

Das Wasserstraßensystem der Oder; Nutzung der Wasserstraßen-Infrastruktur für einen zukunftsfähigen, nachhaltigen und wirtschaftlichen Gütertransport

Die Oder als „Körper“, die Wasserstraßen rechts und links davon als „Kapillaren“ der Flügel. In dieser Metapher stecken genau die beiden entscheidenden Fragen jedes Wasserstraßen-Systems:

1. **Wie stark wird der Hauptstrom genutzt (Oder als Körper)?**
2. **Wie viel potenzielle Zuführung und Verteilung gibt es über die Nebenwege (Kapillaren/Flügel)?**

Die Gründe für eine nähere Betrachtung des wasserstraßenrelevanten Aufkommens sind folgende:

1. Der „Körper“ (Oder) ist nur so wertvoll wie die „Flügel“ (Zuflüsse / Seitenwasserstraßen)

Die Oder allein ist ein Durchgangsstrom. Erst die Anbindungen rechts und links machen aus ihr ein **logistisch nutzbares Netz**:

- Havel-Oder-Wasserstraße
- Spree-Oder-Wasserstraße
- Oder-Spree-Kanal
- Lausitzer Neiße / polnische Verbindungen
- Häfen wie Schwedt, Eisenhüttenstadt, Berlin-Westhafen, Eberswalde usw.

Wenn diese Kapillaren wenig genutzt werden oder wenig Güteraufkommen haben, dann „fliegt“ der Schmetterling nicht – der Hauptstrom bleibt unter Wert.

Eine genaue Analyse zeigt also, **wo der Schmetterling Flügelschlag hat – und wo nur Adern ohne Blutfluss sind.**

2. Ist genug „Blut“ – also Gütervolumen – in den Flügeln vorhanden?

Viele Unternehmen liegen **nahe** an Wasserstraßen, nutzen sie aber **nicht**.

Andere liegen **weiter weg**, würden aber gern nutzen – wenn Kosten oder Infrastruktur stimmen.

Bei einer näheren Betrachtung wird verdeutlicht:

- Wo sitzen güterproduzierende Unternehmen **mit potenziellen Wasseranforderungen?**
- Welche Branchen sind tatsächlich wasserrelevant (Papier, Chemie, Baustoffe, Agrar-, Schüttgüter, Containerisierung)?
- Welche Standorte können mit wenigen logistischen Anpassungen ans Wasser gebracht werden?
- Welche Streckenabschnitte haben „verstecktes“ oder ungenutztes Aufkommen?

Auf diese Weise wird deutlich, wo das Wasserstraßennetz **still schlummert** und wo es **reaktivierbar** oder **ausbaufähig** wäre.

3. In Ostdeutschland ist das Potenzial besonders hoch, weil...

...die Region genau die Mischung besitzt, bei der Wasserverkehr Sinn macht:

- große Flächenländer mit langen Transportwegen

- viele Rohstoff-, Halbzeug- und Massenwaren-Produzenten
- vorhandene, aber teils unterausgelastete Hafeninfrastruktur
- hoher Bedarf an nachhaltigem Verkehr
- Nähe zu Polen / Ostsee / Seehäfen → Exportpotenzial

Für eine Wirtschafts-, Umwelt- und Infrastrukturplanung ist eine fundierte Aufkommensanalyse angebracht.

4. Des Weiteren zeigt die Metapher auch: Die Stärken liegen in der Gesamtheit – nicht im Einzelteil

Wenn man nur die Oder betrachtet, sieht man einen Strom. Wenn man sie als **Körper eines lebenden Systems** betrachtet, erkennt man:

- Verzweigungen
- Zuflüsse
- regionale Ankerpunkte
- wirtschaftliche „Organe“
- Energie- und Güterströme

Eine solche Perspektive macht klar, wo sich Investitionen wirklich lohnen könnten:

- Hafenmodernisierung?
- Schleusen?
- Trimodalität?
- Industrieansiedlung?
- neue Umschlagpunkte?

Ohne eine Analyse der Flügelkapillaren kann man das nicht beurteilen.

Fazit: Ja, die nähere Betrachtung ist nicht nur sinnvoll – sie ist zwingend.

Wenn die Oder der Körper des Systems ist, zeigt die Analyse der Seitenwasserstraßen genau auf, **ob der Körper lebt, wächst oder austrocknet**.

Herauszuarbeiten wären,

- die relevanten Industrien entlang der „Flügel“
- das heutige und potenzielle Güteraufkommen
- die tatsächliche Wasserstraßennutzung
- die Hemmnisse + Chancen
- die Kartenlogik

Es gibt eine ganze Reihe von **güterproduzierenden Unternehmen** und Industriebetrieben in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin und in den angrenzenden Regionen. Einige davon stehen in Nähe bzw. Verbindung mit Wasserstraßen bzw. Häfen (z. B. in der Region um Schwedt/Oder).

Branchen & Industriezweige in der Region

- In Brandenburg sind u.a. stark vertreten: Chemie- und Kunststoffindustrie, Metall- und Maschinenbau, Papierindustrie und Lebensmittel-/Nahrungsmittelverarbeitung.
- Berlin selbst beheimatet viele Unternehmen aus Chemie/Pharma, Metall- und Elektroindustrie, Maschinen- und Anlagenbau sowie Nahrungs- und Genussmittelherstellung.
- Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) bilden einen großen Teil der industriellen Basis, sowohl klassische Verarbeitungsindustrie als auch spezialisierte Zulieferer und Dienstleister.

Vorhanden ist eine große Bandbreite an produzierendem Gewerbe - von Schwerindustrie und Metallproduktion über Kunststoff, Papier und Chemikalien bis hin zu Nahrungsmittelproduktion.

Konkreter Standort mit Wasser – Beispiel Schwedt/Oder

Ein besonders gutes Beispiel für ein wasser-, schienen- und straßen-erschlossenes Industrie- und Produktionsumfeld ist die Region rund um den Schwedter Hafen / Industriepark Schwedt:

- In Schwedt werden Mineralölprodukte verarbeitet; der Standort rund um die PCK Raffinerie GmbH zählt zu den Hauptsäulen der lokalen Wirtschaft.
- Parallel dazu existiert eine bedeutende Papierindustrie - historisch und aktuell stark ausgeprägt in Schwedt.
- Darüber hinaus haben sich dort Unternehmen aus Logistik, Umschlag, Lagerwirtschaft, Verpackung und Hafenaffinen Gewerben angesiedelt, also gerade auch Güter produzierende bzw. verarbeitende Firmen, die vom Wasser- und Schienenzugang profitieren.

Das macht Schwedt/Oder zu einem Musterbeispiel für einen „wasserstraßenrelevanten“ Industrie- und Produktionsstandort.

Was heißt wasserstraßenrelevant — was passt zusammen

Wasserstraßenrelevanten und güterproduzierenden Unternehmen sind insbesondere solche Unternehmen die:

- Industriebetriebe sind (Produktion, Verarbeitung, Fertigung, Rohstoffverarbeitung, Papier, Chemie, Metall etc.).
- an Häfen, Wasserstraßen oder Wasser-Logistikstandorten gelegen sind oder -/und – Logistik + Umschlag über Wasser, Schiene oder Straße nutzen können.
- möglichst trimodal angebunden sind (Wasser + Schiene + Straße), damit Güter effizient verschifft und verteilt werden können - wie etwa beim Schwedter Hafen bzw. Industriepark.

Weiche **konkreten großen oder mittelgroßen Unternehmen** kombinieren die **Produktion + Wasser-Hafen-Anbindung** in den Regionen Brandenburg / Mecklenburg-Vorpommern / Berlin.

1) Kernargumente

- Binnenwasserstraßen transportieren wirtschaftlich große Mengen und bilden für bestimmte Branchen (Bulk-, Rohstoffe, Schwerindustrie, Raffinerien, Papier, Agrarrohstoffe) eine kostengünstige Verkehrsachse.

- Regionale Häfen wie **Schwedt** oder **Eisenhüttenstadt** sind trimodal (Wasser/Schiene/Straße) angeschlossen - das macht sie für Produzenten interessant, die große Mengen umschlagen.
- auf der polnischen Seite „Stettiner Raum“ gibt es Seehafen-Kapazitäten mit hohem Umschlag (z. B. Szczecin-Świnoujście), die große Rohstoffströme (Kohle, Erz, Getreide, LNG) abwickeln - das beeinflusst die Logistikketten entlang der Oder.

2) Wichtige aktuelle Indikatoren / Zahlen (Kurz)

- Deutschlandweit nahm die Binnenschifffahrt 2024 leicht zu (Destatis: +1,2 % gegenüber Vorjahr) - das ist ein Indiz dafür, dass Güterverkehr auf den Wasserstraßen wieder an Bedeutung gewinnt.
- Auf den Binnenwasserstraßen Brandenburgs wurden 2024 **fast 2 Mio. Tonnen** Güter befördert (Anstieg gegenüber 2023 ~+18,3 %). Das ist ein klarer Hinweis auf ein steigendes, regionales Aufkommen.
- Große Seehafen-Mengen in der Metropolregion Stettin: > **38 Mio. t (2023)** — relevant als Ein-/Ausgangspunkt für Warenflüsse über die Oder-Achse.

3) Typische güterproduzierende Branchen, die wasserstraßenrelevant sind

- **Raffinerien / Tanklager / Petrochemie** (z. B. PCK-/Raffinerie/Logistik-Standorte in Schwedt-Umfeld).
- **Papierindustrie** (Schwedt hat historisch / aktuell papierverarbeitende Betriebe).
- **Stahl / Hütten / Baustoffe** (Eisenhüttenstadt: Werkshäfen, Zementhafen, Werkshäfen).
- **Agrarrohstoffe & Massengüter** (Getreide, Dünger — oft per Binnenschiff transportiert).
- **Massengut-Logistik & Umschlagfirmen** (Trimodale Logistikparks an Binnenhäfen).

4) Konkrete Hotspots / Häfen entlang der Oder-Achse (Beispiele)

- **Hafen Schwedt (Brandenburg)** – trimodaler Binnenhafen, relevanter Umschlag von Rohstoffen, Industrieprodukten.
- **Hafen Eisenhüttenstadt** – historisch und heute noch mit Werkshäfen für Stahl/Zement; zonale Bedeutung für regionale Produktion.
- **Stettin / Świnoujście (Szczecin-Świnoujście)** – großer Seehafenverbund mit Millionen Tonnen Umschlag; wichtige Verbindung zur Ostsee.
- Zahlreiche kleinere Binnenhäfen und Anlegestellen entlang Havel/Oder/Spree (Netz: HOW, SOW, Hohensaaten-Friedrichsthaler W.).

5) Trends / Risiken

- **Infrastruktur und Schleusenstatus:** Breite, Tiefgang und Schleusenbetrieb bestimmen, welche Schiffstypen und wieviel Fracht transportierbar sind. Nicht alle Abschnitte sind für Großschiffe geeignet.
- **Regionale Investitionen / Ausbauten** (z. B. Ausbaupläne polnischer Seehäfen) können Umlenkungen der Güterströme bewirken.

- **Volatilität der Nachfrage** (z. B. Energie/Steinkohle vs. LNG) beeinflusst Frachtmengen und fehlende Kapazitäten oder Überkapazitäten.

6) Fazit

- Die Oder + ihre Flügelwasserstraßen sind eine **wirtschaftlich relevante Achse**, insbesondere für Branchen mit hohem Massengut- oder Rohstoffbedarf (Raffinerie, Papier, Stahl, Agrar). Die aktuellen Zahlen (Anstieg 2024 in Brandenburg; große Seehafenmengen bei Stettin) bestätigen: **eine nähere Untersuchung bringt handfeste Erkenntnisse** für Logistik- oder Standortentscheidungen.

Güterproduzierende, wasserstraßen-relevante Unternehmen (Oder-/„Stettiner-Schmetterling“-Raum)

1. **PCK Raffinerie Schwedt (PCK-Raffinerie GmbH)** — große Erdöl-Raffinerie in Schwedt; versorgt Berlin/Brandenburg mit Treib-/Heizstoffen und ist trimodal (Hafen/Schiene/Straße) angebunden.
2. **ArcelorMittal Eisenhüttenstadt** — integriertes Hüttenwerk (Stahlproduktion) in Eisenhüttenstadt; große Produktionsmengen und Nähe zu Oder-/Binnenwasserwegen für Rohstoff-/Produktlogistik.
3. **Grupa Azoty / Zakłady Chemiczne POLICE (Police bei Szczecin)** — großer Chemie-/Düngemittel-Komplex nordwestlich von Szczecin; besitzt eigene Hafen-/Barge-Infrastruktur und ist für Seefracht und Oder-Anbindung wichtig.
4. **Nordex (Rostock-Standort)** - Fertigung von Windkraftanlagen und Turbinen Komponenten (Nacelles u. a.) in/bei Rostock; Produktion steht in direktem Zusammenhang mit See-/Hafenlogistik (Zulieferung, Export).
5. **Liebherr-MCCtec Rostock GmbH** - Herstellung von Hafen- und Schiffskranen in Rostock; enge Verzahnung mit Hafenbetrieb und maritimer Logistik.
6. **EGGER Holzwerkstoffe Wismar GmbH & Co. KG** - großer Hersteller von Holzwerkstoffen (Spanplatten, OSB) in Wismar; Standort mit Hafenanbindung für Ein-/Ausfuhr von Rohstoffen und Produkten.
7. **Meyer (vormals Werftstandort Wismar / Meyer Wismar)** - Werft/Schiffbau in Wismar (Produktion und Reparatur kommerzieller Schiffe und Spezial-Vessels)
8. **HanseYachts AG (Greifswald)** - einer der großen Serien-Jachtbauer (Motor- und Segelyachten) mit Werftstandorten an Wasser (Greifswald/Goleniów); starke Export-/Transportverbindungen über See und Küstenhäfen.
9. **Ostseestaal GmbH & Co. KG (Stralsund / Franken-Hafen)** — metallverarbeitender Betrieb (3D-Blechformung, Schiffbau-Bauteile, Windenergie-Teile) mit direktem Hafenstandort. (Ostseestaal)
10. **Morska Stocznia Remontowa «Gryfia» (Szczecin)** - großes Schiffswerk / Reparaturwerft in Stettin; zentrale Rolle für die maritime Industrie und Hafenwirtschaft der Region.

Hinweise zur Auflistung der potentiellen wasserstraßenaffinen Unternehmen

- die Liste kombiniert **große volumengebende Produzenten** (Raffinerie, Stahl, Chemie) und **starke maritime/werft-nahe Hersteller**, weil beide Typen für Wasserstraßen-Logistik besonders relevant sind.
- manche Standorte (z. B. PCK Schwedt, Police, Rostock, Wismar, Szczecin) sind **direkt an Häfen oder Binnen-Umschlagstellen** gelegen, deshalb eignen sie sich besonders für Binnenschiff- und Seetransporte.
- lokale KMU-Netzwerke (Zulieferer, Metallverarbeitung, Holzindustrie) sind in der Region stark ausgeprägt, sie ergänzen die großen Produzenten und nutzen ebenfalls Häfen/Flusslogistik.

Dr. Jürgen Lange

Hamburg, den 06. Dezember 2026