

LUTRA GmbH | Hafenstr. 18 | 15711 Königs Wusterhausen
Tel.: +49 (0)3375 671-0 | info@hafenkw.de | www.hafenkw.de

SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK, Nr. 7/2014



Kaierweiterung und Gewerbe- und
Industrieflächenerweiterung im Hafen
Königs Wusterhausen | Bild: Lutra

Häfen an der Spree-Oder-Wasserstraße fehlt Planungssicherheit

Alles hängt an nur zwei Schleusen

Die Häfen an der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) sind wie kaum andere deutsche Binnenhäfen von der Unsicherheit politischer Entscheidungen zum Ausbau der Bundeswasserstraßen betroffen. Das betrifft die Häfen Königs Wusterhausen, Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt.

Die SOW ist die wasserwegerechtliche Sammelbezeichnung für die 128,66 km lange Bundeswasserstraße von der Spree-mündung in die Havel bei Spandau bis zur Einmündung des Oder-Spree-Kanals in die Oder bei Eisenhüttenstadt. Die Wasserstraße kann nur von Fahrzeugen bis 67 m x 8,25 m oder Verbänden bis 125 m x 8,25 m befahren werden. Die Abladetiefe beträgt 2 m. Im Jahr 2013 hatte auf der SOW der Güterdurchgang an der Schleuse Fürstenwalde einen Umfang von rd. 0,6 Mio. t und an der Schleuse Wernsdorf von rd. 0,7 Mio. t. Vor 1990 waren es auf der SOW konstant 2,3 Mio. t pro Jahr. Der verloren gegangene Verkehr kann aber zurückkehren.

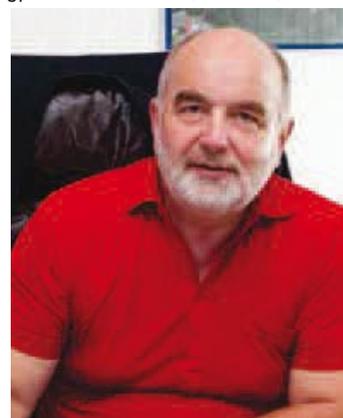
Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat ermittelt, dass hierfür nur die Schleusen der SOW auf 115 m verlängert werden müssten. Diese Verlängerung ist an der Schleuse Wernsdorf mit einem Aufwand von 15 Mio. Euro im Jahr 2006 realisiert worden und im Jahr 2013 wurde die Verlängerung der Schleuse Kersdorf ebenfalls mit einem Aufwand von 15 Mio. Euro abgeschlossen. Dazwischen liegt jetzt ohne Planungssicherheit für einen Neubau bzw. eine Verlängerung die Schleuse Fürstenwalde. Sie ist als eine der ältesten Schleusen Deutschlands das absolute Nadelöhr auf der SOW mit ihrer Nutzlänge der Schleusenkammern von 67,60 m. Für die vierte, am östlichen Ende der SOW gelegene Schleuse Eisenhüttenstadt, die gleich als Schachtschleuse mit zwei 130 m langen und 12 m breiten Kammern gebaut wurde, gibt es keinen Ausbaubedarf.

Hafen Königs Wusterhausen

Der Hafen Königs Wusterhausen hat sich in den letzten 20 Jahren zu einem modernen Wirtschaftsstandort entwickelt. Im Jahr 2013 wurden 1,6 Mio. t Schiffsumschlag, 1,6 Mio. t Eisenbahnumschlag und 0,5 Mio. t Straßenumschlag realisiert. Für das Jahr 2014 werden 4 bis 7 % Gesamtumschlag mehr erwartet. „Sofern sich die bereits abgeschlossenen Verträge und die in Verhandlungen befindlichen Ansiedlungen umsetzen, erwarten wir in den nächsten fünf Jahren ein zusätzliches Transport- und Umschlagpotenzial von ca. 0,5 Mio. t“, sagt Reinhard Schuster, Geschäftsführer der LUTRA GmbH. Der Hafen Königs Wusterhausen gehört im Schiffsumschlag zu den ersten 20 deutschen Binnenhäfen. Er liegt an der Dahme-Wasserstraße, die in einer Entfernung von ca. 8 km in die SOW einmündet. Die Gesamtgröße des Hafens beträgt 45 ha Fläche mit einer Kailänge von 2.255 m und einem Gleisnetz von ca. 10 km

Lutra-Geschäftsführer Reinhard Schuster sieht beachtliche Entwicklungspotenziale für den Hafen Königs Wusterhausen

Bild: Dr. Teßmann



LUTRA GmbH | Hafenstraße 18 | 15711 Königs Wusterhausen
Tel.: +49 (0)3375 671-0 | info@hafenkw.de | www.hafenkw.de

SUT SCHIFFFAHRT UND TECHNIK, Nr. 7/2014

HAFEN + TRANSPORT INTERMODAL

Länge. Im Jahresdurchschnitt frequentieren ca. 2.700 Schiffe den Hafen. Seit 1990 hat die Hafengesellschaft mit Unterstützung des Landes Brandenburg 52 Mio. Euro investiert. Bis Ende 2014 sollen die aktuellen Maßnahmen der Kai-erweiterung mit 3,2 Mio. Euro sowie einer 9 ha großen Gewerbe- und Industrieflächenerweiterung mit 10,4 Mio. Euro abgeschlossen sein. Seit 1990 haben sich im Hafengebiet 15 Unternehmen mit ca. 250 Arbeitsplätzen und einem Investitionsvolumen von ca. 150 Mio. Euro angesiedelt. Im In- und Output bringen diese Unternehmen ein Umschlags- und Transportvolumen von 0,6 Mio. t im Jahr. Jüngste Ansiedlungen von Mitte dieses Jahres sind die besonders schiffsumschlagaffinen Unternehmen HMS Coal & Coke Trading GmbH und die Heidelberger Beton GmbH. Im direkten Widerspruch zu dieser positiven Entwicklung des Hafens und seiner Zukunftspotenziale als Wirtschaftsstandort und Logistikzentrum steht die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums zum Investitionsstopp für die ostdeutschen Wasserstraßen, von dem insbesondere auch die bereits planfestgestellte Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal betroffen ist.



Fehlende Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur an der SOW beklagt FGL-Geschäftsführer Martin Bock | Bild: Dr. Teßmann

Hafen Fürstenwalde FGL

Der Hafen Fürstenwalde ist ein Privathafen am Oder-Spree-Kanal. Hafeneigentümer und Hafenbetreiber ist die FGL Fürstenwalder Futtermittel-Getreide-Landhandel GmbH, die als Agrarhandels- und Dienstleistungsunternehmen zur AGRAVIS-Gruppe gehört und als solche Marktführer im östlichen Land Brandenburg ist. Der Hafen hat eine Kailänge von 380 m. Er fungiert in bestimmtem Umfang wie ein öffentlicher Hafen, indem er eine „Vorstapelfunktion“ für die Schleuse Fürstenwalde wahrnimmt und den Umschlag für Dritte, z.B. von Schrott, Düngemittel und Windkraftanlagen durchführt. Die FGL hat im Jahr 2013 416.000 t Binnenschiffumschlag, davon 30 % Empfang und 70 % Versand, realisiert. Ca. 700 Schiffseinheiten, fast ausschließlich Schubverbände, haben den Hafen frequentiert. Der Lkw-Umschlag hatte einen Umfang von 855.000 t und der Eisenbahnumschlag machte 34.000 t aus. Die Zukunft des Hafenstandortes Fürstenwalde an der SOW ist in hohem Maße vom Ausbau der Schleuse Fürstenwalde abhängig. Sie ist die älteste Schleuse Deutschlands und mit einer Schleusenammerlänge von 65 m absolut limitierend in Bezug auf den Schiffstransport. Das zweite Nadelöhr für die Schiffsdestinationen der FGL nach Hamburg, an den Niederrhein und in die Benelux-Staaten ist die Schleuse Kleinmachnow. „Es wäre eine riesige Chance für die Region, wenn eine leistungsfähige Wasserstraßenverbindung existieren würde. Bei einer Durchgängigkeit der Wasserstraße für Schiffseinheiten bis 115 m Länge könnten wir sofort 200.000 t Güter mehr mit dem Binnenschiff transportieren“, sagt FGL-Geschäftsführer Martin Bock. „Bei unseren Investitionen, die wir vornehmen, benötigen wir Zuverlässigkeit in der Verkehrsinfrastruktur. Diese Zuverlässigkeit haben wir zur Zeit an der Spree-Oder-Wasserstraße nicht, so dass wir auf absehbare Zeit an dem Standort Fürstenwalde keine Investitionen tätigen werden“, fügt er hinzu. Andere Standorte mit besserer Wasserstraßenlogistik, wie Bülstringen, Schwedt und Riesa, seien in der Hinsicht besser aufgestellt.

Hintergrund

Mit dem 5. Bericht des damaligen Bundesministeriums für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an den Deutschen Bundestag vom 22.06.2012 erfolgen im Land Brandenburg künftig keine Investitionen mehr in Ausbaumaßnahmen für die Wasserwege. Die Spree-Oder-Wasserstraße und auch der Teltowkanal sind der Kategorie „Sonstige Wasserstraßen“ zugeordnet. Es sind lediglich eine Reihe von Unterhaltungsmaßnahmen an der SOW wie punktuelle Baggerungen und Uferinstandsetzungen geplant. Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg hat in seine Projektanmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 für die Bundeswasserstraßen die Verlängerung der Schleusenammer der Schleuse Fürstenwalde auf 115 m Nutzlänge und den Neubau der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal in den Abmessungen L: 130 m, B: 12,50 m, Drempeltiefe 4,00 m aufgenommen. Die Projektbewertungen aller Bundesländer werden ab Sommer 2014 durch das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVDI) durchgeführt und werden ca. 1 Jahr in Anspruch nehmen. ■ Dr. Teßmann

Hafen Eisenhüttenstadt

Der Hafen Eisenhüttenstadt ist als Stichhafen ausgeführt und liegt an der SOW unmittelbar vor der Einmündung in die Oder. Er entstand in den Jahren 1950/1951 und wurde bis 1989 überwiegend für den Erz- und Kohleumschlag des damaligen Eisenhüttenkombinats Ost genutzt. Das Hafenbecken hat eine Länge von 350 m und eine Breite von 45 m. Die Länge der Kai-mauer beträgt 2 x 350 m. Im Jahr 2000 wurde der Hafen von der Stadtwirtschaft Eisenhüttenstadt GmbH übernommen, die eine 100prozentige Tochter der Stadt Eisenhüttenstadt ist. In den letzten Jahren haben sich die Umschlagsmengen des Hafens sehr positiv entwickelt. Die Menge des Güterumschlags ist von 41.000 t im Jahr 2006 auf 174.000 t im Jahr 2012 gestiegen. Im Jahr 2013 gab es auf Grund der Sperrung der Schleuse Eisenhüttenstadt u.a. wegen Bestreikung und Hochwasser einen Rückgang auf 130.000 t. Die Hauptgutarten sind Roheisen, Hüttensand, Splitt und Schrott. Im Jahr 2013 haben 245 Schiffe den Hafen angelaufen.

Der Hafen hat auf Grund seiner Standortgunst an der Schnittstelle von Oder und SOW große Potenziale der Entwicklung zu einem modernen Universalhafen und einem leistungsfähigen Logistikzentrum. Bereits in den Jahren 2005 bis 2006 wurden Investitionen in Höhe von 2,25 Mio. Euro getätigt, um den Nordkai und die Eisenbahninfrastruktur sowie die Zufahrtstraßen auszubauen.

„Obwohl die Hafenbetriebsgesellschaft mbH in den letzten Jahren die Umschlagsleistungen kontinuierlich steigern konnte, können durch den fehlenden Ausbau der Wasserstraßen, besonders der Schleuse Fürstenwalde, Anfragen der verladenden Wirtschaft zum Binnenschiffumschlag im Hafen nicht realisiert werden“, sagt Hafenleiter Wolfram Behnke. Die Planungen für den weiteren Ausbau des Hafens Eisenhüttenstadt wurden deshalb nach den Entscheidungen im Jahr 2012 zur Reformierung der Wasserstraßenverwaltung und der Neuordnung des Wasserstraßennetzes eingestellt. ■ Dr. Günter Teßmann

Die Schiffslänge ist im Durchgang auf der SOW auf 67 m limitiert | Bild: Dr. Teßmann

