

## ERÖFFNUNG + BEGRÜSSUNG

Horst Linde

---

Verehrte Damen, meine Herren -  
szanowny panstwo - dzien dobry,

In diesem schönen alten Rathaussaal – der inzwischen offenbar aber nur noch in Teilen alt ist – haben wir schon 2008 unser 12. Colloquium abgehalten – es stand unter dem Thema „*Binnenhäfen zwischen Oder und Elbe – für die Zukunft gut aufgestellt?*“ – es liegt vielleicht nahe, heute, 15 Jahre später, anlässlich des 27. Colloquiums, die Frage zu stellen, ob sich zwischen dem damaligen und unserem heutigen Thema in irgendeiner Weise eine Verbindung, eine Entwicklungslinie erkennen lässt – und damit einen tieferen Grund, wiederum Fürstenwalde als Tagungsort zu wählen.

Ich würde diese Frage durchaus bejahen – Häfen waren selbstverständlich von Anfang an, und sind es bis heute, ein zentral wichtiger Faktor. Auf dem 12. Colloquium kamen Königs Wusterhausen, Eisenhüttenstadt, Eberswalde, Berlin, Stettin/Swinemünde, Breslau, andere Häfen an der mittleren Oder und auch Fürstenwalde, als Umschlagsplatz für Agrarprodukte, zur Sprache. Wenn wir heute Verkehr, aus regionaler Sicht und in Bezug auf beteiligte Verkehrsträger, etwas weiter fassen wollen, gewinnen Häfen, als Schnittstellen innerhalb multimodaler Transportketten, noch weiter an Bedeutung. Dabei geht es nicht nur um Binnen-, sondern auch um Seehäfen – Seehäfen als Verbindung zu Seetransporten, als deren Vor- und Nachlauf Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle spielt oder spielen kann.

In diesem Sinn möchte ich Sie zu unserem 27. Oder/Havel-Colloquium herzlich willkommen heißen – ich freue mich über die wieder lebhaftete Beteiligung aus Polen – ich möchte Frau Koscicka-Posiewka vom Infrastrukturministerium aus Warschau besonders begrüßen – Frau Dr. Dybkowska-Stefek von der Port Authority Szczecin-Swinoujście hätte ich auch gern begrüßt, sie ist durch einen Verkehrsunfall auf der Anreise verhindert, bei dem aber glücklicherweise keine Personen zu Schaden kamen.

Heutiges thematisches Stichwort wäre also, alle in einer erweiterten Region – und u.U. auch überregional, z.B. auf der Neuen Seidenstraße bis nach China – tätigen Verkehrsträger zu betrachten und ihre regionale Relevanz, ihre Verknüpfungen, ihre Wettbewerbs- und Kooperationspotentiale zu würdigen. Wir wollen es nicht so ausdrücken, dass wir die Verkehrsträger gegeneinander antreten lassen wollen, aber vermutlich wird jeder seine Position offensiv vertreten.

Mit unserer Titel-Folie – *Neuer Packhof, Berlin-Moabit 1885* – soll angedeutet werden, dass die Verkehrsträger Schifffahrt, Bahn, Straße (hier eher noch Pferdefuhrwerke anstelle von LKW) auch schon historisch ganz wirksam zusammengearbeitet haben – nur die Umschlagstechnik war wohl noch etwas schwach entwickelt.

Für unsere heutigen Fragestellungen – die den Standort Berlin selbstverständlich einschließen – haben wir diesen Arbeitstitel gewählt:

### **„VERKEHRSNETZE IN DER WEICHEL/ODER/HAVEL-REGION – ZU LANDE UND ZU WASSER“**

Es geht also zunächst um Schienen-, Straßen- und Wasserverkehr, im Prinzip aber im Prinzip auch um Pipelines, die für den regionalen und überregionalen Transport von Rohöl, Erdgas und Mineralölprodukten, in Zukunft vermutlich auch von Wasserstoff, eine durchaus erhebliche Bedeutung haben und die wohl mit der Seeschifffahrt, aber mit landseitigen Verkehrsträgern eher weniger verknüpft sind. Ein aktuelles Beispiel einer möglichen Verknüpfung wäre immerhin zu nennen: Rohöl nach Schwedt, das nach Wegfall der Belieferung aus Russland über eine Pipeline aus Rostock kommt (von dort anlaufenden See-Tankern), wobei allerdings nur ca. 60 % der benötigten Nominal-Menge zur Verfügung stehen – es ist vorgeschlagen worden, Rohöl mit See-Tankern nach Swinemünde oder Stettin zu liefern und von dort mit Binnen-Tankern über die Oder-Wasserstraßen nach Schwedt weiter zu transportieren, was mit relativ geringem Aufwand möglich wäre, z.B. mit Einsatz von Lager-Tankern an den Umschlagstellen, und womit 100 % des Nominal-Bedarfs erreichbar wären – ein Vorschlag, der bei den Betroffenen bisher jedoch nicht auf Interesse stößt. Einen Referenten zum Thema Pipelines konnten wir leider auch nicht gewinnen.

Über weitere kurzfristige Ausfälle von Vortragenden wird Herr Noack noch berichten müssen.

Noch ein Wort zum Eröffnungsvortrag – es ist inzwischen schon gute Tradition, begründet durch Frau Dr. Marta Bakiewicz von der Universität Poznan, dass wir einen themenübergreifenden, historisch oder kulturwissenschaftlich orientierten Vortrag voranstellen. Dr. Pavel Migdalski, Historiker und Kulturwissenschaftler an der Universität Szczecin, wird anschließend über „*Kulturgeschichte des Verkehrs in der Weichsel/Oder-Region – zu Lande und zu Wasser*“ vortragen – ich freue mich sehr, dass diese Verabredung heute zustande gekommen ist.

Ich übergebe dann an Herrn Noack von der IHK Ostbrandenburg, den Moderator der heutigen Vortragsfolge – Herr Radzimanowski aus demselben Haus wird später die abschließende Podiumsdiskussion moderieren – ich danke Ihnen insoweit für Ihre Aufmerksamkeit.