

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

Newsletter 03/2024 (158. Ausgabe)
25.03.2024

Wassermanagement in Polen: Stellvertretender Infrastrukturminister Arkadiusz Marchewka bei einem Treffen mit Vertretern der Weltbank

Der stellvertretende Infrastrukturminister Arkadiusz Marchewka dankte für die über 25-jährige Zusammenarbeit mit der Weltbank im Bereich Wassermanagement. Es begann mit dem Flood Effects Elimination Project, das beim Wiederaufbau der grundlegenden technischen und sozialen Infrastruktur in den von der Überschwemmung im Jahr 1997 betroffenen Gebieten half. Die zweite Aufgabe, die in Zusammenarbeit mit der Weltbank durchgeführt wurde, war das Projekt zum Schutz vor Überschwemmungen im Oderbecken, unter dem der Ratibor-Stausee gebaut und modernisiert wurde. Wasserknotenpunkt Breslau. "Für Ihre Unterstützung bei Hochwasserschutzprojekten im Oder- und Oberweichselbecken möchte ich Ihnen meinen besonderen Dank aussprechen. Dank dieser Hilfe können wir Polen uns besser auf die Auswirkungen des Klimawandels, einschließlich Sturzfluten, vorbereiten", sagte der stellvertretende Infrastrukturminister Arkadiusz Marchewka.

Das Treffen war auch eine Gelegenheit, mögliche Möglichkeiten zu prüfen, zusätzliche Unterstützung von der Weltbank für Unternehmer aus dem Straßentransportsektor zu erhalten, die östliche Märkte verloren haben, sowie für Transportunternehmen, die an der Kofinanzierung des Kaufs emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge interessiert sind.

Die Kosten für das neue Wassermanagementprojekt werden auf 1,5 Milliarden Euro geschätzt. Ziel ist der Ausbau, die Modernisierung und der Neubau der hydrotechnischen Infrastruktur zur Gewährleistung des Hochwasserschutzes. Das neue Wassermanagementprojekt soll Folgendes umfassen:

- Verringerung des Hochwasserrisikos und Verbesserung des Hochwassermanagements im oberen und mittleren Weichselbecken sowie Hochwasserschutz wichtiger städtischer und industrieller Zentren,
- Verringerung des Dürrierisikos in besonders sensiblen Gebieten und Sektoren, einschließlich Landwirtschaft, Industrie- und Trinkwasserversorgung sowie Umwelt,
- Stärkung der institutionellen Kapazitäten zur Eindämmung der Auswirkungen von Überschwemmungen und Dürren sowie Verbesserung der Überwachung der Wasserqualität in Flüssen, was zu einem besseren Schutz der Artenvielfalt und der Umwelt beitragen wird.

Während des Treffens bekräftigten Vertreter der Weltbank ihr Interesse und die Möglichkeit einer Kofinanzierung eines neuen Wassermanagementprojekts in Höhe von rund 500 Millionen Euro.

(Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Ersatzneubau für die Schleuse Fürstenwalde

Auf Einladung von Michael Kellner (MdB und Parlamentarischer Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium) und Erdmute Scheufele (Mitglied des Kreistages Oder-Spree) hat am 7. März 2024 auf der Schleuse Fürstenwalde ein Pressetermin mit einer Allianz von vor Ort tätigen Verladenden, Reedereibetreibenden und Hafensbetreibern sowie der IHK Ostbrandenburg stattgefunden, mit dem ein neues Zeitalter der Binnenschifffahrt auf dem Oder-Spree-Kanal eingeleitet wurde.

Dabei wurde bekannt, dass das Bundesverkehrsministerium (BMDV) nunmehr entschieden hat, die noch aus den Jahren 1891 und 1914 stammenden Schleusenammern an der Staustufe Fürstenwalde durch den zukunftsicher dimensionierten Ersatzneubau einer Schleusenammern mit 115 Metern nutzbarer Länge zu ersetzen.

Oliver Luksic (MdB) dazu als Parlamentarischer Staatssekretär im BMDV: „Die im BMDV getroffene Entscheidung für einen Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde ist ein starkes politisches Signal für die wasserseitige Anbindung der örtlichen Industrie und des Gewerbes, eine mögliche Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße und damit die Zukunftsfähigkeit dieser Region im Osten Deutschlands“.

Die bestehende Schleuse Fürstenwalde ist die letzte für den Güterverkehr relevante Schleuse zwischen dem Rhein und der Oder, die aufgrund ihrer Abmessungen nur mit maximal 67 Meter langen Schiffen passiert werden kann. Solche Güterschiffe sind heute nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben und werden deshalb schon seit 50 Jahren nicht mehr gebaut. Die vorhandene Flotte wird sukzessive verschrottet, so dass die Güterschifffahrt auf dem Oder-Spree-Kanal ohne einen zukunfts-fähig dimensionierten Ersatzneubau der Schleuse absehbar zum Erliegen kommen würde. Schon heute steht geeigneter Schiffsraum nicht mehr nachfragegerecht zur Verfügung.

Martin Bock (Geschäftsführer der Reederei Ed Line GmbH und ehemaliger Geschäftsführer der Agravis Ost GmbH & Co KG) erläuterte, dass schon heute durchschnittlich 350.000 Tonnen pro Jahr an landwirtschaftlichen Produkten auf der hochbelasteten Autobahn an Fürstenwalde vorbeifahren um dann am Mittellandkanal in große Binnenschiffe verladen zu werden. Davon entfielen ca. 150.000 Tonnen auf Produkte aus nachhaltigem Vertragsanbau in der Region (z. B. Ölsaaten) und ca. 200.000 Tonnen auf den Durchgangsverkehr von Importgetreide aus Polen, welches ebenfalls bereits in Eisenhüttenstadt oder Fürstenwalde auf die Wasserstraße umgeschlagen werden könnte, wenn dort genügend geeigneter Schiffsraum zur Verfügung gestellt werden könnte. Der zunehmende Lkw-Fahrermangel und steigende CO₂-Abgaben würden das Verlagerungspotential auf die umweltfreundliche Binnenschifffahrt noch zusätzlich erhöhen.

Die Bahn sei auf den parallel verlaufenden Bahnstrecken nicht hinreichend leistungsfähig und habe zudem in den letzten Dekaden viele der Gleisanschlüsse zu den Endkunden im Rheinland gekappt, so dass sie als ebenfalls umweltfreundliche Alternative für den Transport landwirtschaftlicher Produkte auf dieser Relation ausfalle. Die mit dem Lkw-Transport anfallenden Transportmehrkosten in Höhe von

ca. 1,50 Euro pro Tonne gingen voll zu Lasten der einheimischen Produzierenden, da diese Mehrkosten im marktwirtschaftlichen Wettbewerb nicht auf die Endabnehmenden umgelegt werden können.

Robert Radzimanowski (IHK Ostbrandenburg) ergänzte, dass ein zukunftsorientierter Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde nicht nur für die Landwirtschaft und die Agrarindustrie in der Region existenzielle Bedeutung habe, sondern auch für die ortsansässigen Industrie- und Gewerbebetriebe im Anlagenbau die ihre hochwerthaltigen Produkte mit Sonderabmessungen und Schwerlasten nur auf der Wasserstraße ausliefern können. Im Wachstumskern Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt bestünden zudem erhebliche Mengenpotentiale zur Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße, z. B. seitens des Stahlwerkes der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH und der Papierfabrik der ProGroup AG in Eisenhüttenstadt, die beide das Thema Nachhaltigkeit als herausragendes Ziel in ihren Unternehmensstrategien verankert hätten. Auch solle der öffentliche Binnenhafen Eisenhüttenstadt im Jahr 2025 einen neuen Anschluss an das Eisenbahnnetz erhalten und damit wieder trimodal werden. Nicht zuletzt sei der Erhalt der Schleuse wichtig für den boomenden Wassertourismus in der Region.

Michael Fiedler (Geschäftsführer der LUTRA GmbH Königs Wusterhausen) wies daraufhin, dass die Landesregierung Brandenburg geschlossen hinter dem Ausbauvorhaben stehe, ebenso wie der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen e. V.. Eine neue Schleuse mit zukunftsorientierten Abmessungen könne zudem den Anteil der Leerfahrten von Güterschiffen mit mehr als 67 m Länge aus dem Großraum Berlin in Richtung Westen nachhaltig reduzieren.

Vertreter der zur Rhenus-Group gehörenden Deutschen Binnenreederei GmbH verwiesen darauf, dass ihr Unternehmen ein umfangreiches Flottenmodernisierungsprogramm umsetzt, welches die Schiffsantriebe noch effizienter und umweltfreundlicher mache, so dass die weitere Verlagerung von Güterverkehren auf die Binnenschifffahrt einen noch nachhaltigeren Beitrag zum Klimaschutz in Deutschland leisten kann. Mit zukunftsfähigen Nutzungsparametern sehe man ein nachhaltig hohes Potential für Transportdienstleistungen der Binnenschifffahrt auf dem Oder-Spree-Kanal.

Durch den fortschreitenden Klimawandel kommt es auf den ostdeutschen Binnenwasserstraßen nur noch selten zu Eissperren, so dass der Oder-Spree-Kanal inzwischen fast ganzjährig befahren werden kann.

Wolf Laule als zuständiger Sachbereichsleiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin (WNA) stellte die Voruntersuchung für den Ersatzneubau der Schleuse in zukunftssicheren Abmessungen vor. Danach soll der Ersatzneubau lageversetzt im Oberwasser und vor dem derzeit dort gelegenen Betriebshafen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Spree-Havel (WSA) innerhalb der Wasserstraße errichtet werden. Dadurch könne der Betrieb der Wasserstraße während der Dauer der Bauzeit aufrechterhalten werden und die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Fremdgrundstücke würden minimiert. Aufgrund des erforderlichen, wasserwegerechtlich begründeten Planfeststellungsverfahrens verfolge das WNA das Ziel die neue Schleuse nun spätestens im Jahr 2031 für die Inbetriebnahme bereitzustellen.

Lars Doering als Fachbereichsleiter Wasserstraßen und Maren Schmelzer als für den Betrieb der Schleuse Fürstenwalde zuständige Außenbezirksleiterin des WSA versicherten, dass sie ihr Bestes geben werden, damit die alten Schleusen bis dahin betriebsbereit bleiben.

Abschließend erklärte PStS Michael Kellner (MdB), dass er sich gemeinsam mit PStS Oliver Luksic (MdB) weiter dafür einsetzen wird, dass dieser Schleusenneubau als nachhaltiger Beitrag zum Klimaschutz und zur Wirtschaftsförderung in der Region jetzt ohne weitere Verzögerungen vorangetrieben wird.

Je nach Verfügbarkeit geeigneten Schiffsraums wurden in den letzten Jahren in Fürstenwalde zwischen 300.000 und 500.000 Gütertonnen geschleust, vorwiegend land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie Baustoffe (siehe Anhang). Im Jahr 2023 wurden 3.539 Fahrzeuge geschleust, davon 1.249 Güterschiffe und 1.422 Sportboote. (Quelle Wasserstraßen-Neubauamt Berlin)

Kommentar: "Aufbruch in ein neues Zeitalter der Binnenschifffahrt auf dem Oder-Spree-Kanal" heißt es im Untertitel der Pressemitteilung des Wasserstraßen-Neubauamtes euphorisch. Und tatsächlich ist die durchgängige Herstellung der Wasserstraßen zwischen Oder und ARA-Häfen für 85-m-Europaschiffe ein Durchbruch für den Einsatz größerer und damit wirtschaftlicherer Wasserfahrzeuge. Der Oderverein begrüßt den angekündigten Ersatzneubau für die Schleuse Fürstenwalde/Spree, der immer wieder infrage stand, und dankt allen Beteiligten, die sich unermüdlich dafür eingesetzt haben. Seit rund 20 Jahren steht fest, dass die alte Doppelschleuse an der Spree-Oder-Wasserstraße eines Tages nicht mehr nutzbar sein wird und der Kanal seine Funktion verlieren könnte. Damit wäre auch die obere Oder von der direkten Wasserstraßenverbindung weitgehend abgekoppelt worden. Wir freuen uns, dass die große Koalition derjenigen, die sich für den umweltfreundlichen Wassertransport einsetzen, die Einsicht gefunden hat, dass nun schnell etwas geschehen muss. Wobei der Begriff "schnell" schifffahrtgemäß relativ ist. Bis zur Umsetzung des Projekts können noch fünf bis acht Jahre vergehen.

Die Wasserstraße zum Hafen in Elbing wird vertieft

"In anderthalb Jahren werden die ersten Schiffe in Elbląg/Elbing ankommen", erklärt Infrastrukturminister Dariusz Klimczak. Dies ist das Ergebnis der Anfang März geschlossenen Vereinbarung über die Zusammenarbeit mit der Kommunalverwaltung beim Bau des letzten Abschnitts der Wasserstraße von der Danziger Bucht nach Elbing. Darunter wird der letzte Abschnitt der Elbinger Wasserstraße vertieft und der Zugang zum Elbinger Hafen ermöglicht.

Die erzielte Vereinbarung ermöglicht die Nutzung des Potenzials des durch die Weichselnehrung gebauten Kanals und gewährleistet die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region.

"Wir beginnen eine neue Phase des Hafenbetriebs in Elbing. Wir haben eine Vereinbarung zwischen der Regierung und der lokalen Regierung getroffen, um in Elbląg einen echten Seehafen zu schaffen. Ein Hafen, der Seeschiffe abfertigt. Zu diesem Zweck beauftragte das Ministerium für Infrastruktur das Seeamt in

Gdingen/Gdynia mit der Durchführung einer Reihe von Aktivitäten, damit die notwendige Infrastruktur für die Verbindung der Wasserstraße mit Elbląg geschaffen wurde. Ohne diesen letzten Schritt, der die Entwicklung des Hafens und die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region sicherstellen würde, wären die Investitionen in den Aushub der Nehrung bislang sinnlos. In anderthalb Jahren soll hier ein Seeschiff eintreffen. Dieser Ort soll wirtschaftlich funktionsfähig sein und Unternehmern dienen", sagte Infrastrukturminister Dariusz Klimczak während einer Pressekonferenz in Elbing.

Derzeit laufen Dokumentations- und Konzeptionsarbeiten. Außerdem werden Änderungen am Mehrjahresprogramm erwogen, damit die Regierung Mittel für die Vertiefung des letzten Abschnitts der Wasserstraße bereitstellen und so die Funktionalität und Entwicklung des Elbinger Hafens sicherstellen kann.

"Die Vorgängerregierung hat bereits fast 2 Milliarden PLN für einen Graben ausgegeben, der praktisch nutzlos wäre. Schließlich muss diese Investition sinnvoll sein, weshalb wir Maßnahmen ergriffen haben, damit große Schiffe mit einer Länge von 100 Metern und einem Tiefgang von 4,5 Metern bald in Elbing einlaufen können. Auf dem Fluss Elbing sind Baggerarbeiten im Gange – es handelt sich um einen 10 km langen Abschnitt. Es gibt noch eine letzte Folge. Das Seeamt führt bereits Arbeiten im Zusammenhang mit der Untersuchung des Grundes der Wasserstraße zum Hafen durch", fügte der stellvertretende Infrastrukturminister Arkadiusz Marchewka hinzu.

Die Leitung des Ministeriums für Infrastruktur kündigte eine Programmänderung an, die es ermöglichen soll, finanzielle Mittel für die Vertiefung des fast einen Kilometer langen Abschnitts der Wasserstraße zu sichern. Schätzungen zufolge wird es etwa 30 bis 35 Mio. PLN kosten. Das Ministerium wird diese Mittel bereitstellen, damit die Baggerarbeiten am letzten Abschnitt zum Jahreswechsel dieses und nächsten Jahres durchgeführt werden können. (Quelle Infrastrukturministerium Warszawa/Warschau)

Kommentar: Der Oderverein sieht sich in der Einschätzung bestätigt, dass die neue Regierung in Polen an vielen von der Vorgängerregierung eingeleiteten Infrastrukturmaßnahmen an den Wasserstraßen festhalten wird. Wir begrüßen die Fortsetzung der mit der Förderung der Binnenschifffahrt eingeleiteten Umweltpolitik seit 2015 bei unseren Nachbarn und hoffen dabei auf eine bessere Abstimmung zwischen Polen und Deutschland im Hinblick auf einheitliche europäische Klima- und Umweltschutzmaßnahmen.

* * * * *

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