Verein zur Förderung des
Stromgebietes Oder/Havel e.V.

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium

FERTIGSTELLUNG DES SCHIFFSHEBEWERKS NIEDERFINOW: NEUE PERSPEKTIVEN FÜR DIE SCHIFFFAHRT AUF DER HAVEL-ODER-WASSERSTRASSE

Liepe – Landhof – 24. September 2014

Colloquiums-Bericht

Horst Linde (Hrsg.)

Berlin – Oktober 2014

VORWORT

HORST LINDE, BERLIN

Das seit 1934 in Betrieb befindliche Schiffshebewerk Niederfinow ist ein prägendes Element der Havel-Oder-Wasserstraße, des historischen Großschifffahrtsweges Berlin – Stettin. Ausgelegt nach Wasserstraßenklasse IV, erweisen sich HOW und Hebewerk angesichts steigender Schiffsgrößen, zunehmenden Verkehrsaufkommens und moderner Transporttechnologien – z.B. Einführung des Containers als multimodalem Transportbehälter für eine große Bandbreite von Gütern – zunehmend als zu klein bemessen und, auch wegen des hohen Alters des Hebewerks, den aktuellen Anforderungen nicht mehr hinreichend gewachsen.

Als dringende Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde daher der Ausbau der HOW gemäß Wasserstraßenklasse V und ein entsprechend vergrößerter Neubau des Hebewerks in Angriff genommen (Troglänge115 m, Trogbreite 12,50 m, Durchfahrtshöhe 5,25 m, d.h. 2 Containerlagen uneingeschränkt möglich).

Mit der Fertigstellung des neuen Schiffshebewerks ist, nach mancherlei Verzögerungen, im Jahr 2017 zu rechnen. Es gab und gibt bis heute durchaus auch kritische Stimmen, die eine zukünftig hinreichende Verkehrsnachfrage in Zweifel ziehen.

Der Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel hält es daher für dringend angeraten, in seinem diesjährigen 18. Internationalen Oder/Havel-Colloquium, also noch vor Fertigstellung, das Hebewerk vorzustellen und die Frage aufzugreifen, welche Perspektiven sich für die Entwicklung der Schifffahrt auf der HOW und darüber hinaus – zu den westdeutschen Wasserwegen ebenso wie zur Ostsee – abzeichnen und welche regionalen und überregionalen Impulse von dem neuen Hebewerk zu erwarten sind. Nicht zuletzt soll hiermit auch die Dringlichkeit der baldigen Fertigstellung zum Ausdruck gebracht werden.

Interessenlagen der Verkehrspolitik, der Wirtschaftsstandorte, der verladenden Industrie, der Schifffahrt und der Häfen sollen dabei zu Wort kommen. Den Teilnehmern des Colloquiums soll schließlich auch der Stand des Neubaus aus unmittelbarer Nähe vermittelt werden.

Ein schriftlicher Bericht über das Colloquium wird hiermit vorgelegt. Er ist dem Internet-Portal des Vereins unter < www.oderverein.de > als Ganzes oder in Teilen zu entnehmen und basiert auf den EDV-gestützten Präsentationen der Vortragenden und, soweit es insbesondere die gestraffte Wiedergabe der Diskussion betrifft, auf schriftlichen und digitalen Aufzeichnungen.

PROGRAMM + INHALTSVERZEICHNIS

Eröffnung + Einführung 5
Gerhard Ostwald / Vorsitzender des Vorstands

Vorträge (1)
Moderation: Jochen Brückmann / IHK Berlin

Wasserstraßen der Oder/Havel-Region –
Neue Akzente der Verkehrspolitik in Deutschland und Polen

Robert Schumann / Ministerium für Verkehr und Landwirtschaft, Potsdam
Wasserstraßen der Oder/Havel-Region – Neue Akzente der Verkehrspolitik des Bundes, des Landes und der EU 6

Dr. Julius Menge / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin
Schifffahrt und Wasserstraßen in der Spree/Oder/Havel-Region – Neue Akzente (?!) 16

Podiumsdiskussion 27

Dr. Zbigniew Miklewicz / Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority, Szczecin
Robert Schumann / MIL Potsdam
Dr. Julius Menge / SenStadtUm, Berlin

Regionalentwicklung und Binnenschifffahrt

Moderation: Gerhard Ostwald

Vorträge (2)

Rolf Dietrich / Wasserstraßen-Neubauamt Berlin
Konzept und Bau des neuen Schiffshebewerkes Niederfinow 29

Hans-Jürgen Heymann / Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde
Sonstige Ausbaumaßnahmen an der Havel-Oder-Wasserstraße 53

Diskussion 68

Vorträge (3)

Interessenlage der deutschen und europäischen Binnenschifffahrt

Dr. Dietmar Rehmann / HTAG Häfen und Transport AG, Hamburg
HTAG HÄFEN UND TRANSPORT AG 69

Andreas Häfner / BEST Logistics, Stettin
HEAVY LOGISTICS AT ITS „BEST" 80

Vorträge (4)
Interessenlage der regionalen und überregionalen verladenden Wirtschaft

Annekathrin Hoppe / Stadt Schwedt
Industriestandort Schwedt/Oder 88

Dr. Felix Lösch / LEIPA Papier, Schwedt
Papierfabriken LEIPA Georg Leinfelder GmbH Schwedt – Produktion und Logistik 105

Lutz Wedegärtner / Remondis GmbH, Berlin
PROJEKT ALTPAPIERTRANSPORTE BERLIN – SCHWEDT / EISENHÜTTENSTADT 116

Vorträge (5)

Interessenlage der deutschen und polnischen Häfen

Dr. Zbigniew Miklewicz
Strategische Bedeutung der Oder für die Häfen Szczecin / Swinoujscie 128

Klaus-Günter Lichtfuß / Behala Berlin
BEHALA – BERLINER HAFEN- UND LAGERHAUSGESELLSCHAFT MBH IHR LOGISTIKDIENSTLEISTER IM ZENTRUM DER HAUPTSTADTREGION 141

Schlusswort 169
Prof. Horst Linde / Stellv. Vors. des Vorstands

Besichtigung der Baustelle des neuen Schiffshebewerks

ERÖFFNUNG + EINFÜHRUNG

GERHARD OSTWALD, BERLIN

Sehr geehrte Damen und Herren, herzlich willkommen zum 18. Internationalen Oder/Havel-Colloquium des Odervereins hier in Liepe.

Schon auf dem Weg hierher werden Sie einige Unannehmlichkeiten auf den Straßen in Eberswalde und Niederfinow gehabt haben. Diese Unannehmlichkeiten haben auch etwas Gutes: denn es wird für die Schifffahrt gebaut. Neue Brücken über den Oder-Havel-Kanal, die nun schon stehen, aber deren Straßenanschlüsse noch fertig gestellt werden müssen, und eben das neue Schiffshebewerk.

Auch auf der polnischen Seite tut sich Einiges. Die Oder ist verstärkt in den Fokus der Regierung in Warschau gerückt. Das zeigt auch die neue Studie des Ministeriums für Infrastruktur und Entwicklung zusammen mit den Wojewodschaften in Westpolen, die wir Ihnen auszugsweise in die Tagungsmappe gelegt haben.

Bei der Planung des Colloquiums haben wir uns gedacht, 100 Jahre Großschifffahrtsweg Berlin-Stettin und 80 Jahre Schiffshebewerk Niederfinow, das sind Anlässe genug, sich mit dem neuen Schiffshebewerk eingehender zu befassen.

Wenn man bedenkt, was 1934 mit dem Schiffshebewerk noch möglich war, dann können wir froh sein, dass vor wenigen Jahren noch mit dem Bau des neuen Hebewerks begonnen wurde. Denn heute in den Zeiten der schwierigen Haushaltslage, wo neue Schulden nicht möglich sind, und der Kategorisierung der Wasserstraßen, die für Wasserstraßen der Klasse 3 keine Investitionen mehr zulässt, wäre ein Baustart für ein derartiges Großprojekt nicht mehr möglich.

Dabei sind Potenziale für die Wasserstraße da. Ich denke da zum Beispiel an ein Unternehmen der Getreide- und Futtermittelproduktion in Fürstenwalde/Spree, das weitaus mehr Tonnage auf die Wasserstraße bringen könnte, wenn es einen Ausbau der Schleusen in Fürstenwalde und Kleinmachnow gäbe. Hier wären wir froh, wenn die Verwaltung wenigstens das Geld, das der Bundesverkehrsminister für die Binnenschifffahrt zur Verfügung stellt, ausgeben und nicht an den Bund zurückgeben würde.

Im heutigen Colloquium, in dessen Mittelpunkt die Perspektiven für die Schifffahrt auf der Havel-Oder-Wasserstraße nach Fertigstellung des neuen Schiffshebewerks stehen, wollen wir nach der Darstellung der Akzente der Verkehrspolitik und den technischen Ausführungen zum Hebewerk und zur Oder-Havel-Wasserstraße auf die Interessenlagen der Binnenschifffahrt, der verladenden Wirtschaft und der Häfen eingehen.

Ich wünsche uns allen eine gute und erfolgreicheTagung mit interessanten Beiträgen und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

WASSERSTRASSEN DER ODER/HAVEL-REGION – NEUE AKZENTE DER VERKEHRSPOLITIK DES BUNDES, DES LANDES UND DER EU

ROBERT SCHUMANN, POTSDAM

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium

Wasserstraßen der Oder/Havel-Region - Neue Akzente der Verkehrspolitik des Bundes, des Landes und der EU

Robert Schumann
Referat 42 Förderangelegenheiten, Binnenschifffahrt, Logistik
im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
www.mil.brandenburg.de

24. September 2014 | 18. Internationales Oder/Havel-Colloquium | 1

LAND BRANDENBURG

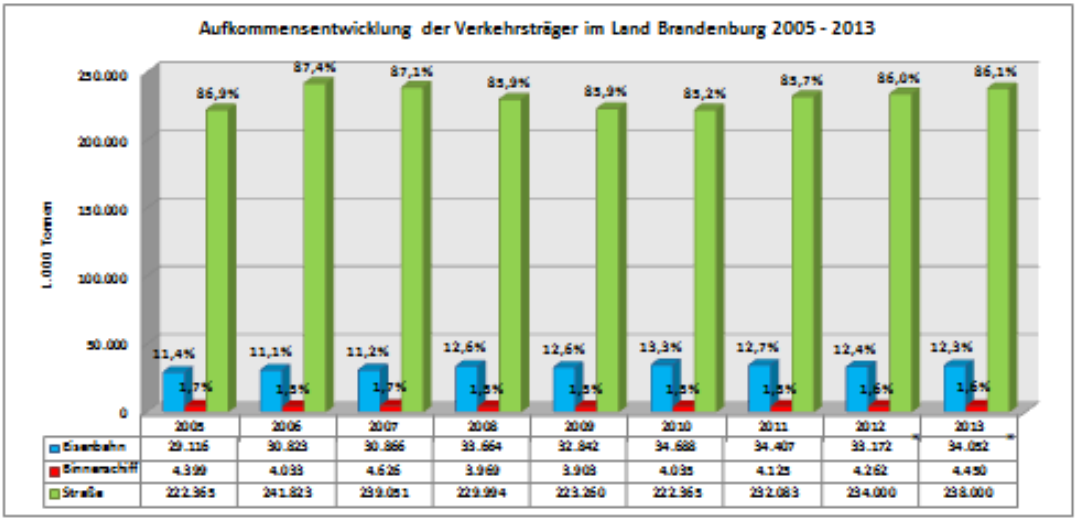
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

- Das Land Brandenburg sieht im Zusammenwirken der Verkehrsträger einen geeigneten Ansatz, umweltbewusste, ressourcenschonende und gleichzeitig ökonomische Arbeitsteilungen im Güter- und Wirtschaftsverkehr zu erreichen.

- Verkehrspolitisches Ziel bleibt, den Anteil der Gütertransporte auf der Schiene und der Wasserstraße zu erhöhen. Dies soll durch bessere Angebote, neue Technologien und Produkte wirtschaftlich attraktiver gemacht werden. Damit wird auch ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet.

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft



Quelle: Statistisches Bundesamt
*Gleitende Mittelfristprognose des BMVI

Erhaltung/Ausbau des für den Güterverkehr bedeutsamen Wasserstraßennetzes

- Langfristige Sicherstellung der Nutzbarkeit ausgewählter Wasserstraßen

Erhaltung/Ausbau der Güterverkehrskapazitäten im Schienennetz

- Beseitigung von Engpässen
- Behebung der Defizite für die verkehrliche Anbindung von GVZ/KV-Standorten
- Planungsrechtliche Sicherung von Anschlussstrecken

Erhaltung des für den Güterverkehr bedeutsamen Straßennetzes

- Funktionale Gliederung des Straßennetzes für den Güterverkehr
- Periodische Ermittlung der Erhaltungsbedarfe im Straßennetz

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Optimierung der Leistung multimodaler Logistikketten

- Bereitstellung der Infrastruktur- und Verkehrsdaten durch die öffentliche Hand
- Entwicklung von Informationsplattformen zur proaktiven Steuerung des Wirtschaftsverkehrs
- Förderung wettbewerbsneutraler Anbieter für intermodale Lösungen

Koordinierung von Wirtschaftsflächen- und Verkehrsnetzentwicklung

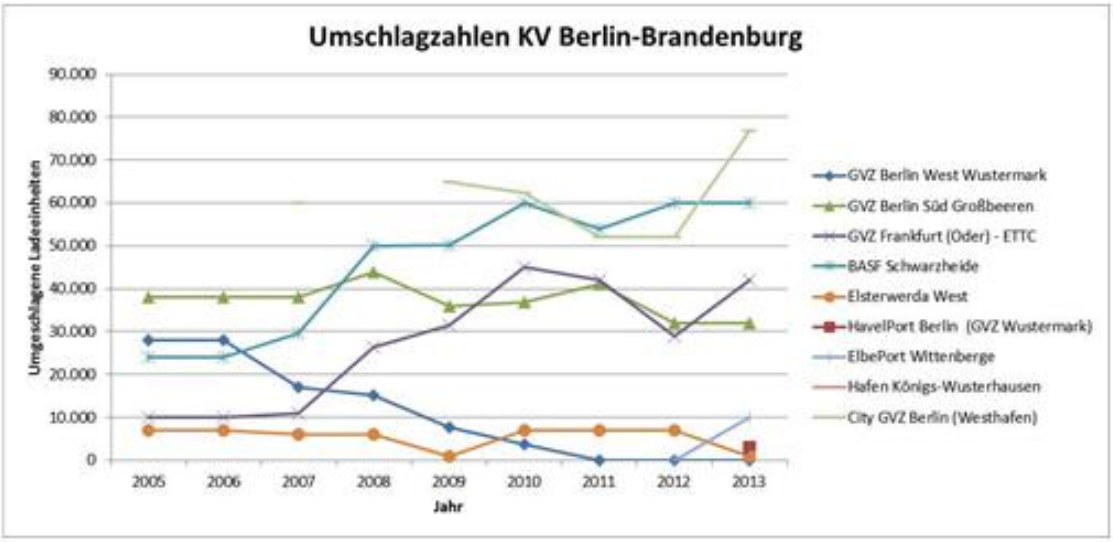
- Steuerung von Wirtschaftsflächenentwicklung und Ansiedlung verkehrsintensiver Betriebe
- Stärkung der Regionalen Wirtschaftskerne (RWK)
- Stärkung der Häfen, der GVZ-Standorte sowie der Industriestandorte mit bereits guter multimodaler Verkehrsanbindung

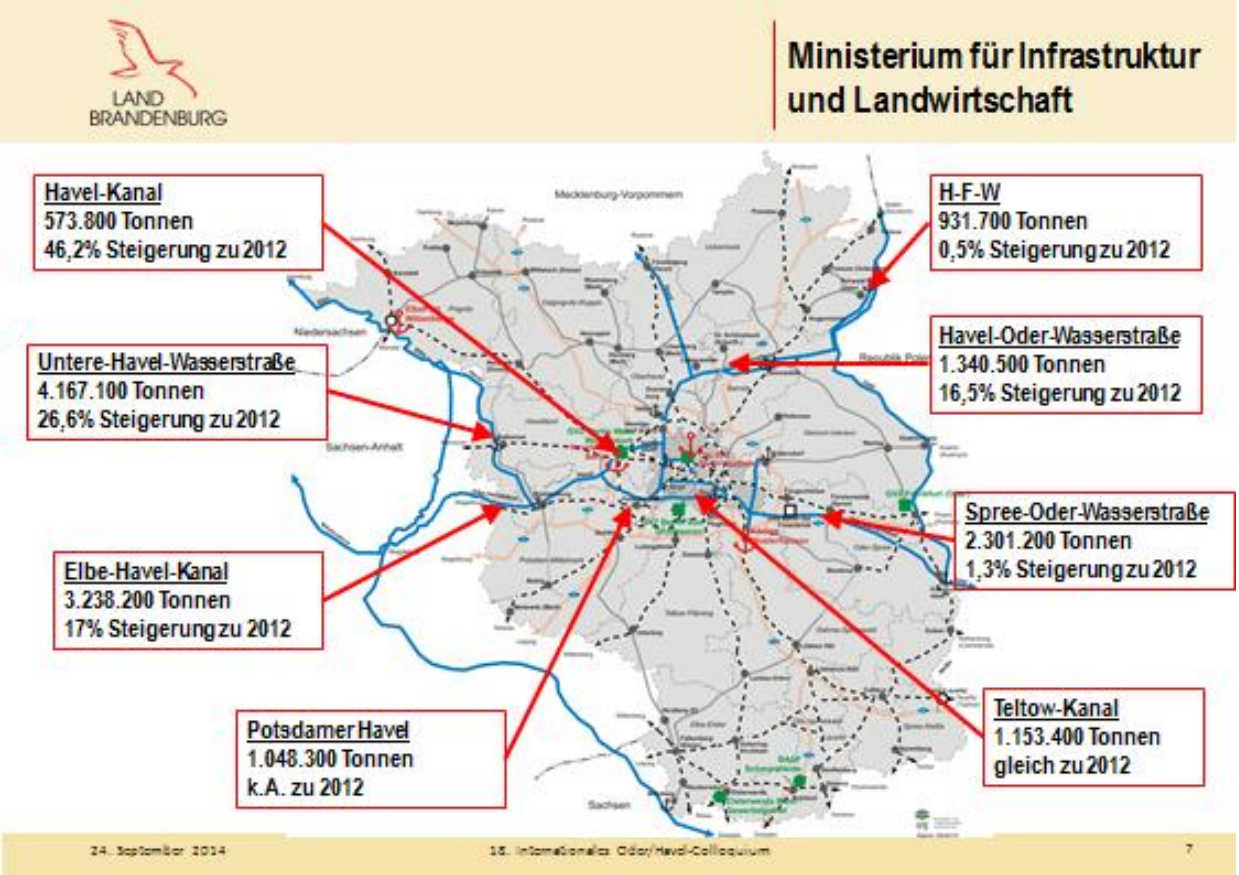
Förderung intermodaler Umschlaganlagen (KV, Häfen)

- Aufbau von GVZ-Managementstrukturen
- Weiterentwicklung von Mehrwertdienstleistungen (Warehousing, integrierte Logistik- und Produktionsdienstleistungen, ...)

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft




LAND BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Havel-Kanal
573.800 Tonnen
46,2% Steigerung zu 2012
H-F-W
931.700 Tonnen
0,5% Steigerung zu 2012
Untere-Havel-Wasserstraße
4.167.100 Tonnen
26,6% Steigerung zu 2012
Havel-Oder-Wasserstraße
1.340.500 Tonnen
16,5% Steigerung zu 2012
Spree-Oder-Wasserstraße
2.301.200 Tonnen
1,3% Steigerung zu 2012
Elbe-Havel-Kanal
3.238.200 Tonnen
17% Steigerung zu 2012
Potsdamer Havel
1.048.300 Tonnen
k.A. zu 2012
Teltow-Kanal
1.153.400 Tonnen
gleich zu 2012
Mecklenburg-Vorpommern
Niedersachsen
Sachsen-Anhalt
Sachsen
24. September 2014
18. Internationales Oder/Havel-Colloquium
7

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Bundeswasserstraßen

Güterverkehrsdichte der See- und Binnenschifffahrt auf dem Hauptnetz der Bundeswasserstraßen

Güterverkehrsdichte in Mio t (tkm / Länge der Wasserstraße in km)

bis 1 Mio t

über 1 Mio t maßstäblich

Binnenschifffahrt

Seeschifffahrt *

*berechnet auf der Grundlage der Umschlagsarten der Seehäfen - außer NOK

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Januar 2014, Karte W 173 b
Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg, zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutzV
Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt lediglich nicht dargestellt.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Colloquium 8

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Trans European Transport Network 2014

Tangierung der Region Berlin-Brandenburg:

- Korridor 1: Baltic - Adriatic
- Korridor 2: North Sea - Baltic
- Korridor 4: Orient - East Mediterranean
- Korridor 5: Scandinavian - Mediterranean

- wesentliches Instrument für einen europäischen Verkehrsraum
- Schaffung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes für alle Verkehrsträger
- Ziel, den Flickenteppich aus Straßen, Schienenwegen, Flughäfen und Schifffahrtskanälen in Europa zu einem einheitlichen Verkehrsnetz umzuformen

Vergleichbar mit der Bundesverkehrswegeplanung soll es 2023 eine Überprüfung des bis dahin Erreichten geben.

24. September 2014 18. Internationales Oder/Havel-Colloquium 9

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Berlin-Brandenburg

TEN T-infrastructure

Legend

CORE NETWORK

WATERWAYS
- Completed
- To be upgraded
- Planned

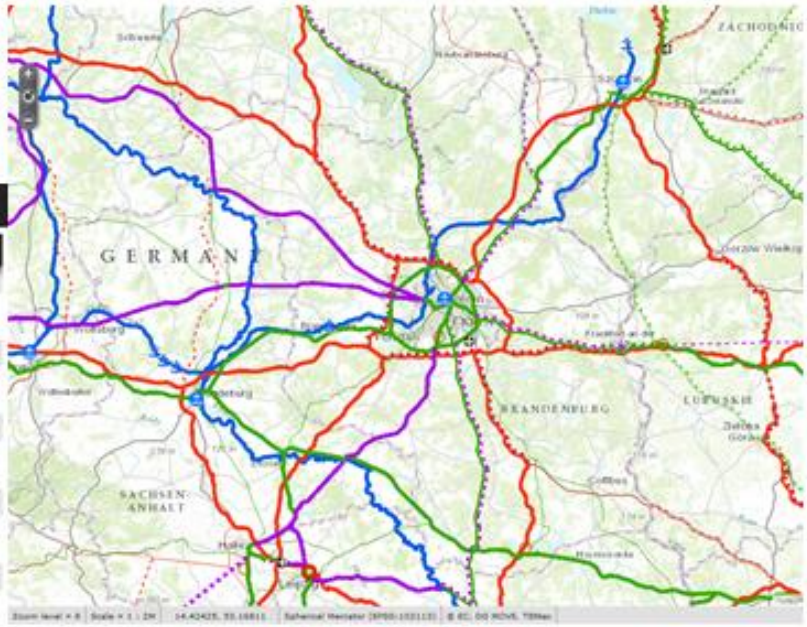
CONVENTIONAL RAILWAYS PASSENGERS & FREIGHT
- Completed
- To be upgraded
- Planned

HIGHSPEED RAILWAYS PASSENGERS & FREIGHT
- Completed
- To be upgraded
- Planned

ROADS
- Completed
- To be upgraded
- Planned

PORTS AIRPORTS RAIL ROAD TERMINALS

Ports Airports RRT



24. September 2014 18. Internationales Oder/Havel-Colloquium 10

Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010

Artikel 5

Finanzmittel

(1) Die Finanzausstattung für die Durchführung der CEF wird für den Zeitraum von 2014 bis 2020 auf 33.242.259.000 EUR zu jeweiligen Preisen festgesetzt. Dieser Betrag wird wie folgt aufgeteilt:

a) **Verkehrssektor:** 26.250.582.000 EUR, wovon 11.305.500.000 EUR aus dem Kohäsionsfonds übertragen werden und gemäß dieser Verordnung ausschließlich in Mitgliedstaaten ausgegeben werden, die mit Mitteln des Kohäsionsfonds gefördert werden können;

b) Telekommunikationssektor: 1.141.602.000 EUR;

c) Energiesektor: 5.850.075.000 EUR.

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Types of Projects		General envelope: 14.9 bn EUR All Member States and third countries	Cohesion envelope: 11.3bn EUR Member States eligible for Cohesion Fund
(a) Studies (all modes)		50%	85%
(b)Works on			
Rail	Cross border	40%	85%
	Bottleneck	30%	85%
	Other projects of common interest	20%	85%
Inland waterways	Cross border	40%	85%
	Bottleneck	40%	85%
	Other projects of common interest	20%	85%
Inland transport connections to ports and airports (rail and road)		20%	85%
Development of ports		20%	85%
Development of multi-modal platforms		20%	85%
Reduce rail freight noise by retrofitting of existing rolling stock		20%	20%
Freight transport services		20%	20%
Secure parkings on road core network		20%	20%
Motorways of the sea		30%	85%
Traffic management systems	SESAR, RIS, VTMIS (around/onboard)	50/20%	85%
	ERTMS	50%	85%
	ITS for road	20%	85%
Cross border road sections		10%	85%
New technologies and innovation for all modes of transport		20%	85%

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Die Veranstaltung informiert über die Prioritäten und den Aufruf zur Einreichung von Anträgen (CEF) Verkehr – 2014

http://inea.ec.europa.eu/en/news__events/events/2014_cef_transport_info_day.htm

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

LAND BRANDENBURG

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Berliner Zeitung

WASSERSTRAßENREFORM 09.09.2014

Der Osten wird doch nicht aufgegeben

Von Timot Szent-Ivanyi

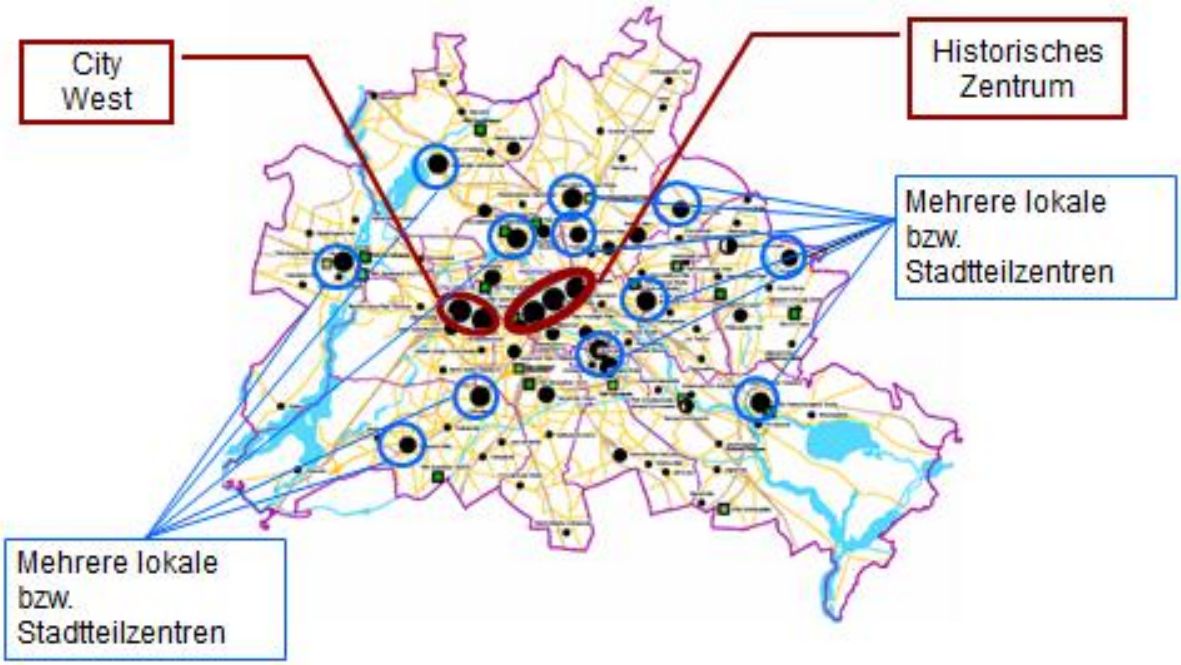
Langsam, aber umweltfreundlicher als der Transport über die Straße: die Binnenschifffahrt. Foto: dpa/Emily Wabitsch

BERLIN – Einst wollte Ex-Bundesverkehrsminister Ramsauer (CSU) das Wasserstraßennetz und dessen Verwaltung einer Radikalreform unterziehen. Nun korrigiert ausgerechnet sein Parteikollege Dobrindt die Wasserstraßenpläne seines Vorgängers.

SCHIFFFAHRT UND WASSERSTRASSEN IN DER SPREE/ODER/HAVEL-REGION – NEUE AKZENTE (?!)

JULIUS MENGE, BERLIN

Berlin – eine polyzentrische Stadt



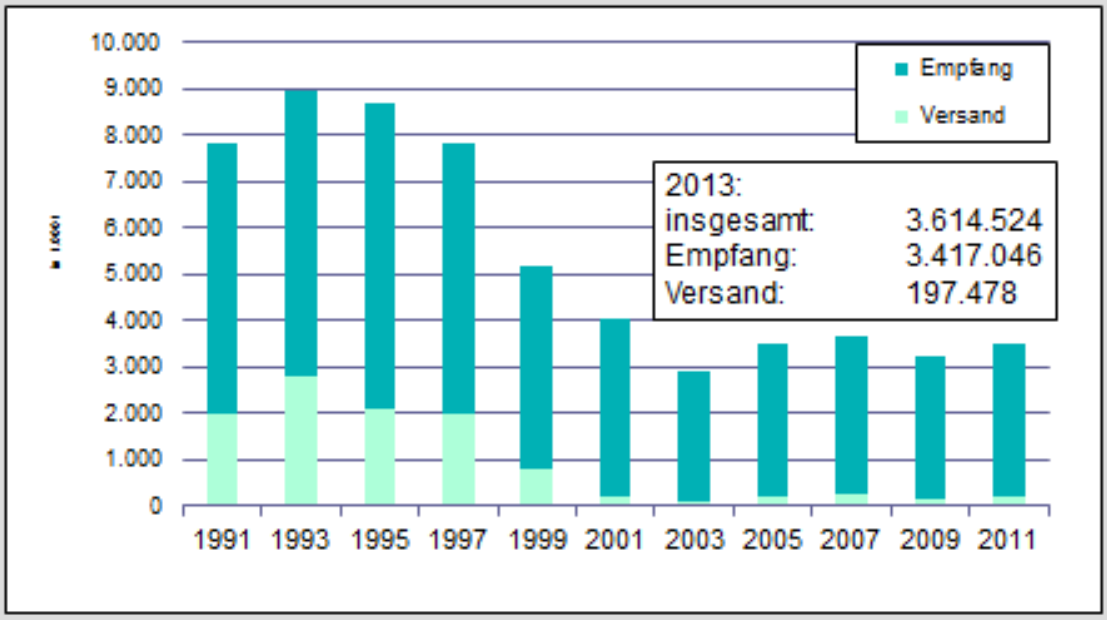
Berlin Verkehr

Berlin und seine Wasserstraßen – Status Quo

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

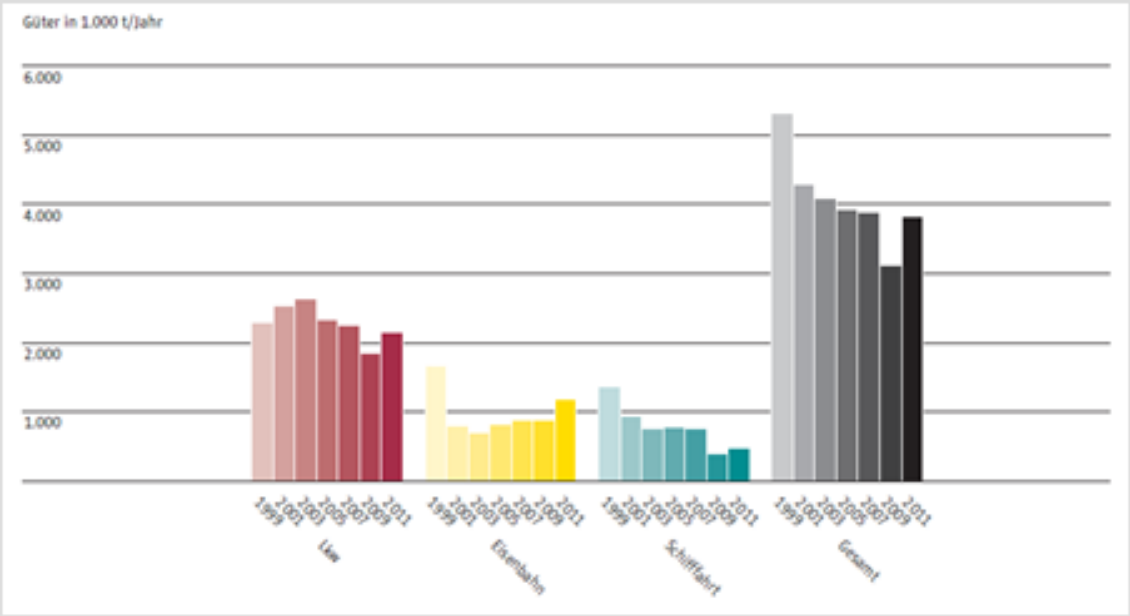
Berlin Verkehr

Entwicklung des Güterverkehrs der Binnenschifffahrt von und nach Berlin



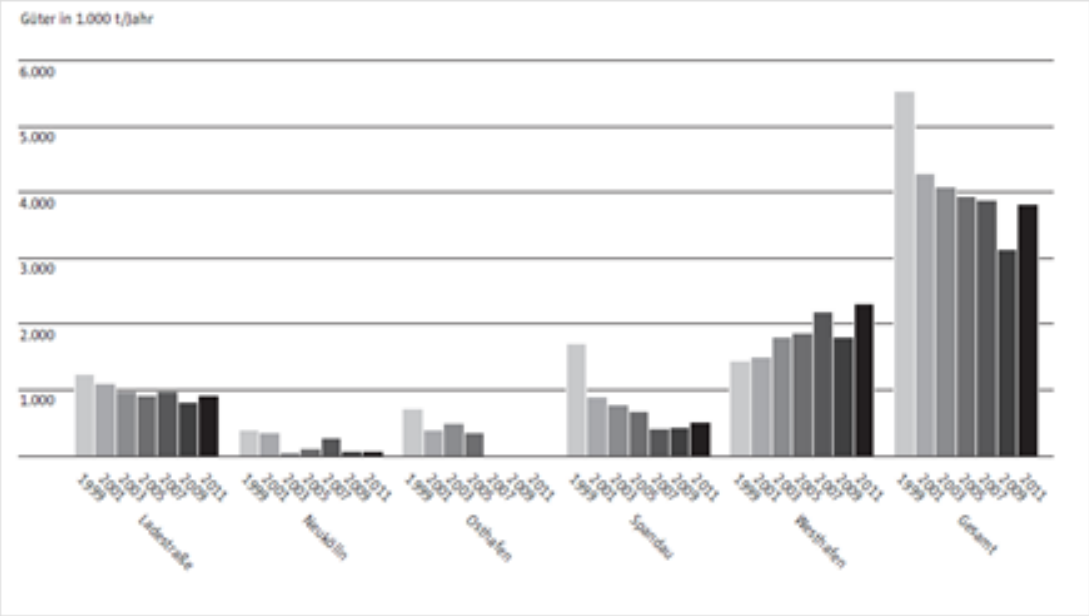
Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Entwicklung des Güterein- und -ausgangs der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) nach Verkehrsmitteln



Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Entwicklung des Güterein- und -ausgangs der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) nach Standorten



Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

2013 3.614.524 3.417.046 197.478

6 Güterumschlag in den Binnenhäfen des Landes Berlin

Jahr Monat	Güterumschlag insgesamt	Güterumschlag Güterempfang	Güterumschlag Güterversand
	Tonnen		
1993	8 951 387	6 150 928	2 830 459
1994	8 622 672	6 785 014	1 837 658
1995	8 707 936	6 581 091	2 126 845
1996	7 487 303	5 481 203	2 006 100
1997	7 540 460	5 542 469	1 998 011
1998	5 925 267	4 804 376	1 120 891
1999	5 179 773	4 353 104	826 669
2000	4 137 045	3 844 223	292 822
2001	4 054 952	3 844 497	210 455
2002	3 147 921	2 928 730	219 191
2003	2 929 200	2 826 357	102 843
2004	2 833 351	2 707 184	126 167
2005	3 489 703	3 276 201	213 502
2006	3 653 561	3 412 902	240 959
2007	3 680 935	3 411 436	269 499
2008	3 742 106	3 487 114	254 992
2009	3 216 140	3 071 671	144 469
2010	3 565 220	3 349 008	216 212
2011	3 532 658	3 338 422	194 236
2012	3 387 012	3 190 198	196 814
2013	3 614 524	3 417 046	197 478

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin Verkehr

Ersatzneubau der Freybrücke im Zuge der B 2/5 über die UHW

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Neubau der Spreebrücke im Zuge der Süd-Ost-Verbindung (SOV)

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin | Verkehr

Und manchmal passieren Dinge …

rbb | FERNSEHEN | RADIO

AKTUELL | POLITIK | WIRTSCHAFT | KULTUR | SPORT | PANORAMA | LANDTAGSWAHL BRANDENBURG

Abendschau | 22.03.2014 | Anja Jeschonnek

DIESE SEITE …

als E-Mail versenden

als Link kopieren

drucken

teilen

rbb online bei Twitter

Nach Unglück mit Schleusentor

Millionenschaden und Dauerstau auf der Spree

Berliner Schifffahrts-Experten sprechen vom "Supergau": Nach der Kollision eines Tankschiffs mit einem Schleusentor am Mühlendamm wird es auf der Spree monatelang zu Behinderungen kommen. Das Tor muss neu angefertigt werden, das kann bis zum Frühsommer dauern. Am Mittwoch wollen die Reedereien in einer Krisensitzung beraten, wie

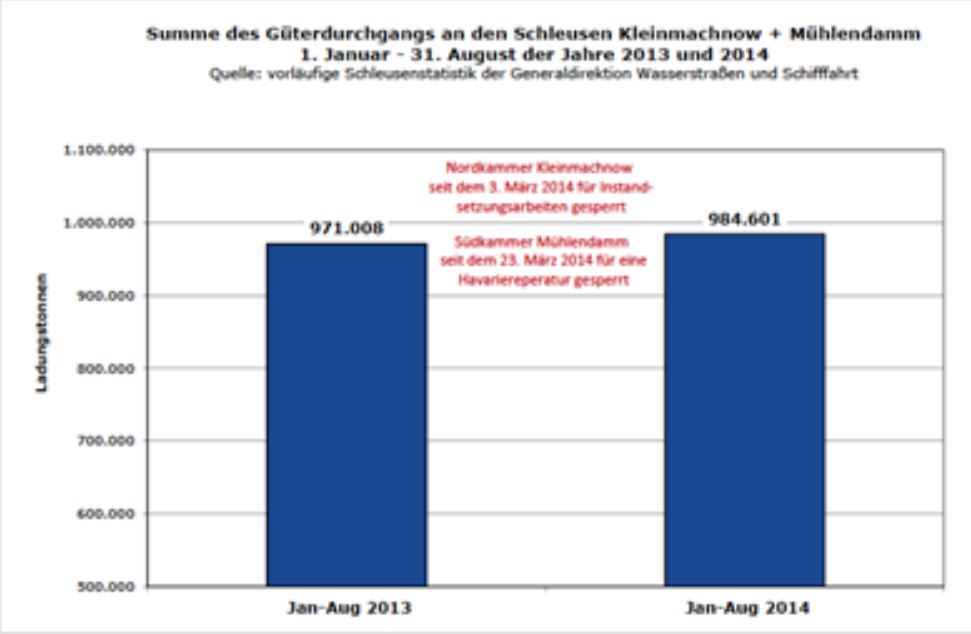
Mehr von der Abendschau

ABENDSCHAU

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin Verkehr

Die gute Nachricht …



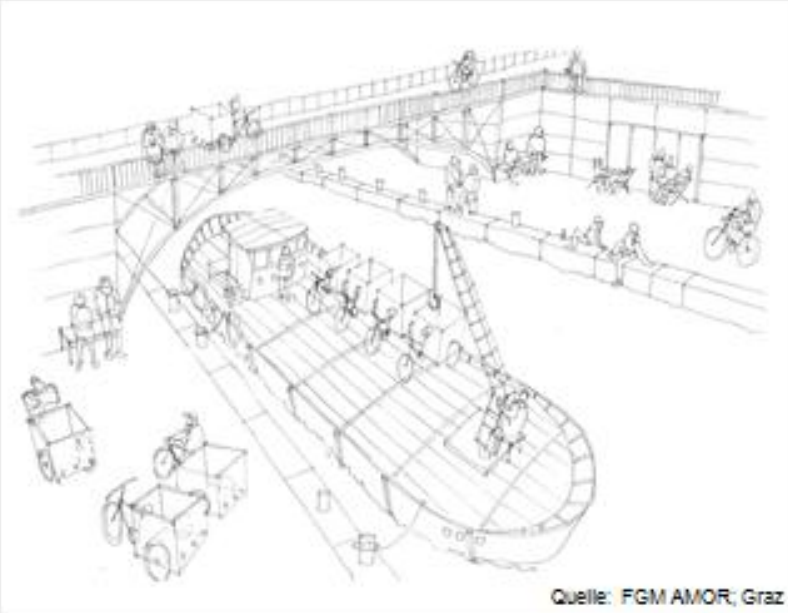
Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Berlin Verkehr

Potenzial? (I)

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Potenzial? (II)



http://www.civitas-initiative.org/content/city-distribution-boat-1

Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!
Dr. Julius Menge
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Referat "Grundsatzangelegenheiten der Verkehrspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung"
VII A W, Wirtschaftsverkehr
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin
Tel.: (030) 9025 - 1566
Fax.: (030) 9025 - 1675
e-mail: julius.menge@senstadtum.berlin.de

Ostwald: Wie sieht die Verwaltung der polnischen Häfen Szczecin-Swinoujscie die Entwicklung der Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit dem Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow?

Dr. Miklewicz: Sichtweise in Polen: Übergeordnete europäische Sicht – nationale – kommunale / lokale Sicht; Polen abhängig von EU-Förderungen (Ko-Finanzierungen); in der Verkehrspolitik großer Nachholbedarf – Regionalpolitik zielt auf Integrität der Regionen - Großteil der Investitionen geht in lokalen Straßenbau; Probleme z.B. in polnisch/tschechischer Zusammenarbeit beim Straßenbau in der Region Riesengebirge – wenig Investitionen in die Bahn – keine Investitionen in die Binnenschifffahrt – Diskussionen hierüber – Hafen Stettin/Swinemünde konzentriert sich auf sein LNG-Projekt – Versorgung mit LNG als Brennstoff für kleinere Schiffe geplant – Perspektiven für Schienenausbau in Richtung baltischer und adriatischer Raum – Ausbau des Fährterminals für intermodale Verkehre – Augenmerk der polnischen Politik legt Augenmerk auf Ertüchtigung der mittleren Oder – Anschluss von Städten entlang der Oder – Verbindung Stettin – Berlin dennoch grundlegend wichtig besonders für den Hafen Stettin – Hinweis auf deutsch-polnischen Staatsvertrag zur Entwicklung der Oder bezüglich Hochwasserschutz und Schiffsverkehr – Binnenschifffahrt in Westpolen langsam entwickelnd, aber voranschreitend – generell Finanzierungsprobleme.

Ostwald: Getreidehandel in Fürstenwalde (Getreide, Futtermittel, Düngemittel) möchte mehr per Binnenschiff transportieren – Bedingung dafür Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde – fehlt hierfür der politische Wille auf Seiten des Landes Brandenburg?

Schumann: Das Land Brandenburg wurde im Zusammenhang mit möglichen Initiativen in Richtung EU nicht gefragt – Antwort auf diesbezügliche EU-Anfrage erfolgte durch den Bund – daher in Brandenburg zunächst nichts passiert – Politik in Brandenburg hat offenbar wenig Einfluss auf die EU-Ebene.

Ostwald: Warum wird nicht massiver vorgegangen?

Schumann: Zunächst müssen auf Seiten des Landes entsprechende Mehrheiten gewonnen werden – dann können diesbezügliche Entscheidungen getroffen werden – heutiges Colloquium hierfür hilfreich.

Ostwald: Wie sieht die Senatsverwaltung in Berlin die Entwicklung der Schifffahrtsstraße Berlin-Stettin - kann an alte Zeiten angeknüpft werden, oder gibt es hierfür keine Güterpotentiale?

Dr. Menge: Bei allen Gesprächsrunden mit Bund und EU hat man sich in Berlin für HOW und SOW eingesetzt – beide für Berlin von Bedeutung – politischer Entscheidungsprozess erforderlich – Rhein hierbei allerdings immer dominant – deswegen schwieriger Prozess – interessante Möglichkeiten für Linienverkehre, besonders auf der Strecke Berlin–Stettin – Vorteile wegen guter Leistungsfähigkeit und Anlaufbarkeit des Seehafens gesehen – sollten verstärkt genutzt werden – wirtschaftliche Potentiale hierfür in Berlin vorhanden – sollten und müssten stärker genutzt werden – Wertschöpfung mit Liniendiensten durch die Region zu verknüpfen - Hinweis z.B. auf Papierindustrie in Schwedt – Frage nach Einsetzbarkeit von Fluss/Seeschiffen zwischen Berlin und z.B. England und Schweden?

Ostwald: Zuerst Angebot an Verkehrs-Infrastruktur schaffen oder Nachfrage der verladenden Wirtschaft sicherstellen?

Menge: Hierüber lange Diskussionen – zunächst verkehrspolitische Grundsatzentscheidungen erforderlich.

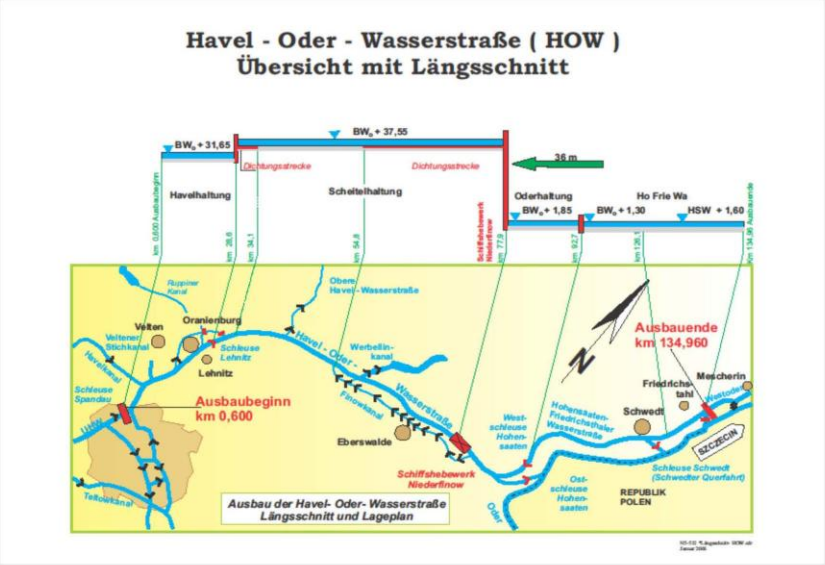
KONZEPT UND BAU DES NEUEN SCHIFFSHEBEWERKES NIEDERFINOW

ROLF DIETRICH, BERLIN

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Lage



Bauteilerwartung

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Das alte Schiffshebewerk Niederfinow

Baujahr 1934
nur 71 außerplanmäßige Ausfalltage in 80 Betriebsjahren
ABER
nominale Nutzungsdauer läuft ab (Materialalterung)
Ersatzteile nicht mehr lieferbar

Eine Grundinstandsetzung mit Umbau der Anlagentechnik würde eine lange Vollsperrung der Wasserstraße erfordern
UND
Engstelle im transeuropäischen Wasserstraßennetz mit zulässigen Fahrzeugabmaßen:

- Länge 82 m
- Breite 9,50 m
- Durchfahrtshöhe 4,10 m

Ersatzneubau erforderlich
Ziel: 2-lagiger Containerverkehr zwischen Berlin und Stettin

3

Instandsetzung der Antriebe

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Projektablauf für den Ersatzneubau

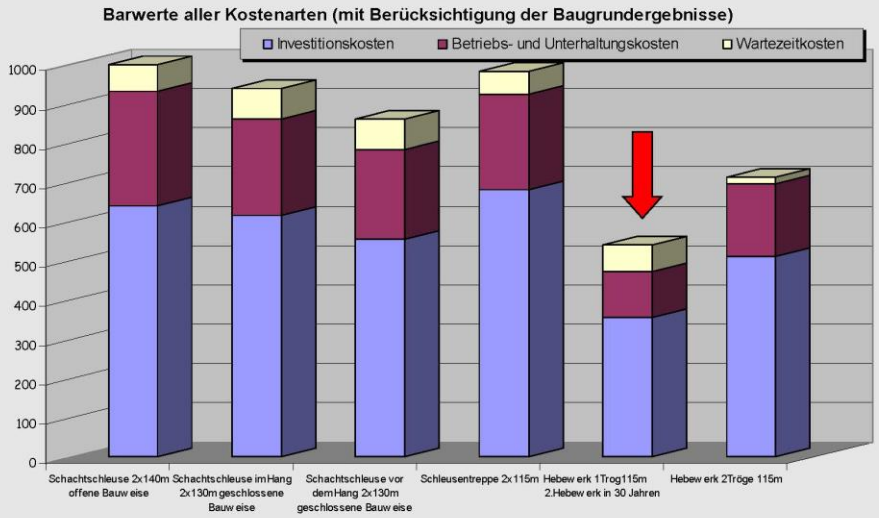
1992	Auftrag zum Planungsbeginn
1993 – 1995	Variantenuntersuchung zu Bauwerkstypen und Trassenführung
1995	Variantenentscheidung: Senkrechthebewerk zwischen altem Hebewerk und der Schleusentreppe
1995 – 1999	Optimieren der technischen Lösung und detaillierte Erkundung sowie Festsetzung des Mikrostandortes
1999 – 2001	Genehmigungsplanung
2001 – 2005	Planfeststellungsverfahren
04. Januar 2005	Planfeststellungsbeschluss
2002 – 2006	Bearbeiten, Aufstellen, Prüfen und Genehmigen der Ausführungsentwürfe
2004 – 2007	Baufeldfreimachung
2005 – 2006	Bearbeiten der Verdingungsunterlagen
2006 – 2008	Ausschreibung, Prüfen und Werten der Angebote, Vergabeprüfverfahren
16. Mai 2008	Vergabe des Bauauftrages
2008 – 2017	Bauausführung

6

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

untersuchte Bauwerkstypen

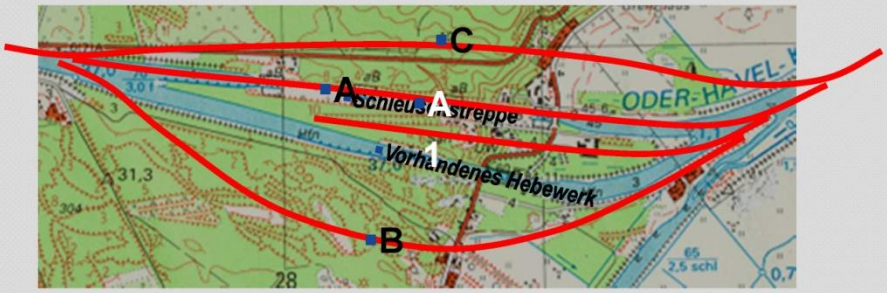


Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

untersuchte Trassenvarianten

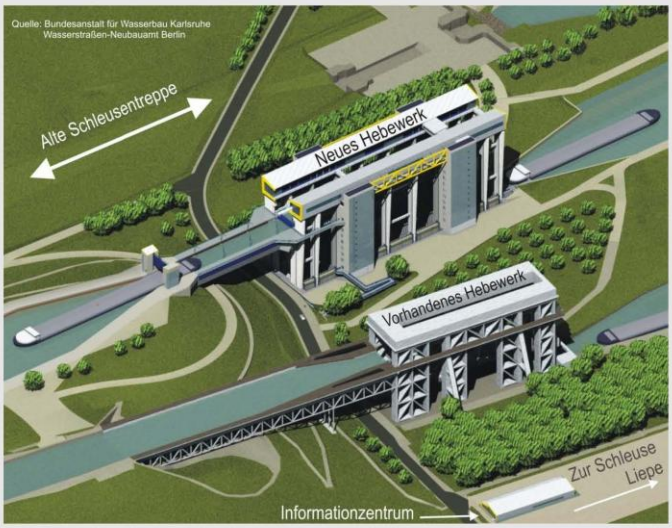
- 1993 bis 1995 - Untersuchung von Bauwerks- und Trassenvarianten
- vier verschiedene Varianten zur Trassenführung
- kombiniert mit zahlreiche Varianten zu Bauwerkstypen
- Realisierungsvariante: 1 Senkrechthebewerk in Trasse A1



Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Neues Schiffshebewerk Niederfinow



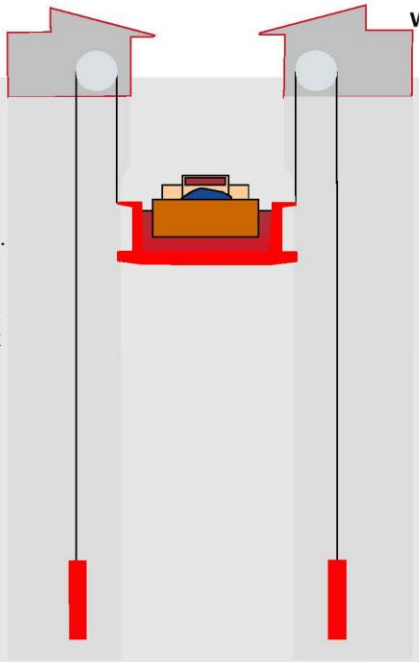
Abmessungen neues SHW:

Höhe über Gelände:	54,55 m
Länge	133,00 m
Breite	46,40 m
Tiefe (Trogwanne)	11,00 m

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Technische Lösung



„Gegengewichtshebewerk“:
Die Masse des wassergefüllten Troges wird durch Gegengewichte ausgeglichen.

Troggewicht leer	2.800t
Troggewicht mit Wasserfüllung	9.800t

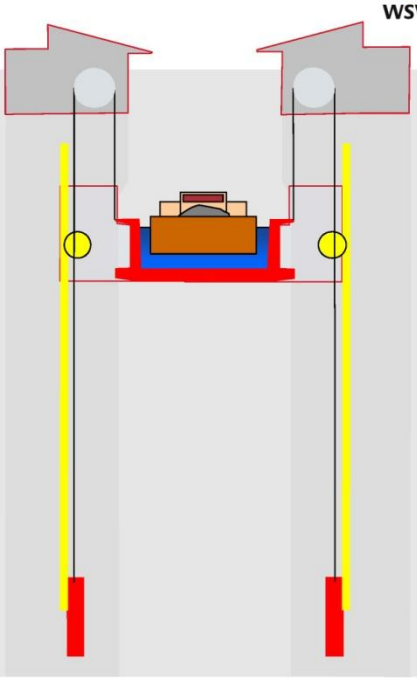
Der Trog hängt an 224 Seilen mit einem Gewichtsausgleich der Seile durch vier gegenläufige Ketten mit je 40 t Gewicht.

10

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Antrieb



„Zahnradantrieb“ mit

4 Ritzeln

4 Triebstockleitern

Gesamtleistung 1.280 kW
erzeugt mit 8 Motoren

S11

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

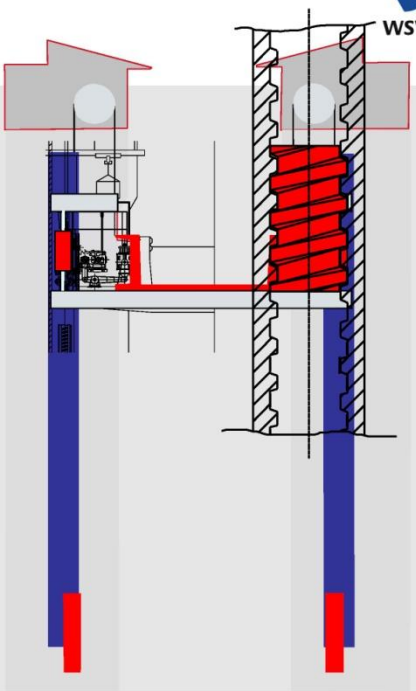
Trogsicherung

Die Trogsicherung erfolgt an jedem der 4 Antriebspunkte und besteht aus 4 „Mutterbackensäulen“ am Traggerüst.

In jeder „Mutterbacke“ fährt ein 10 t schwerer Drehriegel mit, der am Trog befestigt ist.

Im Normalbetrieb berühren sich Mutterbacke und Drehriegel nicht.

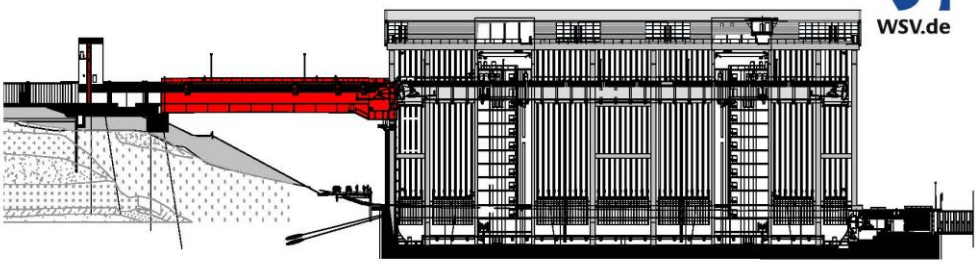
Erst bei einem 200 kN großen Ungleichgewicht wird der Antrieb ausgeschaltet und der Drehriegel setzt sich in der Mutterbacke ab



S12

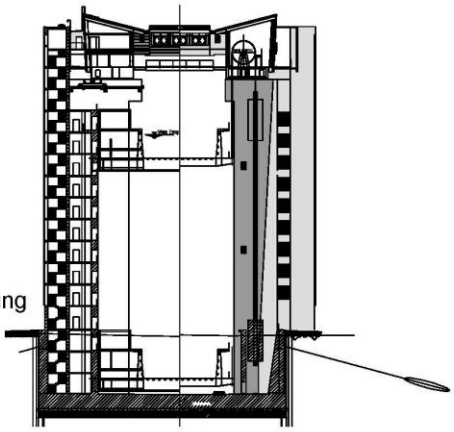
Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de



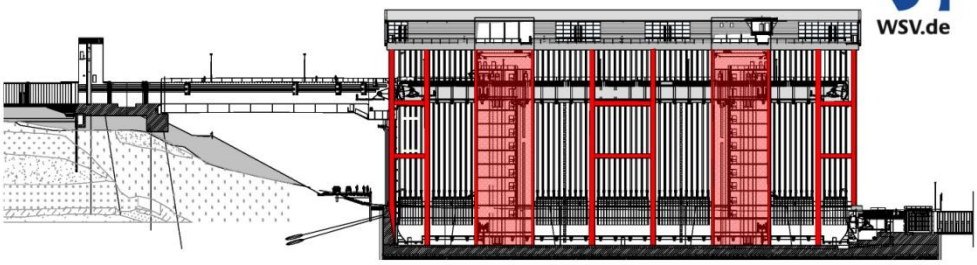
Kanalbrücke und Widerlager

- Stahlbrücke mit Drehsegmenttor
  - Länge 65,5m
  - Breite 21,7m (nutzbar 12,5m)
  - Höhe 8,2m
  - Stahlgewicht 1.500 t
- Widerlager kombiniert mit Sicherheitstor
  - Länge 31,5m
  - Breite 25,8m
  - 5.100m³ Beton / 880t Bewehrung
- Gründung Ost direkt auf dem SHW
  - West auf 4 x 7 Bohrpfähle
  - Länge bis 40,0m, Ø 1,2m



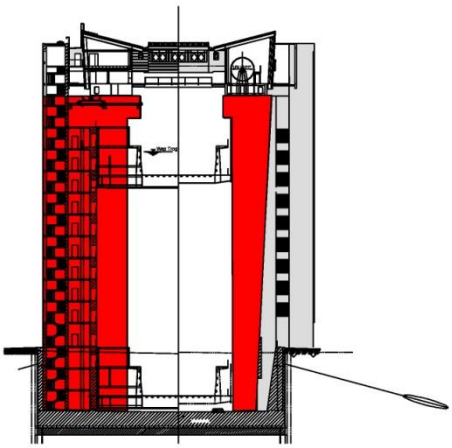
Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de



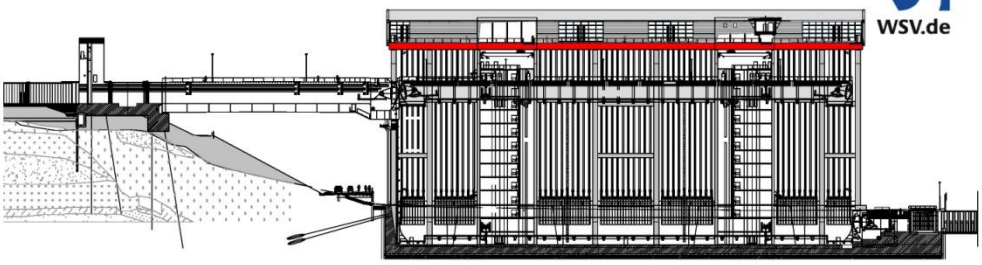
Trogwanne und Tragwerk

- bis 43m über GOK Stahlbeton
- Trogwannensohle d bis 2,50 m
- Trogwannenwände d bis 3,30m
- Stützen 2 x 6 - 1,40m x 5,20m
- Pylone 2 x 2
  - Grundfläche 16,5m x 14,45m
  - mit Wandstärken i.M. 0,75m



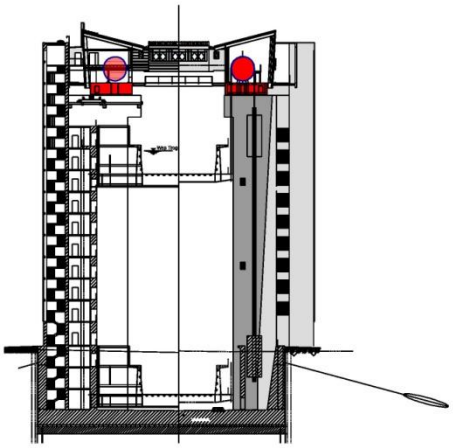
Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de



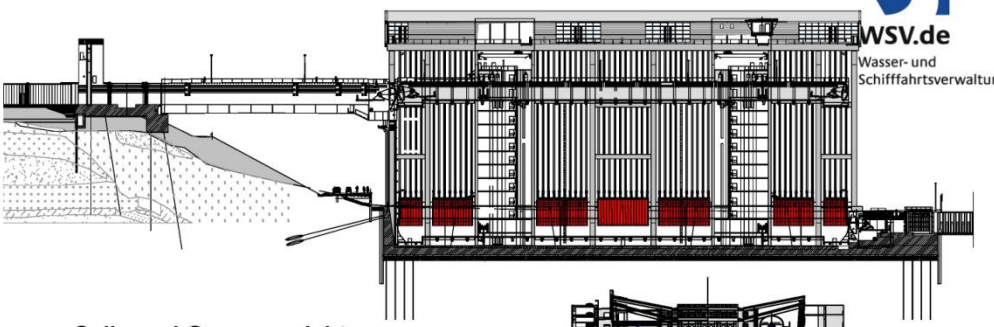
Seilrollenträger

- 2 Stahlhohlkästen
  - Querschnitt 7,2 m x 2,0m
  - Länge 131,2 m
  - Gewicht 2 x ca. 900 t
- 2 x 56 Doppelseilscheiben
  - Ø 4,0m
  - Gewicht ca. 6,0 t



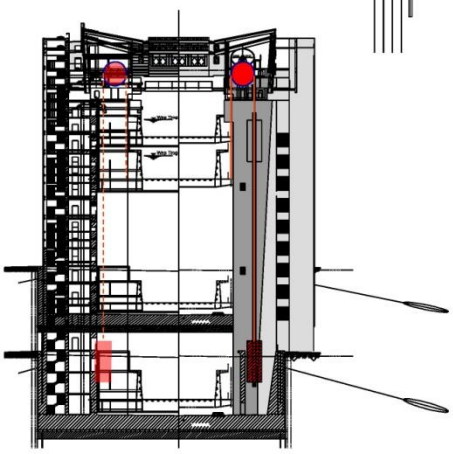
Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung



Seile und Gegengewichte

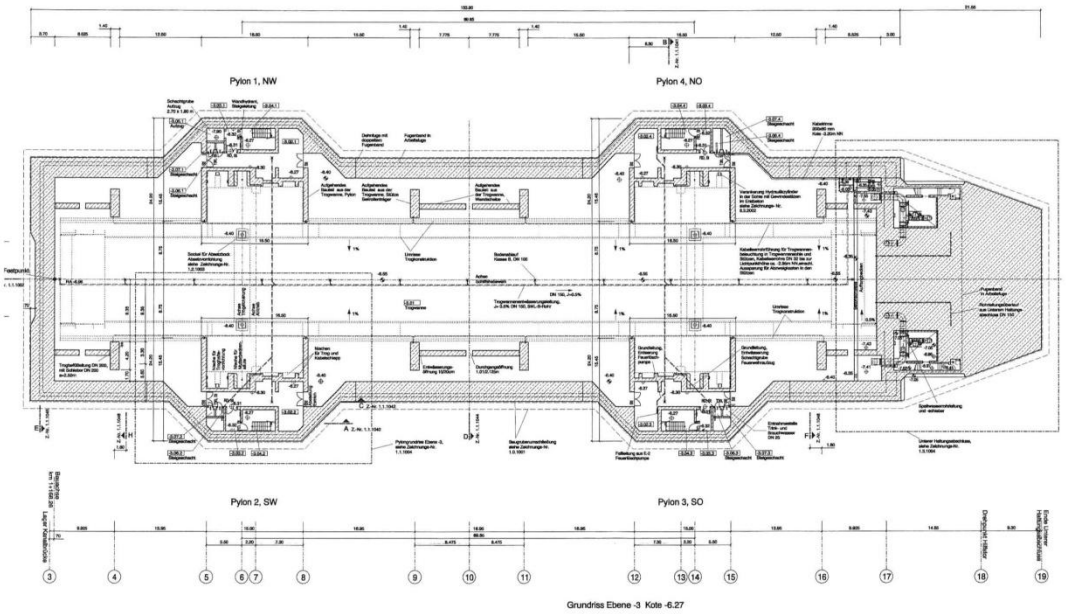
- 224 Spezialdrahtseile mit 8 Litzen
  - Ø 60 mm, Länge 68,0 m
  - Mindestbruchlast 2.660 kN
- Gegengewichte
  - 192 Stk. aus Stahlbeton je 45 t
  - 28 Stk. aus Stahl je 45 t
  - 4 Stk. Tarierhohlkörper je 50 t



Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

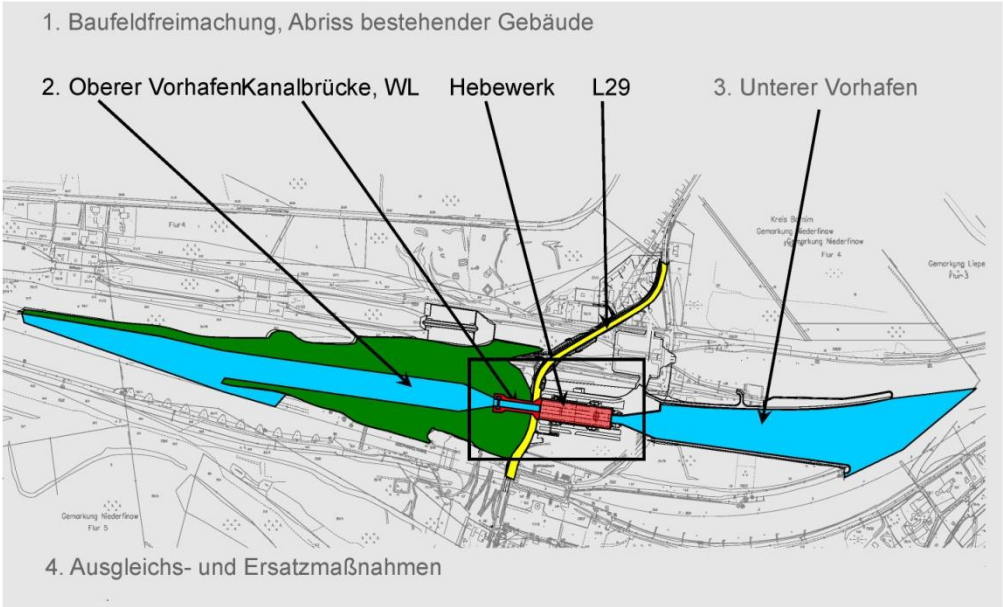
Grundriss



Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Baulose

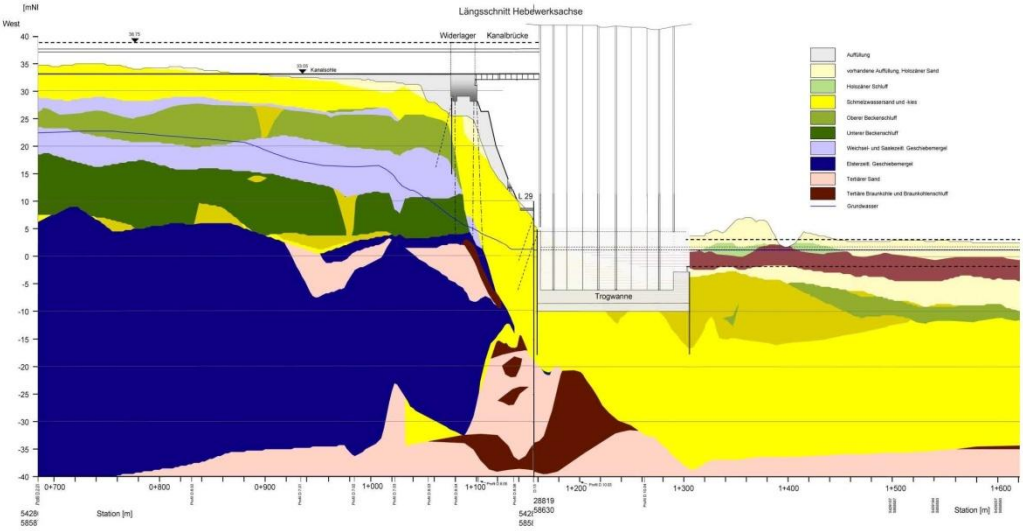


Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

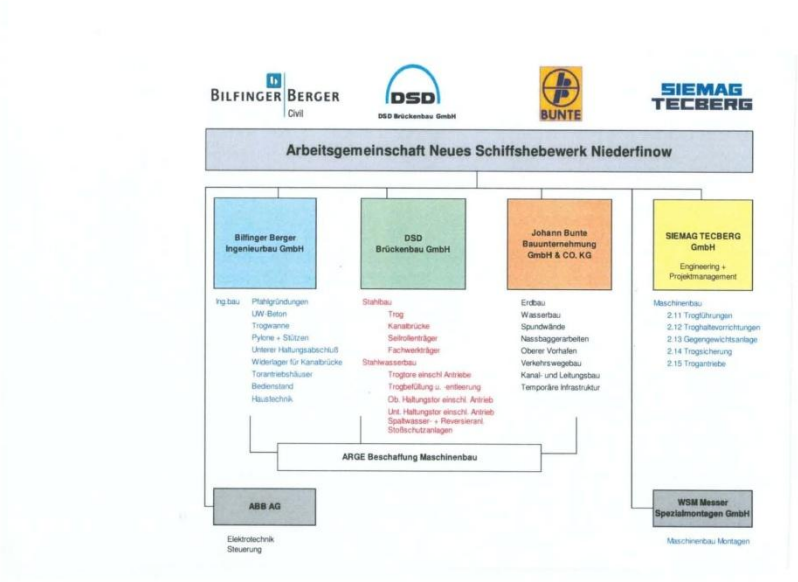
Baugrundaufschluss

10.000 m Aufschlussbohrungen, bis auf -120 müNN und 4.000 m Drucksondierungen



Generalauftragnehmer Hauptbaulos

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes



Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Die Baugrube - Verbau

- 7.600 m^2 kombinierte Träger-Spundwand, längste Träger mit 23,80 m
- Aussteifung mit einer Ankerlage, längste Anker mit L1 = 48,00 m
- 429 Stk. Litzenanker, Verpresskörperlänge 8 m bis 10 m, größte Ankerkraft mit 673 kN

S22

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Die Baugrube - Sohlsicherung

- 1.034 Stk. Micropfähle - 17,50 m Bodeneinbindung und 0,85 m Betoneinbindung mit Ankerplatte, Anordnung im quadratischen Raster 2,5 m x 2,5 m
- 1,30 m dicke UW-Beton-Sohle (fugenlos) auf rund 6.116 m^2 (mit Untiefen insgesamt 8.318 m^3), Einbauleistung 100 m^3/h

S23

August 2011

Oktober 2011

März 2012 - Unterer Haltungsabschluss
Bewehrungsgehalt im Stahlbeton:
- Sohlplatte 240 – 300 kg/m³
- Pylonwände 380 kg/m
- Trogwannenwand bis zu 690 kg/m³

April 2012 – Blick nach Osten
S27

August 2012

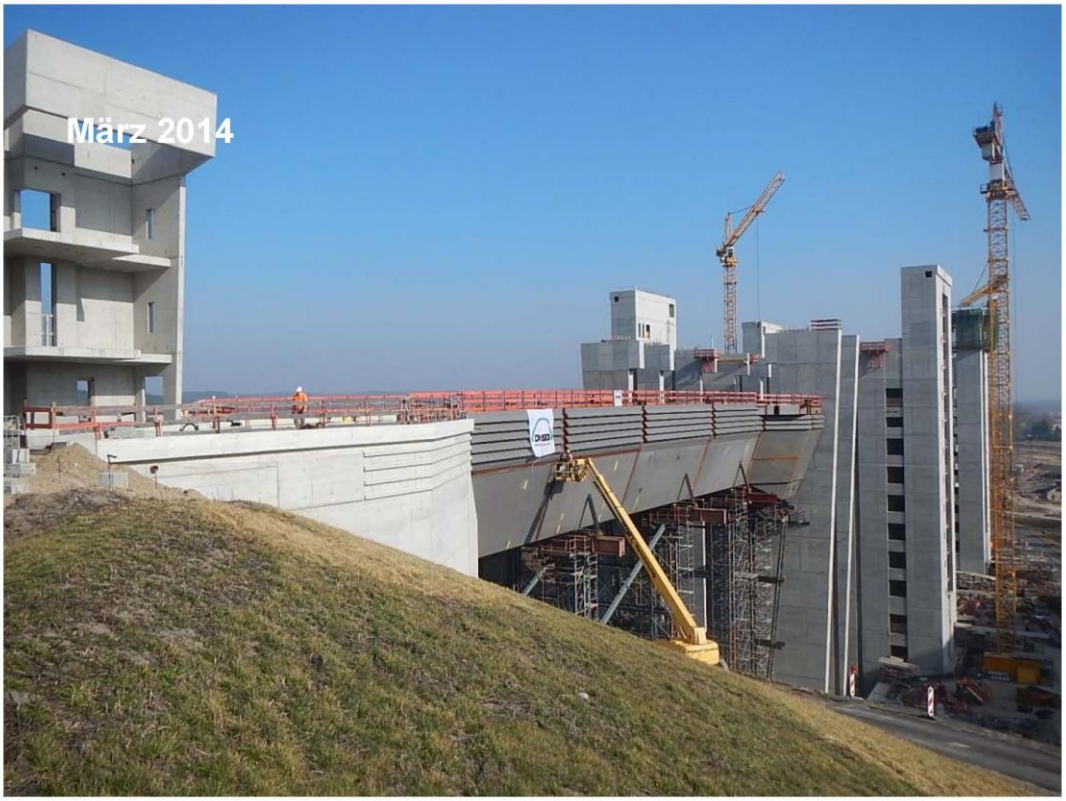
April 2013

November 2013
S30

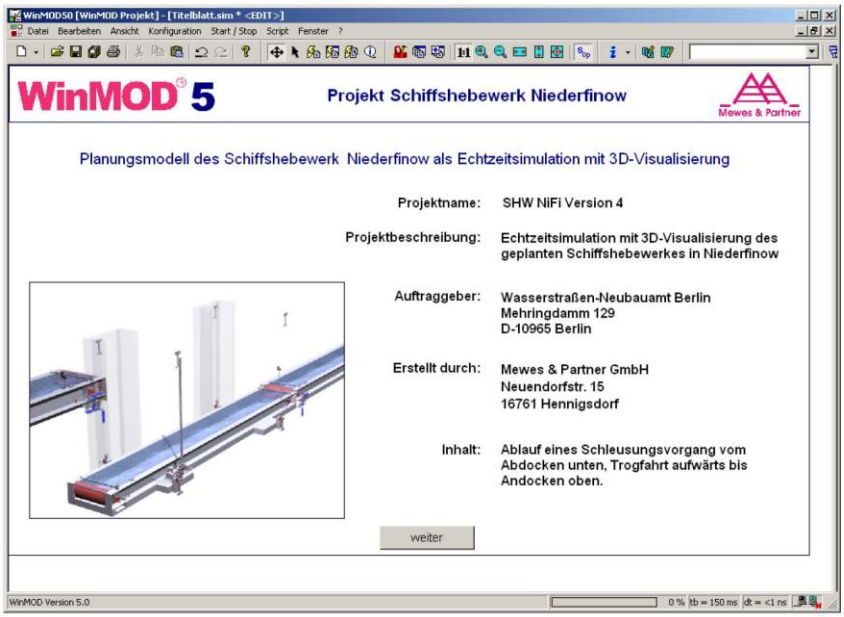
Januar 2014
S31

Januar

Februar 2014

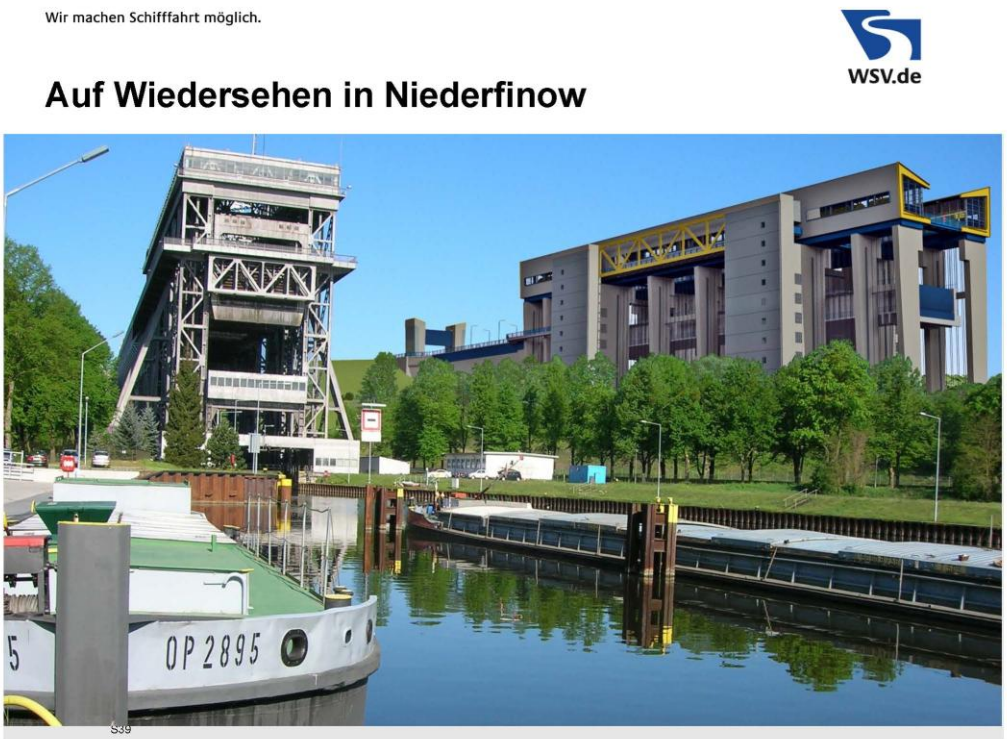

März 2014

„virtuelle Inbetriebnahme“



Visualisierung Zustand 2017

Visualisierung Zustand 2017



SONSTIGE AUSBAUMASSNAHMEN AN DER HAVEL-ODER-WASSERSTRASSE

HANS-JÜRGEN HEYMANN, EBERSWALDE

Wir machen Schifffahrt möglich.

Sonstige Ausbaumaßnahmen an der Havel-Oder-Wasserstraße

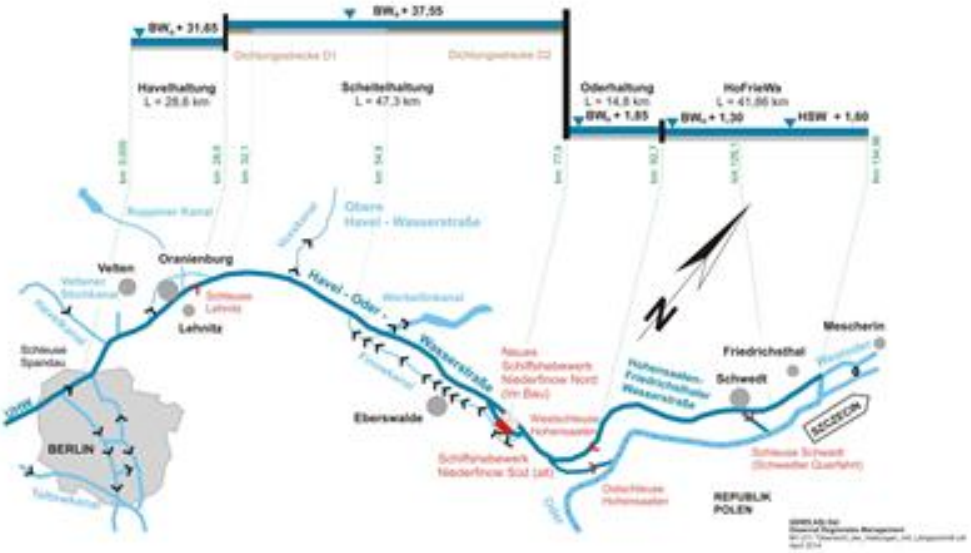
WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Havel - Oder - Wasserstraße (HOW)

Übersicht der Haltungen mit Längsschnitt

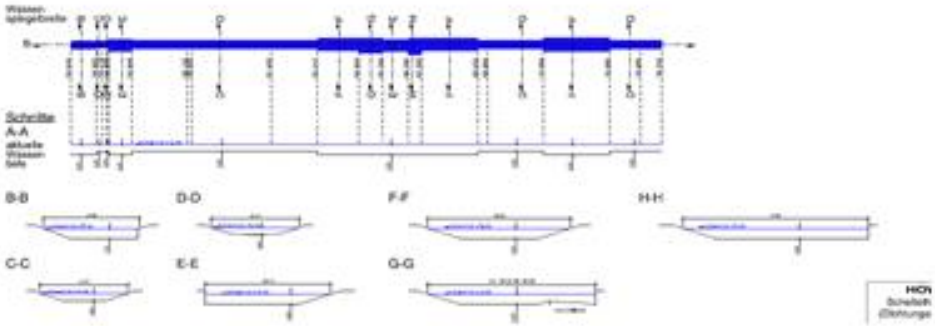


Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

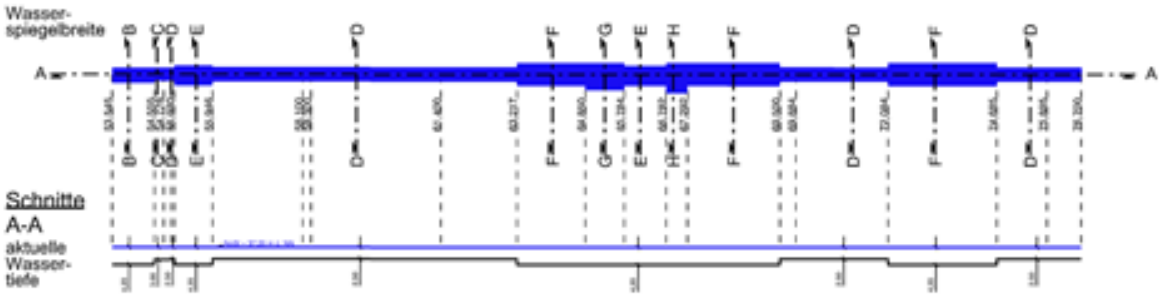


Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

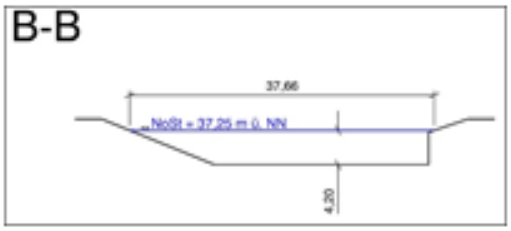
Ausbauzustand der Dichtungsstrecke

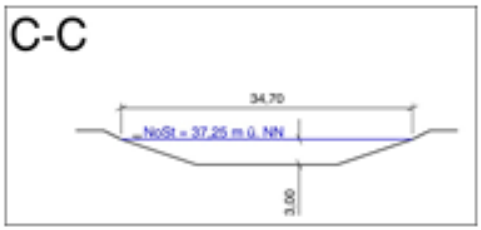


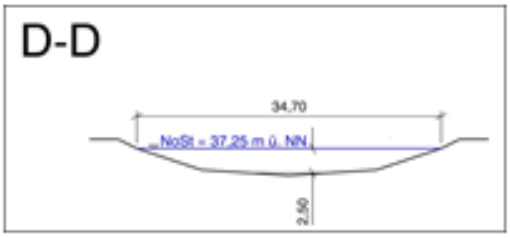
Wir machen Schifffahrt möglich.

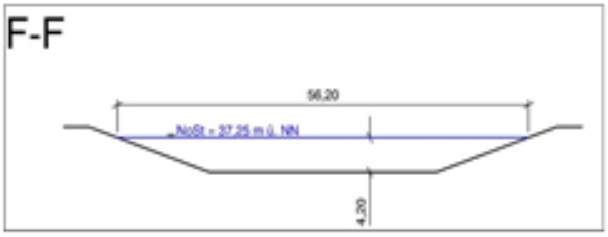
Querschnitte in der Scheitelhaltung

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes









WSV.de

Stand der Ausbauarbeiten an der HOW

Streckenausbau in der Scheitelhaltung

- Ausbau nach Wasserstraßenklasse V b (Begegnungsverkehr GMS bzw. SV für Abladetiefe bis 2,80 m)
- bisher ausgebaute Strecke 11,06 km
- für weitere 11,2 km besteht Baurecht

Neubau von Brücken

- Neubau von 18 Brücken mit 5,25 m Durchfahrtshöhe zur Gewährleistung eines künftigen zweilagigen Containerverkehrs, davon 11 Brücken durch die WSV, die restlichen durch sonstige Verkehrsträger

Neubau der Kanalüberführung Eberswalde

im Zusammenhang mit dem Streckenausbau Los G

Ausgabenstand

bis 31.8.2014 wurden für alle Maßnahmen des HOW-Ausbaues (ausgenommen SHW neu) 205,20 Mio € ausgegeben.

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Streckenausbau in der Scheitelhaltung

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Neubau von Brücken

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Konzeption zum weiteren Ausbau der HOW

noch nicht ausgebaute Streckenabschnitte

- Havelhaltung : 18,o5 km
- Scheitelhaltung : 35,00 km
- Oderhaltung : 14,50 km
- Ho-Fri-Wa : 42,0 km

Konzeption zum weiteren Ausbau der HOW mit zwei Varianten:

- Ausbau im Richtungsverkehr in den bisher unbeplanten Strecken (ausgenommen Dichtungsstrecken)
- Ausbau im Trapezprofil mit 42,0 m Wasserspiegelbreite und 4,0 m Wassertiefe
- optional Profilvariante mit 37,0 m Wasserspielbreite bei 4,0m Wassertiefe

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Laufende bzw. genehmigte Maßnahmen

- Neubau Straßenbrücke Eberswalde (in Bau, Verkehrsfreigabe 11/2014)
- Neubau Klosterbrücke (in Bau, Verkehrsfreigabe 11/2014)
- Neubau / Verlängerung Durchlass Besters Fließ
- Sicherungsdamm HOW Los F2

Darüber hinaus :

- Aufstellen einer Haushaltsunterlage für weitere 10 Brückenneubauten in der HOW
- weitere Brückenneubauten im Zuge üblicher Unterhaltungsaufgaben

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Neubau der Klosterbrücke

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Neubau Straßenbrücke Eberswalde

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Grundinstandsetzung der Schleusen Hohensaaten

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Grundinstandsetzung Schleuse Schwedt

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Stromregelungskonzeption für die Grenzoder

Eine deutsch-polnische Projektgruppe hatte die Aufgabe der Erarbeitung einer gemeinsamen Stromregelungskonzeption für die Unterhaltung der Strombauwerke der Grenzoder auf der Grundlage der von der Bundesanstalt für Wasserbau vorgelegten Grobanalyse für die Grenzoder

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Am 10.Juli 2014 fand in Warschau die Lenkungsgruppensitzung zur Abnahme des Schlussberichtes zum Projekt „Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder" statt.

Im Ergebnis der Untersuchungen der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) werden für die weitere Umsetzung stromregulierender Maßnahmen an der Oder jeweils für getrennte Bereiche ober- und unterhalb der Warthemündung Streichlinienabstände und Bauwerkshöhen der Regelungsbauwerke empfohlen. Weiterhin werden Empfehlungen zu Bauwerksarten und zu den Umsetzungsarbeiten in zeitlicher und lokaler Reihenfolge gegeben.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Das weitere Vorgehen:

- Trassierung mit Streichlinienfestlegung
- schrittweise Planung von Stromregelungsmaßnahmen
- öffentlich-rechtliche Verfahren (Benehmen, Einvernehmen, Planfeststellung)
- schrittweise Bauausführung

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Kategorisierung der Wasserstraßen

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de

Die neue Netzstruktur der WSV

Kategorie A – Ersatzinvestitionen und Ausbau
(≥ 5,0 Mio t)

Kategorie B - Ersatzinvestitionen unter Beachtung von Ausbau-
(≥ 3,0 Mio t) parametern und Optimierungsmaßnahmen
(Vertiefung, geringfügige Verbreiterung)

Kategorie C - Bestandserhaltung, kein Ausbau
(≥ o,6 Mio t)

sonstige Wasserstraßen – Wahrnehmung von Eigentümer-
verpflichtungen

Wir machen Schifffahrt möglich.

WSV.de
Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

DISKUSSION

Brückmann: Warum passiert auf der HOW nichts – z.B. 11,3 km Ertüchtigungsstrecke – trotz bereits vorhandenen Baurechts?

Heymann: Baurecht zwar vorhanden – zur Zeit aber keine Bereitstellung von Finanzmitteln wegen ungünstiger Neu-Kategorisierung der Wasserstraßen – ca. 200-300 Mio. € benötigt – erst nach Neuüberprüfung Bereitstellung theoretisch wieder möglich.

Dr. Kreft (Wasserstraßen-Direktion Stettin): 20 – 30 Jahre ist auf politischer Ebene nichts passiert – im Alltag jedoch ständig Zusammenarbeit mit dem deutschen WSA Eberswalde – deutsch-polnischer Staatsvertrag sollte am 18. 9. diesen Jahres unterzeichnet werden – Verzögerung durch Missverständnisse und erneute Regierungsberatung in Polen – Polen möchte den Vertrag aber schnell unterzeichnen – Übereinstimmung mit Herrn Heymann bezüglich viel zu später Unterzeichnung - hoffentlich im Oktober diesen Jahres – Vertrag sieht auch Vertiefung der Grenzoder auf 1,80 m vor – in deutsch-polnischem Team wurden für einen Zeitraum von 6 Jahren alle Maßnahmen für das Projekt zusammengestellt – Konzept schon seit längerem fertig – durch Wechsel des polnischen Premierministers nach Brüssel wiederum Verzögerung – mehr Optimismus aber geboten – Vertrag ist für Polen wichtig – Ertüchtigung der Oder auf Platz 1 – 3 der Dringlichkeitsliste des Infrastrukturministeriums – Verhandlungen über Kredite von der Weltbank.

Dietrich: Hinweis auf derzeit problemlose Zusammenarbeit mit den Umweltschützern beim Bau des Schiffshebewerks – Schwierigkeiten allein mit der Politik.

Dr. Kreft: Zum Stichwort Naturschutz: es wurde auch auf bestimmte Maßnahmen verzichtet, so dass die Oder-Ertüchtigung in der Summe keinen negativen Einfluss auf die Natur hat.

Domschke (Hafen Schwedt): Interesse des Hafens Schwedt an der Verbindung Schwedt-Stettin-Ostsee – z.B. Anfragen betr. Schwerlasttransporte für Raffinerie PCK – Frage an Kreft zum Stand der Planungen zur Vertiefung der Klützer Querfahrt – in Staatsvertrag noch enthalten?

Kreft: Abladung auf der Klützer Querfahrt zur Zeit 2,60 m – Vertiefung laut Staatsvertrag nach wie vor geplant – weitere Maßnahme Umbau der Bahn-

brücke Podjuchin auf lichte Durchfahrtshöhe 5,25 m – damit nicht länger Hindernis für Güterschiffe und Eisbrecher.

Bärthel (GDWS / Außenstelle Magdeburg): Vertiefung der Fahrrinne Klützer Querfahrt auf 3,00 m - 55 m Breite – seit 2007 so im Vertragsentwurf – kein Ausbau, sondern Stabilisierung der Fahrrinne wie auch mit Bundesumweltministerium vereinbart.

HTAG HÄFEN UND TRANSPORT AG

DIETMAR REHMANN, HAMBURG

HTAG
Häfen und Transport AG

Verein zur Förderung von Oder + Havel

Colloquium 24.9.2014

Interessenlage der deutschen und europäischen Binnenschiffahrt

1. **Die Ladungsentwicklung in Brandenburg/Berlin**
2. **Die Wasserstraße**
3. **Der Schiffsraum**
4. **Was bringt die Zukunft?**

06.10.2014 2

1.a Ladungsentwicklung aktuell

SCHLEUSE	2005+07	2012 / 2013	1.Hj.2014
Wusterwitz	3,5 Mio.to	3,7 / **4,0** **+ 8%**	**+ 5 %**
		- 2,5 ->Osten / 1,5 Mio <-Westen	
		- gemischte Ladungsstruktur	
		- + 100 T.to Mineralöl	
		- + 150 T.to Landwirtschaft	
Niederfinow	**´05:** 2,6 Mio.to	1,1 / 1,3 **+ 12%**	**- 14%**

06.10.2014 3

1.b Ladungsströme

SCHLEUSE	2004+07	2012 / 2013	(Mio. to)
Wusterwitz		**4,0 =** 2,5 ->Osten/1,5 <-Westen	
Niederfinow		**1,3** = 0,2 ->Nord /1,1 <-Süd: Kohle	
Spandau		0,85 / 1,1 <-Süden: Kohle	
Charlottenburg	**04:** 1,15	0,9 / 0,9	450 / 450
Kleinmachnow	**07:** 1,1	0,9 / **1,15**	650 / 500 (<-Westen)
			+ 150 T.to Landwirtschaft
			1.Hj. - 30% (Sperrung)

06.10.2014 4

HTAG
Häfen und Transport AG

1.c Zwischenergebnisse

Die Ladungsströme Westen / Osten

-> Die aktuelle Mengenentwicklung ist positiv. (Wusterwitz)
-> Die Ladungsströme verteilen sich in der Region.
(nur begrenzte Abhängigkeiten)

Der Ladungstrom Norden / Süden

-> starke Abhängigkeit von der Kohle
-> Zunahme landwirtschaftlicher Erzeugnisse

Einflüsse

-> ständige Behinderungen sorgen für Unzuverlässigkeiten

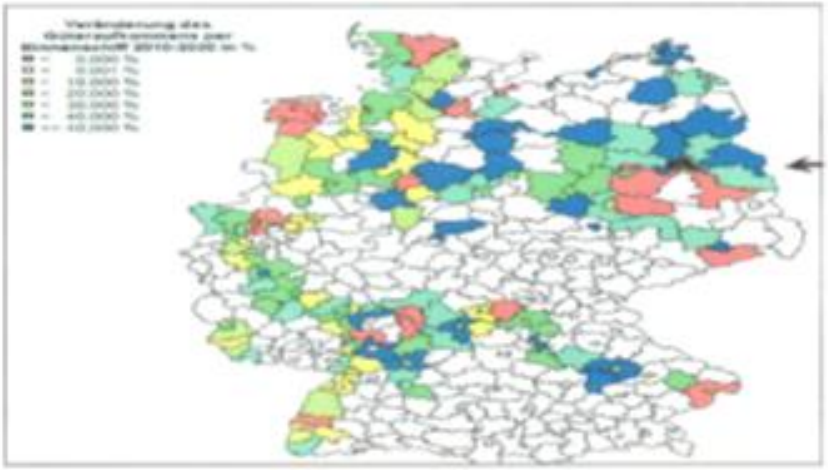
06.10.2014 5

1.d Ladungsentwicklung 2010/2030

„Verkehrsverflechungsprognose 2030“ (i.A. des BMVI, 2014)

Transportaufkommen	2010	2030	
-> Brandenburg	3,9	3,7	Mio. to
-> Berlin	3,8	**2,8**	Mio. to
-> norddeutsche Länder	43	48	Mio. to
=> Deutschland	**260**	**300**	**Mio. to**

06.10.2014 6



HTAG
Häfen und Transport AG

1.e regionale Entwicklung 2010/2030

Landkreis / Stadt / Hafen		Zuwachs
Uckermark	Schwedt	über 40%
Barnim	Eberswalde	30 – 40%
Oberhavel	Hennigsdorf / Velten	über 40%
Potsdam		über 40%
Havelland	Wustermark / Ketzin	30 – 40%
Brandenburg		20 – 30%

starker Rückgang: Dahme-Spreewald, Berlin [Braunkohle]

06.10.2014 8

1.c Zwischenergebnisse 2030

-> **Der prognostizierte Einbruch ist begrenzt.** [falls . . ., wann?]

-> **Zuwächse von 20 – mehr als 40% erhalten die Regionen für die Schiffahrt interessant.**

-> **Die „Nachbar-Region MLK" wächst ebenfalls stark.**
[MLK + Brandenburg geben gegenseitig Impulse:
Verfügbarkeit von Schiffen / Begrenzung von Leerfahrten]

-> **Der starke MLK schlägt die Brücke zum Westen.**
[attraktiv für den Westen / Austausch zwischen Rhein und Oder]

06.10.2014 9

2.a Die Wasserstraße – Abmessungen für das MGS

MLK – Charlottenburg

-> 110 x 9,50 (11,45) + 2,50 (2,30) <XXXXXXXXXXX

Teltowkanal / Berlin – EHS

-> 80 x 9,00 + 1,75 <XXXXXXXX

67 x 8,20 + 2,00 <XXXXXXX

Spandau – Schwedt

-> 80 x 9,00 (9.50) + 2,00 (1,75) <XXXXXXXX

06.10.2014 10

3.a Der verfügbare Schiffsraum

international

-> 110 x 11,45 + 3,30 2.800 to <XXXXXXXXXXX

-> 85 x 9,50 + 2,80 1.400 to <XXXXXXXX

überregional

-> 80 x 8,20 + 2,50 1.050 to <XXXXXXXX

-> 67 x 8,20 + 2,50 850 to <XXXXXXX

regional

-> LS 32-65 x 8-9 + 1,60-2,30 400-800 to XXX XXXXX <XXXXXX

06.10.2014 11

2.b Die Wasserstraße

-> Das Wasserstraßen-Netz ist ein Flickenteppich!

-> Für große Schiffe aus dem Westen ist die Wasserstraße nicht attraktiv. [nur geringes Ladungsangebot a. d. Großwasserstr.]

-> Die Reichweite der kleinen Schiffe in Richtung Westen ist begrenzt. [ohne Zulassung Rhein, untere Elbe, untere Weser]

-> „Lokal vor überregional“

-> Die Unzuverlässigkeit der Wasserstr. schreckt Fremde ab.

06.10.2014 12

HTAG
Häfen und Transport AG

4.a Die Zukunft: Wasserstraße + Schiffe

MLK – Berlin – Schwedt

-> 110 x 11,45 + 2,50	2.400 to	<XXXXXXXXXXX

Schiffsraum		Produktivität
-> 85 x 9,50 + 2,50	1.300 to	100 %
-> 80 x 8,20 + 2,50	1.050 to	80 %
-> 67 x 8,20 + 2,50	850 to	65 %
-> 57 x 7,50 + 1,70	500 to	40 %
		[*Raten?*]

Teltowkanal / Berlin – EHS - - > ???

06.10.2014 13

HTAG
Häfen und Transport AG

4.b Was bringt die Zukunft?

-> Die Perspektive ist positiv! [HOW + Markt]

-> Die Verbesserung des Netzes fördert die Durchlässigkeit West/Ost + den Wettbewerb.

-> Die Stärkung der Verlader gibt dem Markt neue Impulse.

-> Zahl kleiner Schiffe nimmt ab [Ratendruck: MLK/ESK + Alter] + Große kommen.

-> Wird die HOW fertig gebaut?

-> Werden SOW und Verlader abgehängt? [Wettbewerb / Raum]

-> Nimmt die Unzuverlässigkeit der WSV zu?

06.10.2014 14

HEAVY LOGISTICS AT ITS „BEST"

ANDREAS HÄFNER, STETTIN

Beim Verfasser sind außerdem 2 Video-Darstellungen zu dem Vortrag verfügbar.

Der Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow

Bessere Rahmenbedingungen für Schwergut- und Übermaßtransporte

2

3

Maßgebliche Eckpunkte bei der Bewertung der Durchführbarkeit von Sondertransporten.

- Charakteristika der Wasserstraße: zulässige Abmessungen, Abladetiefen, Brückendurchfahrtshöhen.
- Laderaumgrößen der lt. BinSchStrO zugelassenen max. Abmessungen von Fahrzeugen und Schubleichtern
- Höhe der Ladung über Wasserspiegel
- Beeinflussung der Höhe über Wasserspiegel – zusätzliche Ladung oder Wasserballast

Wenn nach diesen Kriterien durchführbar , dann keine schifffahrtspolizeiliche Genehmigung erforderlich.

Was tun, wenn es nicht passt?

4

Definition des Problems: Breite oder Höhe der Ladung

Ermittlung der technische Parameter der Wasserstraße:

1. verfügbare Breite an technischen Bauten
2. Kanalprofil im zu nutzenden Abschnitt

Einbeziehung der Wasserstraßenverwaltung

Breite der Ladung – Einsatz von Fahrzeugen mit größeren Abmessungen als zugelassen, ggf. Reduzierung der Abladetiefe untersagen von Begegnungen.

Höhe der Ladung – größere Abladetiefe als zulässig.

a) Neuralgischen Punkten, regelbar mit Wasserballast
b) Begegnungsverbote

Beantragung der notwendigen schifffahrtpolizeilichen Genehmigung

5

Auswirkungen des Hebewerk-Neubaus und Brückenneubauten/- anhebungen

Heute:

Max. 4,15 m über Wasserspiegel
Max. 2,00 m Tiefgang

Max. Ladungshöhe bei voller Abladung:

Ca. 5,70 m

Zukünftig:

Max. 4,80 m über Wasserspiegel
Max. 2,00 m Tiefgang

Max. Ladungshöhe bei voller Abladung:

Ca. 6,35 m

Oder bei gleicher Transporthöhe bis zu 400 to weniger Ballast notwendig, Ladung kann dadurch auch länger sein

6

Überführung von Schiffsneubauten – Kaskos

Heute:

Keine Überführung zulässig wegen zu großen Eintauchprofil.

Eintauchprofil ergibt sich aus der Notwendigkeit von Ballast wegen Brückendurchfahrtshöhen

Zukünftig:

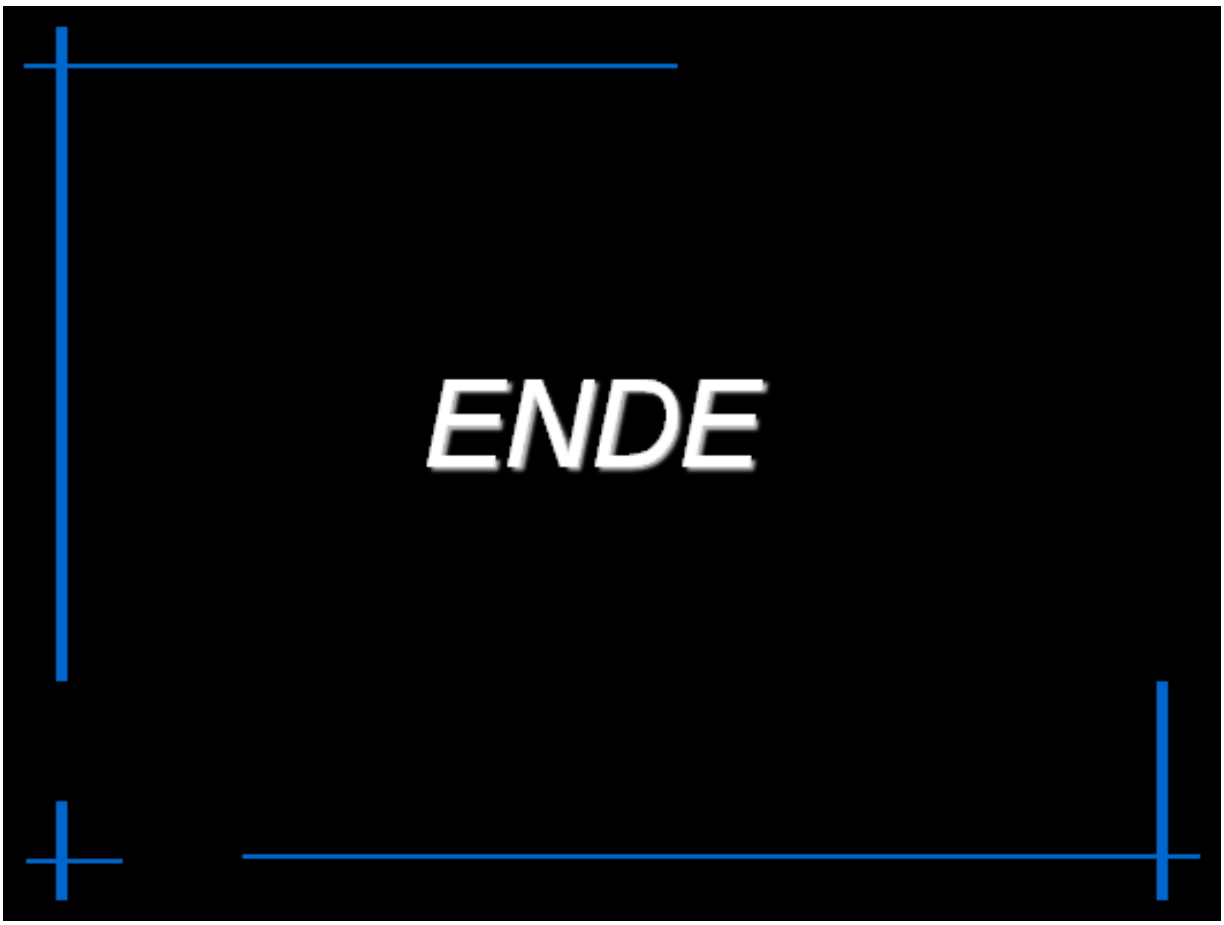
Geringeres Eintauchprofil, da kein oder weniger Ballast notwendig

Dann genehmigungsfähig ??

7

8

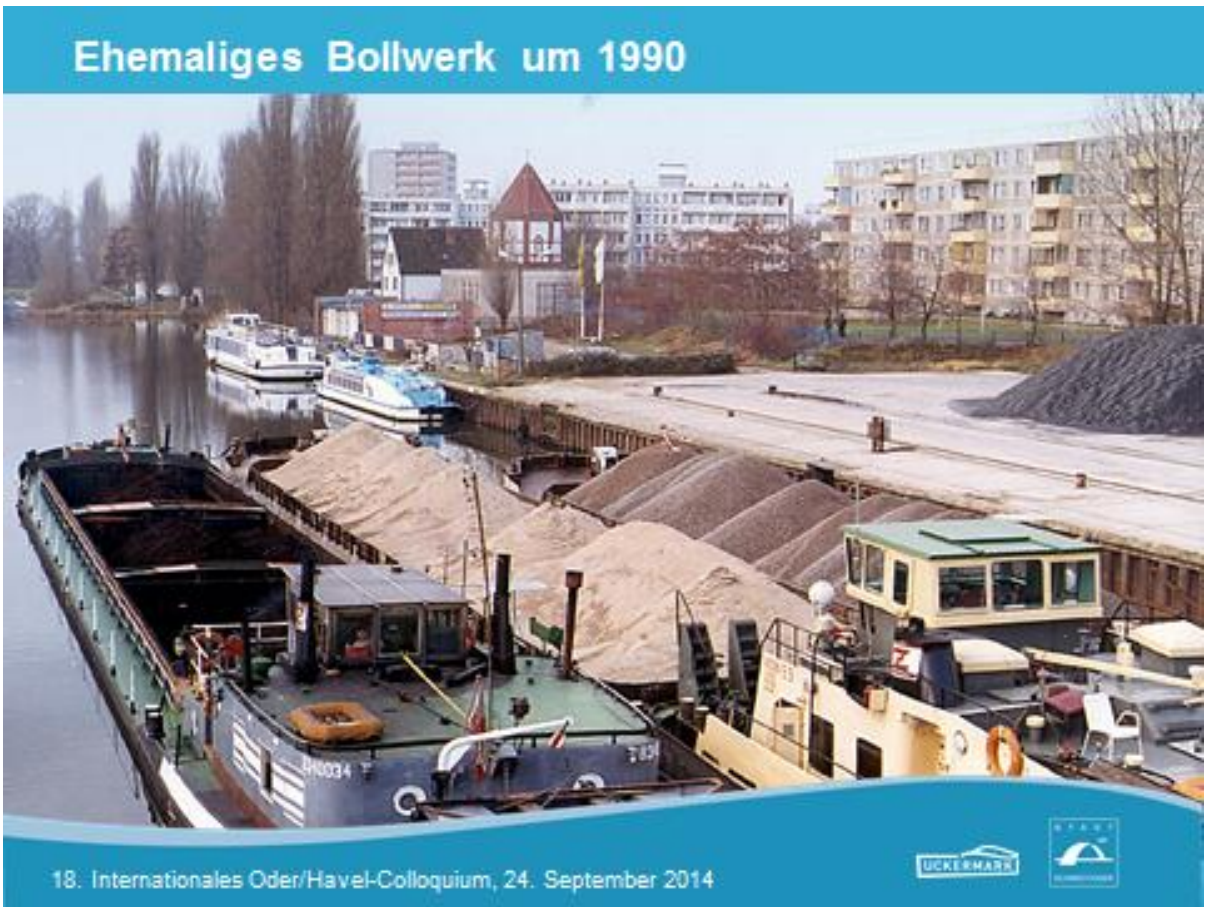
9


ENDE

INDUSTRIESTANDORT SCHWEDT/ODER

ANNEKATHRIN HOPPE, SCHWEDT

Szczecin
Schwedt/Oder
Berlin
18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014


Ehemaliges Bollwerk um 1990
18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

Nationalparkstadt
Schwedt/Oder
Landkreis Uckermark
Herzlich willkommen in der
Adler trifft Pipeline!
18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

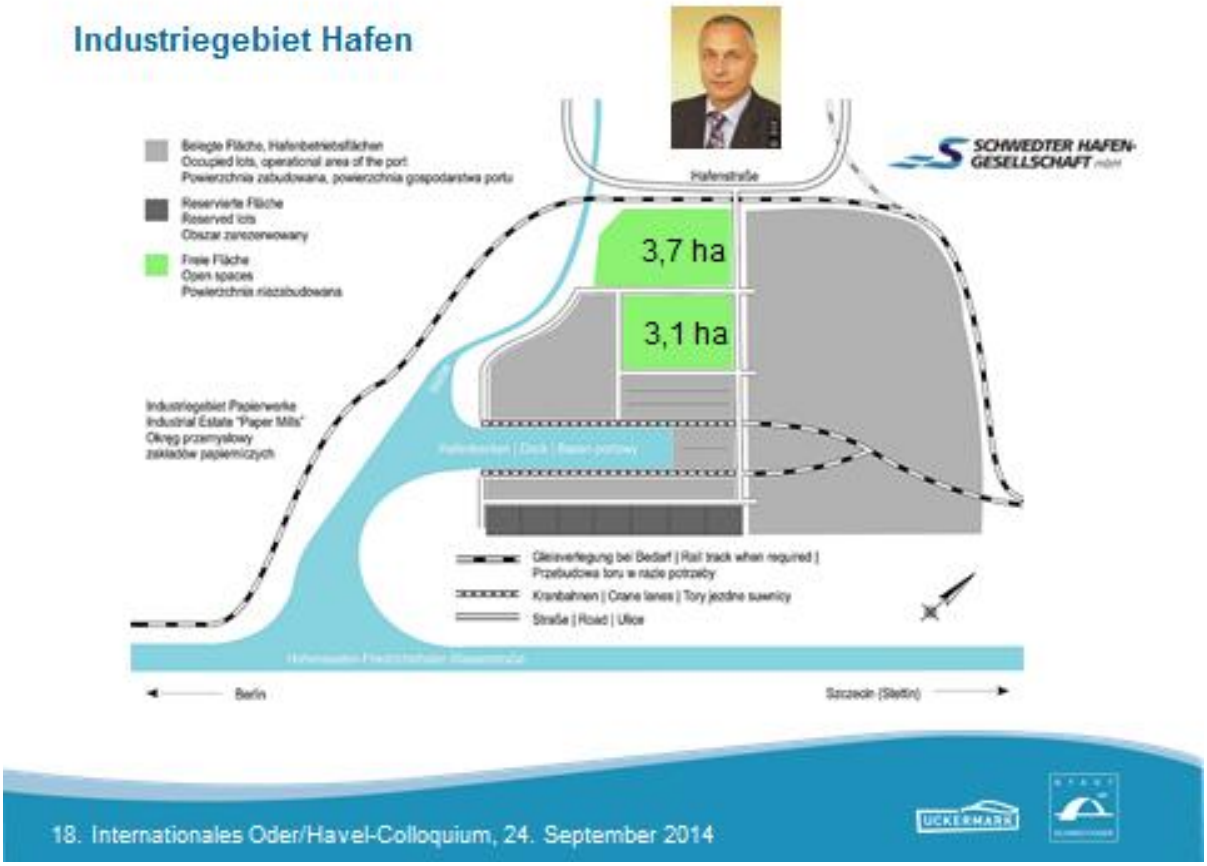
Arbeits- und Wirtschaftsstandort Schwedt/Oder

- 16 000 Erwerbstätige
- 1 800 Unternehmen im Gewerberegister Schwedt/Oder
- deutlich mehr Einpendler – wachsendes Pendlersaldo
- regionale Bedeutung: Schwedt/Oder ist einer von 15 Regionalen Wachstumskernen im Land Brandenburg (RWK)
- Bedeutung polnischer Arbeitnehmer am Standort nimmt zu

Industriepark PCK

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

Industriegebiet Papierwerke
18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK


Industriegebiet Hafen
Belegte Fläche, Hafenbetriebsflächen
Occupied lots, operational area of the port
Powierzchnia zabudowana, powierzchnia gospodarstwa portu
Reservierte Fläche
Reserved lots
Obszar zarezerwowany
Freie Fläche
Open spaces
Powierzchnia niezabudowana
Hafenstraße
SCHWEDTER HAFEN-GESELLSCHAFT mbH
3,7 ha
3,1 ha
Industriegebiet Papierwerke
Industrial Estate "Paper Mills"
Okręg przemysłowy zakładów papierniczych
Gleisverlegung bei Bedarf | Rail track when required |
Przebudowa toru w razie potrzeby
Kranbahnen | Crane lanes | Tory jezdne suwnicy
Straße | Road | Ulice
Berlin
Szczecin (Stettin)
18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

Umschlag
Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse

- Roggen, Weizen, Triticale, Gerste, Mais, Holzpellets, Raps
- **65 131 t pro Jahr**

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014

Umschlag
Steine, Erden, Baustoffe, Düngemittel

- Schlacke, Boden, Mineralien, Erdstoff
- **70 424 t pro Jahr**
- NPK, KAS, ASS, Konverterkalk, Harnstoff
- **21 196 t pro Jahr**

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014

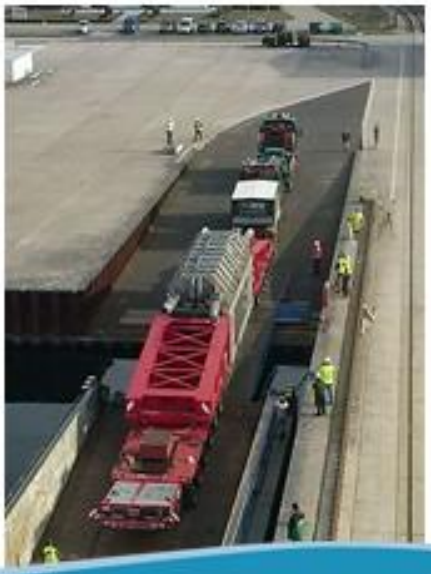
Umschlag
Halb- und Fertigerzeugnisse, besondere Güter

- Konstruktionsteile, Sportboote **717 t**

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014

Umschlag
Nutzungsentgelt nach Stunden

- Schwergüter
  Butting, Brandt, PCK
- **729 t pro Jahr**



18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014

Umschlag
Nutzungsentgelt nach Stunden
18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

Umschlag
Nutzungsentgelt nach Stunden
18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014
UCKERMARK

Bahnumschlag

- Stammholzverladung, Dünger, Splitte
- **32 938 t pro Jahr**

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014

Neubau Lagerhallen 2010 und 2013

- Halle 1 **1 500 m²** Halle 2 **2 500 m²**

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014

www.hafen-schwedt.de

SCHWEDTER HAFEN-GESELLSCHAFT mbH

- Eröffnung 2001
- Errichtung Hafenanschlussgleis 2011
- Containerverkehr seit 2012 möglich
- Förderband für Schüttgutverladung seit 2014 vorhanden
- bestes Umschlagsergebnis 2013 mit 313 279 t

18. Internationales Oder/Havel-Colloquium, 24. September 2014

UCKERMARK

Impressum

Herausgeber:
Stadt Schwedt/Oder
Der Bürgermeister
Lindenallee 25–29
16303 Schwedt/Oder
Telefon: +49 3332 446-206
Telefax: +49 3332 446-200
E-Mail: buergermeister.stadt@schwedt.de
Internet: www.schwedt.eu

präsentiert von Annekathrin Hoppe, Leiterin der Stabsstelle Wirtschaftsförderung

Die verwendeten Grafiken und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Alle Informationen dienen ausschließlich zur persönlichen Information. Eine kommerzielle Nutzung der Power-Point-Präsentation ist nicht erlaubt. Eine Verwendung einzelner Teile ist nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung durch die Stadt Schwedt/Oder erlaubt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

PAPIERFABRIKEN LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH SCHWEDT – PRODUKTION UND LOGISTIK

FELIX LÖSCH, SCHWEDT

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH
LEIPA
PAPER IN PROCESS
UNTERNEHMENSPRÄSENTATION
Ein erfolgreicher Weg entsteht, wenn
man ihn gemeinsam geht!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH
LEIPA
PAPER IN PROCESS
Geschichte
SCHROBENHAUSEN
SCHWEDT
Leinfelder Papiermühle (Jugendwerk Franz von Lenbach)
Kollergang (Zur Altpapieraufbereitung)
1847
Michael Leinfelder kauft von Anton Lutz die Papiermühle
1869
Inbetriebnahme der ersten Papiermaschine
1967
Beginn der Veredelung
1959
Grundsteinlegung für die modernste und leistungsfähigste Papierfabrik der DDR
1961
Beginn der Kartonherstellung
1963
Beginn der Zeitungspapierherstellung

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH
LEIPA
PAPER IN PROCESS
Wann und wo Sie schon mit Leipa in Kontakt kommen…
wöchentlich
monatlich
sonntags
in der Schule
im Büro
hoffentlich nie
sehr selten
nie genug
In unzähligen Produkten des Alltags steckt Leipa!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH

PAPER IN PROCESS

Wo die Produktpalette entsteht…

Fertigungsstandorte der Leipa

Standort Schwedt (Brandenburg)

Inbetriebnahme 1961, Privatisierung 1992
2 Papiermaschinen (Magazinpapier)
1 Papiermaschine (Liner)

Standort Schrobenhausen (Bayern)

erste Papiermaschine 1869
1 Kartonmaschine
1 Papiermaschine

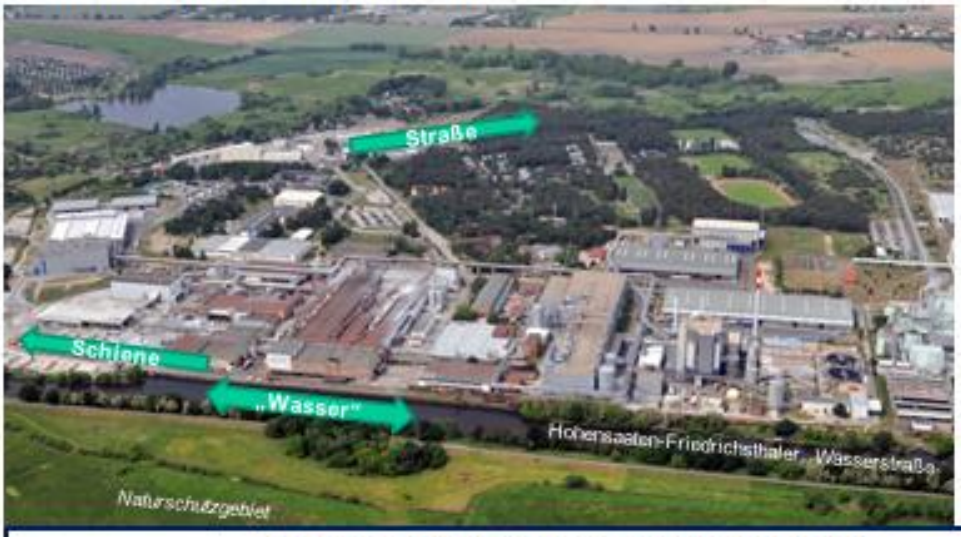
Nachhaltigkeit ist Zielsetzung für allen Bereiche!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH

PAPER IN PROCESS

Logistische Anbindung…

Fertigungsstandort Schwedt/ Oder



Alle drei Verkehrsträger sind vorgesehen!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH

PAPER IN PROCESS

Logistische Anbindung…

Mengenströme in Jahrestonnen

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)

EBS = Ersatzbrennstoff

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH

PAPER IN PROCESS

Logistische Anbindung…

Realisierung der Stunden-genauen Anlieferung bei Kunden

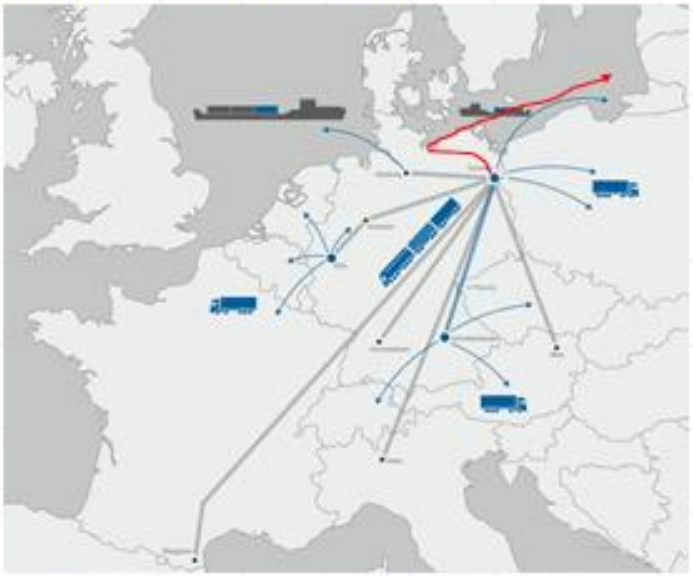
Leipa Logistik

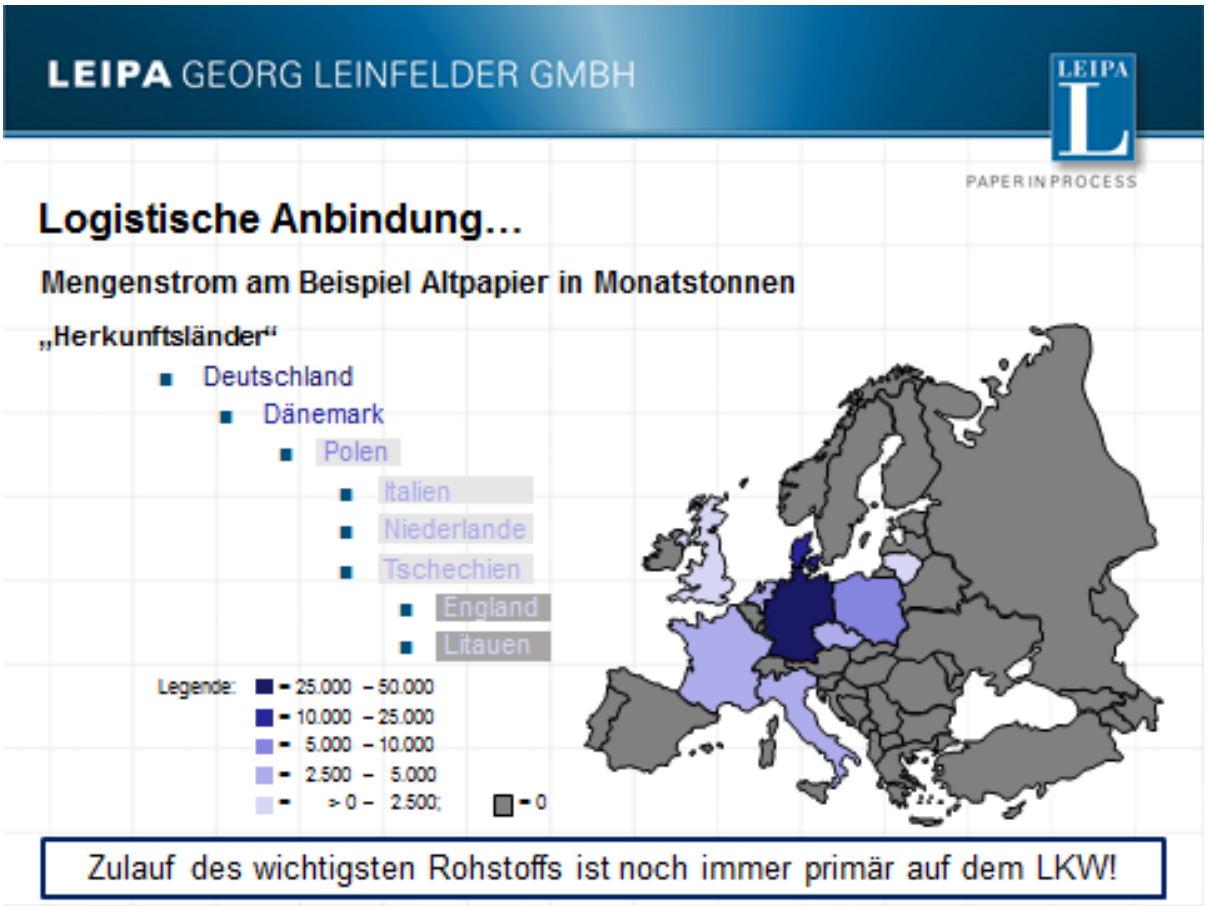
Eigene Standorte

- 16303 Schwedt/ Oder
- 50735 Köln/ Rhein
- 86529 Schrobenhausen

Kooperationspartner

- Gütersloh
- Kornwestheim
- Desio/ Italien
- Wien/ Österreich
- Perpignan/ Frankreich
- Immingham/ Großbritannien
- Dayton/ USA




LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH
LEIPA
PAPER IN PROCESS
Logistische Anbindung…
Mengenstrom am Beispiel Altpapier in Monatstonnen
„Herkunftsländer“
Deutschland
Dänemark
Polen
Italien
Niederlande
Tschechien
England
Litauen
Legende:
25.000 – 50.000
10.000 – 25.000
5.000 – 10.000
2.500 – 5.000
> 0 – 2.500;
0
Zulauf des wichtigsten Rohstoffs ist noch immer primär auf dem LKW!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH

PAPER IN PROCESS

Weiterentwicklung der logistischen Anbindung…

Altpapier-Anlieferung über das Binnenschiff

Herausforderungen

- Verfügbarkeit des Rohstoffs in Ladungsgröße eines Binnenschiffs
  - Transport von Anfallstelle bis zur Verladungsstelle
  - Umschlagkosten
- Sinnvolle Verdichtungsverfahren für „Lose Ware"
- Umschlaggeschwindigkeit (Ballen)
- Entladeverfahren in Schwedt (Löschvorgang)
  - Vermeidung von Flug (Schutz des angrenzenden Naturschutzgebietes)
  - Umschlaggeschwindigkeit
  - Transport bis zur Aufgabestelle in der Prozess

Heutige Rahmenbedingungen verhindern den Einsatz des Binnenschiffs!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH

PAPER IN PROCESS

Logistische Anbindung…

Bedeutung der Schiffsanbindung nach Osten

Wachstum nach Sorten und Regionen unterschiedlich

Sorte \ Region	West Europa	Ost Europa	Asien-Australasien*	Nord Amerika	Latein Amerika	Gesamt
GESAMT						
Zeitungsdruck						
Ungestrichene Holzhaltige Papiere		8.1%				
Gestrichene Holzhaltige Papiere		39.7%				
Ungestrichen Holzfrei						
Gestrichen Holzfrei		13.4%				
Hygienepapier						
Sackpapier						
Wellenrohpapier						
Faltschachtelkarton						

Wachstumsraten
- < 0%
- 0 < 2%
- ≥ 2%

Quelle: Voith

Der Zukunftsmarkt für das Werk Schwedt ist Ost-Europa!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH

PAPER IN PROCESS

Weiterentwicklung der logistischen Anbindung…

Neupapier-Auslieferung über das Binnenschiff

Herausforderungen

- Tonnagenbegrenzung
  - Maschinen müssen Tonnage vorproduzieren (lösbar)
  - Vorproduktion muss zwischengelagert werden (lösbar)
  - Ablastung des Schiffs begrenzt wegen begrenzter Wassertiefe (PROBLEM!)
- Aus heutiger Sicht:
  - Kundenstruktur muss Papier entsprechend schnell verbrauchen, damit Lagerkosten das Verschiffen nicht unwirtschaftlich machen (erübrigt sich bei höherer Zuladung)

Vertiefung für Wirtschaftlichkeit erforderlich!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH

PAPER IN PROCESS

Zusammenfassung

Bedeutung des Binnenschiffs und des Wasserwegs für die Leipa

- Die Voraussetzungen für einen Einsatz des Binnenschiffs sind eigentlich gut.
- Ehemals angekündigte Verbesserungen des Status quo würden einen wirtschaftlichen Einsatz des Binnenschiffs ermöglichen.
- Es fehlen jedoch die notwendigen Maßnahmen, um die notwendigen Größen von Schiffen zu ermöglichen.
  - Für den Zugang in die Märkte Ost-Europas sind die Ertüchtigungen **stromabwärts** zwingend erforderlich!
  - Für den ökologisch und wirtschaftlichen Zugang von Altpapier sind weitere Maßnahmen **stromaufwärts** notwendig!

Der Wasserweg und dessen Befähigung ist essentiell für die Zukunft der Leipa am Standort Schwedt!

LEIPA GEORG LEINFELDER GMBH
LEIPA
PAPER IN PROCESS
Herzlichen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!

PROJEKT ALTPAPIERTRANSPORTE
BERLIN – SCHWEDT / EISENHÜTTENSTADT

LUTZ WEDEGÄRTNER, BERLIN

WUB Wertstoff-Union Berlin GmbH

1. Einleitung

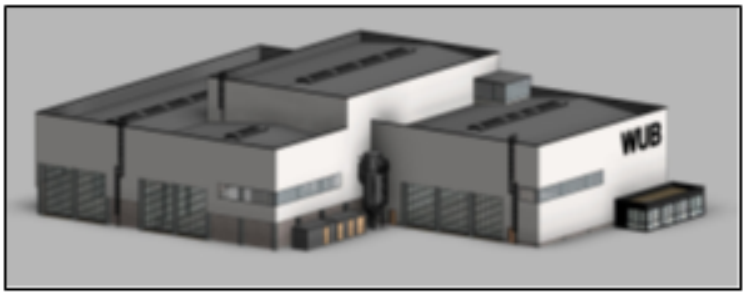
- Projektteam
- Zielstellung / Untersuchungsauftrag
- Vorgehen

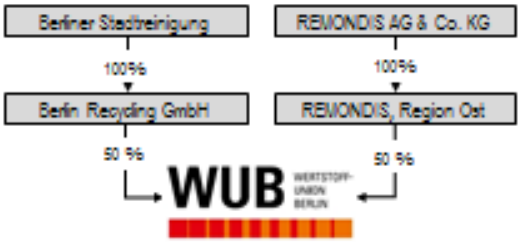
2. Szenarien - Ergebnisse

- 2.1 Binnenschiffsszenarien
- 2.2 Eisenbahnszenarien

3. Fazit

Wertstoff-Union Berlin (WUB)





- Bau einer PPK-Sortieranlage November 2011
- Fertigstellung August 2012
- Gegenstand der WUB - Papier-Abfälle nach Fraktionen sortiert der Papierindustrie zur Verfügung zu stellen
- Input: 120.000 Mg/a im 2-Schicht-Betrieb
- Ziel: 180.000 Mg/a im 3-Schicht-Betrieb

WUB Wertstoff-Union Berlin GmbH, 09.10.2012 Peter Lohr 3

1. Einleitung
- Projektteam:

WUB

Technische Universität Berlin

- Prof. Horst Linde

REMONDIS®

- S. Balzer (Logistikleitung REMONDIS Ost)
- L. Wedergärtner (Leitung REMONDIS Berlin)

WUB

- P. Lohr (Betriebsleitung WUB)

Oder-Konferenz Liepe, 24.09.2014, L. Wedegärtner 4

1. Einleitung
- Zielstellung / Untersuchungsauftrag

WUB

- Suche nach alternativen Verkehrsträgern im Vergleich zu konventionellem LKW-Transport
- Untersuchung der technischen und organisatorischen Machbarkeit
- ganzheitliche Betrachtung – Umschlag, Transport, Behältersystem, Vor- und Nachlauf, detaillierte Kalkulation
- Investitionen
- Entwurf konkreter Szenarien
- direkte Vergleichbarkeit zum konventionellen LKW-Transport (€ / Mg)

1. Einleitung
- Vorgehen

- Bestandaufnahme
  - Mengenszenarien
  - Ermittlung von Schüttgewichten, Ballendichten, Auslastungen
- Besuch der Zieldestinationen
  - Untersuchung der Rahmenbedingungen vor Ort
- Ermittlung der geeigneten Technik bei Verkehrsträgern
- Entwurf konkreter Szenarien
- Untersuchung und Kalkulation geeigneter Umschlagstechnik
- Untersuchung der organisatorischer Hemmnisse / Kalkulation der Betriebskosten

2. Szenarien – Ergebnisse
- Binnenschiffsszenarien / Eisenbahnszenarien

WUB

1. Einleitung
- Projektteam
- Zielstellung / Untersuchungsauftrag
- Vorgehen

2. Szenarien – Ergebnisse
- Verkehrswege
- Annahmen
- Binnenschiffsszenarien
- Eisenbahnszenarien

3. Fazit

2. Szenarien – Ergebnisse
- Annahmen / Szenarien

WUB

- **Mengenverteilung**

- Eisenhüttenstadt - 40.000 Mg Ballenware (1.02 / 1.04)

- Bahn / Binnenschiff: ISO Container (Ballen und lose)
  Trimoder (Ballen und lose)
  ACTS (Ballen und lose)

- Schwedt - 80.000 Mg lose Ware (1.11 Deinking)

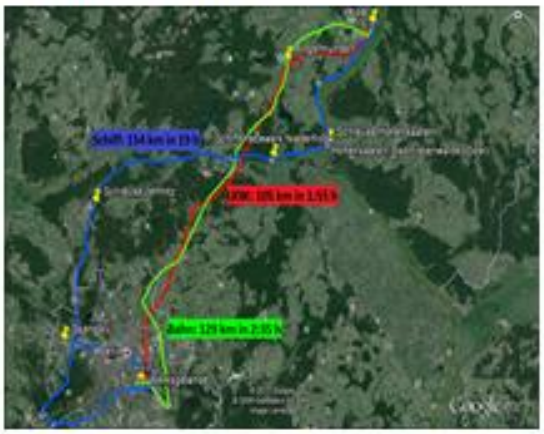
- Bahn / Binnenschiff: ISO Container (Ballen und lose)
  Trimoder (Ballen und lose)
  ACTS (Ballen und lose)

2. Szenarien – Ergebnisse
- Eisenbahnszenarien / Binnenschiffszenarien

WUB

➢ **Verkehrswege**

Berlin -> Schwedt



Berlin -> Eisenhüttenstadt

Oder-Konferenz Liepe, 24.09.2014, L. Wedegärtner 9

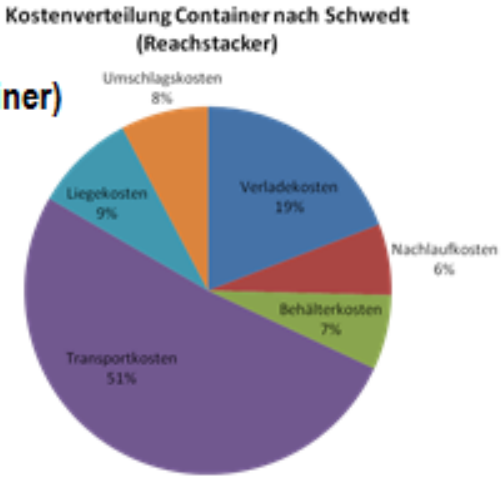
2. Szenarien – Ergebnisse
- Binnenschiffsszenarien

Szenario 2.1.1. (Schwedt):

(lose, verladen im Standard-Seecontainer)

- Vorlauf mit Reachstacker
- Entladung Hafen Schwedt
  - Lkw Nachlauf

- Hoher Anteil Transportkosten
- Brückenhöhen Berlin - Schwedt



2. Szenarien – Ergebnisse
- Binnenschiffsszenarien

Szenario 2.1.2. (Schwedt):
(lose verladen im Big Bag)

- Vorlauf mit Bagger oder altern. Lademaschine
- Entladung Kai-Kante Leipa

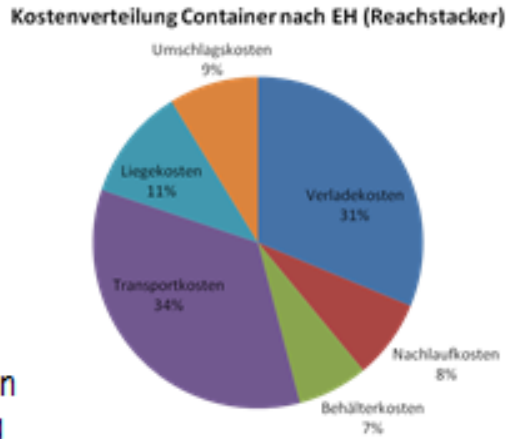
- sehr hoher Anteil Behälterkosten

2. Szenarien – Ergebnisse
- Binnenschiffsszenarien

Szenario 2.1.3. (Eisenhüttenstadt):
(Ballen im Container)

- Vorlauf mit Reachstacker
- Entladung Hafen EHS

- hohe Verladekosten
- Grund: geringe Jahrestonnage an Ballen
- Transportkosten verhältnismäßig gering
- Grund: bessere Auslastung der Leichter



2. Szenarien – Ergebnisse
- Binnenschiffsszenarien

Szenario 2.1.4. (Eisenhüttenstadt):
(Ballen ohne weitere Behälter)

- Vorlauf mit hydr. Lademaschine
- Entladung Hafen EH

- Extremer Anteil der Verladekosten
- Transportkosten erneut rel. gering

3. Fazit

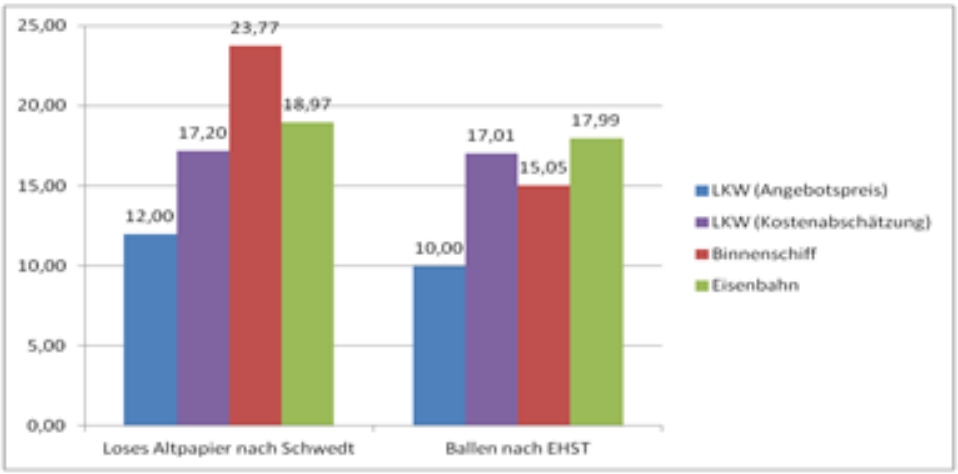
1. Einleitung
- Projektteam
- Zielstellung / Untersuchungsauftrag
- Vorgehen

2. Szenarien - Ergebnisse
- 2.1 Binnenschiffsszenarien
- 2.2 Eisenbahnszenarien

3. Fazit

3. Fazit

Transportkosten ohne Vorlauf/Nachlauf



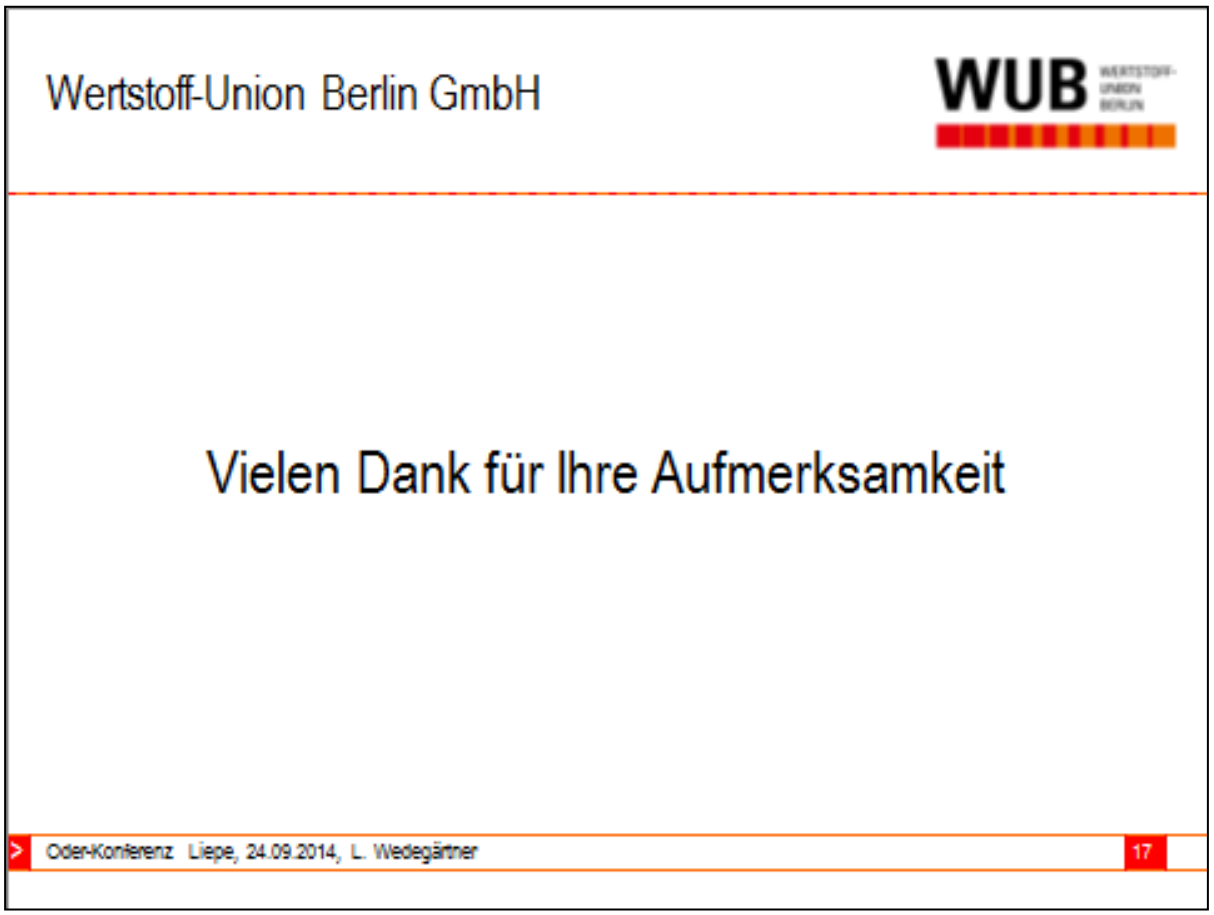
3. Fazit

Chancen

- alternative Transportlösungen vs. LKW
- Erweiterung der Lagerkapazitäten, insbesondere beim Schiff
- mögliche Verlagerung der Beladungen in die Nachtstunden
- reine Transportkosten sind konkurrenzfähig; ca. 50% der Gesamtkosten im Mittel der Betrachtung
- Bündelung zusätzlicher Mengenströme über Reedereien im Linienverkehr

Restriktionen

- Investitionsaufwand für den Einzelnen in Transport- und Umschlagstechnik, Häfen
- Einschränkung bei Verlademengen aufgrund Brückenhöhen
- Zeitverluste aufgrund der begrenzten Kapazität des Schiffshebewerks
- Organisatorische Hindernisse aufgrund der Materialspezifik von Altpapier
- Ertüchtigung der Zielhäfen und Gleisanlagen
- Nachlauforganisation zu den Papierwerken



STRATEGISCHE BEDEUTUNG DER ODER FÜR DIE HÄFEN SZCZECIN / SWINOUJSCIE

ZBIGNIEW MIKLEWICZ, SSZCZECIN

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE
Strategiczne znaczenie Odry dla portów w Szczecinie i Świnoujściu
Strategische Bedeutung der Oder für Häfen Szczecin-Świnoujście
Dr. Zbigniew Miklewicz
Vorsitzender des Seehäfenvorstands Stettin und Swinemünde
Liepe
24.09.2014

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Strategiczne położenie
Strategische Lage für Berlin und Brandenburg

Port w Szczecinie to najbliższy port morski dla Berlina i wschodnich landów Niemiec. Posiada bezpośrednie połączenie z systemem autostrad niemieckich oraz poprzez kanał Odra-Havela z systemem żeglugi śródlądowej Europy.

Der Hafen von Szczecin ist für Berlin und die ostdeutschen Bundesländer der nächstgelegene Seehafen. Szczecin verfügt über eine direkte Verbindung mit dem deutschen Autobahnsystem und über den Oder – Havel Kanal über eine direkte Verbindung mit dem System der Binnenwasserstraßen Europas.

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

TO CO NAJBLIŻSZE JEST NAJLEPSZE!

WAS AM NÄCHSTEN LIEGT IST WOHL AM BESTEN!

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

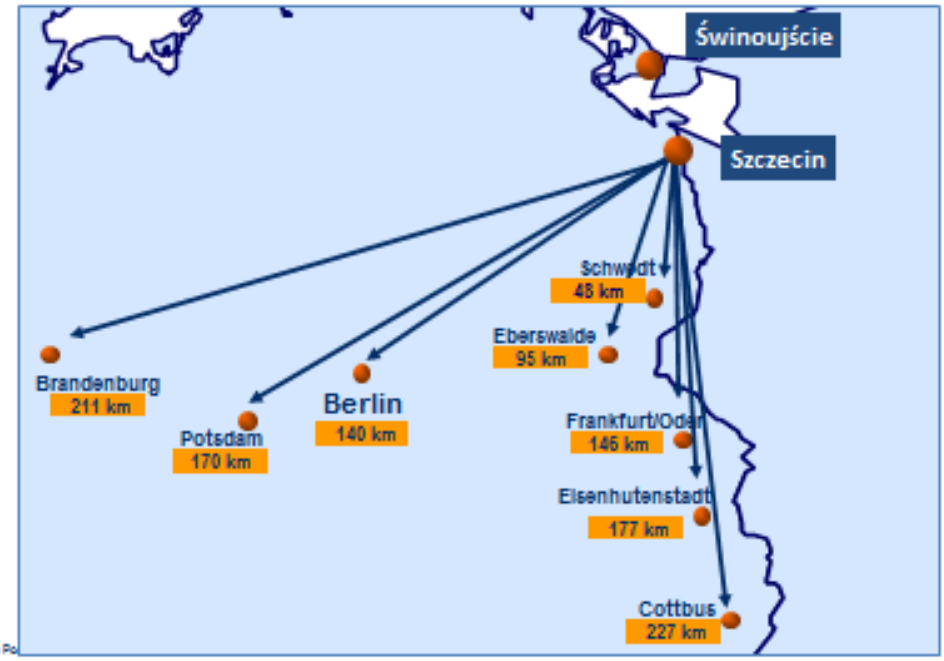
Szczecin – najbliższy port morski dla Berlina i Brandenburgii

Szczecin – der nächstgelegene Hafen für Berlin und Brandenburg

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Szczecin – najbliższy port morski dla Berlina i Brandenburgii

Szczecin – der nächstgelegene Hafen für Berlin und Brandenburg



© Zarząd Morskich Po

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Szczecin – najbliższy port dla Berlina i Brandenburgii - Trimodalne połaczenie komunikacyjne

Szczecin – der nächstgelegene Hafen für Berlin und Brandenburg

Trimodale Verkehrsverbindungen

Kanał Odra-Hawela

Oder – Havel - Wasserstraße

Połączenie kolejowe Eisenbahnlinie

Autostrada A11 po stronie niemieckiej, autostrada A6 po stronie polskiej

Autobahn A11 auf der deutschen Seite, Autobahn A6 auf der polnischen Seite

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Przykłady nowych rozwiązań logistycznych dla rynku Berlina i Brandenburgii

Vorschläge von neuen logistischen Lösungen in der Bedienung des Marktes von Berlin und Brandenburg

Import **surowców energetycznych** do portów w Szczecinie i Świnoujściu drogą morską: węgiel i biomasa dla niemieckiego przemysłu energetycznego

Über den Seeweg über die Häfen in Szczecin und Świnoujście importierte Energierohstoffe: Kohle und Biomasse zur Belieferung der deutschen Energieindustrie.

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Przykłady nowych rozwiązań logistycznych dla rynku Berlina i Brandenburgii

Vorschläge von neuen logistischen Lösungen in der Bedienung des Marktes von Berlin und Brandenburg

Produkty **przemysłu drzewnego** przywożone drogą morską do portów w Szczecinie i Świnoujściu (papier, celuloza) i **wyroby stalowe** - z Finlandii, Szwecji i Rosji dla klientów z Niemiec.

Über den Seeweg über die Häfen in Szczecin und Świnoujście importierte Erzeugnisse der Holzindustrie (Papier, Zellulose) und Stahlerzeugnisse aus Finnland, Schweden und Russland für deutsche Abnehmer.

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Przykłady nowych rozwiązań logistycznych dla rynku Berlina i Brandenburgii

Vorschläge von neuen logistischen Lösungen in der Bedienung des Marktes von Berlin und Brandenburg

Regularne połączenia żeglugowe pomiędzy portami w Szczecinie i Świnoujściu a portami w St. Petersburgu i Ust-Łudze dla obsługi ruchu pomiędzy Rosją a Niemcami.

Regelmäßige Container- und Ro – Ro Verbindungen in der Relation zwischen den Häfen von Szczecin und Świnoujście und den Häfen von St. Petersburgu und Ust Luga für die Abwicklung des Warenverkehrs Russland – Deutschland.

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Porty w Szczecinie i Świnoujściu jako główne porty tranzytowe w Polsce

Die Häfen in Szczecin und Świnoujście als Haupthäfen für den Transit in Polen

Dzięki korzystnemu położeniu oba porty tworzą ważny węzeł komunikacyjny dla realizacji przewozów do Czech, na Słowację i do wschodnich Niemiec.

Dank der Günstigen Lage bilden beide Häfen einen wichtigen Verkehrsknoten in der Abwicklung von Ladungen nach Tschechen, in die Slowakei und nach Ostdeutschland.

W roku 2013 żeglugą śródlądową z portów w Szczecinie i Świnoujściu przewieziono 835,1 tys. ton ładunków (tj. 4,4 % wszystkich przewozów-głównie węgiel w eksporcie do Niemiec).

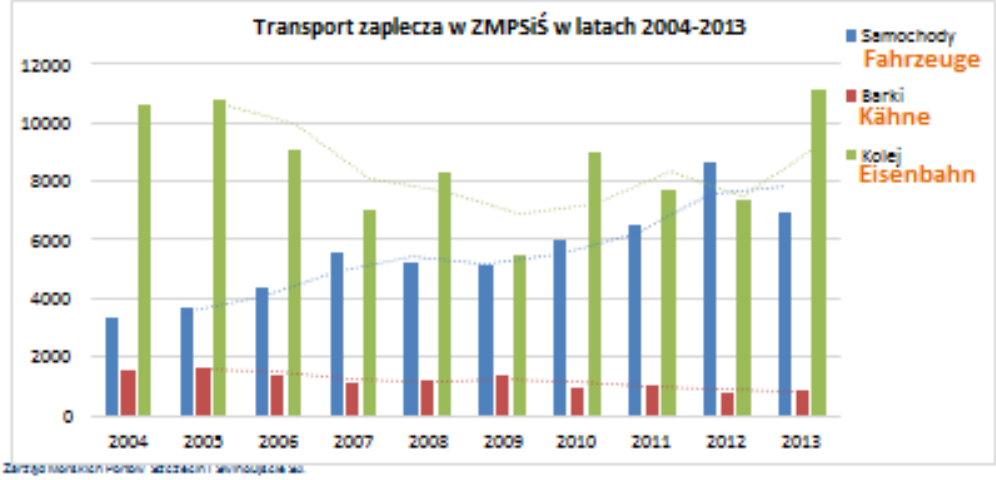
In Jahr 2013 wurde in den Häfen von Szczecin und Świnoujście 835,1 Tsd. Tonnen Ladung angewickelt (d.h. 4,4 % aller Ladung – vor allem Kohle im Export nach Deutschland).

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Transport im Hinterland 2004-2013

	Samochody Fahrzeuge tys. ton	Barki Kähne tys. ton	Kolej Eisenbahn tys. ton
2004	3368	1559	10644
2005	3693	1619	10769
2006	4375	1394	9125
2007	5546	1125	7025
2008	5256	1213	8344
2009	5133	1347	5490
2010	5982	936	8981
2011	6524	1070	7726
2012	8692	808	7345
2013	6953	835	11139



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Porty w Szczecinie i Świnoujściu jako idealne miejsca dla międzynarodowego biznesu.

Die Häfen Stettin und Świnoujście als ideale Orte für das internationale Geschäft.

Na 15 dużych firm operujących w zespole portowym Szczecin-Świnoujście większość - 9 to podmioty zagraniczne, w tym 4 niemieckie i 2 belgijskie. Pozostałe 3 to podmioty z kapitałem amerykańskim, norweskim i szwajcarskim.

Unter 15 großen Unternehmen, die im Hafen Szczecin-Świnoujście tätig sind, Mehrheit - dh. 9 sind die ausländischen Tochterunternehmen, darunter 4 Deutsch und 2 Belgier. Die anderen 3 sind mit amerikanischen, norwegischen und schweizern Kapital.

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Model współpracy portów Szczecina i Świnoujścia z portami śródlądowymi Berlina i Brandenburgii

Kooperationsmodell der Häfen Szczecin und Świnoujście mit Binnenhäfen auf dem Weg nach Berlin

Wspólne przygotowanie kompleksowych rozwiązań logistycznych:
Gemeinsame Entwicklung von umfassenden Logistik-Lösungen:

- **porty niemieckie** – wyszukanie potencjalnych załadowców niemieckich;
- **deutsche Häfen** - Erkenntnis der potentiellen deutschen Verlader;

- **ZMPSiŚ S.A.** – przygotowanie oferty transportowej, obejmującej fracht barkowy, obsługę portową w Szczecinie i Świnoujściu oraz fracht morski.
- **Seehäfenverwaltung Szczecin und Świnoujście** - Vorbereitung des Transportangebots, einschließlich Binnenschiffsfracht, Hafenbedienung in Szczecin und Świnoujście und Seefracht.

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Działania na przyszłość Ausblick in die Zukunft

- Poprawa parametrów technicznych Odry do głębokości tranzytowej 1,8 m na całej długości rzeki, uzyskanie dzięki temu III klasy żeglugowej.
- **Die Verbesserung der technischen Parameter der Oder bis in die Transit-Tiefe von 1,8 Meter für die gesamte Länge des Flusses (3. Klasse Binnenschifffahrt).**

- W dalszej perspektywie do głębokości szlaku do min. 2,5 m (IV klasa żeglugowa).
- **Weiter bis in die Tiefe von Min. 2,5 Meter (4. Klasse Binnenschifffahrt).**

- Modernizacja i rozbudowa infrastruktury portów śródlądowych.
- **Die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur von Binnenhäfen.**

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Działania na przyszłość Ausblick in die Zukunft

- Projekt połączenia Odry z Dunajem.
- **Das Verbindung-Projekt der Oder bis zur Donau.**

- Inwestycje na szlaku wodnym Szczecin-Berlin w ramach współpracy polsko-niemieckiej. W tym podniesienie parametrów drogi wodnej Szczecin-Berlin do klasy Vb, co umożliwi żeglugę barek o wyporności 1350 t, czyli kilkakrotnie większych niż obecnie.
- **Investitionen in die Wasser-Route Szczecin-Berlin im Rahmen der deutsch-polnischen Zusammenarbeit. Die Steigerung der Wasserstraße Parameter Szczecin-Berlin bis zur Klasse Vb. Dies ermöglicht die Aktivierung der Kähne mit der Verdrängung von 1350 Tonnen, mehrere Male größer als heute.**

- Podniesienie przęseł mostów do 5,25 m wysokości co stworzy warunki do uruchomienia żeglugi kontenerowej.
- **Die Steigerung der Jochen von Brücken bis in die Höhe von 5,25 M. Dies ermöglicht die Containerschifffahrt.**

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Działania na przyszłość Ausblick in die Zukunft

- Powyższe przyczyni się do lepszej integracji zespołu portowego Szczecin-Świnoujście w morsko-lądowym korytarzu transportowym Północ-Południe.
- **Dies trägt zu einer besseren Integration von Hafen Szczecin-Świnoujście im Meer-Land-Verkehrskorridor Nord-Süd bei.**

- W perspektywie do 2020 r. w zakresie poprawy parametrów technicznych śródlądowych dróg wodnych w Polsce, Odrze nadano najwyższy rządowy priorytet.
- **Im Hinblick auf 2020 zur Verbesserung der technischen Merkmale der Binnenschifffahrt der Oder hat die Regierung in Polen die höchste Priorität eingeräumt.**

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA.

PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

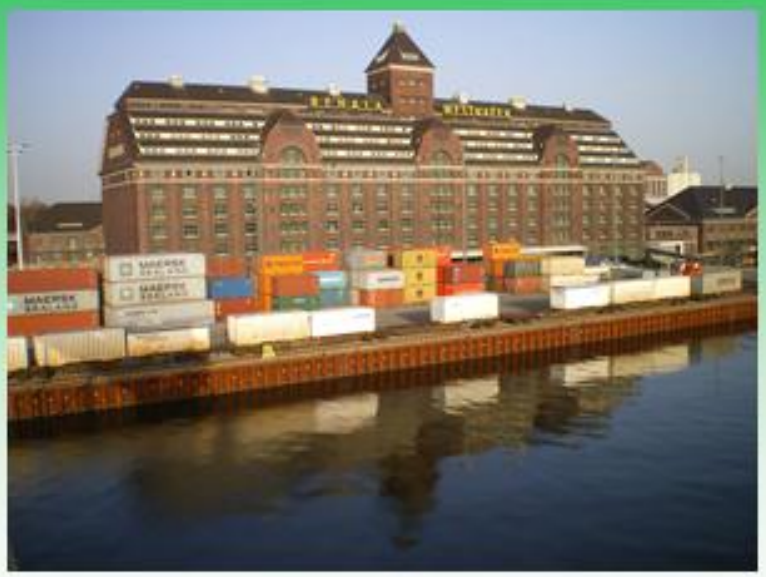
ZARZĄD MORSKICH PORTÓW
SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE SA
Ul. Bytomska 7
70-603 SZCZECIN
tel: +48 91 430 82 20
fax: +48 91 462 48 42
www.port.szczecin.pl
e-mail: info@port.szczecin.pl

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA

BEHALA – BERLINER HAFEN- UND LAGERHAUSGESELLSCHAFT MBH - IHR LOGISTIKDIENSTLEISTER IM ZENTRUM DER HAUPTSTADTREGION

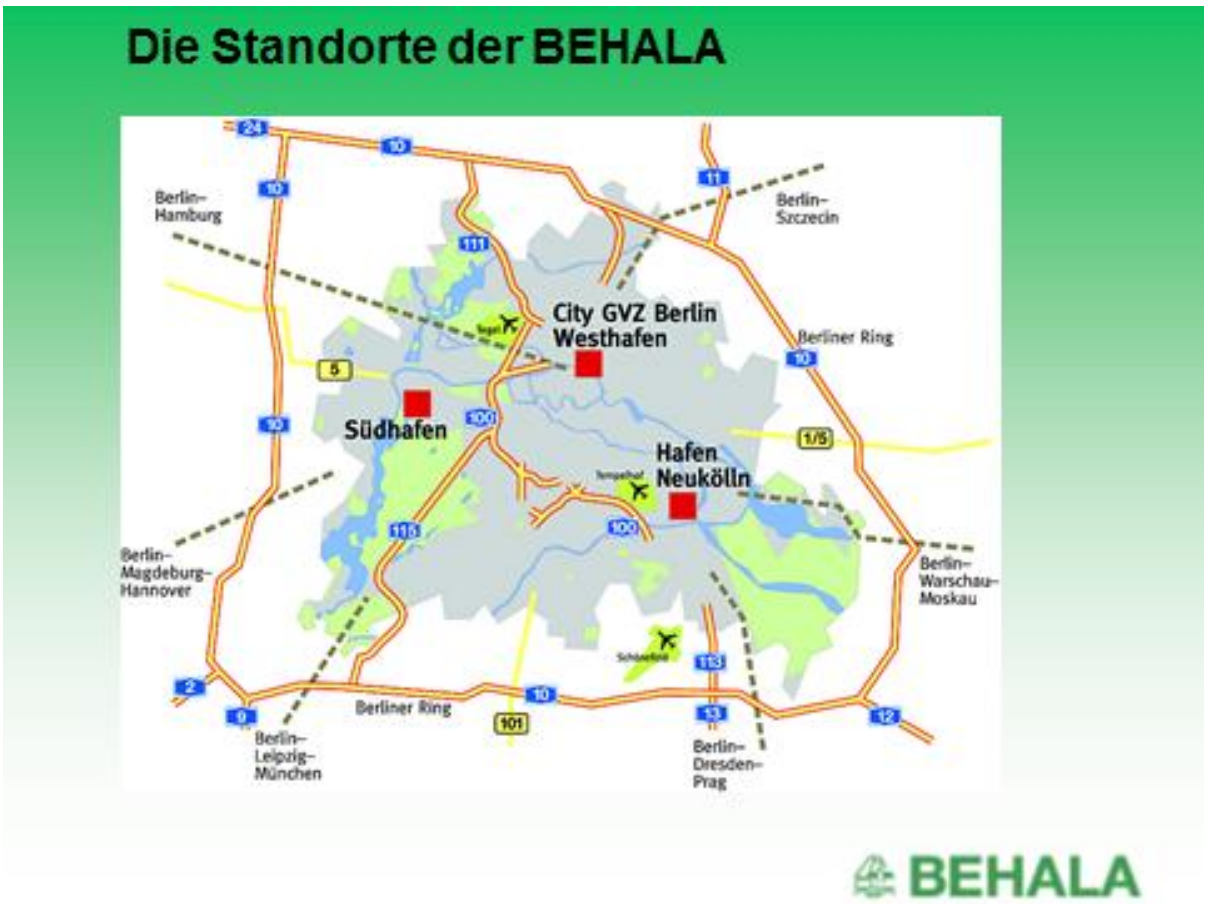
KLAUS-JÜRGEN LICHTFUß, BERLIN

BEHALA – Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH
Ihr Logistikdienstleister im Zentrum der Hauptstadtregion



18. Internationales Oder/Havel – Colloquium
Liepe 24.09.2014

BEHALA


Die Standorte der BEHALA
Berlin-Hamburg
Berlin-Szczecin
City GVZ Berlin Westhafen
Berliner Ring
Südhafen
Hafen Neukölln
Berlin-Magdeburg-Hannover
Berlin-Warschau-Moskau
Berliner Ring
Berlin-Leipzig-München
Berlin-Dresden-Prag
BEHALA

Westhafen

BEHALA

Südhafen

BEHALA

Hafen Neukölln

BEHALA

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)
Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

- regionaler Eisenbahnverkehr mit eigenen Lokomotiven
- Abholung der Güterzüge an den Güterbahnhöfen Ruhleben und Moabit
- Zustellung zu unseren Kunden im West- und Südhafen
- Betriebszeiten So 22.00 Uhr bis Sa 13.00 Uhr

BEHALA

Schwergutumschlag

- Verladung zu den Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen und Szczecin
- Projektladungen aller Art, insbesondere Kraftwerksturbinen, Generatoren und Industrieanlagen

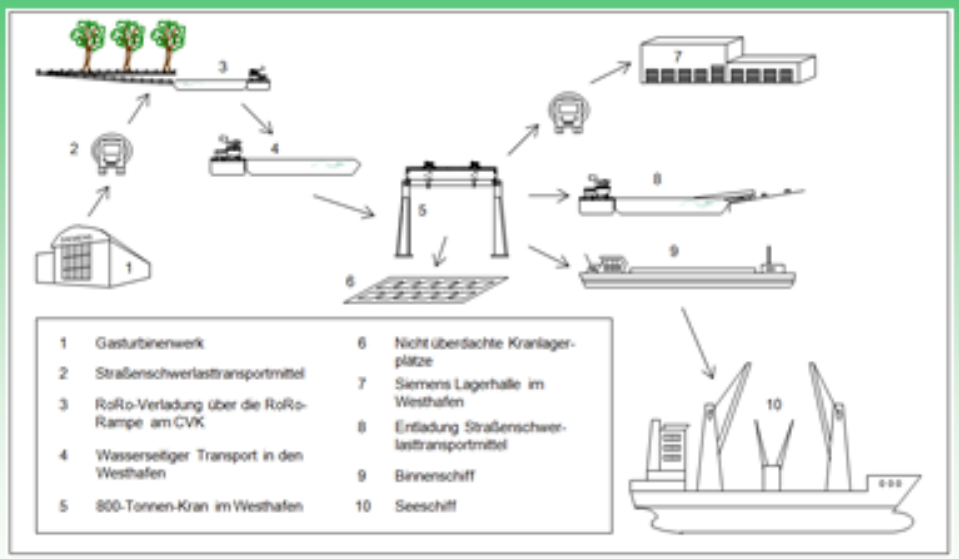
BEHALA

Turbinenumschlag im Tandemhub

- Verladung der weltgrößten Gasturbine (496 t) am 3. Mai 2007

BEHALA

Gesamtkonzept Schwergut - Shuttle



BEHALA

Shuttle Transport zum Westhafen

BEHALA

Schwergutshuttle an der RoRo Rampe

Rampe
Länge 265 m

GSL „URSUS“
Länge 64,50 m
Breite 9,50 m
Tragfähigkeit
1.200 t
Tiefgang
1,30 m – 3,00 m

BEHALA

Schwergutshuttle an der RoRo Rampe

BEHALA

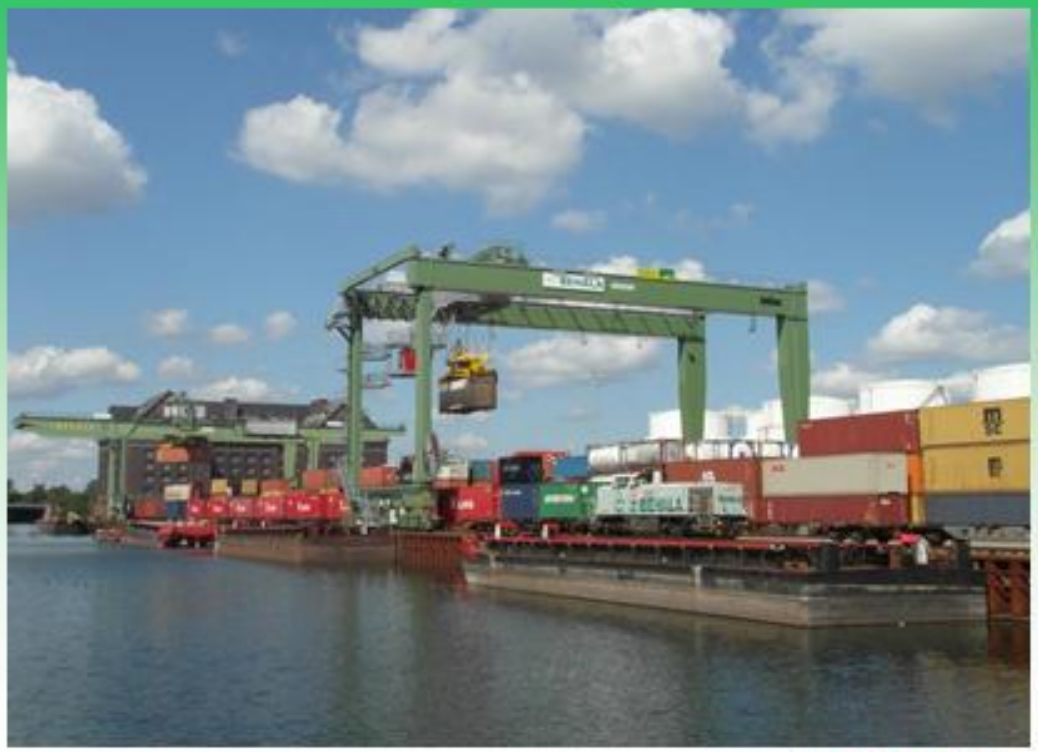
Shuttle-Fahrt in den Westhafen
BEHALA

Ursus in Hamburg

Erster Transport mit dem BEHALA-Schwergutshuttle nach Hamburg im Juli 2014

BEHALA

Containerumschlag im City-GVZ Westhafen



BEHALA

Kapazität

- Gesamtfläche 23.500 qm
- Gleislänge 2 x 350 m
- Stellplatzkapazität 1.200 TEU
  davon 400 TEU im Leercontainerdepot
- Stellplätze für Kühl- und Gefahrgutcontainer

Gesamtumschlag 2013:
110.000 TEU

➔ umschlagstärkstes Terminal in Berlin - Brandenburg

BEHALA

Containerganzzüge

Täglich aus den Relationen

- Unna / Bönen (Westfalen)
- Hamburg
- Bremerhaven

Wöchentlich aus
- Amsterdam

BEHALA

Elektro-Fahrzeuge

- 2008: Erstes Elektrofahrzeug der BEHALA: Italcar Attiva 2
- Ende 2013/Anfang 2014: VW up! und Toyota Auris/Yaris Hybrid
- Juli 2014: Terberg Sattelzugmaschine
- Aug. 2014: WINDHOFF - Zweiwegefahrzeug zum Rangieren von Eisenbahnwagen
- Sep. 2014: NISSAN Kastenwagen mit Ausrüstung als Schwertransportbegleitfahrzeug

BEHALA

Projekt KV – E – CHAIN
Einsatz einer vollelektrischen Sattelzugmaschine

Hersteller: TERBERG Benschop
Gesamtmasse 40 t
Erstzulassung 27.06.2014
Höchstgeschwindigkeit 40 km/h
Siemens Gleichstrommotor
Motorleistung 140 kW
Max. Drehmoment 720 Nm
Lithium Ionen 112 kWh/614V

Emissionsfreier Transport im kombinierten Verkehr auf der Schiene, im Umschlagterminal und auf der Straße bis zum Kunden

BEHALA

- Zweiwegefahrzeug zum Rangieren von Wagengruppen bis 800 t Zuggewicht
- Baujahr 2014
- Max. Motorleistung 35 kW
- Kompressor 10 bar / 960 l/min
- Batteriekapazität 1.500 Ah
- Höchstgeschwindigkeit 8 km/h

BEHALA

Projekt SMARTFUSION
VOLVO Hybrid LKW Gesamtgewicht 26 t
- Einsatz im Rohkaffeetransport -
BEHALA

Umbau einer denkmalgeschützten Lagerhalle im Westhafen

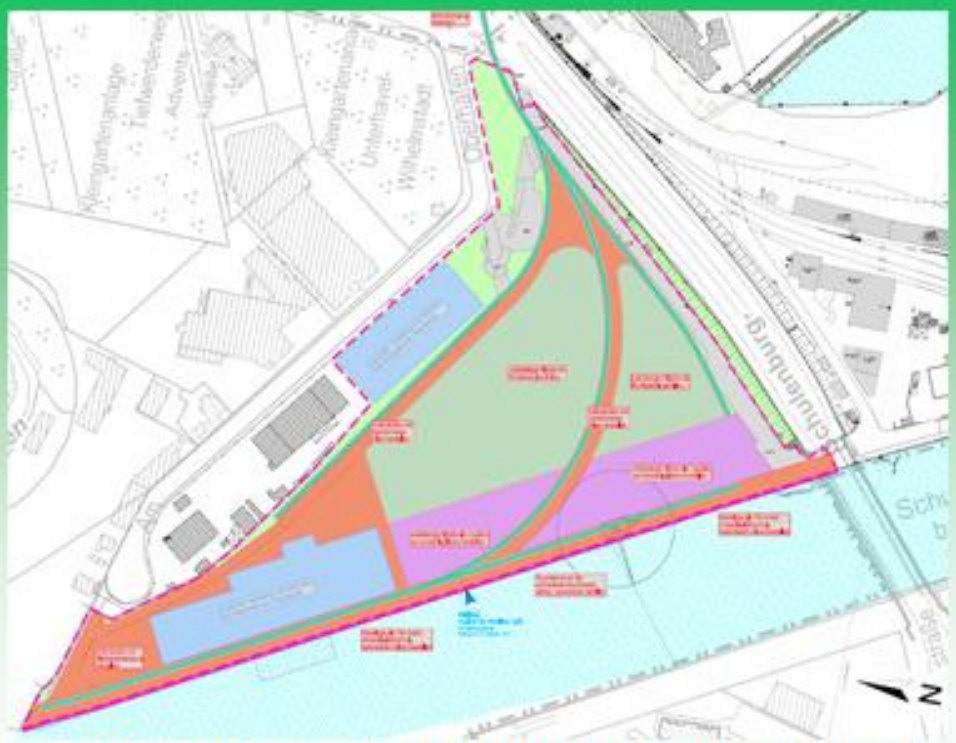
BEHALA

Büronutzung durch die BEHALA seit März 2013

BEHALA

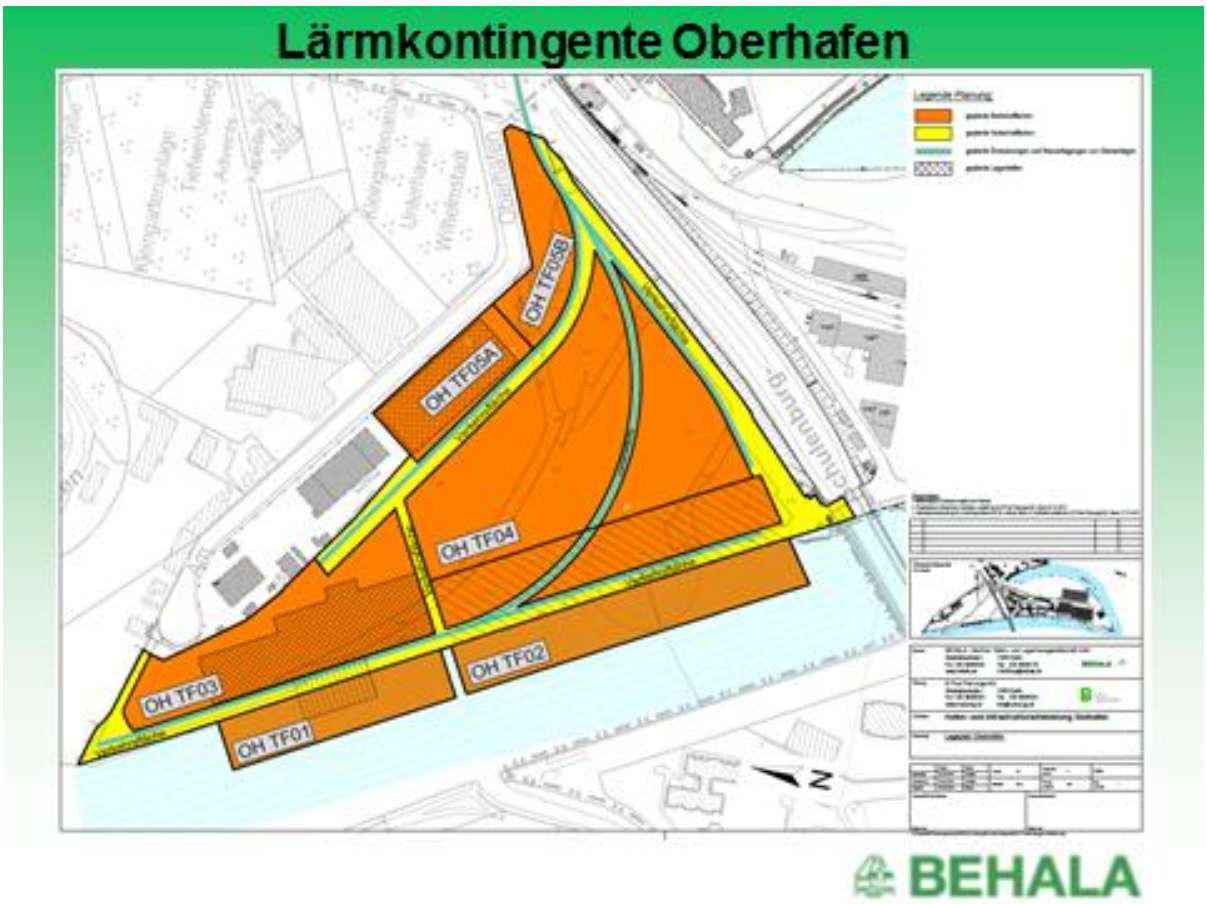
Veranstaltungscenter für einen Mieter
Fertigstellung voraussichtlich März 2015

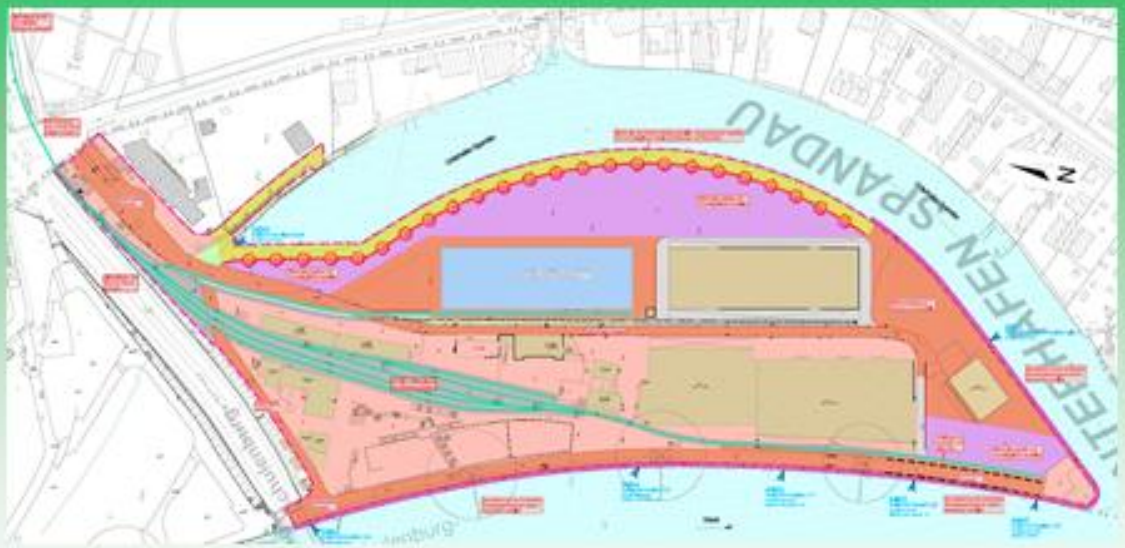
BEHALA



Hafeninfrastrukturplanung Oberhafen 2012

BEHALA

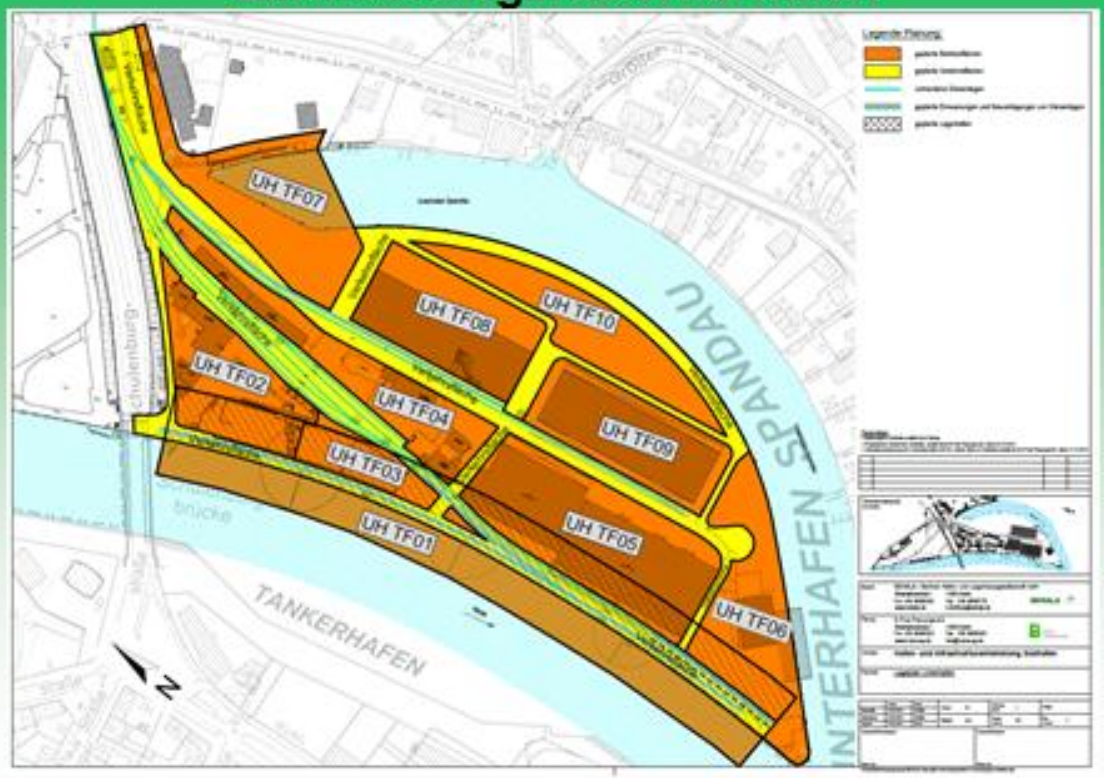

Lärmkontingente Oberhafen
OH TF05A
OH TF05B
OH TF04
OH TF03
OH TF02
OH TF01
Schulenburg
N
BEHALA



Hafeninfrastrukturplanung Unterhafen 2012

BEHALA

Lärmkontingente Unterhafen



BEHALA

Neubau Halle B für Pohl & Co.

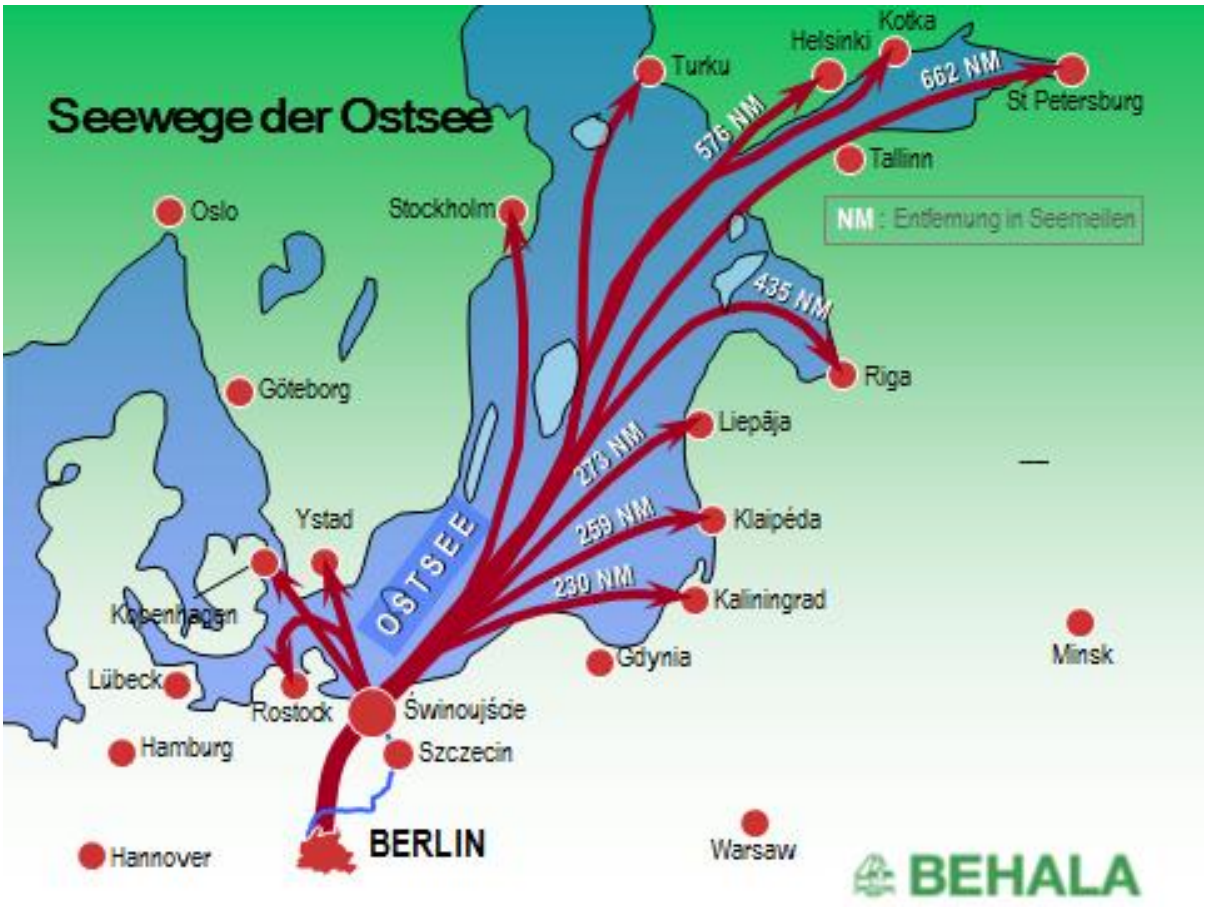
BEHALA

Neubau Halle B für Pohl & Co.

BEHALA

Die
Havel-Oder-Wasserstraße
- Das Tor zur Ostsee
▪ Anbindung an einen strategischen Standort im Ostseeverkehr
OSTSEE
Pommersche Bucht
Swinemünde
Stettiner Haff
Stettin
POLEN
Westoder
Friedrichsthal
Schwedt
HoFriWa
Havel-Oder-Wasserstraße
Westschleuse Hohensaaten
Oranienburg
Eberswalde
Schiffshebewerk Niederfinow
Havelkanal
Oder
Berlin
Potsdam
Spree-Oder-Wasserstraße
BEHALA

Die
Havel-Oder-Wasserstraße
- Das Tor zur Ostsee
▪ Anbindung an einen strategischen Standort im Ostseeverkehr
OSTSEE
Pommersche Bucht
~240
Świnoujście (Swinemünde)
Stettiner Haff
N
Szczecin (Stettin)
POLEN
Westoder
135
Friedrichsthal
Einmündung Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße in die Westoder
Schwedt
HoFriWa
Havel-Oder-Wasserstraße
79
93
Westschleuse Hohensaaten
Oranienburg
Eberswalde
Schiffshebewerk Niederfinow
Havelkanal
25
Oder
0
Berlin
Potsdam
Spree-Oder-Wasserstraße
BEHALA
LEGENDE
25
Kilometer ab Spreemündung / Berlin-Spandau
HoFriWa : Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße


Seewege der Ostsee
Turku
Helsinki
Kotka
662 NM
St Petersburg
576 NM
Tallinn
NM : Entfernung in Seemeilen
Oslo
Stockholm
435 NM
Riga
Göteborg
Liepāja
273 NM
259 NM
Klaipéda
Ystad
OSTSEE
230 NM
Kaliningrad
Kopenhagen
Gdynia
Minsk
Lübeck
Rostock
Świnoujście
Hamburg
Szczecin
BERLIN
Warsaw
Hannover
BEHALA

Engpässe in der Infrastruktur

Reisen URSUS nach Düsseldorf-Lausward und Hamburg-BUSS
Gasturbinentransport SGT5-8000H
600 t Ladungsgewicht incl. Modultransporter

- Anbindung RoRo-Rampe CVK an den Westhafenkanal
  => Hindernis- und Untiefenbeseitigung / Ausbau
  => 900 m Wasserstraße / Abladung URSUS 2,50 m – 2,80 m
  (keine Aufnahme in den BVWP 2015 / TEN-Projektantrag)

- DEK-Überquerung EMS / Sicherheitstore
  => Neubau Kanalüberquerung / Rückbau Tore (in Planung)

- Fußgängerbrücke Henkelwerk Genthin
  => Neubau und Rückbau (im Bau)

BEHALA

BEHALA -
Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH
Westhafenstraße 1
13353 Berlin
BEHALA
TRITON
Kontakt
Klaus-G. Lichtfuß
Tel.: 030 39095-230
Fax: 030 39095-176
E-Mail: k.lichtfuss@behala.de

CAPITAL
Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit!
msc
HYUNDAI

BEHALA

SCHLUSSWORT

HORST LINDE, BERLIN

Sehr verehrte Damen, meine Herren, wegen der fortgeschrittenen Zeit und um die noch folgende Besichtigung des Hebewerks-Neubaus nicht weiter hinauszuzögern, nur die Andeutung eines Schlussworts:

Was wir aus Brandenburg und Berlin und auch aus Stettin gehört haben, macht mir Hoffnung, dass sich zumindest die regionale Verkehrspolitik weiterhin und vielleicht sogar wieder verstärkt für Schifffahrt und Wasserstraßen interessieren und einsetzen wird, dass dort die Notwendigkeit gesehen wird, auf die überregionale, die Bundes- bzw. Staatspolitik Einfluss zu nehmen, die Interessen der Regionen noch intensiver zu vertreten, dass die notwendige Kommunikation zwischen den Interessengruppen noch verbessert werden kann und dass „NGOs", Fördervereine wie der unsrige hierbei noch verstärkt mithelfen können.

Zur Frage nach „Ladung", nach Beschäftigungsmöglichkeiten für Binnenschiffe haben wir vernommen, dass aussichtsreiche Nachfragepotentiale durchaus vorhanden sind, dass in dieser Hinsicht zumindest in Teilmärkten mit expansiven Entwicklungen gerechnet werden kann.

Hierfür geeigneter, rationell einsetzbarer Schiffsraum ist, wie uns berichtet wurde, in überregionalem Rahmen vorhanden; es wird sich kaum noch um kleine Fahrzeuge, sondern um eine bestimmte Bandbreite mittelgroßer bis großer Schiffe handeln, die europaweit einsetzbar sind und für die unsere regionalen Wasserstraßen noch weiter ertüchtigt werden müssen, was für die Abladetiefen auf der HOW, als unserem heutigen Themenschwerpunkt, oder z.B. auch auf dem Teltowkanal kritisch ist. Nach meiner Einschätzung besteht die Gefahr, dass die Schifffahrtsindustrie wegen ungünstiger Bedingungen das Interesse an unseren Wasserwegen ganz verlieren und ihre Beschäftigung im Westen suchen wird – dies wäre ungünstig für die hiesige verladende Wirtschaft und würde den Kritikern der Schifffahrt im östlichen Deutschland Recht geben.

Herr Dietrich macht uns starke Hoffnung auf ein modernes, auf bewährter Technik basierendes, hoch leistungsfähiges Hebewerk. Frustrierend ist die ungünstige Entwicklung der Fertigstellungsprognosen, die auch für engagierte Beobachter schwer nachvollziehbar erscheint und die anscheinend nicht in ungelösten technischen Problemen begründet ist.

Wichtig waren die Hinweise, dass zur Ertüchtigung der HOW nicht nur der Neubau des Hebewerks, sondern noch weitere Maßnahmen erforderlich sind,

vor allem die Steigerung der Abladetiefe, die nach der derzeitigen Bundespolitik überhaupt nicht in Sicht ist, aber dringend eingefordert werden muss.

Wirtschaftsstandorte und Unternehmen der verladenden Wirtschaft mit Affinität zur Binnenschifffahrt lassen sich meist nur an Hand weniger ausgewählter Beispiele darstellen. Als erklärter „Schwedt-Fan“ freut es mich sehr, dass der Industriestandort Schwedt und seine spezifischen Potentiale aus verschiedenen Blickwinkeln stark beleuchtet wurden. Altpapier für die dortige Papierindustrie, über dessen Transportverlagerung auf das Wasser in der Vergangenheit schon wiederholt diskutiert wurde, kann diesem ökonomisch und ökologisch erstrebenswerten Ziel jetzt möglicherweise näher gebracht werden, auch unter Nutzung der Möglichkeiten des neuen Schiffshebewerkes (z.B. im Falle von Containereinsatz). Auch andere Gütertransporte per Binnenschiff, z.B. groß dimensionierte Anlagen und Projektladungen, werden hiervon sofort erheblich profitieren.

Auch Häfen müssen an Verbesserungen ihrer wasserseitigen Erreichbarkeit ein elementares Interesse haben. An den Beispielen Berlin, Schwedt und insbesondere auch Stettin-Swinemünde, in ihrer Funktion als Schnittstelle zwischen Binnen- und Seeschifffahrt, kam dies deutlich zur Sprache.

Abschließend soll der herzliche Dank der Veranstalter an die Referenten, die Übersetzer, die Diskussionsredner, den Moderator, die Bauleitung des Hebewerks und alle Teilnehmer zum Ausdruck gebracht werden.

TEILNEHMERVERZEICHNIS

Bärthel, Hans	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Magdeburg
Balzer, Stefan	Remondis GmbH, Berlin
Behnke, Wolfram	Hafen Eisenhüttenstadt
Bergemann, Jan	HTAG Häfen und Transport AG, Berlin
Brückmann, Jochen	Industrie- und Handelskammer zu Berlin
Diederichs, Zorro	Stud. TU Berlin
Dietrich, Rolf	Wasserstraßen-Neubauamt Berlin / Amtsleiter **(Vortragender)**
Dömeland, Ulrike	InROS Lackner SE, Potsdam
Domschke, Dieter	Technische Werke Schwedt / Hafenmeister, Schwedt/Oder
Friedrich, Sven	Infrastruktur und Umwelt, Potsdam
Gewiese, Armin Dr.	INROS Lackner SE, Potsdam
Gierschek, Klaus-Dieter	Cemex Logistik GmbH, Rüdersdorf
Ginten, Johannes	Industrie- und Handelskammer Potsdam
Goraj, Anna	Reederei Ed Line, GmbH, Berlin
Häfner, Andreas	BEST Logistics Sp. z.o.o., Szczecin **(Vortragender)**
Hebenstreit, Wolfgang Dr.	ERSTU Europäische Fluss-Seeschifffahrts-Union, Berlin
Heinke, Cornelia	Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH
Heymann, Hans-Jürgen	Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde / Amtsleiter **(Vortragender)**
Hinz, Klaus-Peter	Zeitschrift Schifffahrt und Technik, Berlin
Hoppe, Annekathrin	Stadt Schwedt/Oder / Leiterin Wirtschaftsförderung **(Vortragende)**
Huth, Werner	Wasserstraßen-Neubauamt Berlin
Janz, Jeannine	Industrie- und Handelskammer Ost-Brandenburg, Eberswalde
Karkos, Dariusz	Rentrans Cargo Sp. Z.o.o., Szczecin
Kisser, Michael	Pohl & Co. Berlin
Klitzing, Jörn	Industrie- und Handelskammer Ost-Brandenburg, Eberswalde
Kloßek, Renate	Deutsche Binnenreederei AG, Berlin
Knoll, Horst-Christian	Zeitschrift Die Binnenschifffahrt
Knoll, Werner Dr.	Hafen Hamburg Marketing e.V., Hamburg1
Kopa, Robert	OT Logistics S.A., Szczecin
Kratsos, Konstantin	Clemens Fritze Industrieverpackungen KG, Berlin
Krause, Janina	HavelPort Berlin GmbH, Wustermark
Kreft, Andrzej Dr.	Reg. Zarzad Gosp. Wodnej w Szczecinie, Szczecin
Lang, Christine	Technische Werke Schwedt / Hafen Schwedt/Oder
Lazarow, Adam	Reg. Zarzad Gosp. Wodnej w Szczecinie, Szczecin
Lichtfuß, Klaus-Günter	BEHALA Berliner Hafen und Lagerhaus GmbH, Berlin **(Vortragender)**

Linde, Horst Prof. em.	TU Berlin / Verein zur Förderung des Stromgebietes Havel/Oder e.V.
Loock, Ralf	Märkische Oderzeitung, Frankfurt (Oder)
Lösch, Felix Dr.	LEIPA Logistik GmbH, Schwedt/Oder **(Vortragender)**
Maehmel, Ralf	IMPERIAL Baris GmbH, Berlin
Masilge, Christian Dr.-Ing.	Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH / Leiter, Potsdam
Menge, Julius Dr.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung un Umwelt, Berlin **(Vortragender)**
Miklewicz, Zbigniew Dr.	Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority / Präsident, Szczecin **(Vortragender)**
Ostendorf, Christian	Industrie- und Handelskammer zu Berlin
Ostwald, Gerhard	Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V. / Vors.
Pohl, Rainer	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt / Außenstelle Magdeburg
Poniewska, Monika	Wojewodschaftsamt Westpommern, Szczecin
Radzimanowski, Robert	Industrie- und Handelskammer Ost-Brandenburg, Frankfurt (Oder)
Rehmann, Dietmar Dr.	HTAG Häfen und Transport AG, Hamburg **(Vortragender)**
Scheffler, Siegfried	Parl. Staatsekretär a.D., Berlin
Schulz, Holger	Theo Steil KG, Eberswalde
Schumann, Robert	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Potsdam **(Vortragender)**
Semkow, Robert	Handelskammer Hamburg, Berlin
Sokolowska, Teresa	Bonaventura Sp. z.o.o., Kostrzyn nad Odra
Stahl, Bernd	Hafenlogistik Brieselang
Stoltman,Joanna	Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern, Szczecin
Szymon, Zbigniew	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt / Außenstelle Magdeburg
Thom, Roland	Kreisverwaltung Uckermark, Prenzlau
Wedegärtner, Lutz	Remondis GmbH & Co. KG, Berlin **(Vortragender)**
Wilde, Sylke	ZAB Zukunftsagentur Brandenburg, Potsdam
Wozniak-Lewandowska, Monika	Szczecin and Swinoujscie Seaports Authority, Szczecin