

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

Newsletter 11/2023 (153. Ausgabe)
23.10.2023

Regionalkonferenz Grenzoder des BMDV

Nach zwei Veranstaltungen der GRÜNEN-Landtagsfraktion und der Bundesumweltministerin fand am 17.10.2023 eine Regionalkonferenz Grenzoder des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in Frankfurt (Oder) statt. Zwar hatte das BMDV auch den Oderverein und weitere Vertreter der Wirtschaft zu einer Paneldiskussion eingeladen, doch fehlten bis auf wenige Anwesende die Teilnehmer aus Polen. Natürlich stand die deutsche Sichtweise auf die Oder im Vordergrund, doch ohne Vertreter aus Polen bleibt die Gesamtsicht unvollständig.

Positiv zu bewerten war die klare Ansicht der deutschen Seite, vertreten durch das BMDV, zur Einhaltung und Erfüllung des Deutsch-Polnischen Regierungsabkommens von 2015. Ein Moratorium, wie von den GRÜNEN in Deutschland gewünscht, kommt für Staatssekretärin Susanne Henckel nicht infrage. Zugleich bekräftigte sie, dass Deutschland keinen Ausbau der Oder vorsieht, sondern alle Maßnahmen im Rahmen des Abkommens zu sehen sind.

Die Stromregelungskonzeption, die die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in Abstimmung mit der polnischen Seite vor über zehn Jahren erstellt hat, wurde insbesondere von Umweltschützern immer wieder in Zweifel gezogen. Sie sei veraltet und mache keine Aussagen zum Sommerhochwasser. Auch das Gespenst des trockenfallenden Nationalparks Untere Oder wurde erneut beschworen, obwohl eindeutig durch die Pegelmessungen nachzuweisen ist, dass die Oder unterhalb von Hohensaaten kaum jemals weniger als 3 Meter Wassertiefe hatte und auch nach Abschluss der Bühnenarbeiten nicht haben wird. Bemängelt wurden auch "riesige" Ausmaße der Bühnen auf polnischer Seite. Nach Aussage der deutschen Wasserstraßen-Verwaltung befinden sich alle Bauarbeiten im Rahmen des von beiden Seiten erarbeiteten Stromregelungskonzeptes.

Auch die Themen Klimawandel und Eisbrechereinsatz wurden diskutiert. Zwar sei die Zahl der Eistage an der Oder in den letzten zwanzig Jahren zurückgegangen, so Dr. Frank Kaspar vom Deutschen Wetterdienst, doch kann auf entsprechende Vorsorge nicht verzichtet werden. Auch im letzten Winter 2022/2023 kamen die Eisbrecher auf der Oder zum Einsatz.

In ihrer Zusammenfassung bewertete die Parlamentarische Staatssekretärin Susanne Henckel die Regionalkonferenz positiv und sah sie als Auftakt zu weiteren Gesprächsrunden in der Zukunft. Der Oderverein schließt sich dieser Bewertung an, doch sollten weitere Runden nicht ohne Vertreter aus Polen durchgeführt werden, da die Zukunft der Oder nur dann erfolgreich gestaltet werden kann, wenn auch Polen, in dessen Einzugsgebiet sich 85 % der Oder befinden, seine Pläne und Vorstellungen einbringen kann.

Zugang zum Hafen Stettin im Bereich des Dębicki-Kanals wird verbessert

Die Modernisierung des Hafens in Stettin ist im Gange. Im Rahmen der Investition werden die tschechischen und slowakischen Kaianlagen erweitert sowie die norwegischen und dänischen Kaianlagen gebaut (Phase I). Die Hafengewässer werden an die neue Tiefe von 12,5 Metern der Wasserstraße Swinemünde-Stettin angepasst. Der Dębicki-Kanal wird auf eine Breite von 200 m erweitert. Dank der Investition wird der Hafen von Stettin Schiffe mit einer Ladung von bis zu 50.000 m aufnehmen können. Das bedeutet mehr Tonnage in Laderäumen und eine Verdoppelung der Menge der derzeit umgeschlagenen Fracht. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit Stettins im Ostseeraum erhöht. Die Kosten aller Arbeiten betragen 343,1 Mio. PLN.

Auf der Pressekonferenz unter Beteiligung des stellvertretenden Ministers für Infrastruktur Marek Gróbarczyk, deren Thema die Verbesserung des Zugangs zum Hafen in Stettin im Bereich des Dębicki-Kanals war, sagte der Minister: "Die Vertiefung der Wasserstraße Swinemünde-Stettin, die in den letzten Jahren vom Seeamt in Stettin durchgeführt wurde, ist ein Meilenstein für die Entwicklung Westpommerns und ganz Polens. Die Seehafenbehörde Stettin und Swinemünde führt Arbeiten durch, die eine effektive Nutzung dieser Milliardeninvestition ermöglichen werden. Das Hafengewässer werde vertieft und die Kaianlagen sowie die gesamte dazugehörige Infrastruktur modernisiert oder neu gebaut."

Die tschechischen und slowakischen Kaianlagen sowie die dazugehörige Infrastruktur (Regenwasserableitung, Wasserversorgungsnetz, Strom- und Telekommunikationsnetze sowie Umbau der Eisenbahnstrecke) werden erweitert. Die Tschechischen und Slowakischen Kais im Hafen von Stettin sind die am intensivsten genutzten Stückgutkais. Der Umfang der Investition wird sicherstellen, dass die Parameter an die größten Schiffe angepasst werden und nach der Modernisierung der Wasserstraße Świnoujście-Szczecin diese bis zu einer Tiefe von 12,5 m den Hafen von Stettin anlaufen können. Gleichzeitig wird auch der Norweskie-Kai gebaut ähnliche Infrastruktur, die eine Verlängerung der Linie des bereits bestehenden Fińskie-Kais darstellt, der als Containerterminal dienen wird.

Im Rahmen der Arbeiten an der ersten Bauphase des Duńskie-Kais wird der Auftragnehmer auch das Ufer verstärken. Der Dębicki-Kanal wird vertieft und verbreitert. Außerdem wird der Boden vor den Kais Spółdzielcze, Czeskie und Finskie verstärkt, um sie vor der Bewegung der Schiffsschrauben zu schützen, und auf der Insel Ostrów Mieleński wird neben dem Bau einer Müllentsorgungsanlage ein Abraumlager angelegt, Sedimentationsbecken, ein Mönch und ein Ablaufsammler. Die bestehende RoRo-Rampe am Czeskie-Kai wird abgerissen.

Durch seine Verbreiterung und Vertiefung auf eine Breite von 200 m (derzeit 120 m) und eine Tiefe von 12,5 m wird die Sicherheit für den Verkehr großer Schiffe im Dębicki-Kanal verbessert.

Der Fortschritt der Arbeiten beträgt derzeit fast 70 %. Die Arbeiten an den Kais Czech und Słowackie wurden in vier Phasen unterteilt. Die Modernisierung der ersten Etappe des tschechischen Kais steht kurz vor dem Abschluss. Alle geplanten Stahlpfähle zur Verstärkung des Kais wurden bereits in den Boden gerammt sowie

die Stahlbeton- und Gleisarbeiten abgeschlossen. Auf der anderen Seite des Kanals werden zwei neue Kais gebaut: norwegische und dänische, mit einer Gesamtlänge von 1.000 Metern. Die gesamte 300 Meter lange Spundwand am norwegischen Kai und knapp 780 Meter am Duńskie-Kai (Stufe 1) ist bereits installiert. Auch auf der Insel Ostrów Mieleński in Stettin entsteht ein großes Verlandungsfeld. Hier wird der größte Teil des Abraums aus der Vertiefung des Dębicki-Kanals auf 12,5 Meter – etwa 1 Million Kubikmeter – landen. Die Baggerarbeiten dauern an. Um die Verbindung nach Ostrów Mieleński sicherzustellen, wurde eigens eine Pontonbrücke gebaut und eine Rohrleitung mit einer Länge von ca. 3 km zum Abtransport von Abraum aus Baggerarbeiten verlegt.

Das Projekt „Verbesserung des Zugangs zum Hafen von Stettin im Bereich des Dębicki-Kanals“ wird von der Europäischen Union im Rahmen des Operationellen Programms „Infrastruktur und Umwelt“ kofinanziert. Der Auftragnehmer der Arbeiten ist ein Konsortium aus NDI Sp. z o.o. z o. o. und NDI POT SA.
(Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Vorbereitungsarbeiten für den Bau einer neuen Zufahrtsstrecke zum Hafen in Świnoujście schreiten voran

Am 13. Oktober 2023 wurde am Sitz des Seeamtes in Stettin eine Vereinbarung mit dem Schifffahrtsplanungsbüro „PROJMORS“ aus Danzig zur Durchführung einer Navigationsanalyse für den Schiffsverkehr auf der neuen Zufahrtsrinne zum Hafen von Swinemünde unterzeichnet. Der Auftragswert beträgt knapp über 600.000 PLN. Als Frist für die Umsetzung wird das erste Quartal 2024 genannt. "Die heutige Vertragsunterzeichnung ist ein weiterer wichtiger Schritt in der Entwicklung des Hafens von Swinemünde und bringt uns dem Bau eines Tiefsee-Containerterminals näher, einer wichtigen Investition in den kommenden Jahren. Dadurch hat Świnoujście die Chance, ein Umschlagplatz für die Ostsee zu werden und die Lücke zwischen Hamburg und der Dreistadt zu schließen", sagte Marek Gróbarczyk, stellvertretender Minister für Infrastruktur.

Die Durchführung einer Navigationsanalyse zusammen mit einem Streckenmodell betrifft in erster Linie die Bestimmung und Bestimmung detaillierter Koordinaten dieser Strecke im Hinblick auf die Navigationssicherheit der maximalen Schiffe, die den Hafen anlaufen werden, sowohl Containerschiffe als auch Massengutfrachter. Solche Einheiten sind bis zu 400 Meter lang und 60 Meter breit. Eine Navigationsanalyse ist erforderlich, um alle sicheren Parameter der Strecke im Zusammenhang mit dem Manövrieren des Schiffes sowie seine Navigationsmarkierungen und die Lage der Ankerplätze so zu bestimmen, dass die Navigation reibungslos und sicher erfolgen kann.

Die Durchführung der Analyse steht im Zusammenhang mit der Aufgabe mit dem Titel: Durchführung von Arbeiten zur Ermöglichung des Wassertransports zum Außenhafen in Świnoujście, für die im Juli 2023 mit dem Zentrum für EU eine Vorvereinbarung über die Kofinanzierung aus dem nationalen Programm „Europäischer Fonds für Infrastruktur, Klima, Umwelt“ für 2021–2027 unterzeichnet wurde Verkehrsprojekte. Der Wert dieses Projekts beträgt über 7,3 Milliarden PLN, und die Fördersumme aus dem FEnKS-Programm beläuft sich auf über 2,8 Milliarden PLN. Das Ergebnis wird die Schaffung einer östlichen Zufahrtsstrecke nach Świnoujście mit einer technischen Tiefe von 17 m und einer Breite von 500 m

sein, die einen Abschnitt von etwa 70 km abdeckt. Die neue Zufahrt wird östlich der Hafeneinfahrt von Swinemünde verlaufen und durch die Gewässer des polnischen Küstenmeeres und der polnischen ausschließlichen Wirtschaftszone verlaufen. Das Gebiet, in dem die Strecke verlegt wird, ist der für Schifffahrtsrouten vorgesehene Korridor, der im Raumordnungsplan für Binnenmeere, das Küstenmeer und die ausschließliche Wirtschaftszone enthalten ist. Die Dauer der Bauarbeiten beträgt 2027-2029. Bei den Baggerarbeiten werden etwa 130–150 Millionen Kubikmeter Aushubmaterial gefördert.

Die Investition ist eines von drei Elementen des vom Ministerrat im Mai 2023 verabschiedeten Mehrjahresprogramms "Bau und Erweiterung der Zugangsinfrastruktur zum Hafen in Świnoujście für die Jahre 2023-2029". Die verbleibenden zwei Aufgaben sind der Bau eines Wellenbrechers für den neuen Außenhafen in Świnoujście und der Kauf eines Baggers zur Aufrechterhaltung der Parameter der Zufahrtsrinnen nach Świnoujście und der Wasserstraße Swinemünde-Stettin. Die Kosten des gesamten Programms, das sich aus Finanzmitteln aus dem Staatshaushalt und dem FEnIKS-Programm zusammensetzt, belaufen sich auf etwa 10,3 Milliarden PLN.

(Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Containerterminal in Swinoujście/Swinemünde

Über Planung und Vorbereitung des Containerterminals in Swinoujście/Swinemünde hatten wir berichtet und dazu den ersten Teil des Papieres von Professor Horst Linde, stellvertr. Vorsitzender des Oderevereins, zur Bedeutung des Terminals im Newsletter veröffentlicht. Heute erhalten Sie nachfolgend den zweiten und abschließenden Teil des Papieres.

(Verfügbares Binnenwasserstraßennetz) Das von Swinemünde aus - über das Stettiner Haff - erreichbare Binnenwasserstraßennetz ist von durchaus erheblicher Ausdehnung; es umfasst die folgenden Wasserstraßen:

- + Oder
- + Havel/Oder-Wasserstraße (HOW)
- + Spree/Oder-Wasserstraße (SOW)
- + Warthe + Netze

Die Oder (Untere Stromoder + Westoder + Ostoder + Querfahrten + mittlere + obere Oder + Gleiwitz-Kanal + in Zukunft u.U. Kanalverbindung zur Donau) ist in ihrem unteren und mittleren Teil (bis nahe Breslau) ein freifließender, wasserbaulich regulierter und in seinem oberen Teil staugeregelter Fluss. Bis Breslau entspricht seine Schiffbarkeit, soweit es Längen und Breiten von Fahrzeugen bzw. Verbänden betrifft, hohen europäischen Standards (Kl. V); oberhalb Breslau ist die nächstniedrigere Größenstufe (Kl. IV) verfügbar. Ein Containertransport ist auf der gesamten Oder mit zwei Lagen möglich – die Anhebung einer Anzahl von Brücken wird, wie noch im einzelnen zu präzisieren, erforderlich werden. Für einen Transport von zwei Containerlagen ist im unteren Teil, etwa ab Warthe-Mündung, ganzjährig eine hinreichende Fahrrinntiefe verfügbar. Im Bereich der Grenzoder wird durch die im Deutsch-Polnischen Abkommen vereinbarten und in Arbeit befindlichen Maßnahmen zur Instandsetzung und Modernisierung der Regulierungssysteme wird dies voraussichtlich in einem großen Teil des Jahres möglich sein. Im oberen stauge-regelten Teil können zwei Lagen ebenfalls nahezu jederzeit gefahren werden. Für den

mittleren, noch freifließenden Teil wird auf polnischer Seite eine Fortsetzung der Stauregelung unterhalb Breslau, mit einem neu konzipierten, ökologisch optimierten Staustufenkonzept, in Betracht gezogen, was auch hier zwei Lagen zumindest über einen großen Teil des Jahres ermöglichen wird. Soweit zwei Lagen örtlich und zeitlich nicht möglich sind, sollte ein Transport von nur einer Containerlage nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, was im Zuge einer ganzjährigen Mischkalkulation vielleicht wirtschaftlich vertretbar wäre.

Die Havel/Oder-Wasserstraße (Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße + Havel/Oder-Kanal) ist auf ganzer Länge (bis Berlin und Brandenburger Gewässer) ständig mit Fahrzeugen bzw. Verbänden hohen europäischen Standards (Kl. V) und mit zwei Containerlagen befahrbar.

Die Spree/Oder-Wasserstraße (Oder/Spree-Kanal) ist mit demselben Standard derzeit nur bis Eisenhüttenstadt und mit Kl. IV und einer Containerlage bis Fürstenwalde befahrbar. Eine weitere Ausdehnung in westlicher Richtung, z.B. bis Königs Wusterhausen erfordert einen, für verschiedene Schifffahrtsbedürfnisse, z.B. Agrarprodukte, äußerst wünschenswerten, Neubau der Schleuse Fürstenwalde.

Die Warthe + Netze kommen nach dem derzeitigen Stand ihrer Schiffbarkeit für einen Transport von Containern mit Binnenschiffen kaum in Frage und bleiben hier außer Betracht.

Insoweit lässt sich zusammenfassend feststellen, dass die Wirtschaftsregion Berlin/Brandenburg sofort und mit hoher Effizienz mit dem Container-Terminal Swinemünde verbunden werden kann.

Dies kann von der Oder, soweit es verfügbare Fahrrinntiefen betrifft, nach dem derzeitigen Stand nur mit Abstrichen gesagt werden – uneingeschränkte Zweilagen-Schifffahrt faktisch nur bis zur Warthe-Münde, d.h. nicht von praktischer Relevanz – auf der Grenzoder an einem großen Teil des Jahres erst nach Fertigstellung der vereinbarten Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen – auf der mittleren Oder nach Durchführung ähnlicher, noch nicht in Angriff genommener Maßnahmen oder, mit erheblich weiterreichendem Effekt, nach Komplettierung der Stauregulierung abwärts von Breslau – auf der oberen, bereits stauregulierten Oder schon heute, im Vergleich zur unteren Oder, mit graduell geringerem Standard.

Zur nachhaltigen Realisierung der systemischen Vorteile der Verbindung Seeschifffahrt / Binnenschifffahrt wird es also erforderlich sein, die oben angedeuteten Ertüchtigungsmaßnahmen mit Nachdruck umzusetzen.

(Wettbewerb Swinemünde / Hamburg) Wenn hiernach die Verbindung von Swinemünde und Berlin besonders naheliegend erscheint, stellt sich dessen ungeachtet die Frage, ob dies im Vergleich zu Hamburg / Berlin wirtschaftlich Sinn macht – dabei die Wasserstraße im Vordergrund des Interesses, aber auch mit Blick auf die Schiene - wenn davon auszugehen ist, dass es verkehrspolitisches Ziel ist, die Straßen zu entlasten und beide Verkehrsträger im Modal Split weiter nach vorn zu bringen.

Wenn man z.B. die See-/Binnenstrecken **(a) Rotterdam -Skagerrak – Swinemünde – Berlin** und **(b) Rotterdam – Hamburg – Berlin** rein geografisch vergleicht – **(a) See ca. 1.400 km + Binnen ca. 250 km = gesamt ca. 1.650 km** - **(b) See ca. 700 km + Binnen ca. 200 km = gesamt ca. 900 km** - **Differenz zulasten (a) ca. 750 km = + ca, 85 %** -, so ergibt dies auf den ersten

Blick einen nicht zu vernachlässigenden Nachteil für Swinemünde. Wenn man dies wiederum mit der Übersee-Strecke z.B. **Rotterdam – Shanghai = ca. 22.000 km** - ins Verhältnis setzt, verlängert sich die Gesamtstrecke über Swinemünde um etwas mehr als **3 %**.

Zu beachten ist hierbei aber ferner, dass wiederum **ca. 85 %** dieser zusätzlichen Distanz mit großen, schnellen, kostengünstigen Seeschiffen zurückgelegt werden und dass sich dies auf die Transportkosten faktisch kaum auswirken wird, da Frachtraten von/zu unterschiedlichen europäischen Häfen in der Regel identisch oder nahezu identisch sind.

Was eventuelle Reisezeit-Unterschiede der Varianten (a) und (b) betrifft, so ergibt sich, ausgehend von realistischen Reisegeschwindigkeiten auf See – **ca. 24 kn** - und Binnen – **ca. 10 km/h** -, dass Reisezeiten zwischen über Swinemünde und über Hamburg unter obigen Prämissen etwa gleich sind. Auch Umschlagsvorgänge und Umschlagszeiten sind als identisch anzunehmen.

In dem höheren Seeschiffs-Anteil ist somit ein nicht zu unterschätzender Vorteil der Route über Swinemünde zu sehen. Insgesamt bestätigt sich die Vermutung distanzbedingter Nachteile dieser Variante also nicht.

Zum Einsatz von Binnenschiffen von/nach Hamburg ist anzumerken: solange die Ertüchtigung der Wasserstraße im Zuge Projekt 17 noch nicht vollständig abgeschlossen ist, ist ein solcher Einsatz schon heute möglich, allerdings noch mit eingeschränktem Standard von Fahrzeuggrößen (Kl. IV anstelle Kl. V).

Wenn man in den Varianten (a) und (b) den Binnenschiffs-Anteil durch die Bahn ersetzt, dürften sich keine gravierend anderen Verhältnisse ergeben. Solange die Bahn-Anbindung von Swinemünde an das deutsche Bahn-Netz noch suboptimal und erheblich verbesserungsbedürftig ist, wird sich vermutlich ein Vorteil für die über Hamburg verlaufende Variante ergeben, wobei allerdings Engpässe bei der Infrastruktur zu bedenken sind.

(Wettbewerb Schiff/Bahn nach Breslau) Während die Wettbewerbslage in Richtung Berlin also geprägt ist durch die Verfügbarkeit zweier alternativer Routen, stellt sich die Wettbewerbslage in Richtung Breslau, als der quantitativ eher noch wichtigeren Relation, anders dar: Schiff und Bahn laufen parallel auf einer Route – ihre Wettbewerbsfähigkeit ist geprägt durch einerseits derzeit noch mehr oder weniger eingeschränkte Fahrrinnen-tiefen der Wasserstraße und andererseits durch Überlastungen und suboptimale Bedingungen auf der Schiene. Sobald die teils schon laufenden, teils noch in der Planung befindlichen Ertüchtigungsmaßnahmen zum Tragen kommen werden – und andererseits fraglich ist, ob in absehbarer Zeit nachhaltige Verbesserungen bei der Bahn zu erwarten sein werden -, besteht Grund zu der Annahme, dass die Binnenschifffahrt zwischen Swinemünde und Breslau/Oberschlesien eine gute Wettbewerbsposition haben wird.

(Terminal Swinemünde aus ökologischer und touristischer Sicht) Von Seiten des Naturschutzes werden Bedenken gegen ein Container-Terminal Swinemünde wegen möglicher Beeinträchtigung von Natur und Umwelt erhoben, die sich z.B. in einer ungünstigen Beeinflussung von küstennahen Strömungsverhältnissen, in einem Verlust von Strand und strandnahen Biotopen oder auch in klimaschädlichen Schadstoff-Emissionen, im Ressourcenverbrauch und in Lärmerzeugung auswirken sollen. Befürchtet wird auch, besonders auf deutscher Seite bei den in enger Nachbarschaft liegenden „Kaiserbädern“, eine Schädigung des dortigen Tourismus, etwa durch zurückgehende Urlauber-Zahlen.

Um das letzte Stichwort zuerst aufzugreifen: Zum Beispiel in Hamburg-Övelgönne ist zu beobachten, dass die unmittelbar gegenüber liegenden großen Container-Terminals mit ihren Schiffen eine Attraktion für die Strandbesucher darstellen. Durchaus Ähnliches kann sich z.B. in Ahlbeck, Heringsdorf, Swinemünde und Misdroy ergeben - Bedenken wegen verschwindender Urlauber und Touristen sind voraussichtlich unbegründet – eher werden sich dort positive Entwicklungen ergeben.

Ein unmittelbarer Verlust an Küsten-/Strand-Flächen und -Biotopen ist von minimaler Größenordnung. Wenn man davon ausgehen kann, dass es gelingen wird, ökologisch ungünstige Effekte wie CO₂-Produktion, Schadstoff-Emissionen in die Luft und ins Seewasser, Lärm in engen Grenzen zu halten, werden schädliche Auswirkungen auf ein weiteres natürliches Umfeld zu Lande und zu Wasser ebenfalls nur in minimalem Ausmaß zu erwarten sein.

Bei einer Bewertung des Terminal-Standortes Swinemünde aus ökologischer und touristischer Sicht sind darüber hinaus auch Einflüsse des Zulauf- und Ablaufverkehrs per Schiene, Straße und Binnenschiff in der Region Swinemünde/Stettin, und weiter in Richtung Breslau und Berlin, von Belang.

Kritisch, Im Sinne von CO₂-Produktion, Schadstoff-Emissionen, Ressourcenverbrauch, Lärm, Unfällen, Straßenüberlastung, ist hierbei im besonderen der Straßenverkehr zu sehen, der insoweit eher nicht als positiver Faktor für die Entwicklungschancen des Terminals Swinemünde zu werten ist.

Wenn anzunehmen ist, dass der Anschluss der Bahn in Richtung Breslau und Berlin an den Hafenstandort Stettin/Swinemünde noch weiter ertüchtigt werden wird und E-Antrieb zum Normal-Standard werden wird, ist nicht mit nennenswerten negativen ökologischen Auswirkungen durch die Bahn zu rechnen. Container-Ganzzüge auf direktem Weg von und nach Swinemünde werden die Attraktivität der benachbarten Seebäder nicht beeinträchtigen.

Die zeitweise diskutierte Idee, Güterverkehr per Schiene oder Straße zur Streckenverkürzung über die Insel Usedom zu leiten und dazu die nicht mehr nutzbare Karniner Brücke wieder aufzubauen, wäre im Interesse der Insel und der Seebäder sicherlich problematisch und sollte nicht weiter verfolgt werden. Eine Reaktivierung der Brücke wäre vielleicht sinnvoll, sollte allerdings dem touristischen Verkehr vorbehalten bleiben.

Binnenschiffe mit Containern von und nach Swinemünde, über Swine, Stettiner Haff (dort gewisse, eher unkritische Seeschiffs-Standards zu erfüllen), Stromoder und weiter über Ostoder, Westoder, HOW, sind aus der Sicht der hier angesprochenen Aspekte gänzlich unkritisch – je mehr sie genutzt werden, umso mehr wird die ökologische und touristische Bilanz des Terminals Swinemünde verbessert.

(Fazit) Objektiv makro-ökonomisch betrachtet, eröffnet ein Container-Terminal Swinemünde für Polen, und auch für Deutschland sowie verschiedene südeuropäische Länder, interessante Perspektiven der Seehafenentwicklung und des seewärtigen Außenhandels. Das Projekt ist somit eindeutig positiv zu bewerten, es repräsentiert einen dringenden Bedarf und wichtige Ergänzung zu den Terminals Danzig einerseits und Hamburg andererseits, ohne dass eine nennenswerte Schädigung der Marktposition dieser Häfen zu befürchten ist - seine baldige Verwirklichung ist somit außerordentlich wünschenswert.

Berlin, 3. Sept. 2023 - Prof. em. Horst Linde

Polen: Das Nationale Schifffahrtsprogramm bis 2030 rückt näher

Am 3. Oktober 2023 verabschiedete der Ministerrat einen vom Minister für Infrastruktur vorgelegten Beschluss über die Einrichtung eines Entwicklungsprogramms mit der Bezeichnung „Nationales Schifffahrtsprogramm bis 2030“. "Wir wollen die Rolle des Binnenschifffahrtssektors auf nationaler und lokaler Ebene stärken. Das Nationale Schifffahrtsprogramm bis 2030 wird die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt steigern, darunter: durch die Schaffung von Bedingungen für eine effektive Binnenschifffahrt oder die Entwicklung des Schifffahrtsmarktes", sagte der stellvertretende Infrastrukturminister Grzegorz Witkowski.

Die Umsetzung von Investitionsprojekten aus dem Nationalen Schifffahrtsprogramm bis 2030 wird dazu beitragen, die Rolle der Binnenschifffahrt zu stärken. Dies wird möglich, indem die Voraussetzungen für eine effiziente Schifffahrt auf den Zufahrtsstrecken zu den für den Transport genutzten Seehäfen geschaffen werden. Dadurch wird die Integration der Seehäfen mit dem Hinterland gestärkt.

Zu den Voraussetzungen für eine effektive Binnenschifffahrt gehören vor allem die Sicherstellung stabiler Tiefen der Transitschifffahrtsrouten und die Verfügbarkeit von Schleusen. Auch Durchfahrts Höhen unter Brücken und anderer Infrastruktur, die die Wasserstraße überqueren, werden wichtig sein, um eine höhere Effizienz zu erreichen.

Im Rahmen des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 werden auch der Binnenschifffahrtssektormarkt und die Partnerschaft zur nachhaltigen Entwicklung von Wasserstraßen entwickelt.

Das Nationale Schifffahrtsprogramm bis 2030 umfasst folgende Abschnitte der Binnenwasserstraßen: E30 – Oderwasserstraße, Abschnitt von Gliwice bis zum Hafenkomples in Stettin und Świnoujście; E40 – Wisła auf dem Abschnitt von Toruń nach Danzig.

Das Nationale Schifffahrtsprogramm bis 2030 wird das erste und wichtigste Planungsdokument für die Binnenschifffahrt sein. Es wird auch eine Kofinanzierung aus Mitteln der Europäischen Union für die Entwicklung der Binnenschifffahrt im Zeitraum 2021-2027 ermöglichen.

(Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Programm zur Entwicklung der Unteren Weichsel verabschiedet

Am 10. Oktober 2023 verabschiedete der Ministerrat einen Beschluss über die Einrichtung eines mehrjährigen Programms mit dem Titel „Entwicklung der Unteren Weichsel“. Das Dokument geht von der Finanzierung des Baus einer Staustufe an der Weichsel in der Nähe der Stadt Siarzewo aus.

Das Hauptziel des Programms ist die umfassende Entwicklung der Wasserstraße Untere Weichsel durch die Gewährleistung von Schifffahrtsbedingungen, die eine Steigerung der Dynamik der Entwicklung der Binnenschifffahrt und des Wassertourismus sowie die Entwicklung der Wasserkraft ermöglichen. Darüber hinaus wird das Programm dazu führen, dass die Hochwassersicherheit in dieser Region erhöht wird. Das Mehrjahresprogramm „Entwicklung der Unteren Weichsel“ ist ein weiteres Dokument zur Verbesserung der Schiffbarkeit des für den Verkehr

genutzten Abschnitts der Weichsel. Das Siarzewo-Staudamm soll Kujawien vor Überschwemmungen schützen, Dürreperioden entgegenwirken und die Entwicklung der Schifffahrt und des Tourismus unterstützen. „Dies ist eine Investition, auf die die Bewohner lange gewartet haben und die im Hinblick auf ihre Sicherheit umgesetzt wurde“, sagte Marek Gróbarczyk, stellvertretender Minister für Infrastruktur.

Im Rahmen des Programms wird bis 2032 der Bau eines Staudamms unterhalb von Włocławek in Siarzewo abgeschlossen sein. Durch die Investition werden rund 100.000 Menschen vor Überschwemmungen geschützt. Einwohner, 13 Tausend Wohngebäude, 726 Sozial- und 183 historische Gebäude. Dies wird dazu beitragen, mögliche Überschwemmungsschäden zu vermeiden, die auf 9,5 Milliarden PLN geschätzt werden. Darüber hinaus wird sich die Siarzewo-Staustufe positiv auf den Wasserrückhalt in der Region und die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Weichselgebiete auswirken.

Die Einrichtung wird unter anderem bestehen aus: von einem Staudamm, einer Schiffsschleuse, einem Wasserkraftwerk oder Fischtreppe. Im Rahmen der Investition ist die Schaffung eines Wasserreservoirs mit einem Fassungsvermögen von 135 Millionen m³ geplant, dessen Funktion die Wasserverhältnisse in der Region verbessern wird. Das Programm sieht außerdem den Bau eines Wasserkraftwerks mit einer Leistung von ca. 80 MW vor, das die jährliche Stromproduktion um 350 GWh/Jahr steigern wird. Die Produktion grüner Energie wird das Sicherheitsniveau erhöhen und das nationale Energiesystem stabilisieren.

Der Investor des Projekts ist die polnische Waters State Water Holding. Die Regierung wird für die Investition über 7,5 Milliarden PLN bereitstellen.
(Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse (Teilprojekt VDE 17)

Am 27. September 2023 wird die am Nordufer der Spreemündung gelegene alte Wartestelle „Spreeschanze“ von SOW km 0,221 bis km 0,403 rechtes Ufer aufgehoben und dafür eine Teilstrecke der stromauf neu errichteten Wartestelle „Spreeschanze“ von SOW km 0,619 bis km 0,847 rechtes Ufer in Betrieb genommen. Das Stillliegen von Fahrzeugen ist auch an der neuen Wartestelle untersagt. Der Bereich der alten Wartestelle „Spreeschanze“ wird jetzt im Zuge einer Ausgleichsmaßnahme zu einer ökologisch wertvollen Flachwasserzone umgebaut. Alle Arbeiten des ersten Bauabschnitts zur Fahrrinnenanpassung an der Berliner Nordtrasse im Zuge des Verkehrswegeprojektes Deutsche Einheit 17 befinden sich damit gut im Bauzeitenplan und sollen weiter bis Ende 2024 abgeschlossen werden. Auftragnehmer ist eine Arbeitsgemeinschaft der Unternehmen Züblin Spezialtiefbau GmbH, Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co.KG, Otto Mette Wasserbau GmbH & Co.KG und Stump-Franki Spezialtiefbau GmbH.

Trotz schwieriger Baugrundverhältnisse und umfangreicher Altlasten aus industriellen Vornutzungen der Grundstücke im Bereich des Spandauer Horns, liegt das Bauvorhaben weiter gut im Bauzeitenplan. Außerdem ist es uns inzwischen gelungen mit allen von notwendigen Folgebaumaßnahmen Betroffenen Vereinbarungen zu einer zeitgleichen Ausführung aller erforderlichen Bauleistungen zu treffen. Damit werden bis Ende 2024 z. B. auch alle Einleitungsbauwerk in dem Uferabschnitt komplett erneuert sein“, sagt Gerald Kühn als Baubevollmächtigter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin.

(Quelle Wasserstraßen-Neubauamt Berlin)

Schiffshebewerk Niederfinow: Erster Jahrestag der Inbetriebnahme

Am 4. Oktober 2022 hatte Bundesminister Volker Wissing den Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow für den Verkehr frei gegeben. Zeit für eine kurze Bilanz für die ersten 12 Betriebsmonate.

"100% Verfügbarkeit – mehr geht nicht! Nach einem Jahr Betrieb sind wir mit dem neuen Schiffshebewerk sehr zufrieden. Durch den redundanten Betrieb beider Hebewerke, und die milde Witterung im vergangenen Winter, konnten wir den Betrieb der Kanalstufe Niederfinow an allen Tagen des ersten Betriebsjahres gewährleisten," fasst Rolf Dietrich als Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin seine Erfahrungen mit dem ersten Betriebsjahr zusammen.

Von Oktober 2022 - September 2023 wurden insgesamt 8.945 Wasserfahrzeuge geschleust, davon 5.448 durch das neue und 3.497 durch das alte Schiffshebewerk. Dabei wurden 2.712 Güterschiffe, 2.169 Fahrgastschiffe und 3.746 Sportboote geschleust. Mit 2.076 Fahrzeugen von insgesamt 2.712 nutzte die Güterschiffahrt überwiegend die neue Anlage.

Im Zeitraum 06. - 17.11.2023 wird das neue Schiffshebewerk nun noch einmal planmäßig für zwei Wochen außer Betrieb genommen um kleinere Nach- und Umbauarbeiten auszuführen, die sich aus den ersten Betriebserfahrungen mit der neuen Anlage ergeben haben. Dann steht das alte Schiffshebewerk wieder von 06:00 - 22:00 Uhr zur Nutzung zur Verfügung. Im Parallelbetrieb beider Hebewerke wird die alte Anlage nur noch von 09:00 - 16:00 Uhr bedient.

Nachdem im vergangenen Jahr rund 30.000 Besucher das dreitägige Volksfest zur Eröffnung des neuen Hebewerkes besucht hatten, berichtet die SHW Tourismus- und Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft Niederfinow mbH über ein weiter nachhaltiges Interesse und eine anhaltende Begeisterung der Touristen, die sich die Gelegenheit des Parallelbetriebs beider Anlagen nicht entgehen lassen wollen.

Das alte Schiffshebewerk soll mindestens noch bis zum Auslaufen der Gewährleistung für die neue Anlage im Jahr 2027 in Betrieb bleiben.

Einzigartig in Europa können in Niederfinow vier Generationen von Abstiegsbauwerken im Verkehrswasserbau besichtigt werden. Neben den beiden Schiffshebewerken auch noch der weiter in Betrieb befindliche historische Finowkanal mit der nahe gelegenen Schleuse Liepe und die vor über 40 Jahren stillgelegte, vierstufige alte Schleusentreppe von 1914.

Aus Anlass der Umwidmung einer für den Ausbau des Kraftwerkes Dolna Odra errichteten Schwerlastverladegutstelle in eine dauerhafte Umschlagstelle in Podjuchy an der Oder, hatte zuletzt auch noch einmal der für die Binnenschiffahrt in Polen zuständige Staatssekretär Marek Gróbarczyk die hohe Bedeutung der Havel-Oder-Wasserstraße auch für die polnische Wirtschaft hervorgehoben.

Über die Hohensaaten-Friedrichthaler-Wasserstraße, einen rd. 40 km langen Parallelkanal zur Oder, ist der Seehafenstandort Szczecin/Swinoujście auch bei extremen Niedrigwasserereignissen auf der Oder mit stabilen

Fahrwasserverhältnissen an die Havel-Oder-Wasserstraße angebunden. Parallel zur Engpassbeseitigung mit dem neuen Schiffshebewerk Niederfinow, hatte die polnische Wasserstraßenverwaltung auch einen Ersatzneubau für die Eisenbahnbrücke Podjuchy bei Od km 733,4 (mit Anhebung der Durchfahrtshöhe unter den festen Brückenfeldern auf 6,20 m über dem Höchsten Schiffbaren Wasserstand) veranlasst. Mit dem Rückbau des alten Brückenüberbaus im März 2023 wurden daher nun fast zeitgleich zwei maßgebliche Infrastrukturengpässe auf der einzigen Wasserstraßenhinterlandanbindung eines Ostseehafens an das 22.000 km lange westeuropäische Binnenwasserstraßennetz beseitigt.

(Quelle Wasserstraßen-Neubauamt Berlin)

* * * * *

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