

Dr. Jikeli / Aktionsbündnis Karniner Brücke zum Statement Frau Strzezek:

- Wie sieht die Entwicklung der Westseite, also Usedomer Seite, des Hafens Swinjouscie aus, ein dort vorhandener Ölhafen wird seit 2 Jahren nicht genutzt?
- Wie entwickelt sich die Ostseite des Hafens Swinjouscie? Stimmen die Gerüchte, dass der Kohleumschlag von Swinjouscie zum Hafen Danzig verlagert werden soll ?

Frau Strzezek:

- Die Fragen sind eher an die Verwaltung des Seehafens Stettin/Swinemünde zu richten; ihr sind dazu keine Informationen bekannt.

Finck / Kammerunion Elbe/Oder zum Statement Frau Strzezek:

- Auf der Tagung am 22.Mai 2012 in Warschau wurde die alsbaldige Unterzeichnung des deutsch-polnischen Verkehrsvertrages angekündigt, wie ist der Stand dazu?

Frau Strzezek:

- Die Ankündigung ist bekannt, der aktuelle Sachstand liegt ihr nicht vor, sie wird sich um Informationen dazu bemühen.

Prof. Linde zum Vortrag Breitzmann:

- Inwieweit stellt die Ostsee ein Unikum, eine Einmaligkeit dar, ist die Ostsee z.B. mit dem Mittelmeer oder dem Schwarzen Meer vergleichbar ?

Prof. Breitzmann:

- Die Ostsee ist einmalig, insbesondere durch die relativ eingeeengte Anbindung an die Weltmeere findet kein regelmäßiger Wasseraustausch statt, so dass Umweltbelastungen auch aus den vergangenen Jahrzehnten nur langsam abgebaut werden. Ähnlichkeiten mit anderen „Binnenmeeren“ bestehen in der Nutzung von Fähren und RoRo-Verbindungen.

Dr. Rehmann / Häfen und Transport AG Hamburg zum Vortrag Breitzmann:

- Gibt es bezüglich des Seeverkehrs allgemein Kapazitätsgrenzen, die sich möglicherweise aus Tiefgängen, Häfen, Schiffsgrößen, Schifffahrtsstraßen und auch Umweltauflagen ergeben könnten ?
- Welche Rolle kommt der Küstenschifffahrt – short sea shipping – zu. Angesichts des erheblichen Zuwachses der Wirtschaft und des Im- und Exports der baltischen Staaten und Polens, auf deren Auswirkungen im Transitverkehr Deutschland nicht ausreichend vorbereitet ist, kann die Küstenschifffahrt hier Aufgaben übernehmen oder müssen diese Transport auf der Straße realisiert werden ?

Prof. Breitzmann:

- Der Anteil des short sea shipping an allen Transporten zwischen europäischen Staaten beträgt heute schon ca. 40%, wobei gleiche Zuwachsraten für Straße und short sea shipping festgestellt werden, die Anteil der Bahntransporte fällt.
- Die im Vortrag angesprochene Problematik der Nutzung umweltfreundlicherer Antriebsstoffe ab 2015 betrifft die Seeschifffahrt in unterschiedlichem Ausmaß; während im interkontinentalen Verkehr nach wie vor die bisherigen billigeren Treibstoffe verwendet werden können, muss der short sea Verkehr die umweltfreundlicheren Treibstoffe benutzen, so dass hier Kostensteigerungen zu erwarten sind. Die Schiffbauer waren ehemals stolz auf die Dieselmotore, die das Schweröl als Antriebsstoff nutzen konnten. Mit den nunmehr veränderten Anforderungen des Umweltschutzes sind neue technische Lösungen gefragt und in Vorbereitung.
- Eine generelles Limit für Kapazitätsgrenzen der Seeschifffahrt ist nicht erkennbar, auch nicht für die Zugänge der Ostsee. Allerdings müssen für die zu erwartenden Anforderungen die Kapazitäten der Seehäfen ausgebaut werden, was auch bei vielen Seehäfen erfolgt. Entsprechende Erweiterungen der Häfen werden durch Umweltauflagen nicht unmöglich, aber teurer.

Borun / Fa. INCITIVE, Szczecin zur Dokumentation der Vorträge:

- Wie werden die Präsentationen der heutigen Vorträge zugänglich gemacht?
- Kritische Anmerkung: wichtige Themen, wie die polnische Hafenpolitik, oder die Bedeutung der Oder, werden auf dem Colloquium nicht angesprochen.
- Mitwirkung von Vortragenden aus anderen Ostsee-Anliegerstaaten, beispielsweise Schweden oder Russland wäre sinnvoll.

Prof Linde:

- Wie in den letzten beiden Jahren auch, werden alle Präsentationen der Vorträge der beiden Tage, ergänzt um Zusammenfassungen von Statements und Diskussionsbeiträgen, EDV-gestützt veröffentlicht und ins Internet gestellt. Spätestens in etwa 1 - 2 Monaten ist dieser Bericht im Internet unter der Adresse des Vereins < www.oderverein.de > zu finden.
- Regelmäßig waren an den bisherigen 15 Colloquien Referenten aus Polen und Deutschland beteiligt. Entsprechend der jeweiligen Problematik waren auch Vortragende aus Österreich, Tschechien und den Niederlanden anwesend. Wünschenswert ist eine noch stärkere internationale Beteiligung, soweit dies mit dem Arbeitsgebiet des Vereins vereinbar und im Einzelfall realisierbar ist.

Scheffler / Tourismusverein Treptow-Köpenick:

- Erstaunen über den hohen Anteil von 40% des short-sea-shipping im europäischen Verkehr.
- EU-Fördermittel für den Hinterlandverkehr werden für die TEN-Netze ausgereicht, insbesondere auch für Holland, Polen und Weißrussland.
- Damit nach wie vor Verhältnis Straßenverkehr / Seeverkehr in der Diskussion?

- Welche Einschränkungen sind aus der Entwicklung der off-shore-Anlagen zu erwarten, ist mit Behinderungen des Seeverkehrs durch Fahrwassereinschränkungen, z.B. der Kadett-Rinne oder der zunehmenden Kreuzfahrt-Schifffahrt zu rechnen?

Prof. Breitzmann:

- Seitens der EU-Kommission bestehen mehrere Projekte zum Ausbau des Kernnetzes des Hinterlandverkehrs im Ostseeraum, beispielweise zentrale Achse von Polen nach Süden, Dreieck Finnland/Schweden/Dänemark mit Verbindung nach Oslo, Fehmarn-Belt-Querung, Rail Baltica.
- Aus deutscher Sicht ist der Hinterlandverkehr folgendermaßen zu beurteilen:
Vor der Krise im Jahr 2008 waren Kapazitätsgrenzen im Vor- und Nachlauf zu den Häfen erkennbar, Engpässe insbesondere im Bahn- und Straßenverkehr, mit Einsetzen des Rückgangs des Verkehrsaufkommens infolge der Wirtschaftskrise entspannte sich die Situation, so dass der Ausbau der Landnetze nicht mehr so dringend erschien. Da aber zwischen Planungsbeginn und Inbetriebnahme von Straßen oder Schienen nach Erfahrungen in NRW 16 Jahre liegen, sollte Ausbau der Hinterlandverbindungen nicht aus dem Auge verloren werden.
- Aus heutiger Sicht differenziertes Bild :
- Im Westen Deutschlands ist weiterer Ausbau der Hinterlandanbindungen dringend erforderlich.
- Im Osten Deutschlands existiert gute Infrastruktur (Autobahn A 20, Erhöhung Kapazität Eisenbahntrasse Rostock Berlin auf 25 t und 160 km/h), Hafen Rostock hat damit gute Hinterlandanbindung.
- In Polen existiert verzweigtes Eisenbahnnetz, das freilich ausgebaut werden sollte
- Zu Frage der Entwicklung der Off-Shore-Windparks:
- Mit dieser technischen Entwicklung entstehen für die Seeschifffahrt und die Häfen neue Aufgaben und Chancen. In der deutschen Bucht werden eine Vielzahl von Projekten entwickelt, in der Ostsee ist Projekt Baltic 1 am Netz, Baltic 2 im Bau. Allerdings sind das zeitlich begrenzte Aufgaben, die insbesondere die Häfen vor Herausforderungen stellen : Beispiel Sassnitz : Projektverantwortlicher ENBW mietet Flächen und Kapazitäten für 2 Jahre, Hafen baut Kapazitäten aus, doch was passiert danach? Hier gilt es, neue, hafenverbundene Industrie anzusiedeln, Beispiele in Rostock und Wismar bestätigen das. Doch ist hier auch die Rolle des Staates gefragt.