

PRESSEINFORMATION

des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde
in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Projekt

Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (HFW) von HOW km
125,7 – 134,96

hier: Thesen vom parallelen Ausbau der Oder

Veranlassung

Im Zusammenhang mit der öffentlichen Debatte um die Neufassung des Bundesverkehrswegeplanes versuchen einzelne Gegner der Wasserstraßeninfrastruktur-entwicklung in der Euroregion Westpommern/Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg/Berlin immer wieder Ängste zu schweren Umweltzerstörungen im Unteren Odertal zu schüren. Dabei wird regelmäßig behauptet, ein paralleler Ausbau von Oder und Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße stünde unmittelbar bevor. Wir geben im Folgenden einige Sachinformationen zu den in diesem Zusammenhang am häufigsten verwendeten Thesen.

These: *Der Hafen Schwedt soll als Seehafen ausgebaut werden und steht in Konkurrenz zum Hafenverbund Stettin/Swinemünde*

FALSCH!

Der neue Binnenhafen Schwedt ist und bleibt ein Binnenhafen. Er verfügt wegen seiner natürlichen Gegebenheiten über exzellenten Standortbedingungen um sich als wichtigster Hub für Containerverkehre im Hinterlandverkehr des Hafenverbundes Stettin/Swinemünde zu profilieren. Es steht deshalb im elementaren Interesse des Hafenverbundes Stettin/Swinemünde mit dem Hafen Schwedt, aber auch mit anderen Häfen an der Havel-Oder-Wasserstraße, zu kooperieren. Deshalb gibt es z.Zt. intensive Gespräche und Kooperationsverhandlungen zwischen den Hafenbetrieben zur Vereinbarung strategischer Bündnisse.

Der Seehafen Stettin/Swinemünde und der Hafen Schwedt stehen in einem Größenverhältnis von 20 : 1. Schon deshalb wirkt die These von einer angeblichen Konkurrenz beider Häfen, selbst für den unbedarften Laien, etwas albern. Für Insider wäre dieser Vergleich annähernde übertragbar auf einen herbeigeredeten Konflikt zwischen dem Binnenhafen Dortmund am Dortmund-Ems-Kanal und dem Seehafen Rotterdam.

Die folgende Grafik von der Homepage des Seehafen Stettin (www.portofszczecin.pl) zeigt die herausragende Lage Stettins ins Europa, mit einem Einzugsgebiet von 120.000.000 Einwohnern/Verbrauchern im hafenauffinen Hinterland. Es ist daher für den Hafenverbund Stettin/Swinemünde von elementarer Bedeutung eine leistungsfähige Hinterlandanbindung über leistungsfähige Wasserstraßen und Binnenhäfen aufzubauen.

Zum Binnenhafen Schwedt siehe www.hafen-schwedt.de .



Einzugsgebiet des Hafenverbundes Stettin/Swinemünde

Unabhängig davon ist es ganz besonders wichtig für den Industriestandort Schwedt, dass sogenannte Fluss-See-Schiffe (Fachterminus: binnengängige Seeschiffe) den Hafen Schwedt erreichen können. Dabei handelt es sich um kleine Seeschiffe, die in der Regel für eine ganz konkrete Nachfrage im Hinterland einer Seewasserstraßenanbindung entwickelt und eingesetzt werden. An dem Verkehr dieser Fluss-See-Schiffe hat insbesondere die in Schwedt ansässige Papierindustrie ein sehr großes Interesse um im internationalen Standortwettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben. Neben der Petrochemischen Industrie zählen die drei großen in Schwedt ansässigen Papierfabriken zu den wenigen in Brandenburg verbliebenen industriellen Kernen, die einen unverzichtbaren Beitrag für Beschäftigung in einer Region mit >25% Arbeitslosigkeit leisten. Im Vertrauen auf die Realisierung des geplanten Wasserstraßenausbaus wird seitens der Papierindustrie kräftig investiert. So betreibt z.B. das Unternehmen LEIPA GmbH zur Zeit den Neubau einer vierten Papiermaschine, deren 24h-Betrieb bis zu 100 Arbeitsplätze für den Standort Schwedt sichert.

These: Wegen zu niedriger Brücken in Stettin können keine binnengängigen Seeschiffe nach Schwedt fahren.

FALSCH!

Die Fluss-See-Schifffahrt ist nicht neu für die HOW! Bereits zwischen 1972 und 1978 verkehrten Fluss-See-Schiffe von Typ CARGO-LINER regelmäßig zwischen Berlin (!) und Skandinavien. Nach Recherchen des WSA Eberswalde wurden zwischen 1972 und 1974 sechs Schiffe dieses speziell für den Fluss-See-Verkehr mit Bedingungen wie auf der HOW konstruierten Schiffstyps in Dienst gestellt:

CARGO LINER I bis VI:

TASMAN, MARIA, FARNESE, MANIE,
CARGO, PORT DE LION



Fluss-See-Schiff CARGO LINER II auf dem Oder-Havel-Kanal bei Marienwerder
Quelle: Schifffahrtskalender NAVALIS 2003, Verlag Knoll Maritim, Berlin

Die Schiffe verfügten über folgende Kenndaten:

Länge:	77,80 m
Breite:	8,96 m
Seitenhöhe:	4,40 m
Tmax:	3,18 m
Tragfähigkeit:	1.480 t
Antriebsleistung:	732 kW

In den 70-er Jahren war die HOW für Fahrzeug mit bis zu 9,00 m Breite, 2,00 m Tiefgang und 4,40 m Durchfahrtshöhe (Schiffshebewerk Niederfinow!) befahrbar. Bei hohen Wasserständen auf dem Oder-Havel-Kanal waren weitere Einschränkungen in der Durchfahrtshöhe unter Brücken bis zu $H_{\max} = 4,00$ m in Kauf zu nehmen.

Nach 1978 wurde der Verkehr dieser Schiffe wieder eingestellt, da er unter den damaligen Bedingungen nicht wirtschaftlich war. Auch heute erscheint ein Direktverkehr Berlin – Malmö nicht sinnvoll, weil in der Dammstrecke der HOW zwischen Marienwerder und Niederfinow Abladetiefenbeschränkungen zwischen 1,65 und 1,90 (vgl. BinSchStrO) bestehen, die erst ab 2006 beseitigt sein werden. Nach 2010 soll gemäß BVWPI 92 für die HOW durchgängig eine Abladetiefe von 2,20 unter Bwu und eine Brückendurchfahrtshöhe von $> 4,50$ m über Bwo angeboten werden.

Zwischen Schwedt und der Ostsee können bereits heute Fluss-See-Schiffe verkehren. Aufgrund der geringen Wassertiefe zwischen Schwedt und Friedrichsthal können diese Schiffe z.Zt. aber nur 2 m tief abladen und deshalb nur unter 1.000 t Ladung transportieren. Damit rechnet sich der Transport nicht, weil er zu teuer ist. Nach dem geplanten Ausbau können die gleichen Schiffe bei einer Abladetie-

fe von > 3,20 m bis zu 2.000 t Ladung tragen und damit wirtschaftlich verkehren. Weitere Maßnahmen auf dem Gebiet der Republik Polen sind dafür nicht erforderlich.

Richtig ist, dass die deutsche Wasserstraßenverwaltung der polnischen Verwaltung angeboten hat, sie bei der Finanzierung von Projekten zu unterstützen, die der deutschen und der polnischen Wirtschaft gemeinsam nützen (z.B. eine Entschlammung der Klützer Querfahrt oder die Instandsetzung bzw. der Neubau von Brücken an der West- und der Ostoder).

Wussten Sie übrigens, dass binnengängige Seeschiffe den Rhein bis nach Basel (Schweiz) befahren können und dass der Verkehr mit binnengängigen Seeschiffen, neben dem Wasserstraßenverkehr mit Containern, mit jährlichen Zuwachsraten von >10% den wichtigsten Wachstumsmarkt in der Verkehrslogistik Europas ausmachen? Der größte Binnenhafen Europas, der Logport Duisburg, wickelt inzwischen >5% seines Umschlages im Fluss-See-Verkehr ab, mit stark steigender Tendenz.

These: Die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße wird parallel zur Oder ausgebaut. Dafür werden in Deutschland und Polen Steuergelder verschwendet.

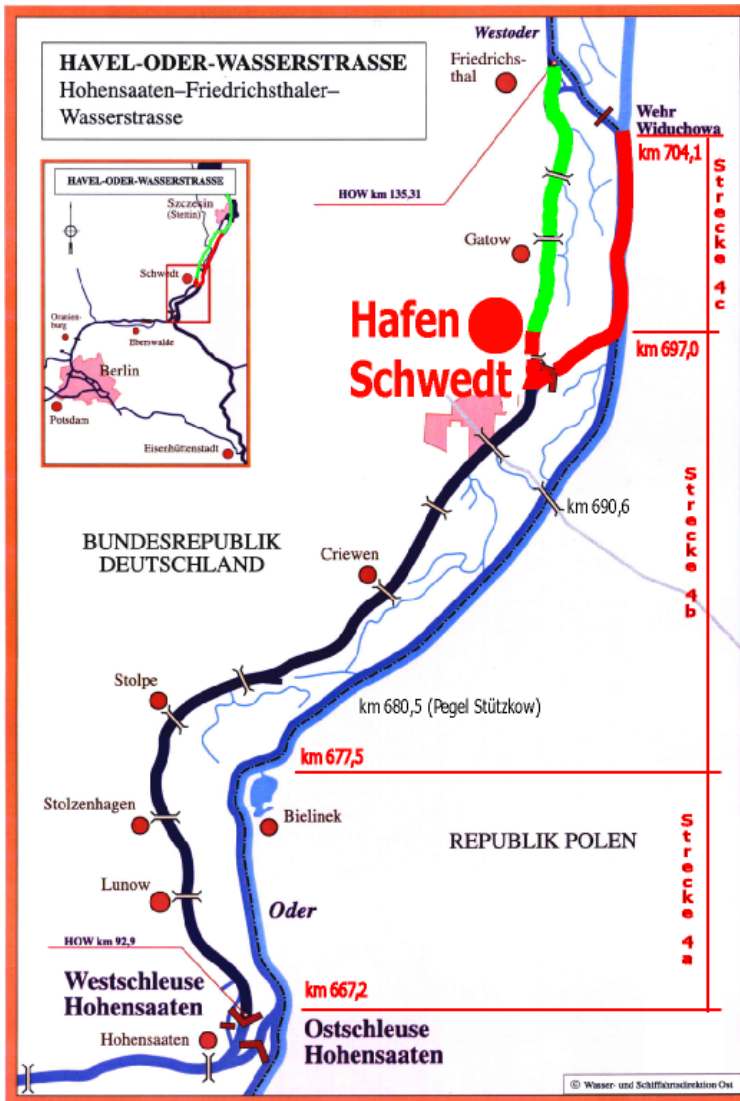
FALSCH!

Weder die polnische, noch die deutsche Wasserstraßenverwaltung planen einen Ausbau der Oder nördlich von Schwedt!

Nach dem polnischen Programm „für die Oder 2006“ soll im Oderabschnitt zwischen Hohensaaten und Stettin eine fast ganzjährige Abladetiefe von >2,50 m für die Schifffahrt zugelassen werden. Diese ist jedoch im Streckenabschnitt nördlich Schwedt bereits jetzt vorhanden, so dass nach dem Programm „für die Oder 2006“ keine Ausbaumaßnahmen am Gewässerbett der Oder unterhalb Schwedt geplant sind.

Anders für das Projektziel zur Anbindung des Hafens Schwedt für den Verkehr mit Fluss-See-Schiffen. Dafür wird eine Abladetiefe von >3,20 m benötigt. Wegen einer Schwachstelle bei Oder km 697 ist diese Abladetiefe jetzt nicht möglich und müsste, nur zur Umsetzung der Hafenanbindung Schwedt, durch den Bau einer Staustufe bei Widuchowa oder ständige Fahrrinnenbaggerungen bei Oder km 697 hergestellt und unterhalten werden. Die damit verbundenen Kosten und Eingriffe in Natur und Landschaft stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zu dem geplanten Ausbau der HFW zwischen Schwedt und Friedrichsthal, so dass auch seitens der deutschen Wasserstraßenverwaltung kein Ausbau der Oder verfolgt wird.

Nachstehende Abbildung zeigt (in grün) die Ausbaustrecke der HFW zwischen Schwedt und Friedrichsthal (HOW km 125,7 –134,96) und (in rot) eine alternative Streckenführung über die Oder und die Schwedter Querfahrt (in der roten Variante wäre neben einem Ausbau der Oder auch der Ausbau der Schwedter Querfahrt und ein deutlich größerer Neubau der Schleuse Schwedt sowie der Ausbau der HFW zwischen km 123,5 und 125,7 erforderlich).

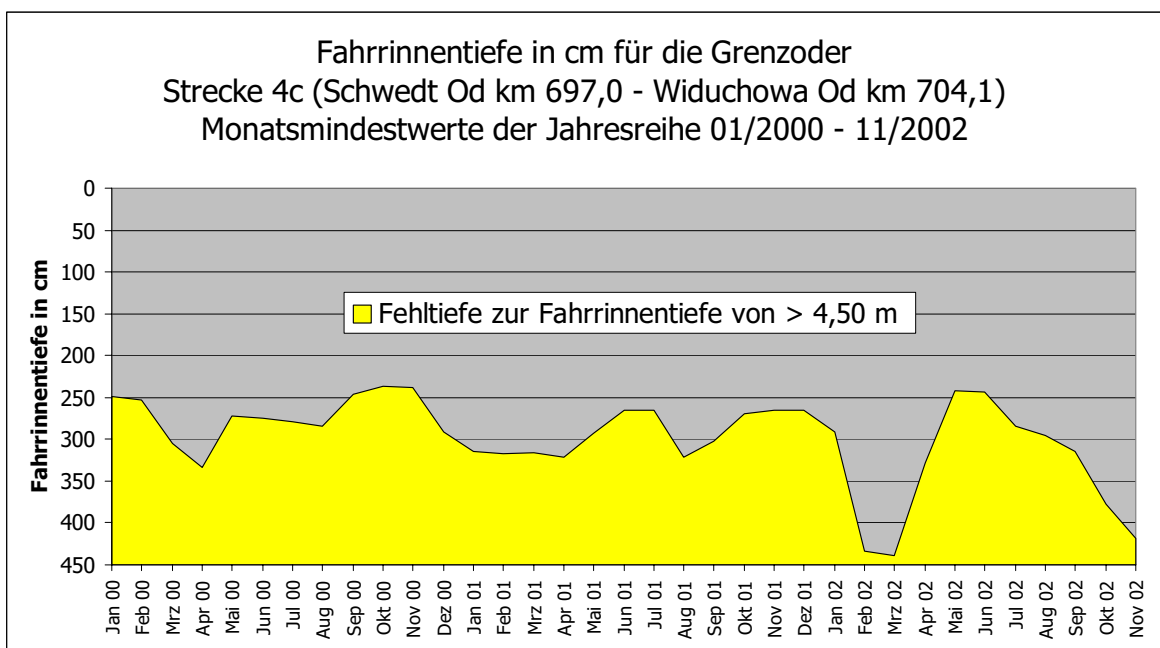


Die deutsche Wasserstraßenverwaltung hat die Tauchtiefen der Schifffahrt für die Oder freigegeben, so dass der Schiffsführer selbst, anhand der Tageswasserstände, seine Abladetiefe (und damit die mögliche Ladung) bestimmen kann.

Auf polnischer Seite wird für die Oder zur Zeit noch eine teilstreckenbezogene, sogenannte, Transittiefe (Eintauchtiefe des Schiffes) bekannt gegeben, die von den Schiffsführern eingehalten werden muss.

Die Strecke Hohensaaten-Widuchowa wurde dabei, entsprechend nebenstehender Abbildung in drei Teilstrecken (4a, 4b, 4c) unterteilt.

Die unten stehende Abbildung zeigt die Fahrrinntiefen (Monatsmindestwerte) für die Strecke 4c (Schwedt - Widuchowa) im Zeitraum 01/00 bis 11/02. Dabei wird klar, dass eine Abladetiefe von > 3,20 m in diesem Streckenabschnitt nicht gewährleistet ist.



These: Der Ausbau der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße schadet der Umwelt!

FALSCH!

Der Ausbau der HFW zwischen Schwedt und Friedrichsthal bedeutet erhebliche und nachhaltige Verbesserungen für den Umweltschutz. So soll das Untere Odertal durch Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Wasserstraße von bis zu 12.000 t CO₂ – Ausstoß pro Jahr entlastet werden. Mit der Verbreiterung und Vertiefung des Kanals wird eine „Grundreinigung“ des Gewässers von, teilweise gering belasteten, Sedimenten erfolgen und damit ein nachhaltiger Beitrag zur Verbesserung der Gewässerqualität im Unteren Odertal geleistet werden.

Demgegenüber stehen dauerhafte Verluste von lediglich 3.520 m² Weichholzaue, die durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden müssen. Weitere geschützte Arten nach Anhang I und II der europäischen Flora-Fauna-Habitat Richtlinie sind nicht von dem Ausbauprojekt betroffen.

Sonstiges

Aufgrund der überzeugenden Vorteile des Wasserstraßeninfrastrukturprojektes zum Ausbau der HFW zwischen Schwedt und Friedrichsthal hat das Kuratorium des Nationalpark Unteres Odertal dem Projekt am 19.11.02 (O-Ton Märkische Oderzeitung: mit überwältigender Mehrheit) zugestimmt.

Bereits im Jahr 1997 hatte die gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg als zuständige deutsche Raumordnungsbehörde (in enger Abstimmung mit der Wojewodschaft Westpommern als zuständiger polnischer Raumordnungsbehörde) die Raumverträglichkeit des Projektes geprüft und mit Bescheid vom 22.01.98 bestätigt. Zur Zeit läuft das Planfeststellungsverfahren, welches noch in diesem Jahr abgeschlossen werden soll.

Die Oberste Naturschutzbehörde des Landes Brandenburg (MLUR) kommt in seiner Stellungnahme vom 12.11.01 zu den Planfeststellungsunterlagen für das Projekt zu folgender zusammenfassender Wertung:

„..... Im vorliegenden Fall handelt es sich um ein in öffentlichem Interesse liegendes Vorhaben, dass gegenüber den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der erforderlichen Abwegung höher zu bewerten ist. Die Voraussetzungen nach § 72 Abs. 1 Nr. 2 BbgNatSchG liegen vor, so dass im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine Befreiung erteilt werden kann.“

Mit einer Live-Fernsehsendung „vor Ort“ zu dem geplanten Ausbauprojekt konnte der Ostdeutsche Rundfunk Brandenburg am 27.06.02 eindrucksvoll unter Beweis stellen, dass die Bevölkerung vor Ort, nahezu geschlossen, hinter dem Ausbauprojekt steht.

Die Bauausgaben in Höhe von rd. 40 Mio € für die Realisierung des Projektes werden durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes finanziert.

Weitere umfangreiche Informationen zu diesem Projekt finden Sie auf der Homepage des WSA Eberswalde unter dem Link Presseinformationen, Einträge vom 23.11.01, 04.02., 18.04., 22.05., 06.06., 08.08., 04.09., 07.11., 22.11., 29.11. und 23.12.02 sowie 07.04.03.