

NACHFRAGE DER VERLADENDEN WIRTSCHAFT IN OSTDEUTSCHLAND UND WEST-POLEN NACH SCHIFFBAREN WASSERSTRASSEN IN DER ODER/HAVEL-REGION

Klaus Kröpelin, Frankfurt (Oder)



15. Internationales Oder/Havel Colloquium

Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg

Nachfrage der Wirtschaft in Berlin und Brandenburg
nach schiffbaren Wasserstraßen



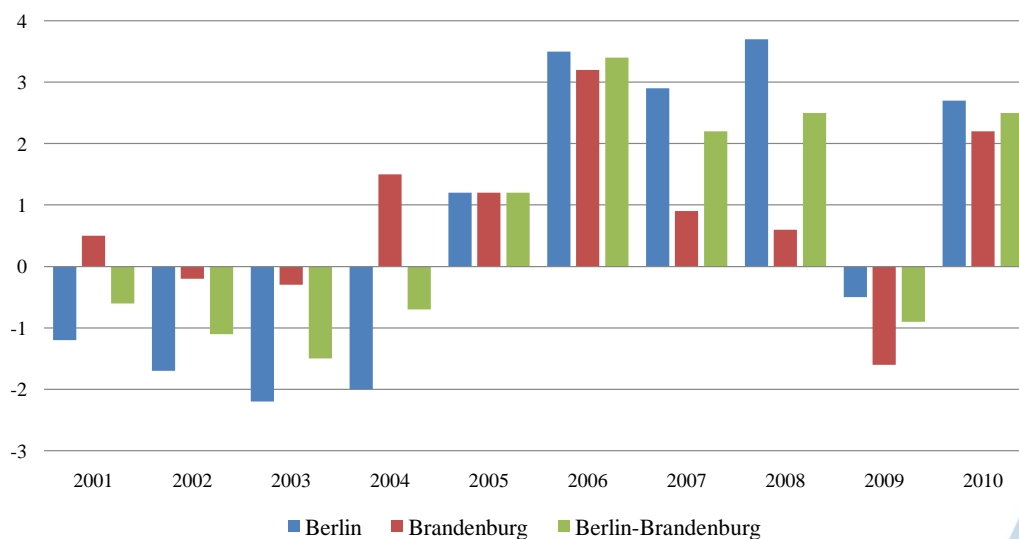
Gliederung

- Wirtschaftliche Entwicklung
- Verkehrsentwicklung
- Wasserstraßennutzung der Wirtschaft
- Forderungen

2

Wirtschaftliche Entwicklung der Region

Veränderungsraten Bruttowertschöpfung (preisbereinigt in %)

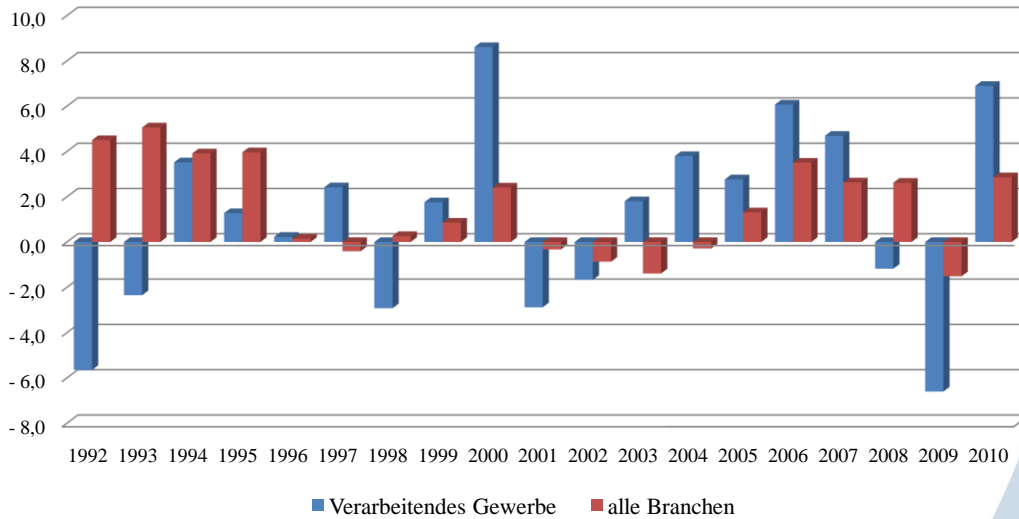


3

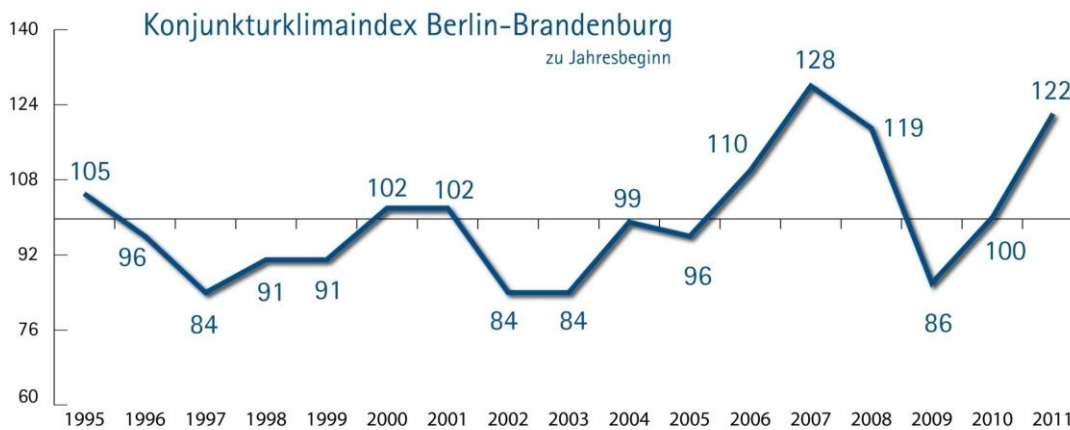


Wirtschaftliche Entwicklung der Region

Veränderungsraten Bruttowertschöpfung Berlin-Brandenburg (preisbereinigt in%)

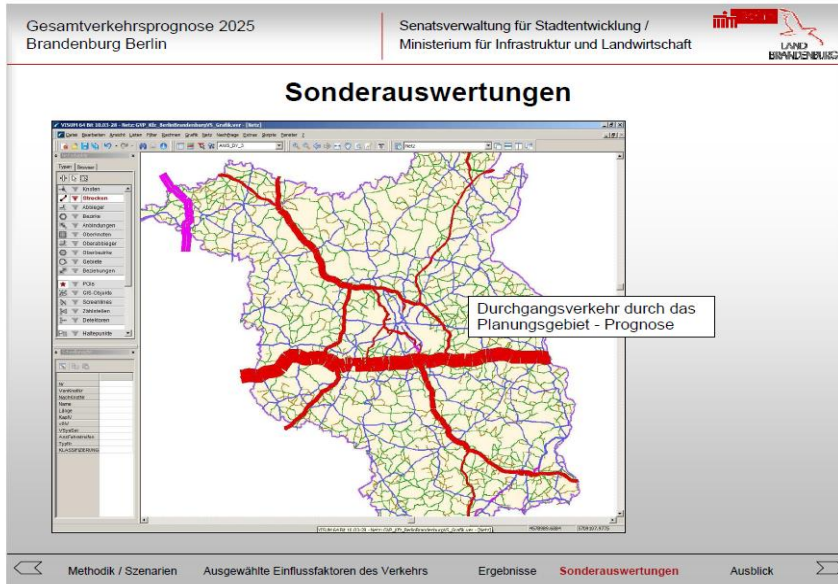


Wirtschaftliche Entwicklung der Region



Geometrisches Mittel der Salden aus positiven und negativen Einschätzungen der aktuellen und der erwarteten Geschäftslage (neutral=100)

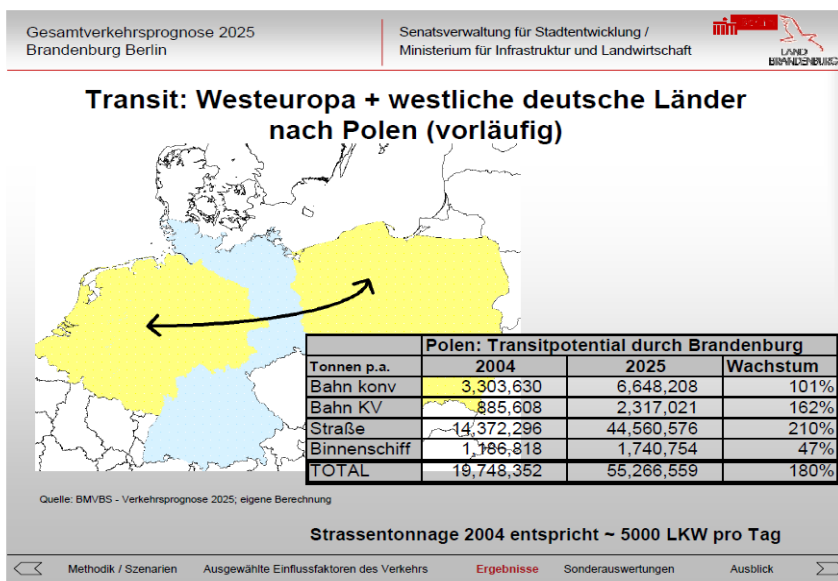
Verkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025



6

15. Oder/Havel-Colloquium, Klaus Kröpelin 29. Juni 2011

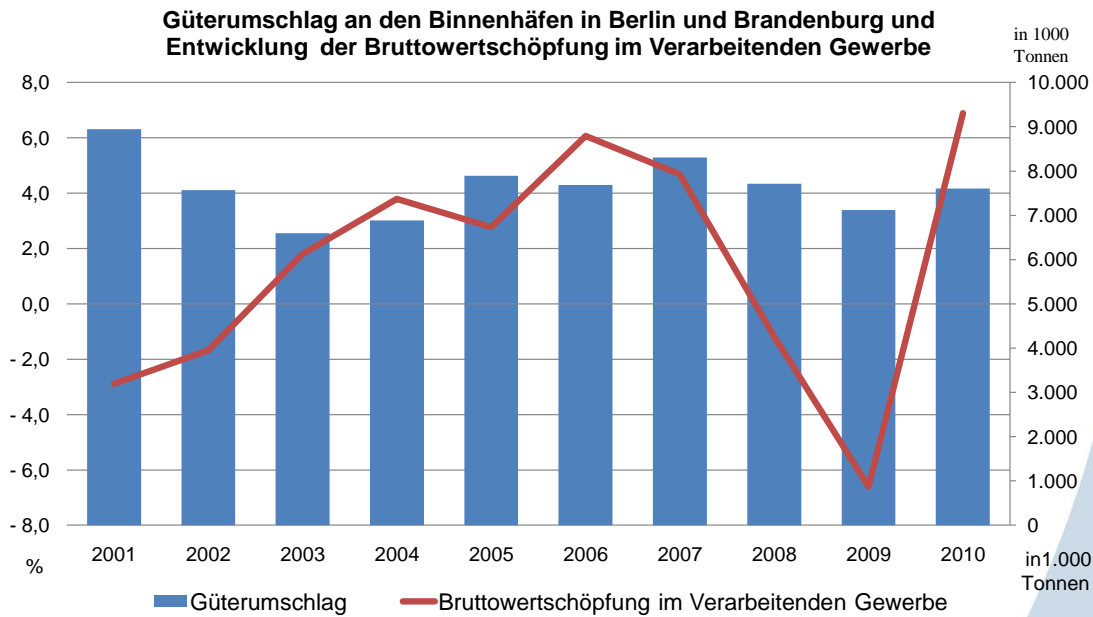
Verkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025



7

15. Oder/Havel-Colloquium, Klaus Kröpelin 29. Juni 2011

Entwicklung der Transporte via Binnenschiff



8

15. Oder/Havel-Colloquium, Klaus Kröpelin 29. Juni 2011

Geplante Netzstruktur

**Prognose
Gütertransport**

Verkehrsprognose 2025
und weitere
Spezialprognosen

Seewärtige Zufahrten



Binnenwasserstraßen

- Vorrangnetz**
Gütertransport ≥ 10 Mio. t
- Hauptnetz**
Gütertransport ≥ 5 Mio. t
- Ergänzungsnetz**
Gütertransport ≥ 3 Mio. t
- Nebennetz**
Gütertransport ≥ 1 Mio. t
- Randnetz**
Gütertransport $\geq 0,1$ Mio. t
- Wassertourismusnetz**
- Restwasserstraßen**

9

15. Oder/Havel-Colloquium, Klaus Kröpelin 29. Juni 2011

Geplante Netzstruktur

Prognose Gütertransport

Verkehrsprognose 2025
und weitere
Spezialprognosen



Binnenwasserstraßen

Vorrangnetz
Gütertransport ≥ 10 Mio. t



Hauptnetz
Gütertransport ≥ 5 Mio. t



Ergänzungsnetz
Gütertransport ≥ 3 Mio. t



Nebennetz
Gütertransport ≥ 1 Mio. t



Randnetz
Gütertransport $\geq 0,1$ Mio. t



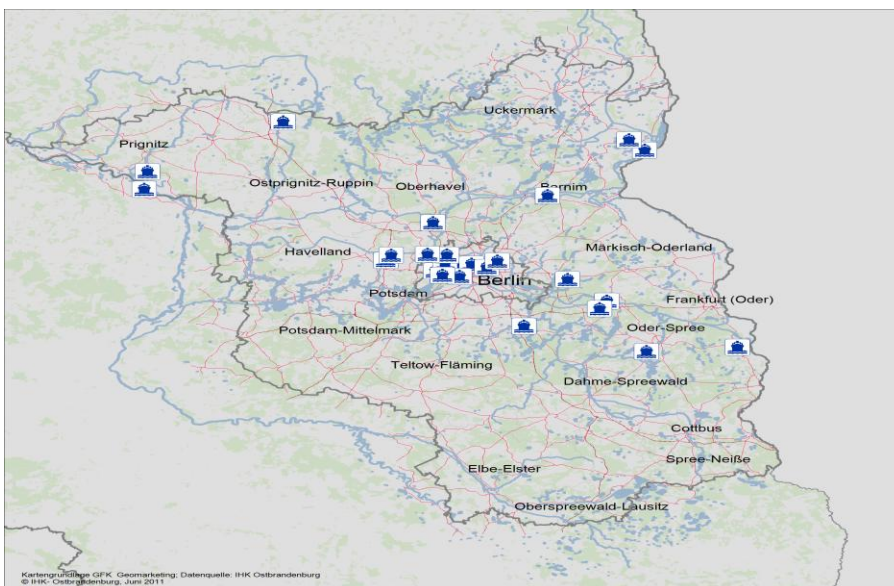
Wassertourismusnetz



Restwasserstraßen



IHK-Umfrage zur Binnenschifffahrtsnutzung



Beispiele von Nutzern der Binnenwasserstraßen

Name	Güterart	Güterumschlag 2010
CEMEX Kies & Splitt GmbH Berlin	Sand, Kies, Splitt	500.000 t
FGL Fürstenwalder-Futtermittel-Getreide-Landhandel GmbH	Getreide, Futtermittel	280.000 t
Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH	Schrott, Stahlerzeugnisse	220.000 t
CEMEX Logistik GmbH Rüdersdorf	Baustoffe	160.000 t
Siemens AG Berlin	Gasturbinen (bis 500t Eigengewicht) und weitere Kraftwerkskomponenten	6 x p.a.

12

Regionale Trends pro Güterverkehr auf den Wasserstraßen

- Rohstoffe, Schüttgüter von Ost -> Westeuropa
- sperriges Frachtgut (Windkraftanlagen z.B. Vestas und REpower)
- Papierfracht von und nach Eisenhüttenstadt
- Achse Verkehrsprojekt 17 Magdeburg-Berlin-Hohenfinow-Schwedt-Stettin (Containerverkehre)
- Versorgung der Kraftwerke in Berlin mit Kohle und nachwachsenden Brennstoffen
- Transport von Biofuels, Energiespeicherprodukten (Wasserstoff) sowie Kohlendioxid

13

Auswirkungen

- Verlust von Standortvorteilen (Verlust von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung)
- Verlust von Entwicklungsperspektiven
- Zusätzliche Belastung der Autobahnen, Bundes- und Landstraßen (Kohlendioxid, Lärm, Stau)
- Verschlechterung der Wassertourismussmöglichkeiten

Forderungen

- Umdenken in der Politik des Bundesverkehrsministeriums: „Verkehre gestalten“
- Aussetzung des Investitionsstopps an Wasserstraßen in Berlin-Brandenburg
- Fortsetzung der Ertüchtigung der Wasserstraßen, insbesondere vordringlich Beseitigung bestehender Nadelöhre
- durchgängige Befahrbarkeit mit modernen Schiffstypen zur Senkung der CO₂-Emissionen, der Transportkosten und zur Hebung des volkswirtschaftlichen Nutzens bereits getätigter Investitionen

Forderungen - Beispiele

- Ohne die noch ausstehende Verlängerung der Schleuse Fürstenwalde/Spree für rund 14 Mio. € bleibt die gesamte bisherige Ertüchtigung der Spree-Oder-Wasserstraße ohne Wirkung.
- Ohne die ausstehende Anhebung von zwei Brücken für rund 12 Mio. € werden auch das künftige neue Schiffshebewerk Niederfinow und die Gesamtinvestition in die Havel-Oder-Wasserstraße von rund 400 Mio. € die Wirtschaftlichkeit für die Binnenschifffahrt nur sehr eingeschränkt verbessern.
- Ohne die planfestgestellte Verlängerung der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal bleibt ein Transportpotenzial von 5,5 Mio. t Güter pro Jahr ungenutzt. Dabei ist die Verlängerung kaum teurer als der ohnehin notwendige Ersatzneubau.

16

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



17