

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

Newsletter 10/2023 (152. Ausgabe)
26.09.2023

27. Internationales Oder/Havel-Colloquium am 13.09.2023

Mit rund 40 Teilnehmern war auch das 27. Internationale Oder/Havel-Colloquium des Odervereins am 13.09.2023 in Fürstenwalde/Spree wieder gut besucht. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen die "Verkehrsnetze in der Weichsel/Oder/Havel-Region - zu Lande und zu Wasser". In seinem Vortrag beleuchtete Dr. Pawel Migdalski zunächst die Rolle der Oder für die politische Entwicklung in Polen nach 1945.

Zur Netzstruktur berichtete Wulfram Overmann von der IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft Potsdam zu den Möglichkeiten und Potenzialen der Bahn. Um gravierende Anteil am Modal Split der Verkehrsträger zu übernehmen, besteht hier aber ein hoher Investitionsbedarf. Interessant am Verkehrsträger Straße ist die Tatsache, dass der Lkw überwiegend Verkehre bis 300 Kilometer Entfernung abwickelt. Eberhard Tief vom Landesverband des Berliner und Brandenburger Verkehrsgewerbes hob die besondere Rolle des Straßengüterverkehrs bei den Verteilerverkehren hervor. Die Spezialität des Verkehrsträgers Wasserstraße sind hingegen die Großraum- und Schwerlastverkehrs, wie David Schütz von der Rhenus PartnerShip mit Beispielen von der Oder ausführte.

Die Rolle der Ostseehäfen, die Bedeutung der Neuen Seidenstraße ("Road & Belt Initiative") und die Digitalisierung im Verkehr waren weitere Themen, um die Verkehrsnetze zu beschreiben und die Auswirkungen auf die Region links und rechts der Oder zu verdeutlichen. Abschließend sind Tobias Reeps und Wolfgang Neumann vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oder-Havel auf die Maßnahmen an der Oder und der Havel-Oder-Wasserstraße eingegangen.

Die Dokumentation des Colloquiums erfolgt wie üblich im Internet auf der Homepage des Odervereins.

Containerterminal in Swinoujscie/Swinemünde

Über die Planung für das Containerterminal in Swinoujscie/Swinemünde und die Ablehnung vor allem in den Ostseebädern auf deutscher Seite haben wir berichtet. Prof. Horst Linde, stellvertr. Vorsitzender des Odervereins, hat in einem ausführlichen Papier die Bedeutung des geplanten Terminals erläutert. Nachfolgend veröffentlichen wir den ersten Teil.

NFP Notes from Poland – 13. Juli 2023

POLAND SIGNS CONTRACT WITH BELGIAN-QATARI CONSORTIUM TO BUILD NEW CONTAINER TERMINAL

Verwirklichung des Container Terminals Swinoujscie jetzt offenbar einen wichtigen Schritt vorangekommen

Prof. em. Horst Linde – Berlin

(Diskussionsbedarf Terminal Swinoujscie) Diese soeben bekannt gewordene, im Prinzip sehr erfreuliche Pressemeldung in NFP, nach der ein langwieriges Ausschreibungsverfahren jetzt offenbar zum Abschluss gebracht werden konnte, sollte zum Anlass genommen werden, das in Deutschland durchaus kontrovers diskutierte, u.a. von Umweltschützern kritisch gesehene Plan Polens, ein Container-Terminal an der Oder-Mündung zu errichten, hier erneut zur Sprache zu bringen und das Für und Wider aus regionaler und überregionaler Sicht zu erörtern.

Was hierzu an dieser und anderen Stellen schon geschrieben wurde, sollte vielleicht kurz beiseitegelegt werden, und erneut zu diskutierende Fragen könnten laufen, (1) braucht Polen, neben Danzig und eher begrenzten Abfertigungskapazitäten für Feederschiffe in Stettin, noch ein weiteres Terminal an der Ostsee, und (2) wie stellt sich die diesbezügliche deutsche, insbesondere ostdeutsche Interessenlage dar, ist diese Planung auch für den deutschen Außenhandel in irgendeiner Weise relevant?

(Hinterländer / Polen) Wie stets bei der Planung von Seehäfen, ist zunächst die Frage hinreichend relevanter, mit geeigneten Verkehrsträgern sinnvoll und nachhaltig erreichbarer Hinterländer, auch im Wettbewerb mit anderen, benachbarten Häfen, von zentraler Bedeutung.

Soweit es hierbei in erster Linie um polnische Hinterländer geht, sind es die Region Breslau und das oberschlesische Industriegebiet, die über erhebliche Potentiale an überseeischem Güterhandel in Containern verfügen, die einerseits mit dem Seehafen Danzig, andererseits mit den Nordseehäfen, besonders Hamburg, per Schiene und Autobahn mit ökonomisch und ökologisch mehr oder weniger hinreichender, im Einzelfall kritisch zu hinterfragender Effizienz verbunden sind. Ähnliches gilt für die Wirtschaftsregionen Warschau und Posen. Regionen in Südosteuropa, soweit für sie ein Außenhandel über Nord- und Ostsee in Frage kommt, wären u.U. in den Betrachtungsrahmen einzubeziehen

Schon allein aus dieser räumlich-geografischen Sicht erscheint der Standpunkt vertretbar, dass zwischen Hamburg und Danzig noch Raum und Bedarf für ein weiteres Terminal zu sehen ist. Ein Standort an der Oder-Mündung erscheint dafür besonders geeignet – aus Gründen, die gleich noch genauer auszuführen sein werden. Ausgehend von dieser räumlichen Sicht, wären die wichtigsten relevanten Hinterland-Regionen für einen derartigen Hafenstandort, vorläufig zusammengefasst, somit:

- + Breslau
- + Oberschlesien
- + Posen
- + Stettin (loco-Verkehre)

(Hinterländer / Deutschland) Historisch gesehen (19. – frühes 20. Jh.) war Stettin der Seehafen von Berlin, mit anderen Worten, Berlin war ein bedeutendes Hinterland für Stettin. Dies änderte sich mit dem Wachstum des Seehafens Hamburg und mit der politischen Weltlage. Hamburg ist inzwischen auch ein bedeutender, von großen Übersee-Diensten mit großen Schiffen angelaufener Container-Welthafen, während sich die Ostsee, bedingt durch zunehmende Schiffsgrößen, zunächst als ein Feld für von den Nordsee-Häfen ausgehende Feeder-Verkehre entwickelte und Stettin dementsprechend eine eher begrenzte Rolle als Feeder-Hafen übernahm.

Seit neuestem, bedingt durch stark anwachsende Gütermengen, zeichnet sich ein Trend ab, auch Rand-Meere mit hohem, expansivem Verkehrsaufkommen nicht mehr mit Feeder-Diensten, sondern wieder direkt mit Übersee-Schiffen anzulaufen. In Frage kommende Häfen tragen dem durch entsprechend erforderlichen Ausbau Rechnung. Eine derartige Entwicklung zeichnet sich typischerweise in der Ostsee ab. So werden Container-Terminals in Danzig und Klaipeda von großen Carriern (z.B. Maersk, MSC) auf großen Übersee-Diensten (z.B. Ostasien / Südostasien) mit entsprechend großen Schiffen direkt angelaufen. Beide Häfen sind in der Lage, Schiffe mit maximal in der Ostsee zulässigen Tiefgängen abzufertigen (hierzu später noch mehr).

Wenn Container also auf günstige Weise an die Oder-Mündung gelangen können, hat die Wirtschaftsregion Berlin/Brandenburg die Chance, zum Hinterland der Odermündungshäfen zu werden, oder diese könnten wieder zu deren Seehäfen werden, als Alternativen zu den Nordseehäfen, insbesondere Hamburg – hierin liegt eine ganz neue, aussichtsreiche Perspektive für beide Seiten – wobei Hinterland- und seewärtige Anbindung in unmittelbarem Zusammenhang gesehen werden müssen (wie noch genauer auszuführen).

(Container-Standort an der Oder-Mündung) Als Standort für die Errichtung eines großen, modernen Container-Terminals an der Oder-Mündung kommt konkret Swinemünde in Frage, da dort die Voraussetzungen für eine hinreichend hohe quantitative und qualitative Effizienz des Containerumschlags darstellbar sind. Stettin wird weiterhin als Feeder- und (soweit für Container relevant) Shortsea-Hafen bis zu eher begrenzten Schiffsgrößen fungieren können und eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

(Seewärtige Erreichbarkeit) Wie schon angedeutet, ist ein Direktanlauf großer Übersee-Dienste eine unbedingte Voraussetzung für die Erschließung attraktiver Hinterländer und den wirtschaftlichen Erfolg eines Container-Terminals Swinemünde. Ebenso wie im Falle von Danzig und Klaipeda erfolgt der Zugang in die südliche Ostsee, ausgehend z.B. von Bremerhaven, Wilhelmshaven oder Rotterdam, weniger günstig von Hamburg, über den Großen Belt. Danzig und Klaipeda können mit in der Ostsee zulässigem Maximal-Tiefgang von 15 m angelaufen werden. Dasselbe ist erklärtes, zum Teil schon umgesetztes Ausbauziel für Swinemünde (Passage deutscher Hoheitsgebiete dem Vernehmen nach noch in der Diskussion). Die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Danzig und Klaipeda ist insoweit in keiner Weise eingeschränkt. Erkennbare Vorteile im Detail werden noch anzusprechen sein.

(Einsetzbare Seeschiffe) Ausgehend von der Zielvorstellung „Direktanlauf großer Übersee-Dienste“ war es erforderlich, und erweist es sich als durchführbar, das Terminal Swinemünde für Größen von Vollcontainerschiffen auszulegen, wie sie für derartige Dienste heute und in absehbarer Zukunft typisch sind – etwa bis zu Größenordnungen von 20-25.000 TEU. Hauptabmessungen derartiger Schiffe erstrecken sich bis zu ca. 400 m Länge, ... m Breite – und (wie schon angesprochen) 15 m maximale Abladung. Eine Wettbewerbsfähigkeit mit Danzig wird damit uneingeschränkt erreichbar sein.

In diesem Zusammenhang ist auch anzumerken, dass die Technologie des Terminals (Umschlag, Flurfördertechnik, Zwischenlagerung der Container, Abfertigung von Schienen- und Straßenfahrzeugen, Anschluss an Schienen- und Straßennetz) – Abfertigung von Binnenschiffen noch gesondert anzusprechen) dem neuesten Stand der Technik entsprechen und den Anforderungen dieser großen Schiffe angepasst sein muss. Dabei werden ökologische und, bedingt durch Ansiedlung in einem touristisch sensiblen Umfeld, auch touristische Aspekte ausdrücklich zu berücksichtigen sein (später noch gesondert anzusprechen).

(Zugang zum Hinterland über Binnenwasserstraßen) Wenn schon von „Häfen an der Oder-Mündung“ die Rede ist, heißt dies mit anderen Worten Anbindung dieser Häfen an einen großen schiffbaren Fluss und angrenzende Wasserstraßennetze, d.h. Verfügbarkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt für Hinterland-Transporte. Diese Option ist, im Vergleich zu Danzig, angesichts der inzwischen sehr schlechten Schiffbarkeit der dort in die Ostsee mündenden Weichsel, als ein fundamental wichtiger Pluspunkt für den Standort Swinemünde zu werten, den es, angesichts der hohen technischen, wirtschaftlichen und ökologischen Leistungsfähigkeit der modernen Binnenschifffahrt, nach Kräften zu nutzen gilt und der zu einem nachhaltigen Erfolg eines Terminals Swinemünde in erheblichem Ausmaß beitragen könnte.

Fortsetzung folgt im nächsten Newsletter

Neue Bahnbrücke über die Oder

Das aktuell größte Brückenprojekt der Deutschen Bahn (DB) im Land Brandenburg steht kurz vor dem Abschluss. Anfang September wurde die neue 130 Meter lange Stahlkonstruktion der Stromfeldbrücke in Küstrin auf Pontons über die Oder geschoben. Das Netzwerk aus sich kreuzenden Zugstäben im großen Brückenbogen besteht aus kohlenwasserstofffaserverstärktem Kunststoff (Carbon). Das ist weltweit ein Novum bei einer Brücke dieses Ausmaßes. Bis die Brücke samt der drei Vorlandbrücken dieses Jahr ihren Dienst aufnehmen kann, sind noch Gleise zu verlegen und verschiedene Arbeiten auszuführen. Die DB investierte rund 50 Millionen Euro aus Bundesmitteln in Planung und Bau. Die neue Oderbrücke ersetzt die 100 Jahre alte Bahnbrücke und ist zweigleisig ausgelegt und für die spätere Elektrifizierung der Strecke vorbereitet.

Statuskonferenz zum Bundesprogramm "Blaues Band Deutschland"

In der 4. Statuskonferenz zum Bundesprogramm "Blaues Band Deutschland" Anfang September demonstrierten die gemeinsamen Veranstalter,

Bundesumweltministerium, vertreten durch Steffi Lemke, und Bundesverkehrsministerium, vertreten durch Volker Wissing, große Einigkeit bei dem Thema. Kurios war nur, dass der Minister und die Ministerin den Saal zunächst parallel durch zwei getrennte Türen betraten, um sich dann nebeneinander zu setzen. Volker Wissing sprach erneut von der großen Bedeutung der Binnenschifffahrt, obwohl gleichzeitig der Haushaltsansatz gekürzt und die Wasserstraßenprojekte nicht in das Verkehrswegebeschleunigungsgesetz aufgenommen wurden. Wissing wies in seinem Vortrag darauf hin, dass seit zehn Jahren die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) besteht und vor zehn Jahren auch die ersten Pläne für das Blaue Band aufkamen, die im Jahr 2017 Programm wurden.

Aus dem Slogan "Wir machen Schifffahrt möglich" wurde "Für lebendige Wasserstraßen", berichtete Dirk Schwardmann, kommissarischer Präsident der GDWS, und zeigte damit den Wandel von der reinen Wasserstraßenverwaltung hin zur wasserökologischen und zur wasserwirtschaftlichen Ausrichtung der Arbeit der Behörde neben dem Augenmerk auf die verkehrliche Entwicklung.

Die Auswirkungen des Blauen Band Programms für die Schifffahrt sind voraussichtlich weitaus geringer als ursprünglich befürchtet. Hochwasserschutz und Auenzustand sind Aspekte, die erstens viel Zeit in der Planung benötigen und für die zweitens finanzielle Mittel nicht immer in vollem Umfang zur Verfügung stehen. Die derzeit anstehenden Projekte im Blauen Band sind bis 2050 ausgelegt, weil entsprechender Zeitbedarf bestehe, sagte Dr. Alfred Herberg vom Bundesamt für Naturschutz.

Aktionsplan zur Prävention der Ausbreitung invasiver Arten

Durch globale Handels-, Reise- und Verkehrsströme werden verstärkt Tier- und Pflanzenarten aus ihren natürlichen Verbreitungsgebieten in neue Regionen transportiert. Am 01.01.2015 ist deshalb eine Verordnung der Europäischen Union über die Prävention der Einbringung und Ausbreitung invasiver Arten in Kraft getreten. Das Bundesamt für Naturschutz wird eine projektbegleitende Arbeitsgruppe einrichten, um fachliche Grundlagen zu möglichen Migrationsbarrieren zur Minimierung der eigenständigen Bewegung von invasiven Arten entlang von Schifffahrtskanälen erarbeiten. Erste Abstimmungen innerhalb der Arbeitsgruppe sollen Ende Oktober erfolgen. Der Odeververein hat sein Interesse an der Mitarbeit bekundet.

* * * * *

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