



PRESSEINFORMATION

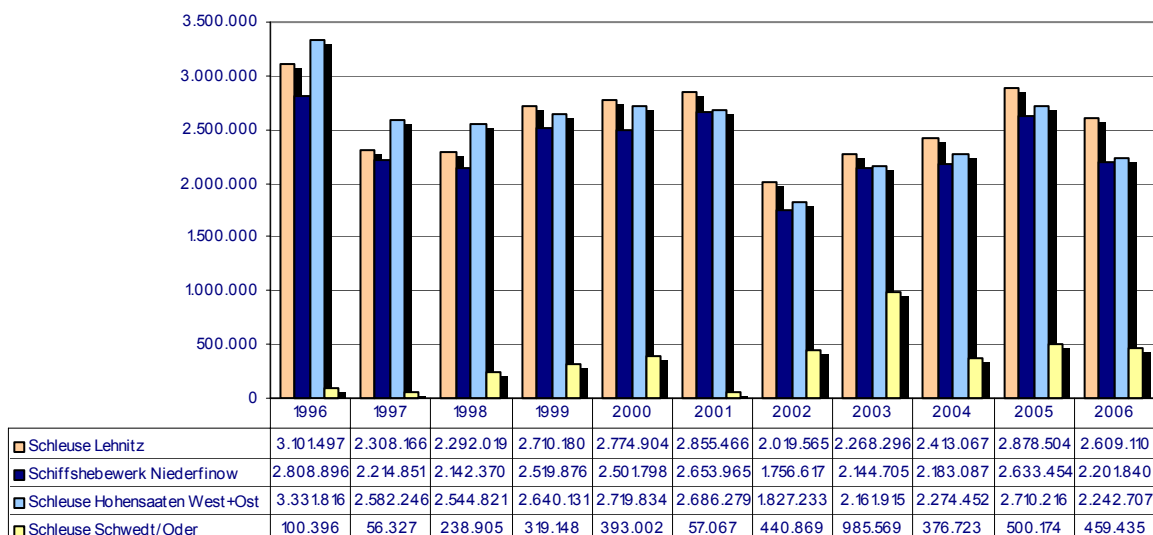
Projekt

Vorläufige Verkehrsstatistik 2006 für die Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)

Informationen

Im zurückliegenden Jahr 2006 konnte die Binnenschifffahrt den dynamischen Wachstumskurs der letzten vier Jahre an der Havel-Oder-Wasserstraße nicht mehr fortschreiben. Am Schiffshebewerk Niederfinow wurden nur rd. 2,2 Mio Gütertonnen abgefertigt, was einem Rückgang von 16,4% gegenüber dem Jahr 2005 entspricht. Spitzenreiter beim Ladungsaufkommen ist erneut die Schleuse Lehnitz, die rd. 2,6 Mio Gütertonnen Ladung abgefertigt hat und damit nur ein minus von rd. 10% ausweist.

Verkehrsstatistik Havel-Oder-Wasserstraße 1996 - 2006
Ladungsaufkommen pro Jahr in Gütertonnen



Als Ursachen für den Rückgang an Ladungsaufkommen sieht das WSA Eberswalde:

1. die lang anhaltende Eissperre für die HOW im Frühjahr 2006,
2. einen starken Ladungsrückgang bei Baustoffen und Stahl sowie
3. einen zunehmenden Mangel an revierspezifisch geeignetem Schiffsraum.

Bedingt durch die planmäßige Winterreparatur am Schiffshebewerk Niederfinow und den langen anhaltenden kalten Winter 2006, war die HOW vom 05.01. bis zum 01.04.2006 nicht durchgängig befahrbar (Eissperre vom 10.01. – 01.04.2006). Im Jahr davor war dieser Zeitraum auf den 03.01. – 15.03.2005 beschränkt.

Der Rückgang an Baustoffen und Stahl ist nur aus temporären Veränderungen in den Vertriebswegen für diese Produkte begründbar. So wurden über die Schleusen Schwedt/Oder und Hohensaaten Ost im Jahr 2006 insgesamt 233.446 Tonnen Baustoffe (Steine und Erden) aus Polen importiert, von denen aber nur 46.489 Tonnen das Schiffshebewerk Niederfinow erreichten. Der überwiegende Teil der Baustoffe muss



daher, im Zuge der umfangreichen Deichbaumaßnahmen des Landesumweltamtes Brandenburg, entlang der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße angelandet worden sein. Die Baustofftransporte in Richtung Berlin, die Mitte der 1990-er Jahre am Schiffshebewerk Niederfinow noch bis zu 2 Mio Gütertonnen pro Jahr ausmachten, sind in den letzten zehn Jahren insgesamt stark zurück gegangen. Die Ursachen hierfür liegen, neben einer schwächelnden Baukonjunktur, vor allem in der Stadtentwicklungspolitik des Landes Berlin. Zahlreiche dezentrale Umschlagstellen entlang der Berliner Wasserstraßen wurden städtebaulich überplant und überwiegend in Wohnungsbaustandorte umgewidmet. Dadurch mussten auch einige an innerstädtischen Wasserstraßen ansässige Baustoffhändler sowie Beton- und Asphaltwerke geschlossen werden. Neuansiedlungen erfolgten in der Regel nur noch am Stadtrand, ohne Wasserstraßenanschluss. Eine gebrochene Transportkette Lkw – Schiff – Lkw, ist jedoch gegenüber einer Direktanlieferung der Baustoffe per Lkw nicht wirtschaftlich, so dass die Baustofftransporte aus Richtung Osten heute überwiegend wieder per Lkw nach Berlin gefahren werden.

| Güterstruktur Schiffshebewerk Niederfinow | 2004 | 2005 | 2006 | Anteil 2006 | Abweichung zum Vorjahr |
|--|-------------|-------------|-------------|--------------------|-------------------------------|
| getrennt nach Güterarten | Tonnen | Tonnen | Tonnen | in % | in % |
| land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse | 28.596 | 94.982 | 105.298 | 4,78 | 9,80 |
| andere Nahrungs- und Futtermittel | 148.975 | 166.169 | 76.877 | 3,49 | -116,15 |
| feste mineralische Brennstoffe | 854.466 | 1.076.763 | 1.063.574 | 48,30 | -1,24 |
| Erdöl, Gas, Mineralöl und -erzeugnisse | 268 | 467 | 852 | 0,04 | 45,19 |
| Erze und Metallabfälle | 350.107 | 299.684 | 284.386 | 12,92 | -5,38 |
| Eisen, Stahl, Nichteisen-Metalle | 328.146 | 509.798 | 321.399 | 14,60 | -58,62 |
| Steine und Erden (einschließlich Baustoffe) | 130.436 | 164.707 | 46.489 | 2,11 | -254,29 |
| Düngemittel | 260.908 | 255.023 | 223.977 | 10,17 | -13,86 |
| chemische Erzeugnisse | 10.007 | 17.031 | 12.322 | 0,56 | -38,22 |
| Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren | 73.002 | 48.830 | 66.666 | 3,03 | 26,75 |
| Summe | 2.184.911 | 2.633.454 | 2.201.840 | 100 | |

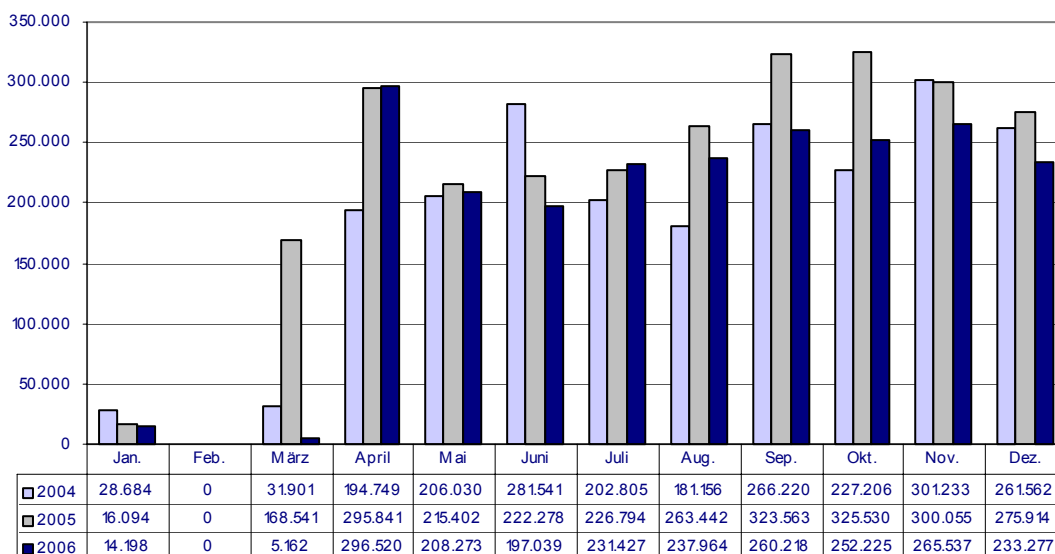
Bezüglich des Ladungsaufkommens bei Stahl fällt in der oben stehenden Datentabelle auf, dass das Aufkommen an Schrott von 2005 zu 2006 annähernd unverändert geblieben ist. Demzufolge kann also nicht weniger Stahl in Deutschland produziert worden sein. Vielmehr müssen sich die Vertriebswege im Jahr 2006 anders gestaltet haben als im Jahr 2005, wo an der HOW für dieser Ladungsart ein außergewöhnlicher Spitzenwert erzielt wurde.

Bei näherer Analyse der nachfolgenden Grafik zum monatlichen Güteraufkommen am Schiffshebewerk Niederfinow für die Jahre 2004 bis 2006 fällt auf, dass das Ladungsaufkommen im Jahr 2006 zum einen sehr gleichmäßig verteilt ist und zum anderen in den Monaten August bis Dezember deutlich hinter 2005 zurück bleibt. Eine mögliche Ursache dafür ist der zunehmende Mangel an revierspezifisch geeignetem Schiffsraum. Die hier gut ausgebaute Schubschifffahrt ist, aus Kostengründen, nur bedingt für Langstreckentransporte geeignet. Bei den dafür erforderlichen Motorgüterschiffen berichten die Verloader entlang der HOW zunehmend über Bereitstellungsprobleme. Das potentielle Ladungsaufkommen soll, vor allem während der Nacherntezeit, deutlich höher gewesen sein, als der am Markt verfügbare Schiffsraum.



Die HOW kann in ihrem jetzigen Ausbauzustand nur von Motorgüterschiffen mit bis zu 82 m Länge befahren werden. Diese Schiffe sind oft schon in betagtem Alter und werden zunehmend still gelegt. Zwar findet inzwischen wieder eine rege Neubautätigkeit für Binnenschiffe statt, dabei werden aber fast ausnahmslos Schiffe mit 135 m Länge für den Verkehr auf dem Rhein und mit 110 m Länge für den Verkehr auf den ausgebauten westdeutschen Kanälen auf Kiel gelegt. Diese Schiffe können an der HOW (noch) nicht verkehren. Sowohl die Verlagerer, als auch die nachfragenden Industrie- und Gewerbebetriebe sowie die Landwirte in Brandenburg und Westpommern setzen daher große Hoffnungen in den zügigen Teilausbau der Havel-Oder-Wasserstraße. Ziel des Ausbaus ist die Zulassung des Verkehrs von Motorgüterschiffen mit bis zu 115 m Länge.

**Verkehrsstatistik Schiffshebewerk Niederfinow
Ladungsaufkommen in Gütertonnen pro Monat (2004 - 2006)**



Ausblick

Trotz des vorübergehenden Rückgangs des Ladungsaufkommens, hat die Havel-Oder-Wasserstraße weiter hervorragende Entwicklungschancen. Neben Lübeck ist der Hafenverbund Szczecin – Swinoujscie der einzige Ostseehafen, der (mit der HOW) über einen vollwertigen Anschluss an das 22.000 km lange westeuropäische Binnenwasserstraßennetz verfügt. Vor dem II. Weltkrieg war die Relation Berlin – Stettin die dritt wichtigste Verkehrsrelation von und nach Berlin (nach Berlin – Hamburg und Berlin – Leipzig). Systembedingte Vorteile der Binnenschifffahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern (z.B. gegenüber der Bahn: keine gravierenden technischen Systemunterschiede in den verschiedenen EU-Ländern, weitestgehende Liberalisierung und Einfachheit des Zugangs zur Netzinfrastruktur, oder gegenüber dem Lkw: geringe Kosten) sprechen ebenfalls für eine weitere dynamische Entwicklung der Havel-Oder-Wasserstraße im West-Ost-Verkehr des größer gewordenen Europas.

In den Jahren 2004 bis 2006 hat allein die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes rund 100 Mio € in die Grundinstandsetzung und den Teilausbau der Havel-Oder-Wasserstraße und ihrer Nebenwasserstraßen investiert. Der Anteil der Investitionen am Haushalt des WSA Eberswalde liegt weiter deutlich über 60%. Der nächste wichtige Meilenstein bei der Grundinstandsetzung der Wasserstraße ist die



Beseitigung des Tauchtiefenengpasses in der Scheitelhaltung und die Wiederezulassung einer durchgängigen Abladetiefe von 2,0 m, entsprechend den Regelungen der letzten Binnenwasserstraßen-Verkehrsordnung der DDR aus dem Jahr 1989 (voraussichtlich noch im Jahr 2007). Mit der Inbetriebnahme des geplanten Neubaus des Schiffshebewerkes Niederfinow Nord (ca. 2012), kann dann auch eine durchgängige Brückendurchfahrtshöhe von > 4,50 m zwischen Berlin und Szczecin angeboten werden. Damit wird auf der Havel-Oder-Wasserstraße ein 2-lagiger (und damit wirtschaftlicher) Containerverkehr möglich. Auch hier stellt die HOW derzeit den maßgeblichen Engpass für die Binnenschifffahrt zwischen dem Rheinstromgebiet und dem Ostseeraum dar.

Durch die Privatwirtschaft wurden seit 1990 rd. 500 Mio € in neue Industrie- und Gewerbebetriebe entlang der HOW investiert. Im Jahr 2006 konnten wir unter anderem die Inbetriebnahme eines Holzpelletierwerkes mit einer Leistung von bis zu 160.000 t/a und einer neuen Leichtbenzinveretherungsanlage zur Verarbeitung von Biodiesel in Schwedt/Oder verzeichnen. Am Standort Eberswalde ist ein 160 MW Holzkraftwerk ans Netz gegangen, in Hennigsdorf wurde eine neues Metallrecyclingzentrums im Umfeld des Stahlwerkes in Betrieb genommen. In Schwedt/Oder wurde außerdem das Baurecht für den Bau einer Hafenanschlussbahn in den neuen öffentlichen Binnenhafen erwirkt. Für das Jahr 2007 erwartet das WSA Eberswalde die Inbetriebnahme von zwei schon im Bau befindlichen neuen privaten Umschlagstellen in Hennigsdorf (bei HOW km 13,5) und Eberswalde (bei HOW km 65,0), sowie die Entwicklung weiterer Industriensiedlungsprojekte, wie zum Beispiel eines weiteren Holzpelletierwerkes in Eberswalde mit 35.000 t Jahreskapazität oder einer Anlage zur Produktion von Propylen auf dem Gelände der Raffinerie Schwedt. Mit der schrittweisen Beseitigung der überregional bedeutsamen Engpässe und den weiter ungebremsten Investitionen in neue Industrie- und Gewerbebetriebe, kann also künftig weiter mit einem kräftigen Wachstum der Transportleistung auf der Havel-Oder-Wasserstraße gerechnet werden. Die Prognosen des Bundesverkehrswegeplanes 2003 gehen von einer Steigerung des Ladungsaufkommen bis zum Jahr 2015 auf rd. 5 Mio Gütertonnen pro Jahr aus.

Die nachstehende Grafik gibt noch einen Überblick zum Fahrzeugaufkommen am Schiffshebewerk Niederfinow.

Verkehrsstatistik Schiffshebewerk Niederfinow 1996 - 2006
Anzahl der Fahrzeuge pro Jahr

