

VERBESSERUNGEN FÜR DIE FLUSS-/SEESCHIFFFAHRT ZWISCHEN SCHWEDT/ODER UND DER OSTSEE UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE VERLADENDE WIRTSCHAFT

DR. FELIX LÖSCH, SCHWEDT (I)

KONSTANTIN KLIPPSTEIN, BERLIN (II)

NICO PARLITZ, BERLIN (III)

LEIPA GROUP



PAPER IN PROCESS

Leipa Schwedt (Oder)

Verbesserungen für die Fluss-/Seeschifffahrt zwischen
Schwedt und der Ostsee und ihre
Bedeutung für die Wirtschaft

20. Internationales Oder/ Havel-Colloquium



Konstantin Klippstein

Nico Parlitz

Dr. Felix Lösch

Slubice, 23. Juni 2016



UNTERNEHMENSPRÄSENTATION



Ein erfolgreicher Weg entsteht,
wenn man ihn gemeinsam geht!

Dr. Felix Lösch

- Verbesserungen für die Fluss-/Seeschifffahrt zwischen Schwedt und Ostsee -

felix.loesch@leipa.de

Geschichte

	SCHROBENHAUSEN	SCHWEDT
<p>Leinfelder Papiermühle (Jugendwerk Franz von Lenbach)</p>	<p>1847 Michael Leinfelder kauft von Anton Lutz die Papiermühle</p>	<p>1959 Grundsteinlegung für die modernste und leistungsfähigste Papierfabrik der DDR</p>
<p>Kollergang (Zur Altpapieraufbereitung)</p>	<p>1869 Inbetriebnahme der ersten Papiermaschine</p>	<p>1961 Beginn der Kartonherstellung</p>
	<p>1967 Beginn der Veredelung</p>	<p>1963 Beginn der Zeitungspapier- herstellung</p>

Dr. Felix Lösch

- Verbesserungen für die Fluss-/Seeschifffahrt zwischen Schwedt und Ostsee -

felix.loesch@leipa.de

Geschichte

SCHROBENHAUSEN + SCHWEDT



2004 Fertigstellung der PM 4 zur Produktion von hochwertigem Offset-Magazinpapier



2005 Produktion von Magazinpapier für den Tiefdruck



2010 Inbetriebnahme Kraftwerk Schwedt

2013 Inbetriebnahme Tandem-Extruder, Gründung der LEIPA AUSTRIA



2015 Neustrukturierung der LEIPA Firmengruppe

2016 Übernahme UPM Werk 8DT

nächste Woche:
1. Juli 2016

Dr. Felix Lösch

- Verbesserungen für die Fluss-Seeschifffahrt zwischen Schwedt und Ostsee -

felix.loesch@leipa.de

Keine Woche ohne LEIPA...



Regelmäßig



Am Wochenende



Im Büro



Hoffentlich selten



Immer wieder Sonntags



Wenn's schnell gehen muss



Hoffentlich nur Gutes



Beim Einkauf

In unzähligen Produkten Ihres Alltags steckt Leipa!

Zum Verständnis die Größenkategorie...



Logistische Anbindung der Leipa Schwedt heute

Mengenströme in Jahrestonnen (ohne Zukauf UPM-SCHWEDT)

Eingang

- Altpapier: ca. 825.000 t (Bahn und LKW)
- Kaolin, slurry: ca. 55.000 t (Bahn)
- Carbonat, slurry: ca. 133.000 t (Bahn)
- Binder: ca. 17.000 t (Bahn und LKW)
- EBS: ca. 300.000 t (LKW)
- Hilfsstoffe: ca. 50.000 t (LKW)

Ausgang

- Neupapier: ca. 750.000 t
geliefert wird in 50 Länder
- Verteilung auf Transportträger:
- 50% LKW
 - 38% Bahn
 - 12% Container
(LKW & BAHN & Seeschiff)



Die Erweiterung...



LEIPA GROUP



Import von Papierrohstoffen aus Übersee

Auszug aus der Bachelor Arbeit
von Konstantin Klippstein (Technische Universität Berlin),
in Zusammenarbeit mit der LEIPA

Rahmen der Arbeit

- Papierrohstoffe Bagasse/Zellstoff
- Massenstückgut ...
- ...oder Container?
- Mengenmodell
- Route

Mögliche Transportlösung

- Schubschiffpendel zwischen Stettin und Schwedt

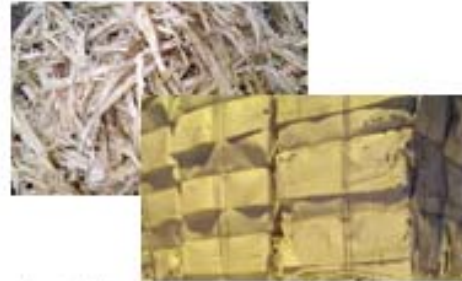


Bachelor Arbeit zum Thema „Papierrohstoffe aus Übersee“

Papierrohstoffe Bagasse/Zellstoff

Eigenschaften

- Bagasse
 - Frische Fasern für Papierkreislauf
 - Massenhaftes, z.T. ungenutztes Vorkommen
 - Kurzfristige Verfügbarkeit

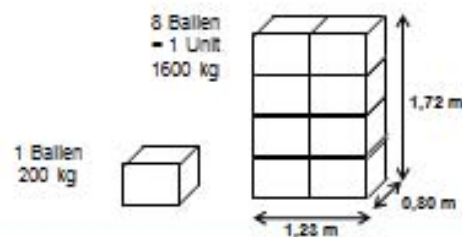


- Zellstoff

→ Ideal als Rohstoffbasis für eine hochqualitative Papierherstellung

Transporttechnische Erscheinungsformen

- Als Massen-(Schütt-)gut
- Als Massen – Stückgut in Form von Ballen
- In Containern



Transport von Ballen als Massenstückgut oder in Containern

Massenstückgut oder Container?

Transport als Massenstückgut

- Normierte Bündel (Ballen und Units) (Erhöhung des Sülls)
- Zügiger Umschlag mehrerer Units gleichzeitig
- Müssen wettergeschützt gelagert und transportiert werden



Transport in Containern

- Containertypische Vorteile bei Umschlag und Transport
- Stauproblematik
 - bei Standardcontainern u.U. ungünstiges Stauverhältnis, Spezialcontainer schwerer verfügbar

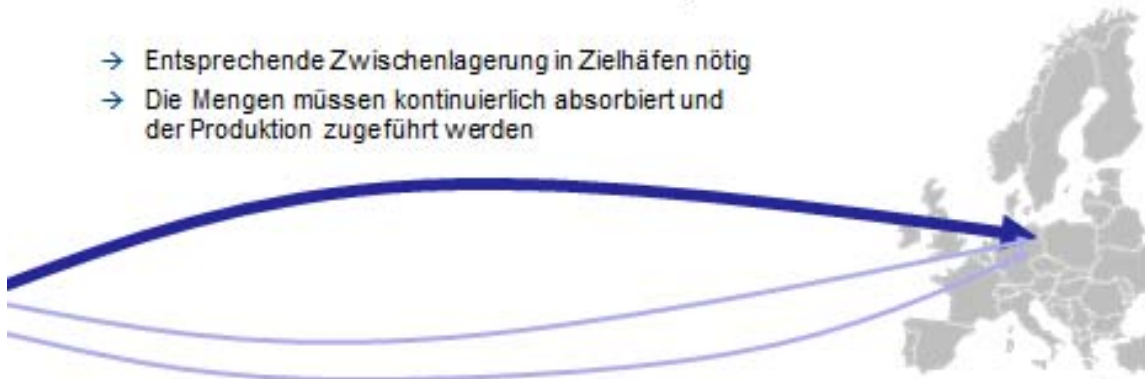
Stauplan 20' Container – maximal 11 Units



Vor- und Nachteile von der Gesamttransportkette abhängig

Mengenmodell – 200.000 t Import per Seeschiff

- Verschiedene Größenkombinationen möglich
 - 10 Fahrten mit 20.000 t im monatlichen Rhythmus
 - 5 Fahrten mit 40.000 t im zweimonatlichen Rhythmus
- Entsprechende Zwischenlagerung in Zielhäfen nötig
- Die Mengen müssen kontinuierlich absorbiert und der Produktion zugeführt werden



Rohstoffbedarf von 200.000 t aus Übersee

Mögliche Transportvarianten Von Seehäfen nach Schwedt

Varianten Seehäfen

- Stettin → Binnenschiff über die Oder
- Hamburg → Küstenmotorschiff
(dt. Seehäfen) → Binnenschiff über Elbe
→ Zug / LKW
- ARA Häfen → Binnenschiff über MLK
→ Zug / LKW

Zielort Schwedt

- Landseitige Ankunft über bestehende Routen
- Hafen Schwedt
- Werkseigene Kaikante (Anpassungen erforderlich)



Auswahl des effektivsten Transportsystems

Binnenschifftransport Stettin - Schwedt

Anstatt eines Binnenschiffes..

- 1 Tag laden
- ½ Tag Fahrt → 3 Tage für einen Transport
- 1 Tag löschen
- ½ Tag Rückfahrt (leer)

Route Stettin - Schwedt
Distanz: 42,4 km
Kanalabgaben Zellstoff: 0,055 €/t
Maximale Verbandslänge: 156 m

...ein Schubschiff und 3 Leichtergruppen im Pendelverkehr

- Gleichzeitig an einem Tag:
 - 1. Leichtergruppe in Stettin beladen
 - ½ Tag Fahrt (2. Leichtergruppe - voll) → 1 Tag für einen Transport
 - ½ Tag Rückfahrt (3. Leichtergruppe - leer)
 - 2. Leichtergruppe in Schwedt entladen
- höhere Kosten von Schubschiff und Leichtern wird durch höhere Transportleistung ausgeglichen

Ideale Voraussetzungen für Schubverkehr

Ziele der Arbeit

„Erarbeitung eines effektiven Transportsystems für die zukünftige Rohstoffversorgung der LEIPA Papierwerke in Schwedt (Oder)“

- 200.000 t auf möglichst umweltschonende und günstige Weise der Produktion zuführen
 - Papierrohstoff festlegen
Bagasse lose – Bagasse gebündelt – Zellstoff
 - Auswahl einer Route - Seeschiff bis
ARA – Hamburg – Stettin
 - Auswahl Verkehrsträger für die Endanlieferung
Zug – LKW – Binnenschiff
 - Transportgut festlegen
Ballen als Massenstückgut oder Container

Das Binnenschiff wird zukünftig nötig sein, um den steigende Rohstoffbedarf der LEIPA in Schwedt decken zu können!

Fluss-/Seeschiffe auf der Oder

Auszug aus der Bachelorarbeit von Nico Parlitz
in Zusammenarbeit mit der LEIPA Georg Leinfelder GmbH

Titel:

Neue Perspektiven des Einsatzes von Fluss-/Seeschiffen für die Schwedter Papierindustrie



Schwerpunkt im Folgenden auf Transportwege und Engpässe

Rohstoffe und Herkunftsland

Rohstoffe und ihre Transportwege

- Neupapier aus Schwedt nach Immingham
- Altpapier und EBS aus Immingham
- (Calciumcarbonat aus Molde nach Schwedt)

Mengen

- Neupapier nach England 30.000 t
- Altpapier nach Schwedt 1300.000 t
- EBS nach Schwedt 450.000 t
- Calciumcarbonat nach Schwedt 100.000 t



Enorme Mengen für die Neupapierherstellung werden benötigt.

Transportweg nach Schwedt und Engstellen

Engstellen

- Abzweig in Parnica
- Eisenbahnbrücke Podjuchy
- Klützer Querfahrt
- Gatower Straßenbrücke



Durch Engstellen werden hohe Anforderungen an den Schiffsführer gestellt

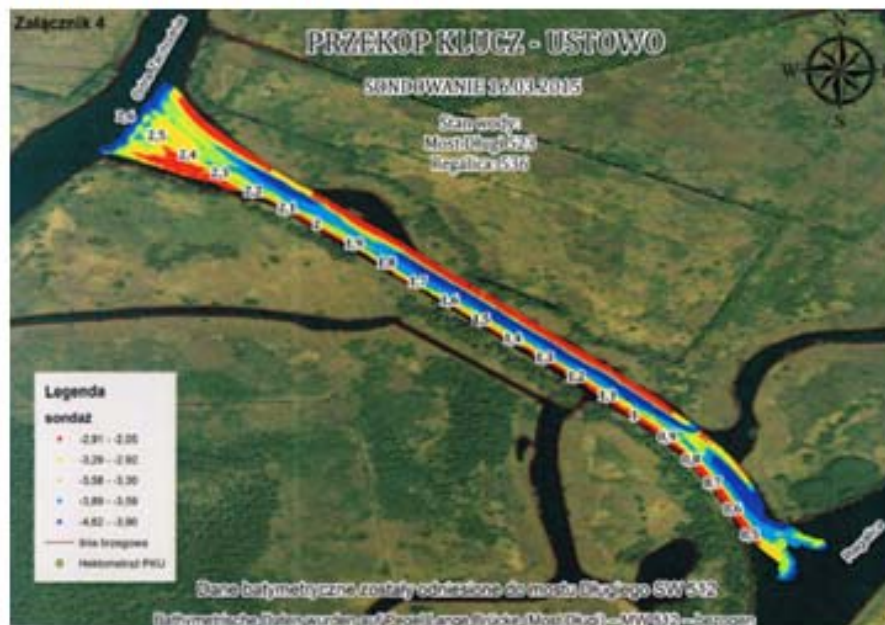
Klützer Querfahrt

- Umfahrungsteilabschnitt von 2,6 km Länge
- Einrichtungsverkehr
- Keine Betonung der Fahrwasserrinne
- Abladetiefe begrenzt



Umstrittenste Engstelle im genannten Bereich für die Binnenschifffahrt

Klützer Querfahrt Peilung 2015



Derzeitige Handlungsempfehlungen

- Ausbaggerung der Fahrrinne der Klützer Querfahrt (KQF)
 - Steigerung der möglichen Zuladung
 - Befahrung auch bei Gegenverkehr

- Markierung der kritischen Stellen
 - Aufstellung von Fahrwassertonnen zur besseren Orientierung



Ausbau der KQF ist notwendig, wenn die Oder einen Aufschwung der Binnen- bzw. Fluss-/Seeschifffahrt erleben will!

Zusammenfassung...

Verbesserungen für die Fluss-/Seeschifffahrt für die Leipa Group

Hintergrund

- Die Schwedter Papierindustrie ist im Aufbruch
 - Es entsteht der größte Papierstandort Deutschlands
 - Mengenzuwachs von mehr als 200.000 Jahrestonnen Fertigware
 - Rohstoff- und Hilfsstoff-seitig müssen alternative Wege berücksichtigt werden
 - Inbound und Outbound ergeben sich völlig neue Mengengerüste

Erkenntnisse

- Suche nach den richtigen Transportträgern für den gestiegenen Transportbedarf in beide Richtungen muss vor dem veränderten Hintergrund neu erfolgen
 - Rohstoffbeschaffung aus Übersee
 - Hilfsstoffbeschaffung in Kombination mit Fertigwaren
- Wasserseitige Transporte kommen definitiv in Betracht –
Voraussetzung sind weitere Verbesserungen der Rahmenbedingungen
 - Ertüchtigung der Wasserstraße

Für Leipa sind Verbesserung am Wasserweg von enormer Wichtigkeit!

Herzlichen Dank für
IHRE Aufmerksamkeit!

