

# (9) SCHIFFFAHRT UND HÄFEN AUS DEUTSCHER SICHT

David Schütz - Berlin

---



Deutsche **Binnenreederei**



## Besondere Rolle der Schifffahrt im Wasser-Management der Oder Perspektiven der Schifffahrt und Häfen



28. Internationales Oder/Havel-Colloquium – Szczecin 16.10.2024

1

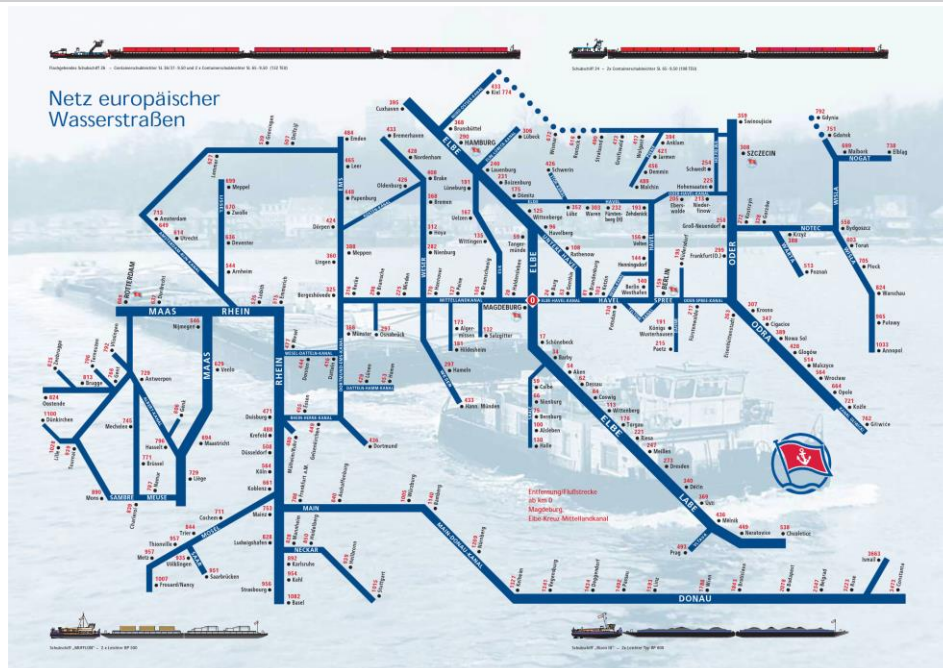


### Bedeutende europäische Wasserstraßen



Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Karte W 170 a  
 Stand: Juni 2021  
 Kartographie: Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV

28. Internationales Oder/Havel-Colloquium – Szczecin 16.10.2024



28. Internationales Oder/Havel-Colloquium – Szczecin 16.10.2024



#### **Stärken der Schifffahrt:**

- große Abmessungen und Gewichte möglich
- weitestgehend frei von Genehmigungen
- große Kapazitätsreserven
- geringe Kohlendioxid Belastung (auf Tonnenkilometer bezogen)
- störungsunanfällig
- wenig störend für andere Verkehrsteilnehmer und Bevölkerung
- gute Planbarkeit

---

1



#### **Schwächen:**

- längere Transportzeiten
- **abhängig von Nautischen Bedingungen (Niedrigwasser, Hochwasser, Eis)**
- **abhängig von Infrastruktur (Schleusen, Brücken)**
- nicht überall sind Umschlagsmöglichkeiten vorhanden wo sie gebraucht werden

---

1



1



Schiffsraum für die mittlere und obere Oder

Opole



1



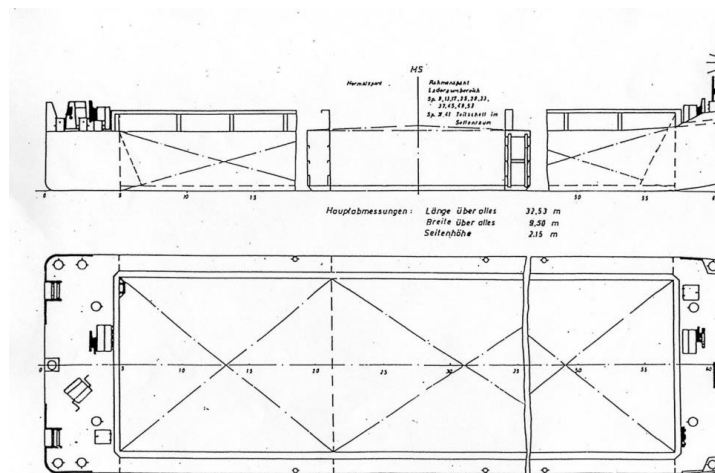
### Schiffsraum für die mittlere und obere Oder für Projekttransporte

Anforderungen:

- Lange Zeiträume geprägt von Niedrigwasser – flachgehender Schiffsraum erforderlich
- Dimensionen der Ladung (Gewicht, Abmessungen)
- Abmessungen der Schleusen
- Zulassung in verschiedenen Fahrtgebieten europaweit



Außenabmessungen:  
32,5 x 8,20 x 2,15 m  
Laderaumabmessung:  
25,00 x 6,40 x 2,86 m  
Tragfähigkeit: 430 to



Tragfähigkeit bei 100 cm  
Tiefgang = 155 to



1

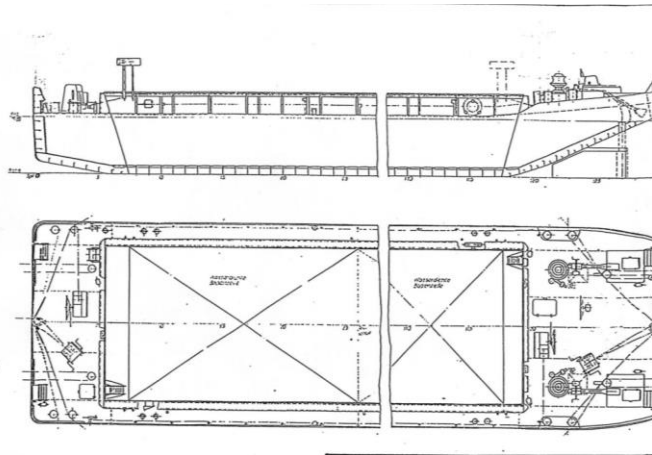


1



# GSL

Außenabmessungen:  
65,00 x 8,20 m  
Laderaumabmessung:  
55,00 x 6,40 m  
Tragfähigkeit: 950 t



Tragfähigkeit bei 100 cm  
Tiefgang = 300 to

1



1



Saale

1



Ausfahrt Saale  
auf Elbe

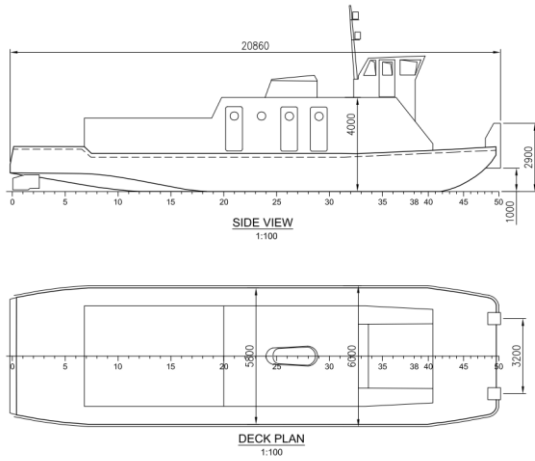
1





Schubschiffe für die Oder

Typ Tur

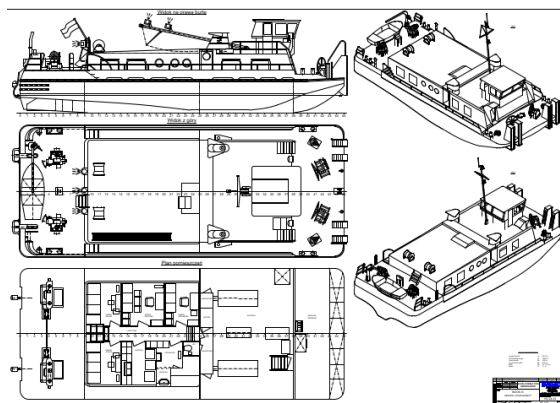


Tiefgang 105 cm

1



Typ Bizon



Tiefgang 110 cm

1



## „RSP SB 153“

Typ Bizon



Bauwerk / Baujahr : Plock 1979 / Modernisierung Stettin 2023

Abmessungen : 21,11 x 8,24 m

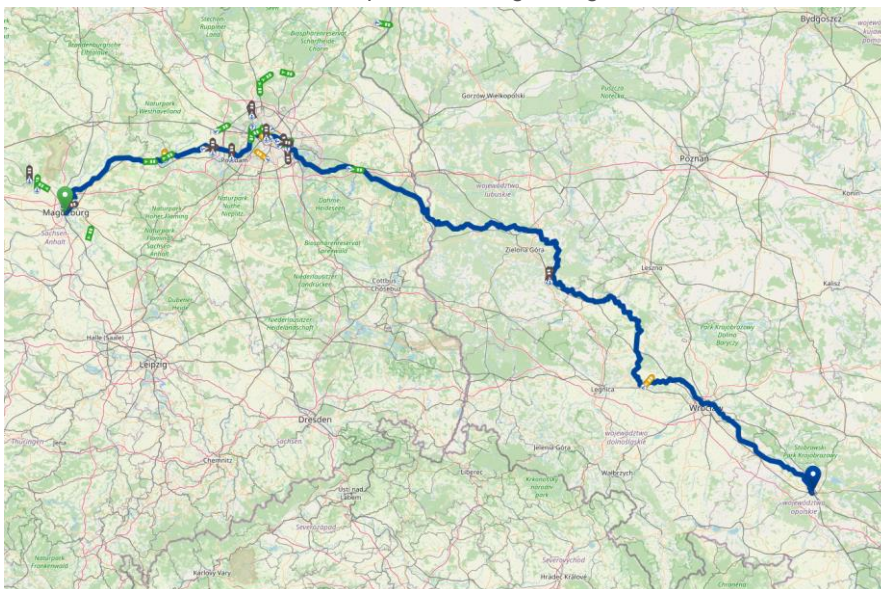
Fixpunkt : 4,00 m bei Tiefgang 1,38 m

Hubhöhe Steuerhaus: : 7,85 m bei Tiefgang 1,38 m

Verkehrszulassung: : Zone 2, 3, 4 + R



### Fahrtstrecke ab Opole nach Magdeburg **via Eisenhüttenstadt**



Fahrtstrecke 660 km

Fahrtzeit ca. 8 Tage

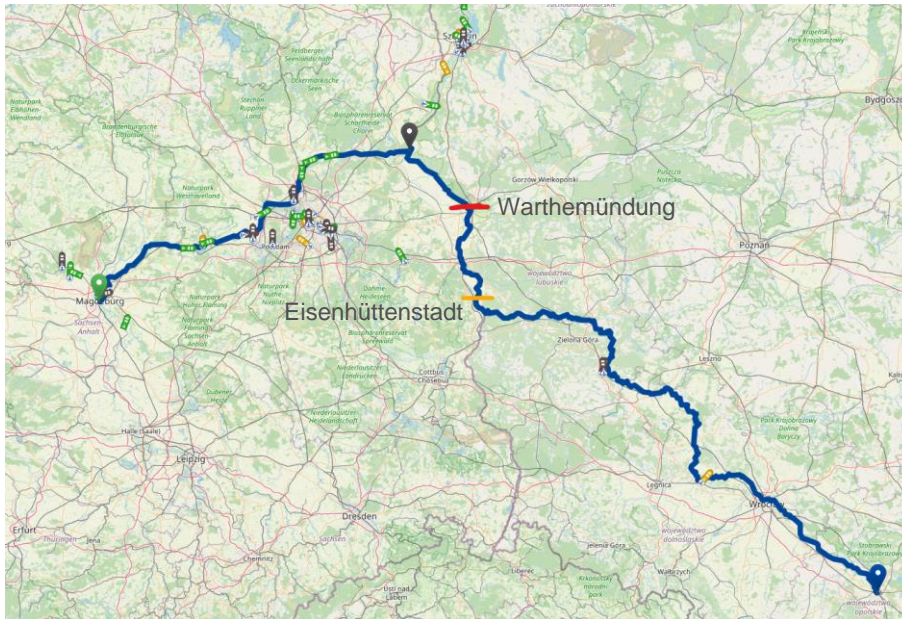
Einschränkungen  
durch Brücken und  
Schleusen

Durchfahrtshöhe  
**Müllrose 411 cm**

Max. Länge: 66,00 m  
Max. Breite: 8,55 m  
(9,40 m bei Länge  
max. 55,00 m)



### Fahrtstrecke ab Opole nach Magdeburg via Hohensaaten



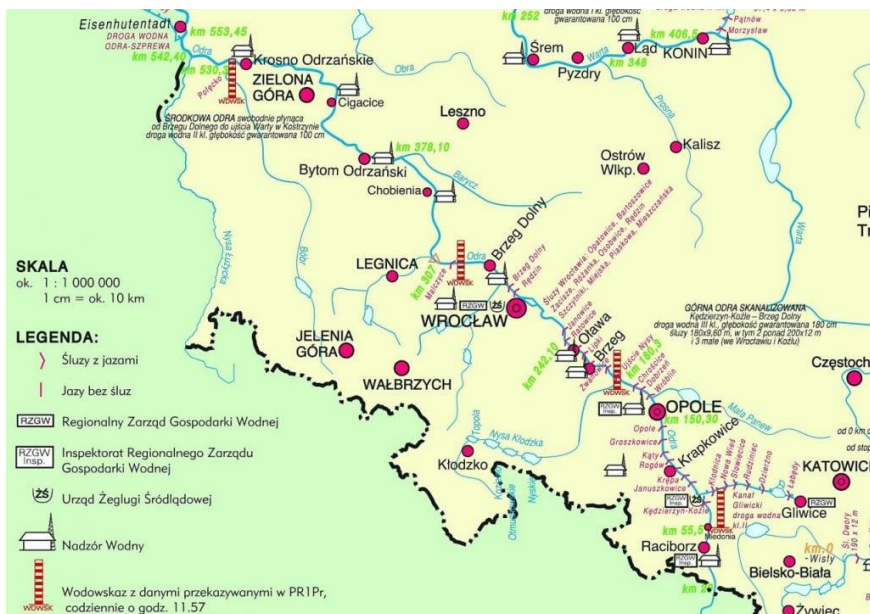
Fahrtstrecke 730 km

Fahrtzeit ca. 9 Tage

Problemstrecke ab Warthemündung



### Kanalisierte Bereich der Oder



Opole – Malczyce

17 Schleusen

Schleuse Malczyce >Eisenhüttenstadt ca. 245 km, Fahrtdauer ca. 2 Tage



## Sperrungen auf den Verbindungsstrecken zwischen Oder und deutschem Kanalgebiet

### Und auf der Oder



## Sperrung Havel-Oder-Wasserstraße



Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oder-Havel Schwendtmühlweg 21 16225 Eberswalde

WSA Oder-Havel  
Schwendtmühlweg 21 · 16225 Eberswalde  
Schiffahrtspolizeiliche Anordnung  
Nr. 26/2024  
des WSA Oder-Havel  
gemäß § 1 Abs. 2 BinSchAufg I V.m.  
§ 122 der BinSchVO

Havel- Oder- Wasserstraße (HOW) - Sperrung Straßenbrücke Oderberg  
Änderung zur SPA 25/2024 vom 06.05.2024  
Änderung zur SPA 24/2024 vom 03.05.2024

Aufgrund von Bauarbeiten an der Straßenbrücke Oderberg (Abrissarbeiten an der Straßenbrücke) wird im Bereich der HOW: km 84,8 bis 85,7 (Straßenbrücke Oderberg) die Sperrung der Wasserstraße für die gesamte Schifffahrt angeordnet.

Zeitraum:  
02.05.2024, 7 Uhr bis 04.05.2024, 7-Uhr  
bis 06.05.2024, 12-Uhr  
bis 04.05.2024, 12-Uhr  
bis 14.05.2024, 22 Uhr

Im Auftrag



Mein Zeichen  
38175-312.04/0002-001

Datum  
0. Mai 2024

Herr Schenk  
Telefon +49 3334 276-0  
Telefax +49 3334 276-363  
Zentrale +49 3334 276-0  
Telefax +49 3334 276-171  
wsa-oder-havel@wsa-havel.de  
www.wsa-oder-havel.wsv.de

Statt 2 Tage Sperrung

13 Tage Sperrung der Wasserstraße und damit Unterbrechung der Verbindung zwischen Szczecin und dem deutschen Kanalgebiet

Bankverbindung  
Bundesbank  
Conto-Kont. Nr.  
IBAN: DE 18 2500 0000 0020  
0015 68  
BIC: BANKDE33

Seite 1 von 1



### Spree-Oder -Wasserstraße

Einzelansicht der Nachricht 2024/2527 /0:	
<b>Titel:</b>	Nachricht wegen Bauarbeiten: Sperrung
<b>Veröffentlicht als:</b>	Hinweis
<b>Herausgeber:</b>	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
<b>Herausgabedatum:</b>	1. Okt. 2024 09:10 Uhr
<b>Eingabestelle:</b>	WISA Spree-Havel
<b>Betreff:</b>	Nachricht
<b>Grund:</b>	Bauarbeiten
<b>Zielgruppe:</b>	alle
<b>Betreff gültig von:</b>	7. Okt. 2024 06:00 Uhr
<b>Betreff gültig bis:</b>	22. Okt. 2024 18:00 Uhr
<b>Meldepflicht:</b>	Informationspunkt
<b>Kommunikationsweg:</b>	Internet
<b>Nummer oder Adresse:</b>	<a href="https://www.etwis.de/DE/dynamisch/NfB/NfBDetailView/showPdf:2527/2024">https://www.etwis.de/DE/dynamisch/NfB/NfBDetailView/showPdf:2527/2024</a>
<b>Bemerkung:</b>	Sperrung des Oder-Spree-Kanals von der Ziltendorfer Straßenbrücke bis zur Bandbrücke

KW 40		
KW	Wochentag	Datum
KW 40 2024	Montag	30.09.2024
KW 40 2024	Dienstag	01.10.2024
KW 40 2024	Mittwoch	02.10.2024
KW 40 2024	Donnerstag	03.10.2024
KW 40 2024	Freitag	04.10.2024
KW 40 2024	Samstag	05.10.2024
KW 40 2024	Sonntag	06.10.2024

Grund: Konservierungsarbeiten an einer Eisenbahnüberführung

Wasserstraße Spree-Oder-Wasserstraße:							
Ortlichkeit	km von Koordinaten km bis Koordinaten	Einschränkung	Zielgruppe	Richtung	Bereich der Einschränkung	gültig von gültig bis	Intervall
Fährwasser Spree-Oder-Wasserstraße	118,4 52° 12.050' N 14° 36.355' E 121,3 52° 10.760' N 14° 37.657' E	Sperrung	alle	alle Richtungen	ganz	7. Okt. 2024 06:00 Uhr 22. Okt. 2024 18:00 Uhr	durchgehend

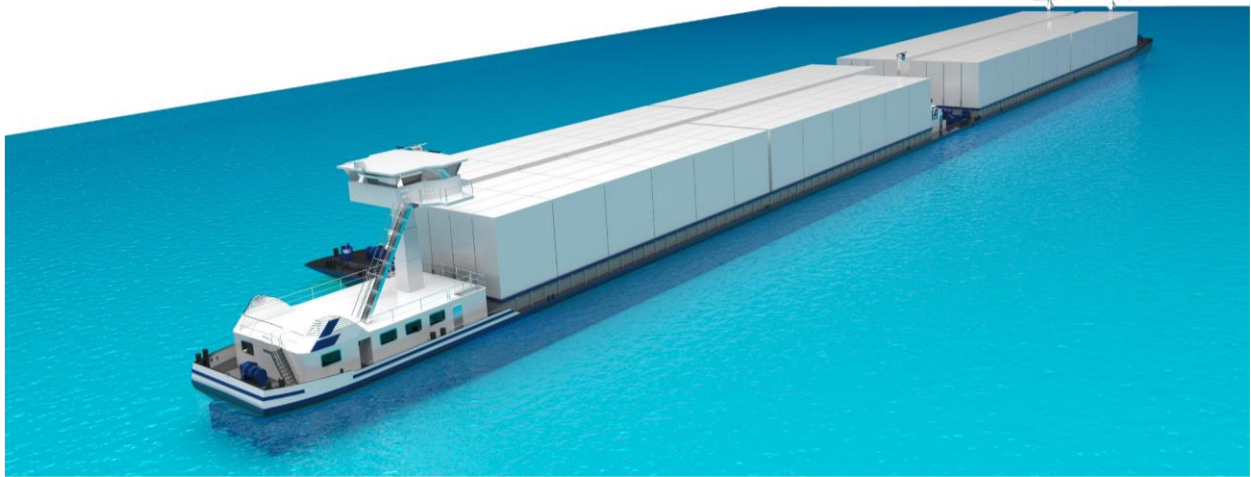


### Sperrung der Oder wegen Hochwasser

Strecke ab Wroclaw bis Eisenhüttenstadt: ab 15.09.2024

Strecke ab Eisenhüttenstadt bis Szczecin: ab 17.09.2024

West Oder km 3 bis Szczecin ab 21.09.2024 – 07.10.2024  
(die ersten 10 Tage waren aus unserer Sicht noch nicht erforderlich, da noch keine Gefahr bestand)



## Grundkonzept - Energieeffizient und Emissionsreduziert

<b>Koppelverband „Rhenus Mannheim I+II“</b>	Konventionell	D-E Antrieb mit Euro 6	Hybrid Antrieb mit Batterie & BZ
Brennstoffverbrauch*, absolut	793.000 l	558.050 l	159.314 l
Brennstoffverbrauch*, relativ	100%	70,4%	20,1%
CO <sub>2</sub> Ausstoß	2.096 t	1.473 t	421 t



## Meine Wünsche:

- bessere Zusammenarbeit zwischen Polen und Deutschland
- abgestimmte Unterhaltungsmaßnahmen  
(auf der gesamten Oder nicht nur auf der Grenzoder)
- sinnvolle Verknüpfung von Hochwasserschutz und  
Niedrigwasserschutz (Rückhaltebecken, Schleusen)
- bessere Einbeziehung der Schifffahrtsbetreibenden durch die  
Behörden

1



Wir wünschen uns immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel



1

## Diskussion

---

**(Kaus)** Wir sind ja hier mehr oder weniger angezählt worden, und als Vertreter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Spree/Havel lasse ich das so nicht auf uns sitzen. Wenn man die Hintergründe nicht kennt, muss man auch immer ganz vorsichtig sein mit seinen Äußerungen. Wir sind letztendlich abhängig von Dritten, von Maßnahmen Dritter. Wir haben also einen ganz bunten Blumenstrauß zu bearbeiten und nicht nur einzelne Punkte. Wir verstehen uns, wir machen das Geschäft nicht erst seit einem Jahr, sondern seit vielen Jahren, mein Kollege war selbst jahrelang bei der Binnenreederei beschäftigt. Uns sind die Probleme der Schifffahrt bekannt, und wir sind eigentlich immer Partner der Schiffer. Ich könnte übrigens jetzt auch zurückspielen, möchte ich natürlich nicht, wenn ich daran denke, wie häufig Anträge auf Ausnahmegenehmigungen zum Überschreiten von Fahrzeugabmessungen oder Abladetiefen nicht einmal einen Tag vorher kommen, sondern erst am gleichen Tag gestellt werden, und wir dann darauf reagieren müssen, was wir im Interesse der Schifffahrt immer machen, weil wir uns als Partner verstehen und nicht als Verhinderer.

Da hängen Firmen dran, da sind Termine abzustimmen, das hat man alles zu berücksichtigen. Jetzt aktuell z.B. Staatsbesuch in Berlin mit Biden – ich habe mit 14 Tage nur mit dieser Angelegenheit beschäftigt. Was nutzt es, wenn ich heute Termine bekannt gebe, die morgen schon wieder hinfällig sind und es eine neue Terminkette gibt. Da muss man immer alles von beiden Seiten sehen und nicht so einseitig. Wir haben nicht nur die Deutsche Binnenreederei, sondern auch noch andere Interessengruppen. Wir haben Verkehrsabfragen gemacht, wir haben auf der Oder beim benachbarten Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oder/Havel nachgefragt, wie es denn aussieht bei einem Transport von Opole, da wurde uns klar gesagt, die Oder ist noch nicht freigegeben, weil noch Hindernisbergung erfolgt. Wir verstehen uns also als Partner, und ich nehme die Kritik nicht als negativ für uns, sondern wir machen unseren Job, wir sind Dienstleister für die Schifffahrt, und das wird auch in Zukunft so sein.

**(Schütz)** Mike, wir kennen uns lange genug, ich schätze die Zusammenarbeit sehr, ich will niemanden persönlich anzählen. Ich bin ja nun hier, um aus Reederisicht die Situation auf der Oder darzustellen, da gehören dann bestimmte kritische Punkte auch dazu. Grundsätzlich schätzen wir die Zusammenarbeit, aber da sind Negativbeispiele, die ein Jahr Arbeit praktisch aufheben. Wir können das ganze Jahr super Geschäfte machen, aber die Ausfälle, die wir jetzt hier haben, fängt man nicht mehr ein. Man muss sehen, Schifffahrt ist ein *Business Case* – wenn wir merken, dass wir hier kein Geld mehr verdienen können, oder wir machen in Oderverkehren jedes Jahr unkalkulierbar Minus, dann wird irgendwann die Entscheidung getroffen, sich von der Oder zurück-



zuziehen – dies will ich auf jeden Fall verhindern. Das muss man doch ansprechen dürfen, ohne sich persönlich anzugreifen.

**(Noack)** Nein, das machen wir hier jetzt auch nicht – wirklich nicht – dies ist eine 1:1-Diskussion über Sachfragen, „ohne Ansehen der Person“.

**(van Vliet)** Wir sind die Reederei Dettmer aus Bremen, der anderen Hansestadt, und nicht aus Hamburg. Frage an Herrn Schütz: Über Containerverkehre von Stettin oder Swinemünde nach Berlin wurde schon gesprochen. Wir haben überlegt, ob wir dies von Hamburg aus darstellen können. Nach der Höhersetzung der Brücken auf dem Mittellandkanal sind zwei Lagen Container anscheinend nicht möglich, also ist es wirtschaftlich nicht möglich, Container von Hamburg nach Berlin zu transportieren? Und wie ist es auf der Strecke von Stettin oder Swinemünde?

**(Schütz)** Man kann auf jeden Fall zweilagig, auch mit Leercontainern, von Hamburg nach Berlin fahren. Der einzige Grund, weswegen dies nicht richtig funktioniert, ist die Schwierigkeit, mit einem Umlauf Hamburg-Berlin-Hamburg in 7 Tagen eine Kontinuität des Umlaufs zu schaffen, da sonst die Transportketten gestört werden. In Scharnebeck verliert man schon einmal einen Tag.

Was noch nicht geht, sind Leercontainer von Stettin nach Berlin – da ist die Eiswerder-Brücke in Spandau, die mit 4,76 m Durchfahrtshöhe doppelagige beladene Container erlaubt, bei Leercontainer aber Zusatzballast erfordert. In Zukunft, nach noch ein paar Einschnitten oder Ausbauten, spricht nichts gegen Container auf dieser Strecke.