insbesondere bedingt als Folge von Veränderungen in der aquatischen Umwelt.

Darüber hinaus werden die öffentliche Verwaltung, d. h. Wody Polskie/Polnische Gewässer, Bürgermeister und Marschälle verpflichtet, eine kollektive Überprüfung der wasserrechtlichen Genehmigungen und integrierten Genehmigungen für die Einleitung von Abwässern in Gewässer, in den Boden oder in Kanalisationsanlagen im Bereich des Einzugsgebiets der Oder durchzuführen.

Erhöhte Strafen

Die neuen Vorschriften sehen auch strengere Geldstrafen für Verstöße im Zusammenhang mit der Wasserwirtschaft vor, von derzeit 500 PLN auf eine Bandbreite von 1.000 PLN bis 7.500 PLN. Es werden auch Verwaltungsstrafen in Höhe von 5.000 PLN bis 1 Mio. PLN eingeführt, z. B. wegen Fahrlässigkeit im Bereich der Wasserwirtschaft, die das Leben von Menschen oder die Sicherheit von Gesundheit und Umwelt gefährdet.

Neues Tarifsystem

Die Verordnungsentwürfe sehen die Einführung eines neuen Gebührensystems für die Nutzung der Umwelt durch Unternehmer vor, um diese Unternehmen zu ermutigen, proökologische Lösungen im Bereich der Salzwassereinleitung anzuwenden, indem geeignete steuerliche Instrumente eingeführt werden.

Unterstützung des Wasserüberwachungsprozesses

Das Gesetz über die Revitalisierung der Oder sieht auch die Einführung von Investitionsverbesserungen bei der Umsetzung von:

- Messgeräte zur besseren Kontrolle von chlorid- und sulfathaltigen Ableitungen;
- Rückhalte- und Dosiersysteme, die es ermöglichen sollen, die Einleitung von chlorid- und sulfathaltigen Abwässern auszusetzen oder zu begrenzen, indem durch Rückhaltebecken die Einleitung salzhaltiger Wässer für die Dauer einer Dürre gestoppt wird.

Das Ministerium für Klima und Umwelt hat sich verpflichtet, die Entwicklung des Wassermonitorings zu koordinieren, das vom Nationalen Fonds für Umweltschutz und Wasserwirtschaft finanziert wird. Diese Einrichtung wird die Überwachung von Bedrohungen für Oberflächengewässer durch ein modernes Überwachungssystem zusammen mit einem Frühreaktionssystem im Falle einer Krise oder eines Ausfalls sicherstellen. Das Überwachungsnetz wird landesweit sein und alle wichtigen Binnenoberflächengewässer abdecken. Darüber hinaus werden große Wirtschaftseinheiten, die salzhaltige Wässer in Fließgewässer einleiten, verpflichtet, ein Überwachungssystem stromaufwärts und stromabwärts ihrer Einleitungsstellen einzurichten und zu finanzieren.

Derzeit befindet sich der Gesetzentwurf zur Revitalisierung der Oder in der Phase der internen Konsultationen und Konsultationen mit beaufsichtigten Stellen (IMGW,

PGW WP). Nach Abschluss dieser Phase wird der Gesetzentwurf interministeriellen Konsultationen unterzogen und auf der Website des Gesetzgebungsverfahrens der Regierung verfügbar sein.

(Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Nationale Wasserstrategie in Deutschland

Das Bundesumweltministerium hat im März eine Nationale Wasserstrategie verabschiedet. Sie bündelt erstmals wasserbezogene Maßnahmen in allen relevanten Sektoren: Landwirtschaft und Naturschutz, Verwaltung und Verkehr, Stadtentwicklung und Industrie. Erstmals sind alle Akteure mit an Bord: Bund, Länder und Kommunen, die Wasserwirtschaft und alle wassernutzenden Wirtschaftsbereiche und Gruppen. Die Wasserstrategie ist auf den Zeitraum bis 2050 ausgelegt. Sie enthält ein Aktionsprogramm mit 78 konkreten Maßnahmen, die schrittweise umgesetzt werden.

Verkehrsprognose 2051 des Bundesverkehrsministeriums

Nach der vom Bundesminister für Digitales und Verkehr vorgestellten neuesten Verkehrsprognose 2051 wird erwartet, dass der Straßengüterverkehr um ca. 54 %, weiterhin faktisch ungebremst, zunehmen wird – woraus, etwa im Sinne einer *self-fulfilling prediction*?, geschlossen wird, die Autobahnen müssten weiter kräftig ausgebaut werden – und dass der Bahngüterverkehr immerhin um ca. 33 % zugewinnen wird – was nach Lage der Dinge ein bisschen als *Pfeifen im dunklen Walde* empfunden werden kann.

Dann kommt die lapidare Feststellung, „der Schiffstransport stagniert“. Das klingt wie eine unabänderliche, fatalistische, quasi naturgegebene Tatsache - dem liegt offenbar immer noch die Auffassung zugrunde, die z.B. schon von dem vormaligen Abteilungsleiter Klingen vehement vertreten wurde, „auf den Wasserstraßen außerhalb des Rheins geht heute fast nichts und wird, selbst wenn erhebliches Geld investiert wird, auch in Zukunft nichts gehen“.

Wenn man an die Binnenschifffahrt nicht glaubt und sich andererseits darüber im klaren ist, dass die Bahn nicht in der Lage sein wird, die in sie, im Zuge einer verkündeten „Verkehrswende“, gesetzten Erwartungen zu erfüllen, dann hat es schon eine, wenn auch als ein wenig zynisch zu empfindende Logik, sich, ungeachtet aller ökologischen Notwendigkeiten, für einen weiteren Ausbau der Autobahnen auszusprechen.

Für uns als Freunde der Schifffahrt kann die Problematik von Bahn und Straße jedoch nur bedeuten, dass eine Verkehrswende in erheblichem Ausmaß eine Verkehrsverlagerung auf das Wasser beinhalten muss und kann. Die Gründe dafür, dass hierbei ein Durchbruch bisher nicht wirklich erzielt wurde, sind nicht irgendwie naturgegeben, sondern lassen sich (hier nur stichwortartig) klar benennen:

+ Bedarf an infrastrukturellen Modernisierungen und Verbesserungen in den zurückliegenden Jahrzehnten entstanden, ähnlich wie bei anderen Verkehrsträgern, in Wasser-

straßen-Entwicklungsprojekten - z.B. Projekt 17 Verkehrsprojekte zur Deutschen Einheit - aufgegriffen, jedoch nur verzögert, eingeschränkt oder auch gar nicht umgesetzt – z.B. letzte Teile von Projekt 17 erst jetzt in Angriff genommen;

+ (In diesem Zusammenhang zu sehen) Kürzungen von Finanzmitteln in aktuellen Haushaltsplänen des Bundes;

+ Strukturreform der Bundeswasserstraßenverwaltung mit dem Ergebnis erheblicher Personalengpässe, Unterbesetzungen und mangelnder Planungs- und Umsetzungskapazitäten;

+ Einführung einer vordergründig an aktuellen Auslastungen orientierten Wasserstraßen-Klassifizierung, mit einseitiger Priorisierung des Rheins und Marginalisierung vieler anderer Wasserstraßen, besonders auch in Ostdeutschland, bis hin zu „Nebenwasserstraßen“ ohne Relevanz für zukünftigen Güterverkehr, ungeachtet erkennbarer regionaler Bedürfnisse (z.B. an der Oder);

+ Halbherzige, zögerliche Umsetzung abgeschlossener multinationaler Abkommen zur Entwicklung grenzüberschreitender Wasserstraßen – z.B. Regierungsvereinbarung mit Polen zur Verbesserung der Bedingungen auf der Grenzoder.

(Noch) ungünstige Infrastrukturbedingungen wirken sich auch kritisch auf das aktuelle Verhalten von Verladern aus, denen der Eindruck vermittelt wird, Transport auf einer Wasserstraße sei (noch) nicht möglich, obwohl dort schon Einsatzmöglichkeiten für z.B. (noch) nicht maximale Fahrzeuggrößen bestehen, z.B. wenn (noch) bestehende Restriktionen flexibel und unbürokratisch gehandhabt werden, was nicht zuletzt aus ökologischer Sicht und zur Aufrechterhaltung einer Verkehrsnutzung wünschenswert sein kann.

So wäre es z.B. auf der Strecke Hamburg – Berlin, trotz noch nicht vollendetem Ausbau gemäß Projekt 17, 2er-Schubverbände mit derzeit verfügbaren 60 m x 9,0 m – Leichtern einsetzbar, mit denen bei 2 Lagen immerhin 96 TEU erreicht werden (später maximal 2x ca. 80 m x 11,40 m mit 192 TEU in 2 Lagen mit neu zu erbauenden Leichtern möglich). Man sollte diese noch beschränkte Zwischenlösung nicht von vornherein als „unwirtschaftlich“ zurückweisen, sondern in geeigneter Weise fördern und unterstützen, um eine Verkehrsnutzung am Leben zu erhalten und eine anzustrebende Entwicklung möglichst frühzeitig einzuleiten. Ähnliches könnte, mit überwiegend polnischer Interessenlage, auch für die Oder gelten.

Selbstverständlich kann dies nicht heißen – hierin liegt eine gewisse Ambivalenz der Argumentation -, die Notwendigkeit einer vollständigen planmäßigen Ertüchtigung in Frage zu stellen.

Mit 96 TEU pro Schubverbands-Reise würden, je nach 40' - / 20' -Verteilung der Container, mindestens ca. 50, oder maximal ca. 70 – 80 LKW-Fahrten ersetzt – z.B. pro Tag bei täglichen Verbandsreisen – mehrere Fahrten pro Tag wären bei entsprechender Nachfrageentwicklung ohne weiteres denkbar. Es kann kein Zweifel daran bestehen, dass das für die Autobahn A24, angesichts der dort sehr hohen Verkehrsbelastung, eine durchaus nennenswerte Entlastung, mit allen damit verbundenen positiven Auswirkungen, bedeuten würde.

Das an dieser Stelle oft vorgebrachte Gegenargument einer verlängerten Transportzeit ist, wie ebenfalls schon wiederholt betont, bei näherer Betrachtung von eher geringer

Relevanz; denn ein Transport z.B. aus Fernost verlängert sich von z.B. ca. 29 Tage auf ca. 30 Tage, d.h. um nicht mehr als gut 3 % - zumindest aus aktueller Sicht liegen terminliche Unsicherheiten oft genug deutlich darüber.

Während an dieser Stelle Gütertransport in Containern als ein besonders aktuelles und zukunftssträchtiges Segment des Güterverkehrs zu Lande und zu Wasser gesehen wird, hat es den Anschein, dass in der jetzt vorgelegten Prognose „ Massen- und Energiegüter“ – denen eine „hohe Schienenaffinität“, bei allerdings rückläufigen Mengen, zugesprochen wird – und „Stückgüter wie Paketsendungen“ – bei denen von „hoher Straßenaffinität“ und Mengenzuwächsen die Rede ist – im Vordergrund der Betrachtung stehen und damit insoweit vielleicht von einer nicht ganz zutreffenden Güterstruktur ausgegangen wird. Container werden auf jeden Fall von allen drei Verkehrsträgern – auch der Binnenschifffahrt – in erheblichen Mengenanteilen transportiert. Anzumerken ist hier auch, dass Mengenbetrachtungen allein auf der Basis von Gütermasse in [t] statistisch problematisch sind, wenn spezifisch schwere und spezifisch überwiegend leichte Güter – wie z.B. Container – gemeinsam bewertet werden; denn letztere bleiben dabei erheblich unterbewertet.

Bisher ging es hier, abgesehen von den soeben angesprochenen Größen von Schubleichtern, zunächst vor allem um Infrastruktur, also die Wasserstraßen, die jedoch immer auch im Zusammenhang mit der Suprastruktur, also den einzusetzenden Fahrzeugen, zu sehen ist. Der Bewertung „die Binnenschifffahrt stagniert“ ist somit auch mit Blick auf aktuelle Entwicklungen von Fahrzeugtypen und Schiffsabmessungen zu widersprechen – wichtige Stichworte hierzu z.B. Flachgängigkeit, Leichtbau, emissionsfreie Antriebe, digitalisierter / automatisierter Schiffsbetrieb, landseitig gestützte Assistenzsysteme als längerfristige Perspektive.

Mit diesen Anmerkungen sollte deutlich gemacht werden, dass es gute Gründe gibt, eine von ministerieller Seite unterstellte zukünftige Stagnation der deutschen Binnenschifffahrt (in den Niederlanden wird man gegenüber einer derartigen Beurteilung sehr wenig Verständnis aufbringen) als wenig plausibel erscheint und als kaum hilfreich für die Einschätzung einer sinnvollen zukünftigen Rollenverteilung der Verkehrsträger angesehen werden kann.

Die Freunde der Schifffahrt werden also nicht müde werden, sich für Verkehrsverlagerung auf das Wasser und für verstärkte Marktanteile - und somit gegen zukünftige Stagnation - einzusetzen.

(Autor Professor em. Horst Linde, stellvertr. Vorsitzender des Odervereins)

"Die Zukunft der Oder sichern" - Konferenz der Bündnisgrünen in Frankfurt (Oder)

Im Mittelpunkt der Konferenz der Landtagsfraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN am 27.03.2023 in Frankfurt (Oder) stand die Forderung von Sahra Damus, Mitglied des Landtages, und anderen Abgeordneten an Bundesverkehrsminister Volker Wissing, die Oder-Ausbaupläne der polnischen Regierung zu verhindern, indem er die Neuverhandlung des Deutsch-Polnischen Regierungsabkommens zur Oder von 2015 erwirkt. Dieser Forderung nach einem Moratorium der weiteren Umsetzung der Pläne zur Ertüchtigung der Oder gemäß Abkommen schlossen sich weitere

Vortragende und auch die deutsche Umweltministerin Steffi Lemke an. Lemke kündigte in der Konferenz ein grenzüberschreitendes Frühwarnsystem an, mit dem Temperatur und Einleitungen überwacht werden sollen. Auf diese Weise soll eine erneute Umweltkatastrophe wie im letzten Sommer verhindert werden.

Von fast allen Rednern wurde ein Baustopp an der Oder gefordert, um dem Fluss die Möglichkeit zu geben, sich zu erholen. Die Fischbestände sind überwiegend drastisch gesunken und benötigen Zeit zur Regeneration, war die Auffassung der Experten. Auf europäischer Ebene setzt sich die grüne Fraktion dafür ein, die Oder als Beispiel für einen lebendigen Fluss zu renaturieren.

Robert Radzimanowski von der Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg stand mit seiner Forderung, die wirtschaftliche Nutzbarkeit des Flusses für die Güter- und Fahrgastschifffahrt nicht zu vergessen, relativ allein da. Der Nationalparkamtsleiter Unteres Odertal, Dirk Treichel, sprach sich immerhin für den Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße inklusive der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße für die Binnenschifffahrt aus, wenn zugleich in Absprache mit der polnischen Seite kein Ausbau der Stromoder erfolge.

Aus Tschechien war Lukas Cernohorsky, der stellvertretende Minister für Regionale Entwicklung der tschechischen Republik zugeschaltet. Er berichtete über die Absage der neuen Regierung Tschechiens unter Ministerpräsident Petr Fiala an den Donau-Elbe-Oder-Kanal. Danach ist die Reservierung der Flächen für den Bau des Kanals auf tschechischem Gebiet aufgehoben worden. Entgegen anderslautenden Stimmen, die weiterhin von einer Zustimmung zum Ausbau der Oder von der polnischen Grenze bis nach Ostrava sprachen, lehnte Cernohorsky auch den Bau eines "Oderkanals", wie er ihn nannte, seitens Tschechiens ab.

Kommentar: Als weitgehend neutraler Beobachter der Konferenz konnte sich der Autor dieses Newsletters nicht des Eindrucks erwehren, dass grünes Denken eine Glaubensfrage geworden ist. Entweder, man ist dafür, sich für die Umwelt ohne Wenn und Aber einzusetzen, oder man ist Gegner. Wenn auf der einen Seite die Hochwasserneutralität des Deutsch-Polnischen Regierungsabkommens in Zweifel gezogen wird, auf der anderen Seite aber bedingungslos Biodiversität gefordert und eine Vernichtung der Fischbestände bei weiteren Arbeiten am Fluss ebenso als gesichert dargestellt werden wie die Austrocknung des Nationalparkgebietes, dann bleibt für Diskussionen zur Erhaltung der Umwelt in Form von Kompromissen wenig Spielraum. Hat nun Friedrich der Große mit dem Trockenlegen des Oderbruchs und der Verkürzung des Flusses den Fließwasserfischen einen Gefallen getan oder nicht? Nach mehr als 200 Jahren wird heute um ihren Erhalt gekämpft und dabei die selbstregulierenden Prozesse der Natur ausgeblendet oder übersehen. Immerhin wird die Binnenschifffahrt für vereinbar mit der europäischen Wasserrahmen-Richtlinie gehalten, wenn die Schiffe den Flüssen angepasst werden. Dass die Wirtschaft nach dem Dürrejahr 2018 mit extrem niedrigen Wasserständen auch auf dem Rhein längst auf diesem Weg ist und entsprechend flach gehende Fahrzeuge gebaut und geplant werden, wird von der Umwelt-Fraktion nicht erkannt. Auch für die Oder gibt es bereits entsprechende Konzepte.

Positionspapier der Kammerunion Elbe/Oder zur Oder

Die Kammerunion Elbe/Oder setzt sich für die Umsetzung des Deutsch-Polnischen Regierungsabkommens von 2015 zur Ertüchtigung der Grenzoder und zur verstärkten Nutzung der Binnenschifffahrt als wichtige Entwicklungsmaßnahme im Sinne des europäischen Green Deals ein.

Dazu hat die Kammerunion, die sie tragenden Kammern und Verbände, ein Positionspapier erstellt und dabei den gesamten Rahmen dargestellt, in dem der Strom in der Mitte Europas zu sehen ist. Es geht von Kultur und Geschichte über den Tourismus, die Oder für die Güterbeförderung bis hin zum Natur- und Hochwasserschutz. Das Positionspapier ist auf der Homepage des Odervereins www.oderverein.de eingestellt.

Güterverkehr auf dem Wasser in Berlin geringer als 2021

Wie das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg Mitte März 2023 mitteilte, wurden 2022 1,5 Millionen Tonnen Güter auf dem Wasser durch die Hauptstadt befördert. Das sind 120 600 Tonnen oder 7,6 Prozent weniger als im Jahr davor. Rückgänge gab es vor allem bei den "Sonstigen Mineralerzeugnissen" um 73.300 Tonnen oder 32,8 Prozent sowie bei "Kohle, rohes Erdöl und Erdgas" um 82.800 Tonnen oder 13,7 Prozent. Zugelegt haben die Güterabteilungen "Sekundärrohstoffe, Abfälle" und "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" um zusammen rund 45.000 Tonnen. Container wurden in der Berliner Binnenschifffahrt 2022 nicht umgeschlagen. 81,3 Prozent der 2621 beladenen Schiffe mit und ohne eigenen Antrieb fuhren 2022 unter deutscher Flagge und 14,0 Prozent unter polnischer Flagge.

* * * * *

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