



Dietmar Rehmann

Lindstedt, 18.06.2014

Binnenschifffahrt in Brandenburg - Erfahrungen und Erwartungen der HTAG

HTAG 10 Mio. to per BiSchi / 1 Mio Bahn/LKW
Zentrale in Duisburg 4 Mio Umschlag am Rhein
Niederlassungen:
Thionville / Antwerpen / Rotterdam / Emden / Hamburg / Berlin / Stettin
(Niederlassung in Berlin seit 1.1.1998)

Ladung einkommend: Kohle / Baustoffe / Schrott
ausgehend: Metalle / Baustoffe / landw. Erzeugnisse / Stgt.

Vergangenheit

Eröffnung HTAG-NL Berlin 1998 -> gegen den Trend
-> Andere zogen sich zurück. Warum?

- Die Aufbruchstimmung in der BiSchi war erst einmal verflogen.
- In der alten Bundesrepublik war die Wasser-Str ein Flickenteppich mit vielen Engpässen, die die Wettbewerbsfähigkeit der BiSchi einschränkten.

Nach der Wiedervereinigung wuchs die Hoffnung auf die Realisierung einer einheitlichen W-Str. für große Schiffe.

- Verkehrs-Projekt 17 **Ziel:** Schiffseinheiten von 180 x 11,45m / 3.500 to

aber -> Aus der Fertigstellung 2000/02 wird 2020.
-> In Berlin wurden Häfen + Umschlaganlagen umgewidmet.
-> Anschlüsse Richtung Nord + Süd wurden vernachlässigt.

heute Die Wasser-Str. immer noch ein Flickenteppich mit Engpässen
Die Wasser-Str. wird vernachlässigt.
Rückzug des Bundes aus der Fläche durch WSV-Reform
Sogar Niederfinow war gefährdet.
-> Es gibt keine Impulse mehr auf die regionale Wirtschaftspolitik!

Welche Auswirkungen die Engpässe auf die Wettbewerbsfähigkeit haben, zeigt ein Vergleich:

1960er Europaschiff modern 85m x 9,50m/1.350 to(Rhein+Kanal)

21. Jh. auf dem Rhein Schiffe 4.000 und mehr to (3/4-fache Kapazität)
Im Kanal ist immer noch das Europaschiff die beste Lösung, **aber**
- Selbst damit kommen Sie über Berlin nicht hinaus.
- Sie erreichen manche Häfen in Niedersachsen nicht.
- Sie erreichen nicht den Seehafen Lübeck.

Wie geht es weiter?

Bundesweit ist vom Bund für die BiSchi wenig zu erwarten!

A B E R

Für Brandenburg sieht die Zukunft bunt aus! (nicht rosig, aber bunt)

- Brandenburg investiert seit 20 Jahren in seine Häfen. Diese Politik zahlt sich nun aus.
- Der Neubau von Niederfinow zahlt sich für Brandenburg ebenfalls aus.

Die **Verflechtungsprognose 2030** weist positive Entwicklungen für Brandenburg entlang der Havel und der Oder aus. Die BiSchi soll um 30, 40 und mehr % wachsen. Die Standorte entlang der W-Str werden also attraktiver.

Diese Entwicklung ist nicht sichergestellt, aber Brandenburg hat durch die Wasser-Str eine Chance, die es nutzen kann.

Die Sicht der BiSchi zu dieser Entwicklung

-> Kapazitätssteigerungen

heute	80m x 8,20m x 2,00m	-> 800 to Kapazität
nach Fertigstellung der HOW	80m x 8,20m x 2,00m Europaschiff	-> 1.100 to +35% -> 1.350 to +70%

- ➔ **Wettbewerbsfähigkeit von Wirtschaft und BiSchi wird verbessert.**
- ➔ Es werden größere Schiffe in die Region kommen.
- ➔ Es wird einen stärkeren Austausch an Schiffen von West nach Ost geben.

Weiterer moderner Schiffsraum ist dringend erforderlich! **DENN**

-> Heute wird die Region z.T. gemieden. („Wie komme ich denn da wieder raus?“)

-> Bereits heute entstehen Kapazitätsengpässe durch mangelnden Schiffsraum.

HTAG -> Unsere Entscheidung für Bn/Brbg sehen wir auch für die Zukunft positiv.

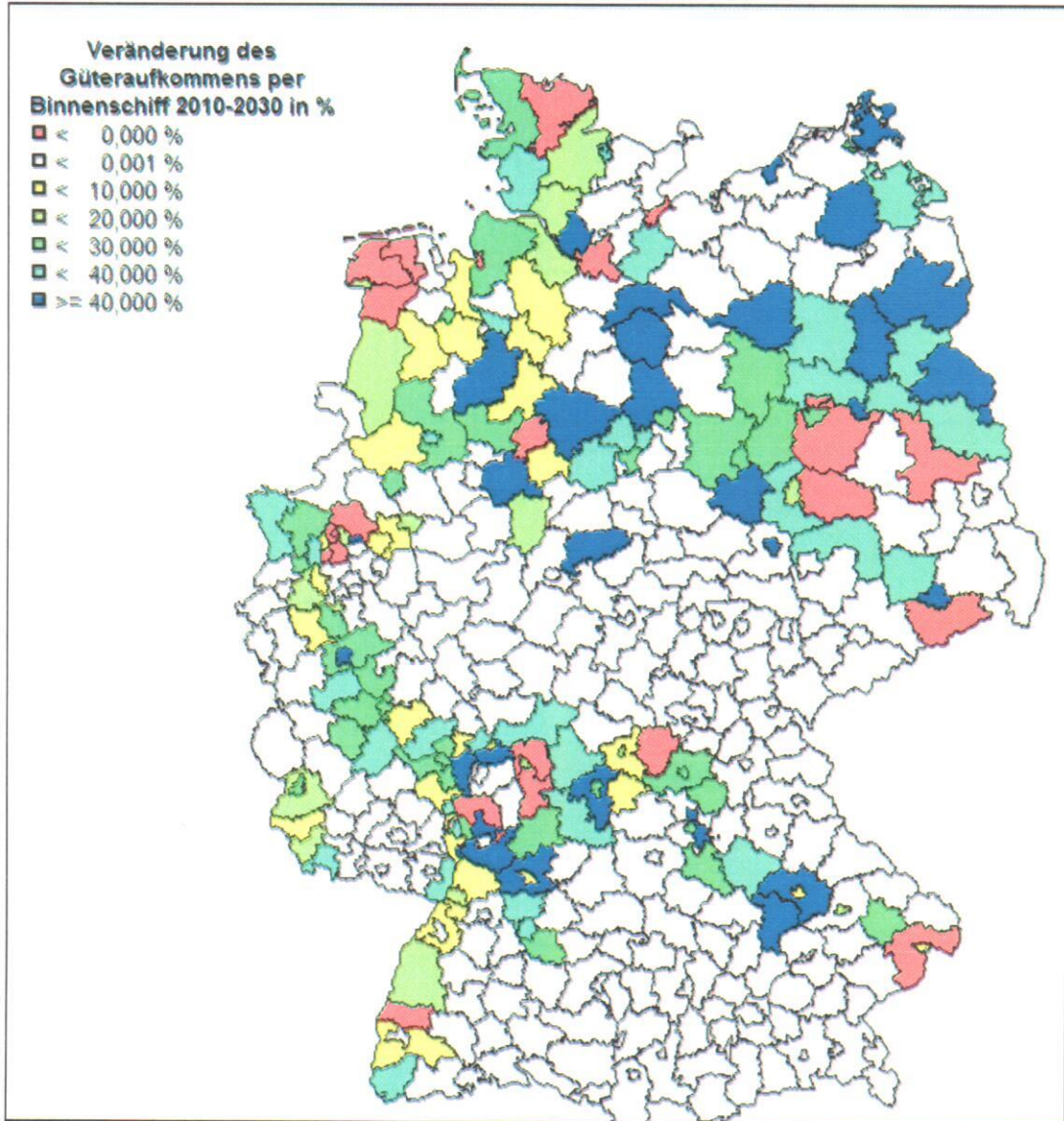
-> Wir werden verstärkt größere Schiffe in die Region bringen können.

-> Wir gehen davon aus, daß die erfolgreiche, enge Kommunikation von Wirtschaft und Politik in Brandenburg (wie in dieser Veranstaltung) auch in Zukunft Bestand haben wird.

D. Rehmann
HTAG Hamburg

(Anlage: Verflechtungsprognose 2030, Schlußbericht, S.311)

Abb. 5-16: Regionale Entwicklung der Transportaufkommensveränderung im Binnenschiffsgüterverkehr zwischen 2010 und 2030 in %



Die zehn bedeutendsten Binnenhafenkreise realisieren alle ein Aufkommenswachstum zwischen 12 % und 30 %.