

# PRESSEINFORMATION

des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde  
in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

## **Projekt**

Neue private Häfen an der Havel-Oder-Wasserstraße (HOW)

## **Informationen**

Mit Umschlagzahlen von 370.000 t (Schwedt/Oder) und 300.000 t (Eberswalde) haben die neuen öffentlichen Binnenhäfen an der Havel-Oder-Wasserstraße, auch im Jahr 2004, neue Umschlagrekorde erreicht. Zusammen mit den privaten Häfen und einer temporären Umschlagstelle für Baustellenverkehre beim Kanalausbau, wurden in der Hafenstadt Eberswalde sogar rd. 800.000 t Güter umgeschlagen. Ab dem 01.01.2005 greift die Maut für schwere Lkw auf deutschen Straßen, die Treibstoffkosten verteuern sich stetig und die Grundinstandsetzung mit Teilausbau für die HOW geht zügig voran.

Neben Lübeck ist der Hafenverbund Szczecin-Swinoujscie der einzige Ostseehafen, der über einen vollwertigen direkten Anschluss an das 22.000 km lange Binnenwasserstraßennetz der Europäischen Union verfügt. Der Beitritt Polens zur EU wird durch die hervorragende strategische Lage dieses Hafenverbundes zu einem weiteren kräftigen Verkehrszuwachs an der HOW beitragen. Nach Statistiken der Europäischen Kommission werden 75% (!) der grenzüberschreitenden Transportleistung im EU-Binnengüterverkehr auf dem Schiff abgewickelt. Dem Hafenverbund Szczecin-Swinoujscie wird ein hafenaaffines Hinterland von bis zu 120.000.000 Verbrauchern zugeschrieben. Vor dem II. Weltkrieg war die Verkehrsrelation 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 werdenden Europas.

Vor diesem Hintergrund investieren jetzt auch immer mehr private Unternehmen in ihre Anbindung an die Havel-Oder-Wasserstraße. Im Jahr 2004 wurden zwei neue Häfen in Betrieb genommen, für einen Dritten wurden die erforderlichen Genehmigungen erteilt. Wir stellen die drei Häfen kurz vor:

### Hafen Hennigsdorf der Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH

Die Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH betreiben bei HOW km 15 bereits heute einen Parallelhafen, der zu den größten Umschlagstellen an der HOW gehört. Umgeschlagen wird überwiegend Schrott zur Verwertung im Stahlwerk Hennigsdorf und Stahl-Fertigprodukte, beides vorwiegend aus bzw. in Richtung Ostsee. Konkrete Umschlagszahlen liegen im WSA Eberswalde nicht vor.

Ein zweiter Parallelhafen auf dem Werksgelände im Streckenabschnitt HOW km 13,756 - km 13,925 war stillgelegt, wurde jetzt aber wieder reaktiviert und steht seit Oktober 2004 für den Umschlag zur Verfügung. Auf 164 m Länge wurde eine neue [Uferspundwand](#) eingebracht und verankert. Die Bemessung der neuen Ufereinfassung erfolgte bereits für den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen. Die Gleisanlagen der Hafenbahn und die Kranbahn wurden ebenfalls erneuert.



Hafen der Hennigsdorfer Elektrostahlwerke GmbH bei HOW km 15, Ansicht von Norden



neuer Hafen bei HOW km 13,8 nach der Grundinstandsetzung, Ansicht von Süden

### Hafen Eberswalde der Theo Steil GmbH

Gemeinsam mit den Unternehmen [Märkische Krafffutter GmbH](#) und [Märkische Verkehrsbaubau GmbH](#), nutzt das Unternehmen [Theo Steil GmbH](#) eine Parallelhafen bei HOW km 65, der mit 300.000 t pro Jahr zu den größten Umschlagstellen entlang der HOW zählt. Hauptumschlagsgüter sind Schrott, Baustoffe und Getreide. Die Theo Steil GmbH, die auch zu den größten Arbeitgebern in Eberswalde zählt, will den Standort weiter ausbauen und plant dazu eine Erweiterung des Hafens in Richtung Westen. Dazu wird, in unmittelbarer Fortführung der vorhandenen Uferspundwand, ein zusätzlicher Liegeplatz für Großmotorgüterschiffe gebaut werden. Alle erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen liegen vor.

Das WSA Eberswalde hat mit der Theo Steil GmbH einen Geschäftsbesorgungsvertrag abgeschlossen, der regelt, dass der Ausbau des Gewässerbettes für die Hafenerweiterung gemeinsam mit dem Ausbau des Oder-Havel-Kanals in diesem Streckenabschnitt erfolgen wird (voraussichtlich 2007).



Parallelhafen bei HOW km 65



am westlichen Ende des Parallelhafens plant die Theo Steil GmbH den Neubau eines zusätzlichen Umschlagplatzes für GMS

## Hafen Bralitz der Holzverarbeitung Bralitz GmbH

Im Zeitraum September/Oktober 2004 hat die Holzverarbeitung Bralitz GmbH die ehemalige Umschlagstelle des Kieswerks Bralitz an der Wriezener Alten Oder grundinstandgesetzt und zu einer Umschlaganlage für Holz umgebaut.

Die Wriezener Alte Oder ist eine Nebenwasserstraße der HOW, mündet bei Oderberg in die HOW und trägt im Streckenabschnitt von km 0,0 – 2,531 den Status einer Bundeswasserstraße. Gemäß § 23.01 BinSchStrO ist der Verkehr für Fahrzeuge mit den Abmessungen Länge 67 m, Breite 8,25 m und Abladetiefe 1,75 m zugelassen. Nachdem durch unseren Außenbezirk Hohensaaten einige punktuelle Untiefen im Gewässerbett beseitigt wurden, zeigten erste Probefahrten am 17. und 20.12.04, dass der Verkehr mit Güterschiffen auf der Wriezener Alten Oder noch immer gefahrlos möglich ist. Nach Abschluss der Winterreparatur am Schiffshebewerk Niederfinow soll ab März 2005 der Regelumschlagbetrieb aufgenommen werden. Die Gründung der Umschlagstelle besteht aus dem Widerlager einer im Krieg zerstörten Brücke. Neben der Grundinstandsetzung der Umschlagstelle wurde eine Liegestelle mit sechs Dalben errichtet.

Für den neuen Hafen wird ein Umschlagvolumen zwischen 10.000 und 15.000 t Holz pro Jahr erwartet, alles Verkehre, die bisher per Achse gefahren wurden.



17.12.04 - Probefahrt mit einem Schubverband, Ansteuerung auf die Umschlagstelle Bralitz



20.12.04 – erster planmäßiger Umschlag an der Umschlagstelle Bralitz, WAO km 2,30