

## Diskussion

---

**< Horst Linde >** Herr Prazmak, danke für Ihren Vortrag, darf ich Sie fragen, gibt es schon konkrete Perspektiven bezüglich des Direktanlaufs großer Übersee-Reedereien mit großen Schiffen in Swinoujście, und ist die Findung eines Terminal-Betreibers schon fortgeschritten – haben Sie schon den einen oder anderen Bewerber in Aussicht?

**< Marek Prazmak >** Der Vorstand des Hafens kann noch keinen Vertrag mit Reedereien abschließen, solange es dieses Terminal noch nicht gibt – kein großer Container-Carrier unterzeichnet mit einer noch nicht existierenden Infrastruktur. Sobald das Terminal steht, wird mit den Reedereien geredet werden. Dies ist allerdings auch Sache des Betreibers – auch Marketing-Angelegenheiten werden vom Betreiber wahrgenommen. Wir als Hafen werden dies unterstützen, aber die *Port Authority* ist eher ein Aufsichtsorgan im Namen des polnischen Staates – wir dürfen per Gesetz keine Wirtschaftstätigkeit ausüben. Zur zweiten Frage: Zur Zeit läuft ein Ausschreibungsverfahren, um einen Betreiber zu finden – wir hatten nur ein Angebot, das wir verworfen haben – jetzt haben wir ein zweites Verfahren bis Ende September – wir haben einige Bewerber, über die ich jetzt noch nichts weiter sagen kann.

**< Wolfgang Hebenstreit >** Ich möchte zuerst die Gelegenheit nutzen, dem Oderverein und der IHK Ostbrandenburg zu danken, die zum 25. Mal dieses Colloquium organisiert haben – wir wissen, wie schwierig es gerade in den letzten zwei Jahren war, eine Präsenzveranstaltung mit internationaler Beteiligung durchzuführen.

Meine Frage an Herrn Prazmak: Wenn das Schiffshebewerk Niederfinow jetzt in Betrieb kommen wird, welchen Einfluss wird das haben auf die Bedienung der Häfen Szczecin/Swinoujście durch die Binnenschifffahrt?

**< Marek Prazmak >** Das Schiffshebewerk Niederfinow ist eine Verbindung zum deutschen und europäischen Verkehrsnetz. Wenn dort Container passieren können, eröffnet sich für die Häfen Szczecin/Swinoujście ein neues Konzept, indem wir auf deutsche Wasserstraßen gelangen oder von dort Schiffe empfangen können. Es sind auf der Oder-Wasserstraße schon weitere Verbindungen in der Diskussion – Oder-Donau-Kanal, Schlesischer Kanal -, aber hier bietet sich ein Zugang zum deutschen Wasserstraßen-Netzwerk, man kann z.B. Berlin ökologisch günstig auf dem Wasserweg bedienen – es ist nicht zu übersehen, dass sich hier eine neue, großartige Perspektive eröffnet.

**< Sascha Maier >** Herr Prazmak, Sie beziehen sich jetzt auf die Strecke Szczecin/Swinoujście – Wrocław - die letzte Staustufe auf dieser Strecke ist doch Malczyce - also wieso nicht eher Bezug auf Malczyce?

**< Marek Prazmak >** Von Wroclaw bis Malczyce haben wir kein Problem, aber weiter oberhalb haben wir einige Staustufen, wo es wenig Wasser gibt, dadurch verzögern sich Transporte – daher die skizzierte Perspektive.

**< Jiri Aster >** Eine Frage zum Schubschiff-Projekt von Herrn Jezierzanski: Beim Transport großer Projektladungen und Schwergüter gibt es das Sichtproblem aus dem Steuerhaus nach vorn, mit entsprechenden Vorschriften, z.B. in Deutschland, zur Einhaltung bestimmter Sichtwinkel. Wir haben schon zu DDR-Zeiten dieses Problem mit hochfahrbaren Steuerhäusern gelöst – ziehen Sie dieses Konzept auch bei Ihrem Schubboot in Betracht?

**< Mariusz Jezierzanski >** Ja, unser Schubboot bekommt eine hydraulische Anlage zum Hochfahren des Steuerhauses, wir werden außerdem vorn Videokameras anbringen, der Kapitän hat also Sicht mit eigenen Augen und per Kameras.

**< Detlef Aster >** Frage an Herrn Jezierzanski: Realisieren Sie dieses Projekt komplett aus Eigeninitiative oder nehmen Sie Fördermittel in Anspruch? Dazu noch die Bemerkung, Ihr Beitrag ist sehr bemerkenswert – Sie gehen als Unternehmen an eine aktuelle Problemlage heran und entwickeln ein Schubschiff mit minimalem Tiefgang – ein hervorragendes Beispiel dafür, wie Schwertransporte auf der Oder realisiert werden können, mit einem Schiffstyp, der an die Verhältnisse des Flusses angepasst ist.

**< Mariusz Jezierzanski >** Danke für die netten Worte – Das Schubschiff ist unsere Initiative, der Vorstandsvorsitzende von FAMET hatte diese Vision. Wir haben das Projekt nicht nur mit eigenen finanziert, sondern eine EU-Förderung in Anspruch genommen. Sie haben Recht, man spricht immer von Planungen an der Oder, aber konkrete Maßnahmen müssten schnell in Angriff genommen werden. Wir wollen also unseren eigenen Beitrag dazu leisten und einen Baustein in dieses Mosaik setzen.

**< Dirk Treichel >** Herr Jezierzanski, Sie hatten vorgetragen, dass das Schubschiff einen Tiefgang von etwa 60 cm haben wird. Die Leichter, die geschoben werden sollen, werden mit Sicherheit tiefer gehen als 60 cm, sie werden wahrscheinlich bei 1,00 – 1,10 m liegen. Wozu brauchen Sie dann ein Schubschiff mit 60 cm?

**< Mariusz Jezierzanski >** Wir planen für die Zukunft auch einen Leichter mit geringem Tiefgang. Bei aktuellen Schwertransporten haben wir wohl mehr als 60 cm. Unser Schubschiff wird also zunächst einmal den Einsatz wenig beladener Leichter unterstützen, um jetzt schon eine Problemlösung anzubieten.

**< Jacek Galiszkiewicz >** Wenn wir 100 t auf einen Schubleichter nehmen, haben wir 30 cm Tiefgang, bei 600 t sind es 60 cm. Transporte von normalerweise 50 – 100 t sind also für uns kein Problem, außer soweit es das Schubboot betrifft. Wir haben Schubboote mit 70 cm von polnischen Betreibern. Das neu entwickelte Schubboot und unsere Leichter passen also durchaus zusammen.

< **Horst Linde** > Frage an Herrn Jezierzanski: Welche Baumaterialien sind für das Schubboot vorgesehen - Stahl, Aluminium, neuartige nicht-metallische Leichtbauwerkstoffe?

< **Marius Jezierzanski** > Das ist noch nicht entschieden – über alternative Baustoffe wird nachgedacht - ein Auftrag an eine Bauwerft ist noch nicht vergeben.