

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

**Newsletter 01/2022** (131. Ausgabe)  
18.01.2022

## **Nationales Schifffahrtsprogramm in Polen**

Bis zum 19. Januar 2022 können Stellungnahmen zum Entwurf des Nationalen Schifffahrtsprogramms bis 2030 eingereicht werden. Es ist das erste Planungsdokument in Polen für die Binnenschifffahrt.

Das Nationale Schifffahrtsprogramm bis 2030 definiert Investitionen und sektorale Aufgaben in der kurzfristigen Perspektive. Ziel des Programms ist die Wiederherstellung eines zuverlässigen und effektiven Binnenschiffsverkehrs durch Investitionen auf der Oder-Wasserstraße und der Weichsel-Wasserstraße und die Unterstützung der Entwicklung des Schifffahrtsmarktes. Das Ergebnis der Programmumsetzung wird unter anderem sein, Steigerung der Nutzung der Wasserstraßen durch die Wirtschafts- und Touristenschifffahrt, Verringerung der Emissionen der Binnenschifffahrt und Digitalisierung dieses Sektors sowie Entwicklung des Humankapitals, z. durch zunehmendes Interesse an Bildung und einer Karriere in der Wassertransportbranche.

(Pressemitteilung des Infrastrukturministeriums Warszawa/Warschau)

## **Jahreskonferenz der polnischen Seehäfen**

Das Umschlagsvolumen der drei führenden Seehäfen: in Danzig, Gdynia und Szczecin - Świnoujście belief sich im Jahr 2021 auf 113 Millionen Tonnen, was einer Steigerung um 9 % entspricht. Jährlich. Die Gesamtzahl der umgeladenen Container überstieg 3 Millionen TEU. Am 17. Januar 2022 fand in Warschau eine Konferenz statt, auf der die Ergebnisse der polnischen Seehäfen des vergangenen Jahres zusammengefasst wurden, an der die stellvertretenden Minister für Infrastruktur teilnahmen: Marek Gróbarczyk und Grzegorz Witkowski.

Die größten derzeit durchgeführten Investitionen in polnischen Seehäfen beziehen sich auf Wasserstraßen. Der Bau der Wasserstraße, die das Frische Haff mit der Danziger Bucht verbindet, schreitet voran - der Gesamtinvestitionswert beträgt fast 2 Mrd. PLN aus dem Staatshaushalt - und die Modernisierung der Fahrrinne Swinemünde-Szczecin bis zu einer Tiefe von 12,5 m im Wert von 1.936 PLN Million. Im Jahr 2021 wurden für diese beiden Projekte 930 Mio. PLN aus dem Staatshaushalt ausgegeben.

Insgesamt wurden im Zeitraum 2014-2020 Mittel aus dem EU-Haushalt in Höhe von 6 Mrd. PLN für Projekte im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hafeninfrastruktur, dem Zugang vom Meer und vom Land erhalten. Empfänger dieser Mittel waren

neben den Hafenbehörden und Seefahrtsämtern auch die PKP PLK, die Danziger und die Stettiner Kommunen.

In diesem Jahr wird auch die erste Etappe des Baus des Schiffahrtskanals durch die Weichsel-Nehrung abgeschlossen.

Im Hafen Szczecin-Swinoujście wurden im Jahr 2021 insgesamt 33,2 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen, was einer Steigerung von 6,6 % entspricht. im Vergleich zu 2020.

2021 wurde das Ergebnis aus dem Rekordjahr 2018 ausgeglichen, was in Zeiten der Pandemie eine beachtliche Leistung darstellt.

Der Hafen Szczecin – Swinemünde ist auch stolz auf den sich am dynamischsten entwickelnden Fährterminal in Polen – eine Steigerung von 139 %. innerhalb eines Jahrzehnts.

(Pressemitteilung des Infrastrukturministeriums Warszawa/Warschau)

### **Neues Schiffshebewerk Niederfinow - Erste Phase des Probetriebs erfolgreich abgeschlossen**

Im Auftrag des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin erfolgt seit dem Jahr 2008 ein Ersatzneubau für das am Ende seiner Nutzungsdauer angelangte Schiffshebewerk Niederfinow (Inbetriebnahme 1934). Generalauftragnehmer ist eine Arbeitsgemeinschaft der Unternehmen IMPLenia Construction GmbH, DSD Brückenbau GmbH, Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG und SIEMAG TECBERG GmbH. Seit September 2021 befindet sich die neue Anlage im Probetrieb.

Im Zeitraum 15.09. bis 16.12.2021 haben im Zuge eines ersten Probetriebes insgesamt 449 Trogfahrten stattgefunden. Davon verliefen insgesamt 296 (65,9%) störungsfrei. Störungen traten u. a. an der für den späteren Automatikbetrieb der Anlage erforderlichen Sensorik auf, bei der Gewährleistung des elektronisch geregelten Gleichlaufes der vier synchron zu betreibenden Antriebe und bei der Entriegelung einer Haltevorrichtung des Troges, mit der dieser für das Andocken an die obere bzw. untere Kanalhaltung am Traggerüst des Hebewerkes arretiert wird.

Im Ergebnis des bisherigen Probetriebes stehen jetzt noch bauliche Maßnahmen an, die nur bei fest arretiertem Trog ausgeführt werden können. Dazu zählen z. B. ein Umbau der Troghaltevorrichtung, der zusätzliche Einbau von Wartungsbühnen und das Beseitigen von noch erkannten Gefahren für die Arbeitssicherheit durch den Einbau zusätzlicher Geländern, das Schließen von Überstieglücken und das Schaffen von Anschlagpunkten sowie ein Umbau der Evakuierungstreppen für die Höhenrettung im Havariefall.

Auch die Lichtsignalanlagen konnten, wegen anhaltender Lieferprobleme der Hersteller, nach wie vor nicht in Betrieb gesetzt werden.

„Insgesamt zeigt der Verlauf des bisherigen Probetriebes, dass wir auf dem richtigen Weg sind, das Projekt erfolgreich abzuschließen. Gemeinsam mit dem Generalauftragnehmer werden wir jetzt die noch festgestellten Optimierungs- und Umbauarbeiten durchplanen und umsetzen. Im II. Quartal 2022 wollen wir den Probetrieb dann fortsetzen“, sagt Raphael Probiesch als Baubevollmächtigter des WNA Berlin.

Nach dem Bauvertrag sind zur Simulation eines sicheren Dauerbetriebes mindestens 500 erfolgreich verlaufende Probeschleusungen vorgesehen, die auch dazu genutzt werden um das künftig Bedien- und Wartungspersonal des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Oder-Havel einzuweisen und alle denkbaren Betriebs- und Störfälle zu simulieren.

Zum Termin einer Verkehrsfreigabe erklärt Rolf Dietrich als Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin: „Wie das alte verfügt auch das neue Hebewerk nur über einen Trog. Das neue Hebewerk muss deswegen genauso zuverlässig funktionieren wie das alte. Unsere oberste Priorität liegt daher auch während des Probetriebes und der Ausführung noch ausstehender Restleistungen weiter auf der Gewährleistung einer hohen Ausführungsqualität und Verfügbarkeit der neuen Anlage. Einen Kalendertermin für die Verkehrsfreigabe werden wir daher weiter erst nach erfolgreichem Abschluss des gesamten Probetriebes festlegen“. (Quelle: Pressemitteilung des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin)

## **Neuer Bundesverkehrsminister - Antwort aus dem Hause des BMDV**

Auf das Schreiben des Odervereins von Mitte Dezember 2021 an den neuen Bundesminister für Digitales und Verkehr (BMDV) hat Frau Gesa Schwoon, zuständig für die Nebenwasserstraßen, auf Veranlassung des Ministers geantwortet. Sie schreibt zur Oder: "Der Unterhaltungszustand der Stromregelsbauwerke der Grenzoder auf deutschem und polnischem Hoheitsgebiet ist unzureichend und hat in den letzten Jahrzehnten zu verstärkten Anlandungstendenzen und ständig verschlechterten Fahrrinntiefen mit negativen Auswirkungen auf das Hochwasserabflussprofil und die Schifffahrt geführt." Inzwischen sei eine von beiden Seiten akzeptierte Stromregelungskonzeption entwickelt worden. "Ziel der Stromregelungskonzeption auf Basis des Abkommens ist die Wiederherstellung und Optimierung des Regulationssystems der Grenzoder, um den Eisaufbruch, die Eisabfuhr sowie die Binnenschifffahrt zu gewährleisten." Die Umsetzung der Maßnahmen nach dem Deutsch-Polnischen Regierungsabkommen soll integrativ in Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg erfolgen. "Es ist von deutscher Seite jedoch nicht geplant, die Wasserstraßenklasse der Oder zu verändern oder auf der Oder den Verkehr größerer Schiffe zu ermöglichen. Zudem verfolgt Deutschland keinen Ausbau der Oder, da es über die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße eine verkehrliche Alternative gibt."

Kommentar: Der Tenor der Antwort war zu erwarten. Begrüßenswert ist der Hinweis, dass mit dem Stromregelungskonzept neben dem Hochwasserschutz auch die Binnenschifffahrt auf der Oder gewährleistet werden soll. Einen Widerspruch in der Politik der Bundesregierung sieht der Oderverein in der Aussage, dass kein Verkehr größerer Schiffe ermöglicht, zugleich aber dem Klimaschutz Vorrang gegeben werden soll. Es ist technisch durchaus möglich - darauf hat der Oderverein in der jüngsten Vergangenheit mehrfach hingewiesen -, flachgehende, größere Schubeinheiten auf der Oder einzusetzen und dabei auch noch dem Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Schiff zu dienen. Der Verein versucht, diese Möglichkeit dem Bundesministerium nahe zu bringen.

## Nächstes Oder/Havel-Colloquium

Der Oderverein bemüht sich, auch im Jahr 2022 wiederum ein Oder/Havel-Colloquium anzubieten. Ein erstes Treffen des Vorstands hat dazu in der vergangenen Woche stattgefunden. Im Mittelpunkt soll die Oder-Schifffahrt mit ihren Potenzialen und Perspektiven stehen. Das Colloquium ist für den **21.09.2022** in Szczecin/Stettin geplant. Näheren Einzelheiten werden zu gegebener Zeit bekanntgegeben.

\* \* \* \* \*

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](mailto: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](mailto:info@oderverein.de)