

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

Newsletter 02/2020 (110. Ausgabe)
20.02.2020

Lang, lang ist's her - Schifffahrt auf der Oder

"Im Rekordjahr 1913 transportierte die Binnenschifffahrt auf der Oder insgesamt 9,1 Millionen Tonnen Güter. Die Transportleistung betrug 2,7 Milliarden Tonnenkilometer." Nach dem Ersten Weltkrieg, der einen starken Einbruch im Gütertransport brachte, "war bis zum Jahr 1937 ein Anstieg auf 8 Millionen Tonnen und 2,5 Milliarden Tonnenkilometer zu verzeichnen. Im genannten Jahr zählte man im Hafenverkehr von Cosel 516 Frachtdampfer und 17.562 Schleppkähne, in Breslau 1.450 Frachtdampfer und 2.130 Frachtkähne sowie in Stettin 4.535 Frachtdampfer und 19.500 Schleppkähne. Im Hafen und Durchgangsverkehr Fürstenberg(Oder) des Jahres 1938 passierten 16.319 Schiffe den Oder-Spree-Kanal. Am 1. Januar 1939 bestand die Binnenschiffsflotte im Odergebiet aus 610 Schleppern und Motorschiffen sowie 2.692 Schiffen ohne Eigenantrieb mit zusammen 1.012.000 Tonnen Tragfähigkeit.

Von den Binnenhäfen Gleiwitz, Oppeln, Breslau und Malsch transportierte man Steinkohle, Eisen, Baumaterial und landwirtschaftliche Erzeugnisse nach Berlin, Hamburg und Stettin; von den beiden Seehäfen Hamburg und Stettin oderaufwärts Erze, Dünger und von Stettin Holz. . . .

Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen nach 1945 wirkten sich auf die Oder negativ aus. Mit ihrer wasserstandsbedingten geringen Auslastung des Transportraumes konnte die Schifffahrt gegenüber der Eisenbahn noch weniger bestehen als vor 1945. Immerhin brachte es die polnische Zegluga na Odrze (ZnO, Schifffahrt auf der Oder) Anfang der 1970er Jahre auf rund 5 Millionen Tonnen Gütertransport im Jahr. Die Leistungen im Länderverkehr zwischen der DDR und Polen waren durch die Deutsche Binnenreederei und ZnO gering. Bei der Ladung handelte es sich um Kali von der Mittelelbe (Aken, Magdeburg) zur Oberen Oder (Breslau, Oppeln) und Steinkohle als Rückladung nach Berlin und Magdeburg."

Wenn man diese Zahlen liest, die aus dem Buch "Dampfschifffahrt auf der Oder in historischen Fotografien" von Joachim Winde, Sutton Verlag Erfurt 2017, stammen, kann man erst ermessen, welches Potenzial für den Gütertransport auf der Oder verloren gegangen ist. Neben der Ertüchtigung des Flusses, die von polnischer Seite vorangetrieben wird, sind vor allem auch technische Innovationen wichtig, wie sie von Professor Horst Linde von der Technischen Universität Berlin entwickelt wurden. Beide Aspekte können der Oder als Transportweg angesichts des Klimawandels etwas von dem zurückgeben, was sie für die Wirtschaft und die Menschen entlang des Stromes schon einmal in der Vergangenheit bedeutete.

Gelebte Nachbarschaft: Gespräche über Zusammenarbeit von Schwedt und Stettin

Bei der Nutzung der Oder als Wasserstraße und Transportweg kommt Bewegung in die seit Jahren aufgestauten Gespräche. Die Polen haben offenbar Interesse an einer Zusammenarbeit der Häfen in Stettin und Schwedt – das sei bemerkenswert und biete große Chancen, sagt der CDU-Bundestagsabgeordnete Jens Koeppen. Mit Freude hat der Schwedter Bundestagsabgeordnete Jens Koeppen die Initiative von Stettins Stadtpräsidenten Piotr Krzystek aufgenommen, auf der Ebene der Geschäftsführer über eine Zusammenarbeit der Häfen in Schwedt und Stettin zu verhandeln. Mit diesem konkreten Vorschlag im Gepäck war der Oberbürgermeister der Ostsee-Metropole jüngst bei Bürgermeister Jürgen Polzehl vorstellig geworden. Damit könnte die seit Jahren bestehende unsichtbare Staumauer an der Oder eingerissen werden und die Debatte über eine bessere Schiffbarkeit wieder Fahrt aufnehmen.

"Bemerkenswert", kommentierte Koeppen den Vorschlag von der polnischen Seite. Bisher hatte es von dort immer andere Signale gegeben – und sogar Pläne, die denen auf deutscher Seite konträr liefen. Der CDU-Politiker hofft, dass es nun Fortschritte gibt, den Wasserweg zwischen der Havel und Stettin komplett besser auszubauen. Denn vor allem an der Oder jenseits der Grenze müsse noch einiges getan werden. So ist für Koeppen die Motivation von Krzystek zurzeit noch unklar. Vielleicht, so der Politiker, habe bei den Polen ein Umdenken eingesetzt.

Mit der Oder-Havel-Wasserstraße hat diesseits der Grenze schon ein Ausbau begonnen, der auch die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (Ho-Fri-Wa) betrifft. Das Teilstück des alten Oderarms vorbei an Schwedt muss zwischen der Stadt und dem eigentlichen Grenzfluss noch fertiggestellt werden, damit die Frachtmenge im Schwedter Hafen überhaupt signifikant gesteigert werden kann. Die Kapazitäten des Hafens selbst sind längst nicht erreicht. Laut Koeppen wäre noch eine Verdoppelung des umsetzbaren Frachtvolumens möglich.

Insgesamt fließen aktuell 500 Millionen Euro in das Projekt. Dazu gehört auch das neue Schiffshebewerk Niederfinow. Auch die Ho-Fri-Wa wird in diesem Zuge ausgebaut. Allerdings nur eine kleine Variante für Großmotor-Güterschiffe. Die Pläne, die Wasserstraße für die größeren Küstenmotorschiffe auszubauen, seien wegen des Naturschutzes auf Eis gelegt, sagte Koeppen, der auch stellvertretendes Mitglied im Bundesverkehrsausschuss ist und Berichterstatter für den Bundesverkehrswegeplan.

Bisher hätten die Polen an kaum einem Projekt Interesse gezeigt, erläuterte Koeppen und verwies auf den Plan, bei Gatow eine Brücke zu bauen, um die Schwedter Stadtbrücke samt Lindenallee quer durch die Stadt als Nadelöhr beim Transitverkehr zu entlasten. Die Polen hätten zwar nicht aktiv gegen das Projekt gearbeitet, aber auch wenig Interesse gezeigt, ihre eigene Infrastruktur auf das ehrgeizige Vorhaben abzustimmen – so verlief es im Sande.

Der Ausbau des Oder-Havel-Kanals ergibt nur dann einen Sinn, wenn am Grenzfluss einige der Brücken in ihrer Höhe so verändert werden, dass die Schiffe mit ihrer Fracht darunter durchfahren können. Koeppen sagt: "Da gibt es verschiedene

Möglichkeiten, Hub- oder Schwenkbrücken zu schaffen, ganz neue, größere Brücken zu bauen oder als einfachste Lösung, die vorhandenen Brücken anzuheben."

Letztlich biete die Zusammenarbeit Chancen für alle, lautet das Fazit des CDU-Politikers. Mit dem Ausbau Wasserstraßen von Havel und Oder bis Stettin gebe es für den Hafen dort die Chance, Güter aus der Mitte Deutschlands umzuschlagen. So könne die Achse Berlin-Stettin auch auf dem Wasserwege an Bedeutung gewinnen. Wichtig sei, dass ein gemeinsamer Zeitplan erarbeitet werde, um die Projekte aufeinander abzustimmen. (Quelle Märkische Oderzeitung v. 15.02.2020)

Kommentar: Ganz bestimmt hat sich an der Haltung der polnischen Seite zum Transportweg Oder und zur Ertüchtigung des Flusses etwas geändert. Seit vier Jahren arbeitet das polnische Binnenschifffahrtsministerium in Warschau an einer neuen Politik, die den Wasserstraßen mehr Bedeutung als in der Vergangenheit einräumt. Der Oderverein konnte diesen Politikwandel aktiv begleiten. Insofern ist die Intensivierung der nachbarschaftlichen Gespräche zwischen Schwedt und Stettin nur zu begrüßen. Der Gesprächsfaden bestand schon längere Zeit und war nie ganz abgerissen. Es gab immer einmal verschiedene Anstöße. Es ist jetzt zu hoffen, dass nun auch konkrete Projekte entstehen.

Veranstaltungen für den Wassertourismus

An dieser Stelle weist der Newsletter des Odervereins auf zwei Veranstaltungen im März hin, die den Wassertourismus in der Region zum Thema haben.

Am 04.03.2020 findet in Eberswalde im Paul-Wunderlich-Haus das 6. Finowkanal-Symposium von 17:00 Uhr bis 20:30 Uhr statt. Im Mittelpunkt steht das 400jährige Jubiläum des Finowkanals, mit dessen Bau des ersten Kanals 1603 in der Regierungszeit von Kurfürst Joachim Friedrich begonnen und der 1620 unter Kurfürst Georg Wilhelm fertiggestellt wurde. Anmeldungen unter info@unser-finowkanal.de .

Zu ihrem zwölften Erfahrungsaustausch Wassertourismus laden die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg am 18.03.2020 von 10:00 Uhr bis 14:00 Uhr in die Orangerie in Oranienburg ein. Unter anderem wird dabei das Kurzgutachten zur Erfassung der Folgewirkungen für die regionale Wirtschaftsstruktur durch die Sperrung der Schleuse Zaaren im Jahr 2019 vorgestellt. Informationen und Anmeldung online unter www.ihk-potsdam.de/erfawassertourismus .

* * * * *

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