

# Zu lang hat sich an der Oder nichts getan

Containertransporte in Berlin/Brandenburg finden zurzeit auf der Bahn statt, doch der Druck, diese aufs Wasser zu verlagern, steigt. Auf polnischer Seite waren erste Versuche erfolgreich und die Forderungen nach Verbesserungen auf deutscher Seite werden lauter

Von Christian Knoll

**D**Weitgehend nichts habe sich in den letzten 25 Jahren für die Verbesserungen der Schiffbarkeit der Oder und angrenzender Wasserstraßen getan, stellte Professor Horst Linde, TU Berlin, Gründungsmitglied und stellvertretender Vorsitzender des Odervereins, resigniert fest. Dabei könnten Container ab Schwedt ins Binnenland zweilagig gefahren werden, das hätten Versuchsfahrten mit seegehenden Binnenschiffen und Containertransporte von Schwedt nach Stettin gezeigt. Nur einige wenige Voraussetzungen müssten erfüllt werden. Die Hohensaaten-Friedrichthaler-Wasserstraße (HoFriWA) müsse ertüchtigt und die Klützer Querfahrt von der Westzur Ostoder bei Stettin gebaggert werden.

## Brandenburg braucht Schifffahrt

Das diesjährige Colloquium beschäftigte sich im Rahmen des EMMA-Projektes der EU mit der Forcierung des internationalen Containerverkehrs im Ostsee-

raum, wofür Vertreter vom DB Port Szczecin, der Avatar Logistics Norrköping (Schweden) und aus Litauen anwesend waren. Neben Brandenburgs Verkehrsministerin Kathrin Schneider kam auch Marta Kunicka als Vertreterin des neuen Meeres- und Binnenschifffahrtsministeriums von Polen sowie zahlreiche polnische und deutsche Logistikunternehmen, die in der Grenzregion beheimatet sind und Geschäftsbeziehungen pflegen.

Gundolf Schülke, IHK Ostbrandenburg und EMMA-Projektpartner, führte aus, dass die wichtigsten Industriestandorte alle an schiffbaren Binnenwasserstraßen liegen und als regionale Wachstumskerne gelten. Diese Wasserstraßen seien dringend zu ertüchtigen, um Standorte mit Rohstoffen zu versorgen und deren Produkte an die Kunden zu bringen.

Landesverkehrs- und -infrastrukturministerin Kathrin Schneider betonte, dass die Wasserstraße für die Entwicklung von Wirtschaft und Tourismus ein außerordentlich wichtiger Verkehrsträger sei. Außerdem sei Brandenburg ein wichtiges Durchgangsland für die was-

serseitigen Verkehre von Westeuropa bis Stettin und umgekehrt.

Schneider kritisierte, dass das Bundesverkehrsministerium die Spree-Oder-Wasserstraße durch den Neubau der Schleuse Fürstenwalde erst später ertüchtigen wolle und der Oder-Havel-Kanal im Zulauf zum neuen Schiffshebewerk Niederfinow erst später für die Großmotorgüterschiffe angepasst werden solle. Das Gleiche gelte für den Teltowkanal, um mit dem Erweiterungsbau der Schleuse Kleinmachnow den Hafen Königs Wusterhausen mit leistungsfähigeren Schiffen anlaufen zu können und gleichzeitig den Durchgangsverkehr über die Oder-Spree-Wasserstraßen an die Oder mit dem Neubau der Schleuse Fürstenwalde zu verbessern. Die wasserstraßenseitige Infrastruktur müsse sich auf größere Schiffe und Schubverbände nicht nur bis zum Endpunkt des Projektes 17 in Berlin einrichten. Auch die Anschlusswasserstraßen seien zu ertüchtigen. Eine im Auftrag ihres Ministeriums erstellte Studie mit Belegen zu den Forderungen werde demnächst in Brüssel vorgestellt.



Eine polnische Schubeinheit fährt von Stettin nach Berlin. Wegen Nichtschiffbarkeit der Oder wird die Kohle von Schlesien zunächst per Bahn nach Stettin gefahren

Fotos: Knoll

## Diskussion stärkt Forderungen

Unter dem Titel »EMMA Round Table – Containertransporte im Ostseeraum – unterschätztes Potential?« diskutierten Vertreter Deutschlands, Polens und Schwedens, welche Erfolge man im EMMA-Projekt in Bezug auf die Ertüchtigung der Containerverkehre im Ostseeraum erreicht habe, aber welche Probleme auch noch zu lösen seien.

Robert Radzimanowski, IHK Frankfurt/Oder: »Mehrere Brandenburger Häfen sind für die Verladung von Containern geeignet, aber die Wirtschaft zögert noch, weil die Brandenburger Wasserstraßen, außer der Projekt-17-Trasse, erst noch ertüchtigt werden müssen.«

Boris Kluge, BÖB-Vorsitzender: »Die Schiffe müssen vergrößert werden auf das 110 m-Motorschiff und die Wasserstraßen östlich und südlich von Berlin müssen ertüchtigt werden. Bei 30 oder 40 TEU pro Schiff mehr als bisher könnte sich das schon wirtschaftlich vorteilhaft auswirken.« Welcher Partikuliere oder Reeder sich die Investitionen ohne Fördermittel leisten kann, ließ Kluge offen.

Johan Lantz, Avatar Logistics: »Wir haben voriges Jahr 90.000 TEU nach Stettin gebracht und dort umgeschlagen. Die Anzahl kann sich weiter steigern.« Pawel Wac von DB Port Szczecin bekräftigte: »Unser Hafen ist voll gerüstet für die Containerdienste im Ostseeraum. Da gibt es keine Probleme. Für die Nutzung der Binnenschifffahrt stellt sich immer die Frage nach der Schiffbarkeit der Oder und der Oder-Havel-Wasserstraße. Da die nicht gesichert ist, gibt es auch keine Nachfrage für Containertransporte.«

Kluge gab zu bedenken: »Die Binnenschifffahrt fährt Container rentabel

auf festen Linien mit voller Auslastung, wenn die Binnenwasserstraßen auch hohe Leistungen ermöglichen. Und dann kommt auch die Wirtschaft.«

Ministerin Kathrin Schneider: »Mit der Erhöhung der Trassenpreise durch die Güterbahn unter dem Vorwand, mehr Container von der Straße auf die Bahn zu ziehen, wird absichtlich eine Konkurrenz zur Binnenschifffahrt aufgebaut, worunter dann auch die Häfen leiden.«

»Der Papierhersteller LEIPA in Schwedt hat versucht, seine Papierprodukte per Schiff an die Kunden zu bringen, aber wenn die HoFriWa keine voll ausgelasteten Schiffe zulässt, haben solche Transport keinen Zweck«, so die Feststellung von Radzimanowski: .

Kathrin Schneider bemängelte, dass »der Staatsvertrag mit Polen über die Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen der Oder nunmehr zwei Jahre besteht, aber noch keine Ergebnisse zustande gebracht hat. Allerdings gehören auch immer zwei Seiten zu einer Medaille.«

Kluge riet, die Schifffahrt solle mit einer Stimme sprechen. Beispiel sei das Gesamtkonzept Elbe, das gemeinsam mit den Umweltverbänden vereinbart worden sei. Die Presse solle nicht allein den Umweltverbänden überlassen werden.

Kathrin Schneider antwortet auf eine Publikumsfrage, ob das neue Schiffshebewerk vor oder nach dem BER fertig werden würde: »Die Landesregierung hat die Bundesregierung aufgefordert, die Oder-Havel-Wasserstraße und die Anschlusswasserstraße nach Osten so zu ertüchtigen, dass Schiffe den Trogmaßen des Schiffshebewerkes entsprechen und hinter dem SHW keine Sackgasse entsteht.«



Blick in den Konferenzsaal. 54 Teilnehmer, darunter zehn aus Polen, hören aufmerksam die Vorträge und Statements

Kluge schloss die Diskussion ab: »Ja, der Staat muss Geld in die Hand nehmen und nicht wieder an den Staatshaushalt zurückgeben, wie in vergangenen Jahren geschehen, sondern in den Wasserstraßenausbau investieren.« Aber man müsse auch beachten, dass überwiegend alte Schiffe fahren und sich die Partikuliere eine aufwändige Ertüchtigung der alten Schiffe ohne staatliche Beihilfen kaum leisten könnten. Solche brauche aber die Binnenschifffahrt. Aus seiner Sicht »sind die Wirtschaft und die Binnenschifffahrt bereit, sich in den Containerdiensten zu engagieren, wenn aber die Infrastruktur östlich der Elbe nicht ertüchtigt wird, bleiben alle guten Gedanken unerfüllt.«

## Container westlich der Oder?

Containerverkehre westlich der Oder gibt es, aber nicht mit der Binnenschifffahrt, sondern durch die BEHALA mit Bahnverkehren im Seehafen-Hinterlandverkehr. Linien mit der Binnenschifffahrt sind durch die BEHALA wie durch den



### E&M ENGEL & MEIER SCHIFFSELEKTRIK DUISBURG GMBH

Radaranlagen | Radio-Zeeland  
ECDIS-Seekarte | AIS-Transponder | GPS  
Funkanlagen | Satellitenanlagen  
Fahrtenschreiber | Stromversorgung

Döbelner Strasse 4B | 12627 Berlin  
Tel. +49 30 294 54-45 | Fax +49 30 2945446 | info@em-engelmeier.de

[www.schiffselektrik.com](http://www.schiffselektrik.com)



Hegemann GmbH  
Werft

DETLEF HEGEMANN

#### Unser Angebot:

Neubau, Umbau und Reparaturen von Binnenschiffen  
bis 85 m Länge Stahlbauarbeiten aller Art.  
Winterlager, Service und Reparatur für Freizeitboot

#### Hier finden Sie uns:

Freiheit 10 • 13597 Berlin-Spandau  
Ruhlebener Altarm • via Spandauer Schleuse

Für weitere Informationen nehmen Sie bitte mit uns Kontakt auf:

Telefon: 030 35187 - 211  
E-Mail: frank.felkel@hegemann.de



Foto: Knoll

V.l.n.r.: Johan Lantz (Norrköping), Pawel Wac (Szczecin), Kathrin Schneider (Potsdam), Boris Kluge (BÖB) und Robert Radzimanowski (IHK Frankfurt/Oder) – alle sind sich einig, dass die ostdeutschen Wasserstraßen östlich von Berlin dringendst ertüchtigt werden müssen

HavelPort Wustermark wegen Unwirtschaftlichkeit wieder eingestellt worden.

Doch jetzt versucht der LUTRA-Hafen Königs Wusterhausen in seiner Umprofilierung vom reinem Hafen zu einem multimodalen Güterverkehrszentrum, auch den Containerverkehr »von KW nach j. w. d.«, wie der Berliner sagen würde, zu organisieren. Hafenerleiter Michael Fiedler führte dazu aus, dass die Umprofilierung gemeinsam mit der IHK Cottbus in Angriff genommen werde. Ein erster Containerzug sei bereits abgefertigt worden, aber noch kein Binnenschiff gefunden, das Container transportieren wolle. Das Angebot sei noch nicht so beständig, dass man eine Linie aufmachen könne.«

Da Königs Wusterhausen nur durch Schiffe bis Großplauermaß angelaufen werden kann, rechne sich der Containerverkehr auch bei stabilem Angebot nicht, wenn nicht vierlagig breit und zweilagig hoch transportiert werden könne. Deswegen kritisierte Fiedler das Verhalten des Bundesverkehrsministeriums in Bezug auf den notwendigen Ausbau der Schleuse Kleinmachnow für das Großmotorgüterschiff nach Westen hin und von Fürstenwalde nach Osten. Er forderte endlich ein Umdenken in Berlin und bei der GDWS in Bonn. Trotzdem richtete man sich für die Containertransporte per Bahn und Lkw ein. Ein Terminal für 1.500 Stellplätze werde errichtet, und 1.200 m Kaimauer stünden ebenfalls zur Verfügung.

Schwedts Beigeordnete des Bürgermeisters, Annekathrin Hoppe, kritisierte nachdrücklich die schlechte Beschaffenheit der HoFriWa mit häufig mangelnden Tauchtiefen. Trotzdem steigerten sich die Umschlagsleistungen und die Hafendienstleistungen. Der Standort

Schwedt, betonte sie, gehöre zu den regionalen Wachstumskernen Brandenburgs und habe es verdient, nicht nur von Bahn und Lkw leistungsfähig angelaufen werden zu können, sondern auch von der Binnenschifffahrt. Alle infrastrukturellen Voraussetzungen habe man geschaffen. Nun sei das Bundesverkehrsministerium gefragt, sich zu engagieren.

### Container östlich der Oder?

Der Marschall der Wojewodschaft Kujawien-Pommern, Stanislaw Wronski, aus Torun, führte aus, dass das Meeres- und Binnenschifffahrtsministerium bekanntlich ein großes Ertüchtigungsprogramm für Weichsel und Oder festgelegt habe, wobei der Weichsel zunächst der Vorrang eingeräumt werde. So habe man im Rahmen des EMMA-Projektes im April auf der Weichsel von Gdynia nach Bydgoszcz und Warschau, wo sonst wegen dauerhaften Niedrigwassers keine Schifffahrt stattfindet, mit internationalen Gästen eine Demonstrationsfahrt, bestehend aus einem Schiff mit 20 TEU und einem anderen mit einem Schwergut von 400 t durchgeführt und demonstriert, dass man bei gutem Wasser auch Container- und Schwergutverkehre organisieren könnte.

### Infrastruktur für Container

Der Leiter des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin, Rolf Dietrich, kündigte die Eröffnung des neuen Schiffshebewerkes Niederfinow für das Jahr 2019 an. Dann werde zwischen Elbe und Oder eine durchgängige Brückenhöhe von 5,25 m für zweilagige Containerverkehre gewährleistet sein. Bereits jetzt könne man

bis Eberswalde zweilagig verkehren, mit der Indienstellung des neuen SHW dann bis Stettin. Die Havel-Oder-Wasserstraße werde für die Wasserstraßenklasse Va, also für Großmotorgüterschiffe bis 110 m und Schubverbände bis 185 m Länge, ausgebaut. Noch stehe nicht fest, wann, Dietrich machte aber Hoffnung auf 2023.

### Die Hoffnung stirbt zuletzt

Den Vorsitzenden des Oder/Havel-Vereins, Gerhard Ostwald, stimmten die Ausführungen von Verkehrsministerin Kathrin Schneider über die Auffassung des Landes Brandenburg zur Binnenschifffahrt hoffnungsvoll. Die Diskussionsbeiträge und Vorträge hätten gezeigt, dass Containertransporte in Berlin/Brandenburg zurzeit auf der Bahn stattfänden, aber auch davon profitierten die Häfen. Die Beispiele aus Schweden und aus Polen zeigten, dass Containertransporte auf dem Wasserweg möglich seien, wenn die äußeren Bedingungen stimmten. In Schweden sei der Druck so groß, dass Alternativen zur Straße benötigt würden. In Polen sei der erste Versuch für Containertransporte auf der Weichsel trotz aller Bedenken erfolgreich verlaufen, so Ostwald.

Die Verkehrsinfrastruktur für den uneingeschränkten zweilagigen Containertransport werde bis zum Jahr 2023 gegeben sein, sagte Ostwald. Schiffstypen für den Containertransport auf den Kanälen und Flüssen im Osten Deutschlands seien bereits entwickelt worden. Somit bestünden auch im Revier Oder/Havel/Elbe gute Voraussetzungen, um es erneut mit dem Schiffstransport von Containern zu versuchen, schloss Ostwald. ■