



Untersuchung zu den Entwicklungsperspektiven des Hafens Eisenhüttenstadt

Dr. Norbert Wagener
Deutsch-Polnisches Wirtschaftsgespräch
Eisenhüttenstadt, 20. April 2017



1. Aufgabenstellung

Hafenentwicklung Eisenhüttenstadt



Aufgabenstellung

1. Analyse des Ist-Zustandes

- a. Einbindung des Hafens in das regionale und überregionale Transportgeschehen
- b. Analyse der logistischen Prozesse, Bewertung des Ist-Zustandes und Aufzeigen von Hemmnissen
- c. Darlegung des Status Quo: Umschlag, Lager, Technische Ausrüstung, Anbindung an das Netz der Bahn, Wasserstraßenanbindung

2. Untersuchung der Potenziale des Hafens

- a. Region RWK Frankfurt (Oder) / Eisenhüttenstadt
- b. überregional / international

3. Abgabe von Empfehlungen

- a. Schlussfolgerungen für die Entwicklung des Hafens Eisenhüttenstadt
- b. Erstellung eines Entwicklungsplanes mit Varianten und Zeitschienen

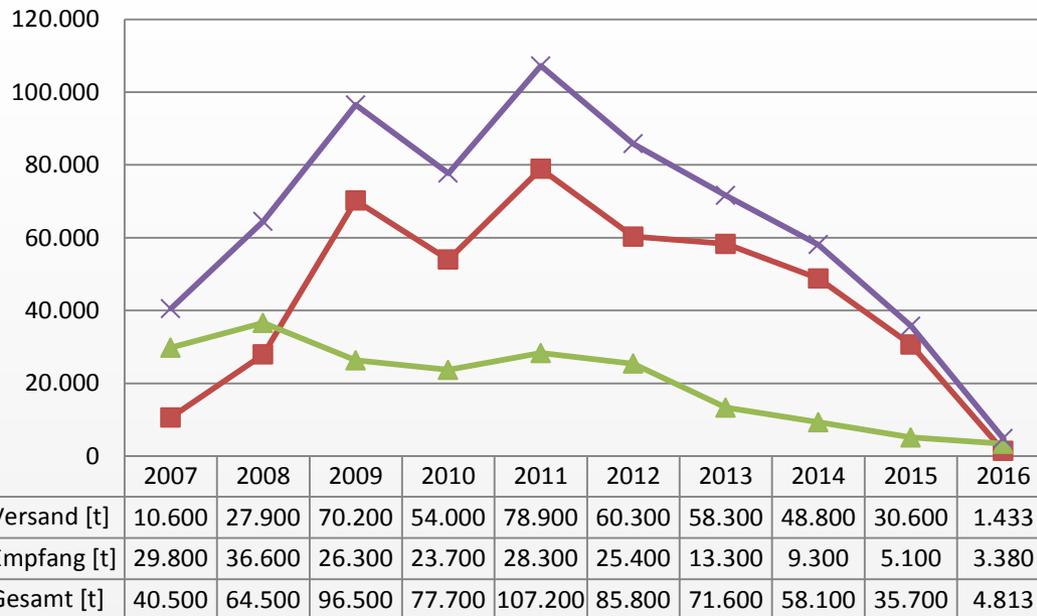
Durchführungszeitraum: Dezember 2015 – Mai 2016

2. Analyse Ist-Zustand

Hafen Eisenhüttenstadt – Umschlag über Kaikante



Der öffentliche Hafen der Stadt Eisenhüttenstadt hat einen Rückgang der Umschlagsmenge von 107.200 t (2011) auf 4.813 t (2016) und der Umsatzerlöse zu verzeichnen. Die Ursachen liegen im Wegfall regelmäßiger Geschäfte (Hüttensand, Roheisen, Holz) infolge von Wettbewerbsangeboten und in der wirtschaftlichen Entwicklung, u.a. nach den Russland-Sanktionen.



MÄRKISCHE ONLINEZEITUNG

[zurück zum Artikel](#)

STEFAN LÖTSCH 11.04.2017 19:38 UHR
RED. EISENHÜTTENSTADT, EISENHÜTTENSTADT-RED@MOZ.DE

Hafen in schwierigem Fahrwasser

Eisenhüttenstadt (MOZ) Kaum noch Güterumschlag, Verluste in den Bilanzen: Die Hafenbetriebsgesellschaft Eisenhüttenstadt, eine Tochtergesellschaft der Stadtwirtschaft, bewegt sich seit längerem in schwierigem Fahrwasser. Noch kann die Stadtwirtschaft als Muttergesellschaft die anfallenden Verluste auffangen. Aber im Stadtentwicklungsausschuss war jüngst davon die Rede, dass das kein Dauerzustand sein kann. "Wann müssen wir die Reißleine ziehen?", wollte Wolfgang Perske (SPD) wissen. Die Antwort der Stadtverwaltung: "Spätestens, wenn die Stadtwirtschaft den Ausgleich nicht mehr schafft." Momentan scheint dies aber kein Thema zu sein.

2. Analyse Ist-Zustand

Technische Ausstattung

**Der Hafen verfügt über ausreichend Liegeplätze und Freilagermöglichkeiten.
Eine Bedienung per Bahn ist derzeit nicht möglich. Die Leistungsfähigkeit des Kranes ist begrenzt.
Der Personalbestand ist auf ein Minimum reduziert.
Es besteht ein Investitions- und Modernisierungstau, der die Spielräume für neue Geschäfte eingrenzt.**



2. Analyse Ist-Zustand

Lage und Infrastrukturelle Anbindung



Der Hafen liegt am Oder-Spree-Kanal und ist wasserstandsunabhängig mit Schiffen bis 67 m Länge und 8,25 m Breite erreichbar. Die Anbindung per Schiff Richtung Polen ist infolge der Wasserstände der Mittleren Oder nur gelegentlich wirtschaftlich darstellbar. Per Straße ist der Hafen über die B 112 (neu) sehr gut angebunden. Der Werksbahnhof Ziltendorf (Hauptstrecke Frankfurt (Oder) – Guben) bietet die Chance für einen leistungsfähigen Bahnanschluss.

Berlin, Frankfurt (Oder) A 12,
Swiecko, Poznan E 30

Magdeburg, Beeskow



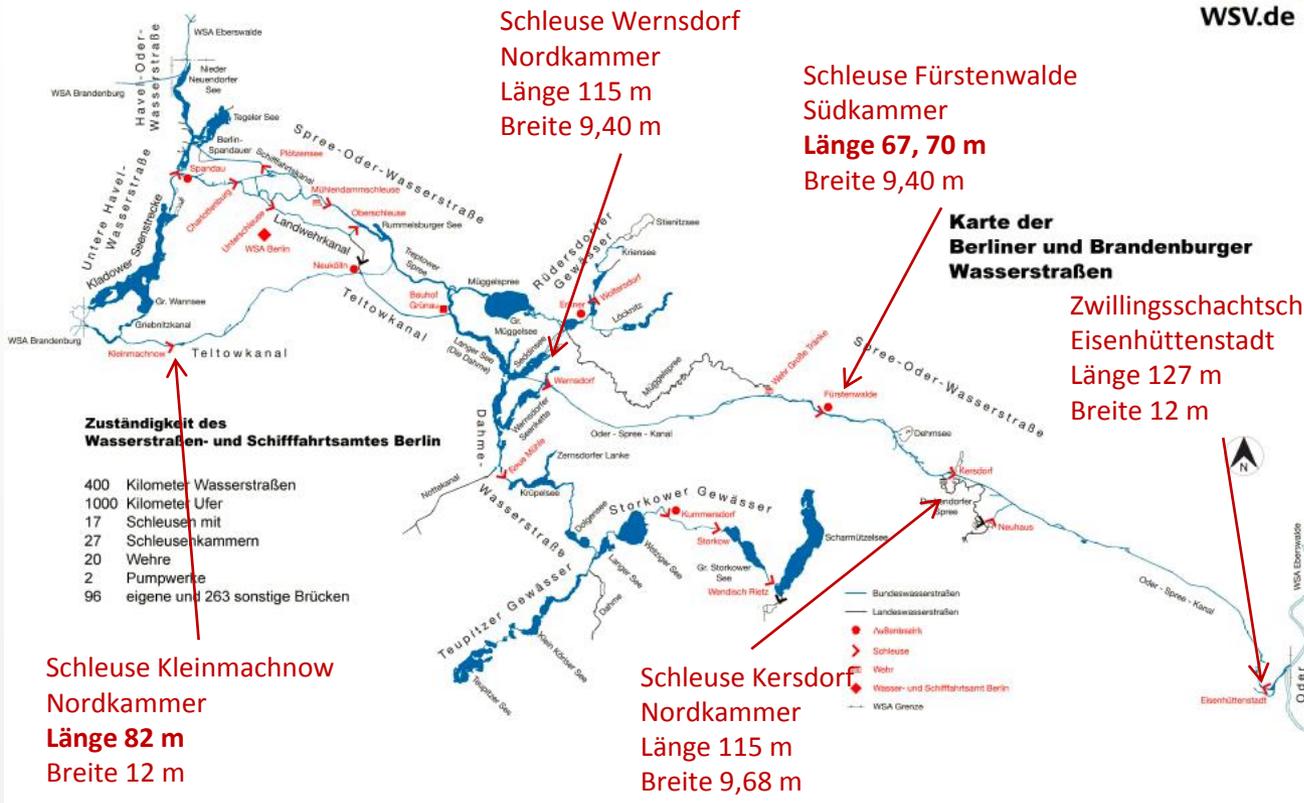
2. Analyse Ist-Zustand

Teltowkanal und Spree-Oder-Wasserstraße



Die Modernisierung der Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde ist für die wirtschaftliche Bedienung des Hafens dringend notwendig.

Nutzbare Schleusenabmessungen (Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin)



2. Analyse Ist-Zustand

Oder-Spree-Kanal und Schiffsabmessungen



Oder-Spree-Kanal

Derzeit zugelassen sind auf dem OSK Wasserfahrzeuge mit folgenden Maximalabmessungen (Länge x Breite x Tauchtiefe):

Einzelfahrer (EF): 67 m x 8,25 m x 2,00 m

Schubverbände (SV): 125 m x 8,25 m x 2,00 m bzw. 125 m x 9,00 m x 1,85 m

Die Schiffsgrößenbeschränkungen insbesondere für Einzelfahrer sind durch die Abmessungen der Schleuse Fürstenwalde definiert.

Bei einer Grundinstandsetzung und Verlängerung der Schleuse Fürstenwalde könnten durch größere Einzelfahrer und durch Wegfall der Entkopplung von Schubverbänden die wirtschaftliche Befahrbarkeit der SOW erheblich verbessert werden.

Europaschiff

Das Europaschiff ist ein Motorgüterschiff mit bis zu 95 m Länge und bis zu 9,60 m Breite. Bisher war das Europaschiff maßgebend für Ausbau, Betrieb und Instandhaltung vieler Bundeswasserstraßen. Mit Weiterentwicklung der Schifffahrtstechnik und des Schiffsbaus fahren jedoch mittlerweile immer mehr größere Schiffsklassen wie das Großmotorgüterschiff (GMS) auf den deutschen Kanälen. Darum müssen ihre Kapazitäten entsprechend erweitert werden.



Tragfähigkeit ca. 1.350 t bei 2,50 m Tiefgang

Großmotorgüterschiff (GMS)

Das Großmotorgüterschiff ist die nächste höhere standardisierte Schiffsgröße nach dem Europaschiff. Es ist 110 m lang und 11,45 m breit. Diese Abmessungen sind mittlerweile maßgebend für den Ausbau und die Instandhaltungsmaßnahmen an den größeren deutschen Kanälen. Schiffe der gleichen Klasse mit noch größeren Abmessungen (Länge 135 m, Breite 11,45 m) werden als übergroße Großmotorgüterschiffe (üGMS) bezeichnet.



Tragfähigkeit ca. 2.100 t bei 2,80 m Tiefgang

Quelle: Wasserstraßen-Neubauamt Datteln wsv.de

3. Entwicklungspotenziale

Innovation

Innovative Lösungen für die Spree-Oder-Wasserstraße sind gefragt!

Liegt die (absehbare) Zukunft in Leichtersystemen, analog Watertruck?!

Welche Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung im Schiffsbetrieb gibt es?
Alternative Antriebe? Elektro-Frachtschiffe? (Teil-)Autonomes Fahren?



Innovationen im LKW-Verkehr ...

Straße unter Strom

Teststrecke für Oberleitungs-Lkw in Kalifornien vor dem Start – positive Erfahrungen mit eHighway in Schweden

HÖCHSTER WIRKUNGSGRAD

- Siemens steht sich in seinem Engagement für den Oberleitungs-Lkw durch weltweites Interesse (Länder und andere: China, Kanada, Italien, Frankreich) und die Niederlande bestätigt. Bestätigt sieht sich Siemens auch durch den Zuspruch in Deutschland. Auf der HAK hatte Martin Scheidel, Leiter

DIE ZEITUNG FÜR TRANSPORT, LOGISTIK UND MANAGEMENT

Nr. 24 • 2. Dezember 2016 www.transaktuell.de



Feldversuch kommt

Hamburg und die letzte Meile

Exklusiv: Oberleitungs-Lkw sollen 2018 in zwei Bundesländern starten

... und in der Binnenschifffahrt

Innovation auf dem Teltowkanal 1903:
Versuchsbetrieb elektrischer
Treibselverkehr



3. Entwicklungspotenziale

Regionaler Umschlagpunkt und Bahn-Schiff-Drehscheibe



Der Hafen Eisenhüttenstadt liegt als östlichster Zugang zum westeuropäischen Wasserstraßensystem strategisch günstig. Er bietet sich als Schnittstelle zwischen Bahnverkehren aus Südost- und Osteuropa und Binnenschiffsverkehren Richtung deutsches Kanalsystem und Elbe an. Bei besserer Schiffbarkeit der Oder entstehen zudem exzellente Verbindungen Richtung Stettin und Breslau.



3. Entwicklungspotenziale

Ladungspotenziale



Potenziale liegen vor allem in der Zusammenarbeit mit ArcelorMittal und in der Umladefunktion für Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft aus Südpolen/Südosteuropa von Waggon / Lkw, Pufferlagerung und Weiterverladung in Binnenschiffe Richtung Kanalnetz.

Infolge seiner geografischen Lage und der Anbindung an das Kanalnetz hat der Hafen Chancen als Multi-Purpose Hafen für Schütt- und Stückgüter. Ansiedlungen hafenauffiner Händler und Produktion sind im Umfeld möglich.

- 55 Unternehmen in DE, NL und PL wurden angefragt.
Potentiale für Umschlag und Lagerung:
 - Halbzeuge (Brammen) ca. 300.000 t/a
Voraussetzung: Bahnanschluss, Krankkapazität 35t
 - Schrott ca. 30.000 t/a
Voraussetzung: Bahnanschluss
 - Ölsaaten ca. 300.00 t/a
Voraussetzung: Bahnanschluss, GMP-Zertifizierung, Stetigförderer (Band, Schnecke)
 - Roheisen-Masseln ca. 20.000 t/a
 - Wasserbausteine ca. 20.000t/a
 - Hüttensand
Voraussetzung: Schleuse FW mind. 80m, 2 m Abladetiefe
 - Getreide, Mais max. 20.000t
Voraussetzung GMP-Zertifizierung, gedecktes Lager



Mögliche Flächennutzung im Hafen

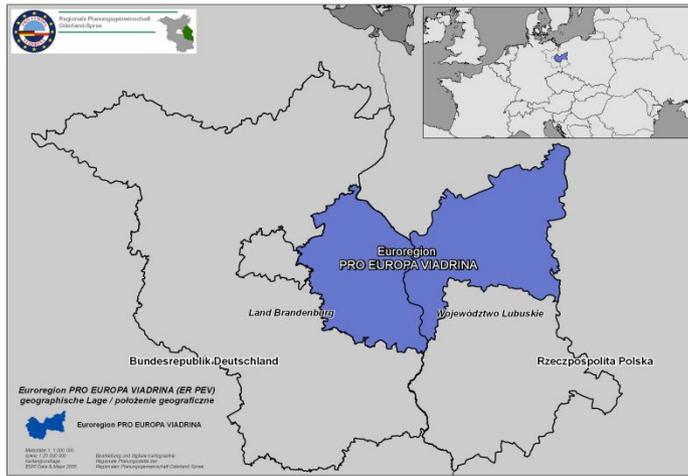
4. Handlungsbedarf

Kooperation



Die Euroregion und der Regionale Wachstumskern brauchen Trimodalität!
Der Terminal Frankfurt (Oder) und der Hafen Eisenhüttenstadt bieten gemeinsam als multimodale Schnittstellen die Chance, alle Arten von Gütern per Straße, Schiene und Schiff wirtschaftlich zu befördern.

Die Kooperation aller Beteiligten in der Stadt, der Region und im Land ist gefordert, um die Potenziale des Hafens Eisenhüttenstadt zu heben.



4. Handlungsbedarf

Investition



Kunden erwarten zwingend eine leistungsfähige Infrastruktur und Umschlagtechnik, d.h. unbedingt einen Gleisanschluss, ausreichend dimensionierte und GMP+ zertifizierte Lager- und Umschlagkapazitäten für Schütt- und Stückgüter.



Ungewisse Zukunft: Der Binnenhafen in Eisenhüttenstadt ist der östlichste in Deutschland. Doch die Geschäfte laufen schlecht. Innerhalb weniger Jahre ist der Warenumschlag um ein Drittel eingebrochen. Um neue Potenziale zu erschließen muss investiert werden. Foto: Bernd Geller

Ohne Bahn ist der Hafen chancenlos

Investitionen in Höhe von 450 000 Euro notwendig / Potenzial bei landwirtschaftlichen Gütern

Von STEFAN LÖTSCH

Eisenhüttenstadt (MOZ) Der Eisenhüttenstädter Binnenhafen am Oder-Spree-Kanal hat Potenzial. Um dies auszuschöpfen müssten allerdings mindestens 450 000 Euro investiert werden. Das ist das Ergebnis einer Studie, die die Hafengesellschaft in Auftrag gegeben hat.

Die Zustandsbeschreibung ist wenig schmeichelhaft: Seit 2011 sind die umgeschlagenen Mengen im Hafen Eisenhüttenstadt um gut ein Drittel auf gerade noch 37 000 Tonnen pro Jahr eingebrochen: Der Umsatz lag im vergangenen Jahr bei 143 000 Euro, ein Drittel weniger als noch vor vier Jahren. „Seit 2013 erwirtschaftet die Hafenbetriebsgesellschaft keinen Überschuss mehr“, sagt Norbert Wagener, Geschäftsführender Gesellschafter der Wagener & Herbst Management Consultants GmbH.

Das Potsdamer Beratungsunternehmen hat im Auftrag der Hafengesellschaft eine Studie erstellt, um fundierte Aussagen darüber zu erhalten, ob eine Investition in das Areal am Oder-Spree-Kanal lohnt. Aus Sicht von Norbert Wagener gibt es durchaus Potenzial, um das Güteraufkommen zu steigern.

Arcelor Mittal Eisenhüttenstadt hat temporären Bedarf angezeigt

gern und damit die Wirtschaftlichkeit. Allerdings schränkt Wagener ein: Da in den vergangenen Jahren gespart werden musste, gibt es einen erheblichen Modernisierungs- und Investitionsrückstand. 55 Unternehmen seien angeschrieben worden, zehn davon haben Interesse gezeigt. Mit

ArcelorMittal Eisenhüttenstadt (AMEH) habe es intensive Gespräche gegeben. Deren regelmäßige Bedarfe werden über die Bahn abgewickelt. „Es gibt temporären Bedarf“, so Wagener. Wenn ein wettbewerbsfähiger Transport möglich ist, können Brammen verschifft werden, Halberzeugnisse könnten gelagert werden.

Von Seiten der Papierfabrik, auf die immer wieder große Hoffnung gesetzt wird, wurde kein Interesse gezeigt. Potenzial gibt es derweil bei Gütern, die bisher in Eisenhüttenstadt – übrigens dem östlichsten Binnenhafen der Republik – keine Rolle gespielt haben: Agrarprodukten. So gab es Kontakt mit einer Firma aus Mitteldeutschland, die im Jahr rund drei Millionen Tonnen Ölsaaten aus Rumänien und Polen importiert. Eisenhüttenstadt wäre der östlichste Punkt, wo die Produkte von der Bahn auf das Schiff ver-

laden werden könnten. Wagener spricht von 300 000 Tonnen pro Jahr. Allerdings könne die Hafengesellschaft nicht mit langfristigen Verträgen rechnen, die seien heute nicht mehr üblich, sagt der Experte.

Voraussetzungen ist in jedem Fall, dass ein Bahnanschluss hergestellt wird. Theoretisch

Auch der Kran muss für rund 162 000 Euro modernisiert werden

besteht das noch. Doch spätestens wenn die Oderlandstraße saniert wird, dort die Bahnschienen entfernt werden, gibt es den Anschluss nicht mehr. Eine neue Bahnbindung würde über den Zitendorfer Bahnhof realisiert. Norbert Wagener schätzt den Finanzbedarf für die 400 Meter Anschluss auf rund 300 000 Euro.

MOB 21.9.2016

MÄRKISCHE ONLINEZEITUNG

[zurück zum Artikel](#)

STEFAN LÖTSCH 16.01.2017 06:59 UHR
RED. EISENHÜTTENSTADT, EISENHÜTTENSTADT-RED@MOZ.DE

Hafen erhält neuen Gleisanschluss

Eisenhüttenstadt (MOZ) Der Eisenhüttenstädter Hafen erhält einen neuen Gleisanschluss. Das gab Bürgermeisterin Dagmar Püschel (Die Linke) beim Neujahrsempfang bekannt. Im nicht öffentlichen Teil hatte sich der Stadtentwicklungsausschuss kürzlich für diese Investition entschieden. Die Entscheidung sei trotz schwieriger Bedingungen gefallen, erklärte Dagmar Püschel. Schon zuvor hatte sie vom Hafen als dem Sorgenkind gesprochen.



Bisheriger Gleisverlauf: Die schwarze Linie zeigt, wo momentan die Schienen liegen.

© BERND GELLER

4. Handlungsbedarf

Unternehmen



Unter Berücksichtigung der Funktion des Hafens im Rahmen der Wirtschaftsförderung und der Standortentwicklung sowie der festgestellten Potenziale wird eine aktive Entwicklung des Hafens als trimodaler Logistikstandort empfohlen.

Aus eigener Kraft ist der Hafen derzeit nicht in der Lage, die Finanzierung für notwendige Investitionen aufzubringen.

Der Betrieb des Hafens sollte zukünftig durch externe Logistikdienstleister verantwortlich durchgeführt werden und hierfür ausgeschrieben werden.

Die Infrastruktur sollte weiterhin im Besitz der Stadt verbleiben und durch die Stadtwirtschaft vorgehalten werden.

Moderner Hafen heißt:

- Multimodaler Umschlagpunkt Wasser, Schiene, Straße
- Komplettes Leistungsangebot für die Logistikkette, inklusive Vor- und Nachlauf
- Aktiver Vertrieb
- Umfangreiche Nebenleistungen an der Ware, Spezialisierung
- Flächenentwicklung für Gewerbeansiedlungen
- Ökologisch und betriebswirtschaftlich nachhaltiges Wirtschaften
- Proaktive Entwicklung und Innovation
(→ Digitalisierung, alternative Energieversorgung, neue Technik etc.)



WAGENER & HERBST Management Consultants GmbH

Zeppelinstraße 136
(Persiusspeicher)
14471 Potsdam
Tel. 0331 – 27504 – 0
Fax 0331 – 27504 – 41

 info@wagener-herbst.com

 www.wagener-herbst.com

