



# VORWORT

Horst Linde

---

In seiner jetzt sechzehnjährigen Geschichte fand das Colloquium auch an verschiedenen Orten in Polen statt – so in Wrocław, Szczecin, Slubice und Kostrzyn -; im Zusammenhang mit dem in diesem Jahr gewählten Thema war es nahe liegend, Swinoujście als Tagungsort zu wählen. Die von der Hafenverwaltung Szczecin-Swinoujście gewährte Unterstützung war hierbei sehr hilfreich.

Der Verein hat sein Betätigungsfeld, die Oder/Havel-Region bis an die Elbe heran erweitert; er richtet seinen Blick aber ebenso auch auf die Ostsee, auf die regionale Küstenschifffahrt und die überregionale Seeschifffahrt; die Seehäfen der südlichen Ostsee sind somit wichtige Schnittstellen zwischen Binnen- und Seeverkehr.

Daher, ähnlich wie auch schon vor einigen Jahren in Szczecin in den Räumen der Hafenverwaltung, unser diesjähriges Thema:

## **„Hafenstandort Szczecin / Swinoujście – Schnittstelle zwischen Ostsee und Oder-Region“**

Hiermit wird das Ziel verfolgt, Informationen darüber zu vermitteln, wie sich dieser Doppel-Hafenstandort seitdem entwickelt hat, welche Rolle hierbei insbesondere Swinoujście spielt, welche Perspektiven für die Zukunft erkennbar sind und was dies für die Hinterländer in der Oder/Havel-Region beiderseits der Grenze bedeutet. Ein besonderes Interesse besteht naturgemäß in der Anbindung der Hinterländer per Binnenschiff; jedoch sind auch Schiene und Straße in die Betrachtung einzubeziehen.

Es ist anzumerken, dass die verkehrs- und wirtschaftspolitische Dimension dieser Thematik nicht hinreichend zur Sprache gebracht werden konnte, da bundesdeutsche politische Gremien, im Gegensatz zu früheren Jahren, nicht vertreten waren. Der Vorstand des Vereins bedauert dies außerordentlich und möchte den dringenden Wunsch nach in Zukunft wieder intensivierten Kontakten zu politischen Gremien zum Ausdruck bringen.

Der schriftliche, dem Internet-Portal des Vereins unter < [www.oderverein.de](http://www.oderverein.de) > zu entnehmende Bericht des 16. Colloquiums wird hiermit vorgelegt. Er basiert auf den EDV-gestützten Präsentationen der Referenten (in der jeweiligen Originalsprache) oder auf den Aufzeichnungen der Übersetzer. Die Diskussion wird in gestraffter Form (in deutscher Sprache, bearbeitet von Eberhard Theurer) wiedergegeben.

# GRUSSWORT

Gerhard Ostwald

---

Sehr geehrte Damen und Herren, *serdecnie witamy*, willkommen zum 16. Internationalen Oder/Havel-Colloquium.

Wir treffen uns hier zum ersten Mal in Swinemünde, einer Stadt mit 41.000 Einwohnern, der drittgrößten Stadt in der Wojewodschaft Westpommern. Swinemünde entstand im Mittelalter aus einer kleinen Fischersiedlung, gewann dann strategische Bedeutung bei den Pommern, den Schweden und den Preußen. Ich hoffe, Sie können sich rund um unsere Tagung über die Entwicklungen in Swinemünde informieren. In den letzten Jahren hat sich hier doch vieles verändert. Heute abend werden wir Gelegenheit haben, während der Hafenrundfahrt, für die wir der Hafenverwaltung Szczecin-Swinoujście herzlich danken, den Hafen von der Wasserseite hier kennen zu lernen.

Die demokratische Gesellschaft lebt vom Widerstreit auch unterschiedlicher Meinungen. Als Lobby der Binnenschifffahrt und der binnenschifffahrtsnahen Wirtschaft vertreten wir deren Interessen. Umso mehr schmerzt es uns, wenn wir die Erfahrung machen müssen, dass sich unsere Ansprechpartner in der Legislative und der Exekutive einem fachlichen Meinungs austausch entziehen, so wie dies bei diesem Colloquium geschehen ist.

Wir nehmen die Rolle als Lobbyisten der Schifffahrt weiterhin verantwortlich wahr. Wir sind dabei auch Teil einer in Planung befindlichen Protestaktion, die die Kürzung der Infrastrukturmittel in Wasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland nicht hinnehmen will. Bitte beachten Sie hierzu auch die diesbezüglichen Unterlagen in Ihrer Tagungsmappe.

Wir fordern die polnische Seite erneut auf, die faktische Abkopplung Polens vom westeuropäischen Wasserstraßennetz nicht zu akzeptieren und in Brüssel einer deutschen Politik, die den TEN-T-Beschlüssen zuwider läuft, entgegen zu treten. Verkehrsmengenzuwächse können nur von Binnenwasserstraßen aufgenommen werden, die ein zusammenhängendes Netz bilden, das zumindest von Europaschiffen befahren werden kann. Dass dies Wirklichkeit wird, daran wollen wir weiter arbeiten.

Im Mittelpunkt des Colloquiums am heutigen und morgigen Tag stehen die Seehäfen Szczecin und Swinoujście, als Schnittstellen der Verkehre zwischen Ostsee und dem Oder/Havel-Hinterland. Wir hoffen, Ihnen trotz der angedeuteten Widrigkeiten ein interessantes und vielseitiges Programm anbieten zu können.

*Dziękuję bardzo*, vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

# PROGRAMM + INHALTSVERZEICHNIS

---

**6. Sept. 2012 / 13:30 – 17:45**

**Begrüßung + Einführung in das Programm**

Gerhard Ostwald / Vors. des Vorstands

Prof. Horst Linde / Stellv. Vors. des Vorstands

**Moderation: Prof. Horst Linde**

**(1) Statement zu Perspektiven der polnischen Hafen- und Verkehrspolitik 5**

Frau Iwona Strzezek / Ministerium für Verkehr, Bauen und Seewirtschaft der Republik Polen

(in Vertretung von Frau Vizeministerin Anna Wypych-Namiołko)

**(2) Strukturen und Tendenzen im Seeverkehr der südwestlichen Ostsee 6**

Prof. Karl-Heinz Breitzmann / Ostsee-Institut für Marketing, Verkehr und Tourismus

an der Universität Rostock

**Diskussion 19**

**Moderation: Gerhard Ostwald**

**(3) Seehäfen Szczecin / Swinoujście – Verkehrsbedeutung und Entwicklungsperspektiven 22**

Dr. Władysław Lisewski / Hafenverwaltung Szczecin-Swinoujście / Hafenentwicklung

**(4) Anlagen und Aktivitäten des Seehafens Swinoujście 33**

Marek Trojnar / Hafenverwaltung Szczecin-Swinoujście / Hafenentwicklung

**(5) Die Seehäfen Szczecin-Swinoujście als Bindeglied zwischen Ostsee und Oder-Region 43**

Frau Grażyna Myczkowska / Marschallamt Westpommern / Regionalentwicklung, Szczecin

(in Vertretung von Krzysztof Zarna)

**(6) Container in die Ostsee – per Feederverkehr oder Direktanlauf 52**

Horst Linde / TU Berlin

**Diskussion 69**

**Hafenrundfahrt MS „CHATEAUBRIAND“**

**7. Sept. 2012 / 9:00 – 12:45**

**Moderation: Dr. Dietmar Rehmann**

**(7) Hinterland-Anbindung der Häfen Szczecin-Swinoujście durch Binnenwasserstraßen – aus polnischer Sicht 71**

Dr. Andrzej Kreft / Regionales Wasserwirtschaftsamt Szczecin

**(8) Fluss/Seeschiffe nach Schwedt/Oder – Relevanz für die Häfen Szczecin-Swinoujście 89**

Jan Hinrich Glahr / Glahr & Co, Potsdam

(Vortrag schriftlich nachgereicht)

**(9) Logistik-Angebote am Hafenstandort Szczecin-Swinoujście 97**

Frau Monika Forys / BEST Logistics Sp. Z.o.o, Szczecin

**(10) Statement zur aktuellen Lage der Binnenschifffahrt in Ostdeutschland und Westpolen 105**

Dr. Dietmar Rehmann / HTG Häfen und Transport AG, Hamburg

**Diskussion 108**

**Moderation: Eberhard Theurer / Oderverein**

|   |            |
|---|------------|
| <b>(11) Intermodale Bahntransporte nach Osteuropa</b>   | <b>111</b> |
| Peter Plewa / Polzug Intermodal GmbH, Hamburg   |            |
| <b>(12) Fährschifffahrt und maritime Touristik in der Ostsee und der Oder/Havel-Region</b>  | <b>118</b> |
| Piotr Waszczenko / Unity Line, Szczecin   |            |
| <b>(13) Wassertouristische Infrastrukturentwicklung –<br/>ein europaweites, mit Markenrechten geschütztes Hinweissystem „DIE GELBE WELLE“</b> | <b>127</b> |
| Frau Katrin Reiche-Kurz / Tourismus-Verein Berlin-Treptow-Köpenick e.V., Berlin   |            |
| <b>(14) Die Wiederherstellung der Karniner Brücke<br/>für die Bahnverbindung Berlin – Swinoujscie</b>   | <b>139</b> |
| Dr. Günther Jikeli / Aktionsbündnis Karniner Brücke, Heringsdorf  |            |
| <b>(15) Ein virtuelles Transportmarktsystem für die südwestliche Baltik-Region</b>  | <b>149</b> |
| Dr. Jürgen Lange / HSFG Hamburger Sozialforschungsgesellschaft e.V. +<br>Local Port Service GmbH, Hamburg                                     |            |
| <b>Zusammenfassung + Schlusswort</b>  | <b>160</b> |
| Gerhard Ostwald   |            |
| Teilnehmerverzeichnis   | 161        |

## Statement (1)

# PERSPEKTIVEN DER POLNISCHEN HAFENENTWICKLUNGSPOLITIK

Iwona Strzezek, Warschau

---

- Dank für die Einladung
- Entschuldigung, dass Stellvertretende Ministerin, Frau Wypych-Namiołko infolge anderer Verpflichtungen nicht teilnehmen kann.
- Eine wichtige Arbeit im Ministerium für Verkehr, Bauen und Seewirtschaft bezüglich Seeschifffahrt und Seehäfen stellt derzeit die Erarbeitung eines Programms zur Entwicklung der polnischen Seehäfen mit dem Zeithorizont 2020 ...2030 dar. Noch im September finden dazu Konsultationen mit den Seehäfen, Seeämtern und der Schifffahrt statt.
- Im Ministerium existiert ein Entwurf eines verkehrsstrategischen Programms, wo auch die Aufgaben der See- und Binnenschifffahrt einschließlich des Vor- und Nachlaufes auf den Landwegen beschrieben werden.
- Für weitere Anfragen steht Frau Strzezek gern bereit. Sie wird sich bemühen, die Fragen im Laufe der beiden Konferenztage zu beantworten.

Vortrag (2)

**STRUKTUREN UND TENDENZEN  
IM SEEVERKEHR DER SÜDWESTLICHEN OSTSEE**

Karl-Heinz Breitzmann, Rostock

---

**Strukturen und Tendenzen im  
Seetransport auf der südwestlichen  
Ostsee**

Prof. Dr. Karl-Heinz Breitzmann,  
Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der  
Universität Rostock (OIR)

**16. Internationaler Oder/Havel Kolloquium 2012**  
Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.  
Swinoujście, 6 / 7 September 2012

1. Die Rolle des maritimen Ostseetransports
2. Struktur und Wachstum des maritimen Ostseeverkehrs
3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee
4. Einige Zukunftsherausforderungen

1. Die Rolle des maritimen Ostseetransports

Fig. 1: Structure of Baltic Sea transport according to traffic relation and transport technology

| Traffic Relation        | Transport technologies/ Operation modes         |   |                                |
|-------------------------|---|---|--------------------------------|
|                         | manufactured goods/<br>general cargo            | raw materials/ bulk<br>goods  | passengers                     |
| Baltic external traffic | container feeder services<br>(to/from-EE-trics) | medium size tankers<br>medium size bulk carriers<br>system carriers       | cruise shipping                |
| Baltic internal traffic | ferry lines<br>to/from-EE-trics                 | handy and medium size<br>tankers and bulk carriers<br><br>system carriers | ferry lines<br>cruise shipping |



Tab. 1: Baltic Sea position in world seaborne trade

| Type of cargo          | Year | World <sup>1)</sup><br>(mill. tons) | Baltic Sea <sup>2)</sup><br>(mill. tons) | Share of Baltic Sea<br>(%) |
|------------------------|------|-------------------------------------|--|----------------------------|
| Total                  | 2007 | 8.084                               | 625                                      | 7,8                        |
|                        | 2008 | 8.229                               | 620                                      | 7,5                        |
|                        | 2009 | 7.888                               | 570                                      | 7,3                        |
|                        | 2010 | 8.408                               | 620                                      | 7,4                        |
| Oil/liquid<br>bulk     | 2007 | 2.747                               | 274                                      | 10,0                       |
|                        | 2008 | 2.742                               | 267                                      | 9,7                        |
|                        | 2009 | 2.842                               | 284                                      | 10,0                       |
|                        | 2010 | 2.725                               | 275                                      | 10,1                       |
| Main bulk/<br>Dry bulk | 2007 | 1.957                               | 144                                      | 7,4                        |
|                        | 2008 | 2.089                               | 153                                      | 7,4                        |
|                        | 2009 | 2.094                               | 159                                      | 8,6                        |
|                        | 2010 | 2.555                               | 154                                      | 6,6                        |
| Other dry<br>cargoes   | 2007 | 3.380                               | 208                                      | 6,2                        |
|                        | 2008 | 3.428                               | 201                                      | 5,9                        |
|                        | 2009 | 3.122                               | 177                                      | 5,7                        |
|                        | 2010 | 3.325                               | 191                                      | 5,7                        |

Source: <sup>1)</sup> UNCTAD; <sup>2)</sup> own estimations based on EUROSTAT and Russian port statistics

Tab. 2: Baltic Sea countries – internationalization of economy

| Country   | World<br>population <sup>1)</sup> | Share (in percent)       |  |   |  |
|-----------|-----------------------------------|--------------------------|--|---|--|
|           |                                   | Global GDP <sup>1)</sup> | Global trade<br>of goods <sup>2)</sup> | Global trade<br>of services <sup>2)</sup> | Global direct<br>investments <sup>2)</sup> |
| Germany   | 1,17                              | 5,40                     | 8,00                                   | 6,80                                      | 5,00                                       |
| Denmark   | 0,07                              | 0,50                     | 0,60                                   | 1,50                                      | 0,50                                       |
| Sweden    | 0,12                              | 0,80                     | 1,00                                   | 1,50                                      | 1,70                                       |
| Finland   | 0,07                              | 0,40                     | 0,40                                   | 0,60                                      | 0,40                                       |
| Russia    | 2,04                              | 2,80                     | 2,20                                   | 1,60                                      | 2,90                                       |
| Poland    | 0,55                              | 0,80                     | 1,10                                   | 0,80                                      | 0,70                                       |
| Estonia   | 0,02                              | 0,03                     | 0,05                                   | 0,10                                      | 0,10                                       |
| Latvia    | 0,04                              | 0,04                     | 0,05                                   | 0,10                                      | 0,00                                       |
| Lithuania | 0,05                              | 0,06                     | 0,16                                   | 0,10                                      | 0,10                                       |

<sup>1)</sup>2011; <sup>2)</sup>2010 <sup>3)</sup>Average 2006-2010

Source: U.S. Bureau of the Census; World Bank; IWF; UNCTAD; Institut der deutschen Wirtschaft

1. Die Rolle des maritimen Ostseetransports
2. Struktur und Wachstum des maritimen Ostseeverkehrs
3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee
4. Einige Zukunftsherausforderungen

## 2. Struktur und Wachstum des maritimen Ostseeverkehrs

Tab. 3: Structure of Baltic maritime transport according to type of cargo

| Type of cargo                   | Year | Total        |           | Baltic external transport |           | Baltic Internal transport |           |
|---------------------------------|------|--------------|-----------|---------------------------|-----------|---------------------------|-----------|
|                                 |      | (mill. tons) | share (%) | (mill. tons)              | share (%) | (mill. tons)              | share (%) |
| Liquids                         | 2008 | 251          | 43,0      | 184                       | 73,3      | 67                        | 26,7      |
|                                 | 2009 | 251          | 47,0      | 188                       | 74,9      | 63                        | 25,1      |
|                                 | 2010 | 257          | 44,0      | 191                       | 74,3      | 66                        | 25,7      |
| Dry bulk                        | 2008 | 144          | 24,7      | 105                       | 72,9      | 39                        | 27,1      |
|                                 | 2009 | 130          | 24,3      | 98                        | 75,4      | 32                        | 24,6      |
|                                 | 2010 | 144          | 24,7      | 105                       | 73,6      | 38                        | 26,4      |
| Ro-Ro                           | 2008 | 71           | 12,2      | 13                        | 18,3      | 58                        | 81,7      |
|                                 | 2009 | 59           | 11,1      | 10                        | 16,9      | 49                        | 83,1      |
|                                 | 2010 | 65           | 11,1      | 10                        | 15,4      | 55                        | 84,6      |
| Container                       | 2008 | 59           | 10,1      | 54                        | 91,5      | 5                         | 8,5       |
|                                 | 2009 | 48           | 9,0       | 43                        | 89,6      | 5                         | 10,4      |
|                                 | 2010 | 58           | 9,9       | 52                        | 89,7      | 6                         | 10,3      |
| Break bulk/ other general cargo | 2008 | 59           | 10,1      | 44                        | 74,6      | 15                        | 25,4      |
|                                 | 2009 | 46           | 8,6       | 35                        | 76,1      | 11                        | 23,9      |
|                                 | 2010 | 60           | 10,3      | 46                        | 76,7      | 14                        | 23,3      |
| Total                           | 2008 | 584          | 100       | 400                       | 68,5      | 184                       | 31,5      |
|                                 | 2009 | 534          | 100       | 374                       | 70,0      | 160                       | 30,0      |
|                                 | 2010 | 584          | 100       | 405                       | 69,3      | 179                       | 30,7      |

Source: estimations of Baltic Institute Rostock

## 2. Struktur und Wachstum des maritimen Ostseeverkehrs

Tab. 4: Dynamic of cargo handling in Baltic ports according to groups of goods

| Cargo group                     | period    | CAGR* (%) | period    | CAGR* (%) |
|---------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Liquids                         | 2004-2007 | 7,0       | 2004-2010 | 3,9       |
| Dry bulk                        | 2004-2007 | 1,7       | 2004-2010 | 1,7       |
| Ro/Ro                           | 2000-2007 | 7,4       | 2000-2010 | 4,6       |
| Break bulk/ other general cargo | 2004-2007 | -3,1      | 2004-2010 | -1,1      |
| Container                       | 2000-2007 | 13,8      | 2000-2010 | 9,2       |
| Total                           | 2000-2007 | 4,7       | 2000-2010 | 2,8       |

\* compound annual growth rate

Source: Baltic Institute Rostock

## 2. Struktur und Wachstum des maritimen Ostseeverkehrs

Figure 2: Annual growth rates of Baltic ports' cargo handling

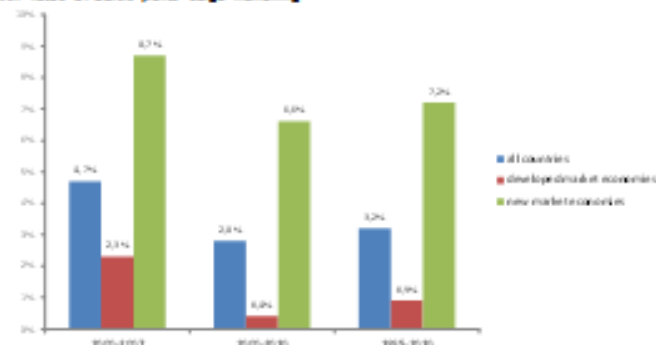
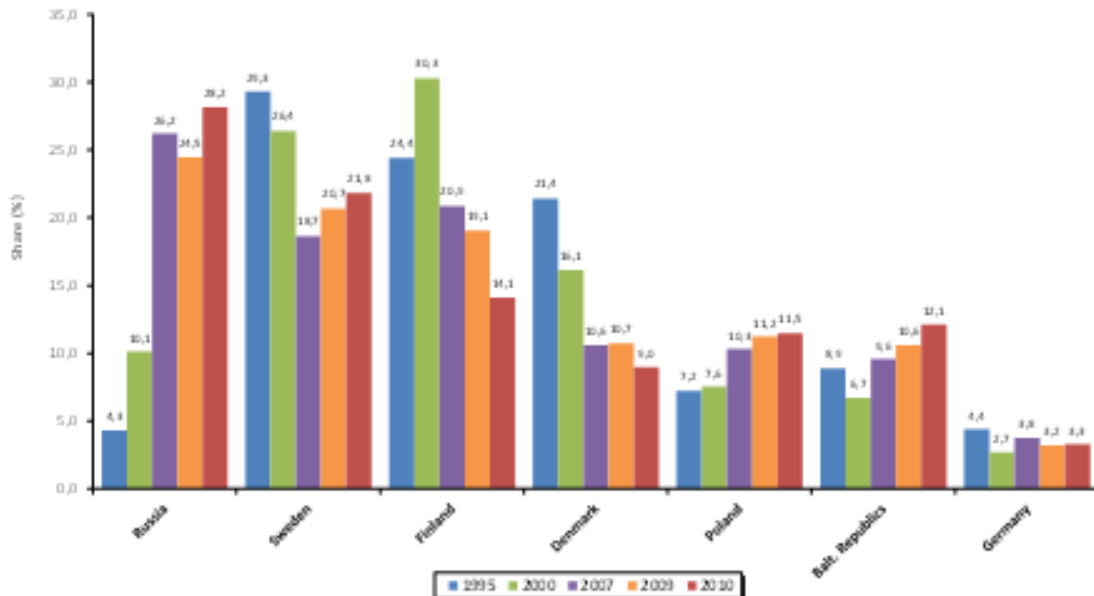


Figure 3: Shares in cargo handling in Baltic Sea ports according to groups of countries



## 2. Struktur und Wachstum des maritimen Ostseeverkehrs

Fig. 4: Changes in shares of container handling in BSR according to countries



Source: BSR according to Ocean Shipping Consultants; Eurostat; National Statistics Services; Port Authorities

## Gliederung

1. Die Rolle des maritimen Ostseetransports
2. Struktur und Wachstum des maritimen Ostseeverkehrs
3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee
4. Einige Zukunftsherausforderungen

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 5: Development of cargo handling in Baltic Sea Ports by country (mill. tons)

|           | 1988/89 | 1992/93 | 1994/95 | 2000 | 2005 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2011: precrisis maximum (%) |
|-----------|---------|---------|---------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Sweden    | 119     | 117     | 126     | 159  | 178  | 185  | 188  | 162  | 180  | 156  | 83,0                        |
| Denmark*  | 93      | 93      | 99      | 97   | 100  | 110  | 106  | 91   | 87   | 77   | 70,0                        |
| Poland    | 52      | 44      | 52      | 48   | 55   | 52   | 49   | 45   | 60   | 57   | 109,6                       |
| Germany   | 53      | 40      | 50      | 53   | 52   | 58   | 58   | 50   | 55   | 51   | 87,9                        |
| Subtotal  | 317     | 294     | 327     | 356  | 385  | 405  | 401  | 348  | 381  | 341  | 84,2                        |
| Finland   | 67      | 71      | 87      | 92   | 100  | 116  | 115  | 93   | 109  | 104  | 89,7                        |
| Russia    | 30      | 12      | 15      | 38   | 141  | 174  | 175  | 171  | 177  | 186  | 106,3                       |
| Estonia   | 9       | 12      | 15      | 40   | 47   | 45   | 36   | 38   | 46   | 46   | 102,2                       |
| Latvia    | 43      | 28      | 39      | 52   | 60   | 61   | 61   | 60   | 59   | 66   | 108,2                       |
| Lithuania | 21      | 15      | 13      | 23   | 26   | 29   | 36   | 34   | 38   | 43   | 119,4                       |
| Total     | 487     | 432     | 496     | 601  | 758  | 830  | 825  | 744  | 811  | 786  | 94,7                        |

\* Including North Sea Ports; until 1995 national statistics

Source: Baltic Institute Rostock using EUROSTAT, national statistics, ports

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 6: Cargo handling in main ports of the Southwestern Baltic Sea – million tons

| Port             | Country | 2000              | 2008 | 2010 | 2011 |
|------------------|---------|-------------------|------|------|------|
| Gothenburg       | SE      | 33,1              | 42,3 | 42,9 | 41,3 |
| Gdansk           | PL      | 16,7              | 17,1 | 27,2 | 25,3 |
| Szczecin/Sw.     | PL      | 20,1              | 16,6 | 20,8 | 21,4 |
| Rostock          | DE      | 18,6              | 21,3 | 19,5 | 18,1 |
| Brofjorden       | SE      | 19,9              | 20,0 | 19,3 | n.a. |
| Lübeck           | DE      | 18,0              | 21,3 | 17,9 | 17,7 |
| Copenhagen/Malmö | DK/SE   | 15,0              | 18,3 | 15,0 | 12,7 |
| Gdynia           | PL      | 8,6               | 12,9 | 14,7 | 15,9 |
| Fredericia       | DK      | 16,0              | 14,4 | 12,9 | 12,1 |
| Trelleborg       | SE      | 10,5              | 12,4 | 10,8 | 10,8 |
| Århus            | DK      | 9,8               | 11,8 | 9,4  | 9,2  |
| Helsingborg      | SE      | 7,4 <sup>1)</sup> | 7,6  | 7,4  | 8,0  |

<sup>1)</sup> 2001

Source: EUROSTAT

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 7: Maritime transport of Southwestern Baltic Sea Countries 2010

| Country          | Total maritime transport | Baltic internal transport |             | Baltic external transport |             |
|------------------|--------------------------|---------------------------|-------------|---------------------------|-------------|
|                  |                          | (mill. tons)              | (%)         | (mill. tons)              | (%)         |
| Sweden           | 161,1                    | 94,3                      | 58,5        | 66,7                      | 41,4        |
| Denmark (Baltic) | 73,4                     | 48,6                      | 66,2        | 24,8                      | 33,8        |
| Poland           | 38,9                     | 20,6                      | 53,0        | 38,3                      | 65,0        |
| Germany (Baltic) | 51,3                     | 41,8                      | 81,5        | 9,5                       | 18,5        |
| <b>Total</b>     | <b>344,7</b>             | <b>205,3</b>              | <b>59,6</b> | <b>139,3</b>              | <b>40,4</b> |

Source: BIR using EUROSTAT data

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 8: Maritime transport of Southwestern Baltic Sea Countries according to cargo groups 2010

| Country          | Total        | Liquid goods | Dry bulk cargo | Ro/Ro goods | Container goods | Break bulk / other general cargo |
|------------------|--------------|--------------|----------------|-------------|-----------------|----------------------------------|
| Sweden           | 161,2        | 64,7         | 26,2           | 42,9        | 12,5            | 14,9                             |
| Denmark (Baltic) | 73,3         | 23           | 21,9           | 19,9        | 5,0             | 3,5                              |
| Poland           | 38,9         | 17,9         | 24,0           | 5,9         | 7,8             | 3,3                              |
| Germany (Baltic) | 51,3         | 5,2          | 11,3           | 27,8        | 2,3             | 4,7                              |
| <b>Total</b>     | <b>344,7</b> | <b>110,8</b> | <b>83,4</b>    | <b>96,5</b> | <b>27,6</b>     | <b>26,4</b>                      |
| Share (%)        | 100,0        | 32,1         | 24,2           | 28,0        | 8,0             | 7,7                              |

Source: BIR using EUROSTAT data

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 9: Cargo flows on the Southwestern Baltic Sea 2010 (million tons)

| reporting country<br>partner country | Denmark<br>(Baltic) | Sweden | Poland | Germany<br>(Baltic) |
|--------------------------------------|---------------------|--------|--------|---------------------|
| Denmark (Baltic)                     | 10,5                | 17,5   | 2,3    | 5,4                 |
| Sweden                               | 14,5                | 15,4   | 7,5    | 17,5                |
| Poland                               | 1,4                 | 7,1    | 0,5    | 1,1                 |
| Germany (Baltic)                     | 5,9                 | 15,3   | 1,0    | 0,1                 |

Quelle: OI using EUROSTAT data

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Map 1: Ferry Network on the Baltic Sea



Source: <http://www.baltictransportmaps.com>

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 10: Ferry and ro/ro transport on the Baltic Sea

| Route                  | 1995                |                | 2000                |                | 2010                |                | 2011                |                |
|------------------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|
|                        | Trucks/<br>Trailers | Rail<br>Wagons | Trucks/<br>Trailers | Rail<br>Wagons | Trucks/<br>Trailers | Rail<br>Wagons | Trucks/<br>Trailers | Rail<br>Wagons |
| 1 Germany - Sweden     | 454                 | 144            | 704                 | 112            | 804                 | 41             | 792                 | 59             |
| 2 Germany - Denmark    | 257                 | 109            | 524                 | -              | 435                 | -              | 456                 | -              |
| 3 Sweden - Poland      | 54                  | 30             | 116                 | 10             | 355                 | 16             | 357                 | 16             |
| 4 Germany - Norway     | 57                  | -              | 57                  | -              | 40                  | -              | 42                  | -              |
| (1-4)                  | 862                 | 383            | 1381                | 134            | 1632                | 57             | 1.677               | 59             |
| 5 Denmark - Sweden     | 454                 | 15             | 724                 | 71             | 555                 | -              | 562                 | -              |
| 6 Denmark - Norway     | 85                  | -              | 115                 | -              | 141                 | -              | 142                 | -              |
| 7 Norway - Sweden      | 15                  | -              | -                   | -              | 19                  | -              | 15                  | -              |
| (1-7)                  | 1415                | 396            | 837                 | 71             | 2347                | 57             | 2.397               | 59             |
| 8 Finland - Germany    | 5*                  | 26*            | -                   | -              | 455**               | -              | 45*                 | -              |
| 9 Sweden - Finland     | 197                 | 16             | 60                  | -              | 266                 | -              | 300                 | -              |
| 10 Finland - Estonia   | 57                  | -              | -                   | -              | 217                 | -              | 262                 | -              |
| 11 Germany - Lithuania | 21                  | 21             | 45                  | 10             | 62                  | 5              | 97                  | 0              |
| 12 Sweden - Estonia    | 21                  | -              | -                   | -              | 55                  | -              | 70                  | -              |
| 13 Sweden - Lithuania  | -                   | -              | 3                   | -              | 47                  | -              | 55                  | -              |
| 14 Sweden - Latvia     | 0                   | -              | -                   | -              | 44                  | -              | 47                  | -              |
| 15 Germany - Latvia    | -                   | -              | 12                  | -              | 25                  | -              | k.A.                | -              |
| Total                  | 3991                | 1288           | 1120                | 18             | 7525                | 176            | 7.945               | 159            |

\* without Finland

\*\* estimated by SIT

Source: ShipPax Halmstad

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 11: Ferry traffic on the Baltic Sea

| Route                           | 1995       |       | 2000               |                  | 2010       |       | 2011       |       |
|---------------------------------|------------|-------|--------------------|------------------|------------|-------|------------|-------|
|                                 | Passengers | Cars  | Passengers         | Cars             | Passengers | Cars  | Passengers | Cars  |
| 1 Denmark-Germany               | 9.975      | 1.509 | 6.624              | 1.561            | 7.777      | 1.695 | 7.499      | 1.845 |
| 2 Germany-Sweden                | 2.594      | 409   | 2.639              | 477              | 2.112      | 385   | 2.052      | 376   |
| 3 Poland-Sweden                 | 221        | 30    | 722                | 155              | 965        | 225   | 1.062      | 314   |
| 4 Germany-Norway                | 485        | 57    | 592                | 61               | 1.074      | 64    | 1.125      | 67    |
| Total (1-4)                     | 13.275     | 1.825 | 10.577             | 2.074            | 11.928     | 2.367 | 11.720     | 2.621 |
| 5 Denmark-Sweden                | 16.416     | 2.151 | 19.701             | 2.902            | 11.035     | 2.515 | 11.056     | 2.199 |
| 6 Denmark-Norway                | 3.506      | 417   | 3.951              | 561              | 3.413      | 755   | 2.664      | 717   |
| 7 Norway-Sweden                 | 611        | 99    | 1.265 <sup>1</sup> | 242 <sup>1</sup> | 1.241      | 396   | 1.149      | 353   |
| Total (1-7)                     | 33.811     | 4.492 | 33.544             | 5.799            | 27.617     | 6.009 | 26.590     | 5.670 |
| 8 Finland-Sweden                | 5.596      | 657   | 9.209 <sup>1</sup> | 640 <sup>1</sup> | 9.235      | 615   | 9.252      | 656   |
| 9 Estonia-Finland               | 2.665      | 122   | 3.965 <sup>1</sup> | 252 <sup>1</sup> | 6.964      | 957   | 7.265      | 1.054 |
| 10 Estonia-Sweden               | 195        | 22    | 329 <sup>1</sup>   | 37 <sup>1</sup>  | 902        | 85    | 980        | 76    |
| 11 Finland-Germany <sup>2</sup> | 245        | 35    | 250                | 64               | 55         | 17    | 49         | 49    |
| 12 Latvia-Sweden                | -          | -     | 78                 | 15               | 154        | 32    | 757        | 93    |
| 13 Germany-Lithuania            | 26         | 10    | -                  | -                | 154        | 3     | 160        | 40    |
| 14 Germany-Latvia               | -          | -     | 7                  | 2                | 31         | 5     | k.A.       | k.A.  |
|                                 | 45.542     | 5.368 | 51.365             | 6.987            | 45.075     | 7.725 | 45.036     | 7.800 |

<sup>1</sup> 2001

<sup>2</sup> incomplete

Source: ShipPax Halmstad



1. Die Rolle des maritimen Ostseetransports
2. Struktur und Wachstum des maritimen Ostseeverkehrs
3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee
4. Einige Zukunftsherausforderungen

## 4. Einige Zukunftsherausforderungen

- 1) Forecasting cargo handling of ports and development of maritime transport
  - Increasing internationalization and globalization of production and trade
  - Structural changes in the energy sector (offshore wind power, LNG, etc.)
  - Renaissance of raw material economy
- 2) Solutions in the field of conflicts between environmental requirements and maritime transport
- 3) Improvement of hinterland connections

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

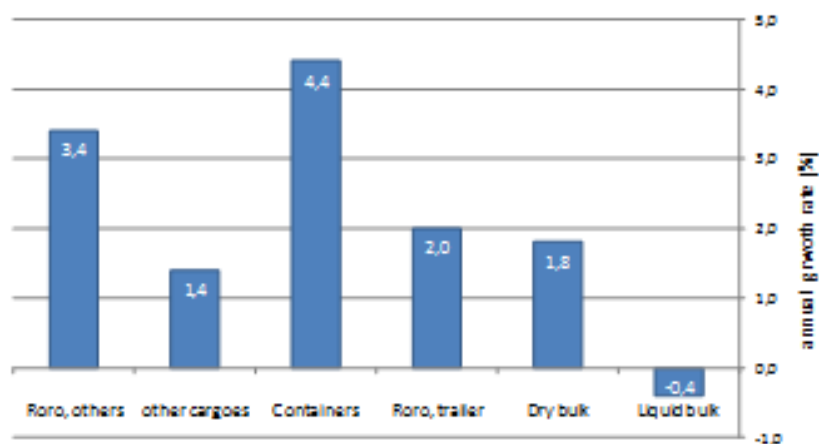
Tab. 12: BTO forecast for Baltic ports' cargo handling according to countries

| Country               | 2010<br>(mill.t) | 2030<br>(mill.t) | Increase<br>(%) | Average<br>growth rate<br>(%) |
|-----------------------|------------------|------------------|-----------------|-------------------------------|
| <b>Western Baltic</b> |                  |                  |                 |                               |
| Denmark               | 69,6             | 86,4             | 124,1           | 1,1                           |
| South Norway          | 21,5             | 27,5             | 127,9           | 1,2                           |
| Sweden                | 154,8            | 201,8            | 130,4           | 1,3                           |
| Poland                | 48,8             | 73,1             | 149,8           | 2,1                           |
| Germany (Baltic)      | 56,0             | 68,1             | 121,6           | 1,0                           |
| <b>Eastern Baltic</b> |                  |                  |                 |                               |
| Finland               | 98,4             | 125,3            | 127,3           | 1,2                           |
| Russia                | 171,6            | 243,8            | 142,1           | 1,8                           |
| Estonia               | 37,1             | 38,7             | 104,3           | 0,2                           |
| Latvia                | 61,5             | 75,4             | 122,6           | 1,0                           |
| Lithuania             | 37,9             | 44,7             | 117,9           | 0,8                           |
| <b>Total</b>          | <b>757,2</b>     | <b>984,8</b>     | <b>130,1</b>    | <b>1,3</b>                    |

Source: BTO 2030 Forecast

### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 12: BTO forecast for Baltic ports' cargo handling – average annual growth rates 2010-2030 according to segments



### 3. Verkehr auf der südwestlichen Ostsee

Tab. 13: BTO forecast for Baltic ports' cargo handling according to segments

| Freight segment               | Cargo handling |               | Annual growth rate (%) |
|-------------------------------|----------------|---------------|------------------------|
|                               | 2010 (mill.t)  | 2030 (mill.t) |                        |
| Liquid bulk                   | 310            | 288           | -0,4                   |
| Dry bulk                      | 182            | 257           | 1,8                    |
| Roro, trailer                 | 117            | 173           | 2,0                    |
| Containers                    | 61             | 144           | 4,4                    |
| other cargoes                 | 76             | 101           | 1,4                    |
| Roro, others                  | 11             | 23            | 3,4                    |
| All cargoes                   | 757            | 986           | 1,3                    |
| All cargoes excl. Liquid bulk | 447            | 698           | 2,2                    |

Source: BTO 2030 Forecast

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Ostseeinstitut für Marketing,  
Verkehr und Tourismus an der  
Universität Rostock**

Ulmenstraße 69  
D - 18057 Rostock

Fon: +49/381/498 4455

Fax: +49/381/498 4456

E-Mail: [ostseeinstitut@uni-rostock.de](mailto:ostseeinstitut@uni-rostock.de)

Web: [www.ostseeinstitut.uni-rostock.de](http://www.ostseeinstitut.uni-rostock.de)

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

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

### **Frau Strzezek:**

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

### **Finck / Kammerunion Elbe/Oder zum Statement Frau Strzezek:**

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

### **Frau Strzezek:**

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

### **Prof. Linde zum Vortrag Breitzmann:**

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

### **Prof. Breitzmann:**

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

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

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

**Prof. Breitzmann:**

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

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

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

**Prof Linde:**

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

**Scheffler / Tourismusverein Treptow-Köpenick:**

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

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

**Prof. Breitzmann:**

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

Vortrag (3)

## SEEHÄFEN SZCZECIN-SWINOUJSCIE – VERKEHRSBEDEUTUNG UND ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN

Wladyslaw Lisewski, Szczecin

---

PORT SZCZECIN-SWINOUJSCIE

**SEEHÄFEN SZCZECIN/ŚWINOUJSCIE  
VERKEHRSBEDEUTUNG  
UND  
ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN**

06.09.2012 r.  
Świnoujście

© Serwis Morski, Portów  
Szczecin i Świnoujście 2012

## Strategische Lage



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Strategische Lage

Die Häfen Szczecin und Świnoujście haben eine sehr günstige Lage für Bedienung des deutschen Marktes – an der Odermündung, mit Zugang zum Straßen- und Bahnverkehr, und zur See- und Binnenschifffahrt.

Der Hafen Szczecin ist am nächsten lokalisierter Seehafen für Berlin und für östliche Länder Deutschlands. Szczecin besitzt eine direkte Verbindung mit System der deutschen Autobahnen und durch Havel-Oder Kanal mit Netz der Binnenschifffahrt in Europa.



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA





## Strategische Lage – näher zum Empfänger



Hafen **ŚWINOUJŚCIE**  
max. Schiffparameter:

- Tiefgang bis **13,2 m**
- Länge bis **270 m**

Hafen **SZCZECIN**  
max. Schiffparameter:

- Tiefgang bis **9,15 m**
- Länge bis **215 m**



## Hinterland der Häfen



SÜD-  
WESTLICHES  
POLEN

ÖSTLICHES  
DEUTSCHLAND

TSCHECHI-  
SCHE  
REPUBLIK

SLOWAKEI



## Szczecin – am nächsten lokalisierter Seehafen für Berlin und Brandenburg



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Szczecin – am nächsten lokalisierter Seehafen für Berlin und Brandenburg



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Hafen in Świnoujście



### Das größte auf der polnischen Küste, Bedienungszentrum der trockenen Massengüter

- Spezialisierung - Umschlag der Kohle, Erz und Getreide
- moderne Umschlaganlagen mit Verladungsrate 2.000 T/Std. und Entladungsrate 25.000 T/Tag;
- Lagerungsmöglichkeiten bis 1 Mill. T der Ware;
- 3 Kais für Bedienung der Schiffe mit Tiefgang bis 13.2 m



### Das modernste Fähre-Terminal in Polen

- das einzige Fähre-Terminal in Polen mit Bedienung der Waggons in Ro-Ro System;
- 8 täglichen Abfahrten nach Schweden

**Gesamtumschlag in 2011:** 499.920 Passagiere; 283.067 Lkw's; 194.340 Pkw's; 1.403 Busse; 14.060 Waggons; 6,2 Mill. T Ladung.



## Hafen in Szczecin

### - Universalhafen für Stück- und Massengüter



- vielseitige Bedienung der Container und Ro-Ro Verkehr;
- Spezialisierung - Bedienung der Stahlprodukten als Export aus polnischen, tschechischen, slowakischen und deutschen Stahlwerken und Großraumladungen;
- Bedienung der Holzprodukten;
- das größte Distributionszentrum der Granitblocksteine;
- Containerverbindungen nach Hamburg, Bremerhaven und Rotterdam
- regelmäßige Schiffsverbindungen nach Finnland, Schweden, Norwegen, Deutschland, Holland, Großbritannien, Irland und nach Westafrika;



- Umschlag und Lagerung der Massengüter: Kohle, Koks, Eisenerz, andere Massengüter, Teer, Pak, Düngemittel;
- Umschlag und Lagerung der Getreiden – Kapazität ca. 100 Tsd. T.;
- Hafenindustrie.



## Zollfreie Zonen



Der wichtigste Vorteil der Zollfreien Zonen ist die Möglichkeit der Lagerung der Waren außerhalb der Europäischen Union, ohne Zoll und Steuer zu zahlen.

Es ist auch möglich – in so einer Formel – die Führung der Handels- oder Industrietätigkeit und Verarbeitung oder Veredelung der importierten Ware.

### SZCZECIN

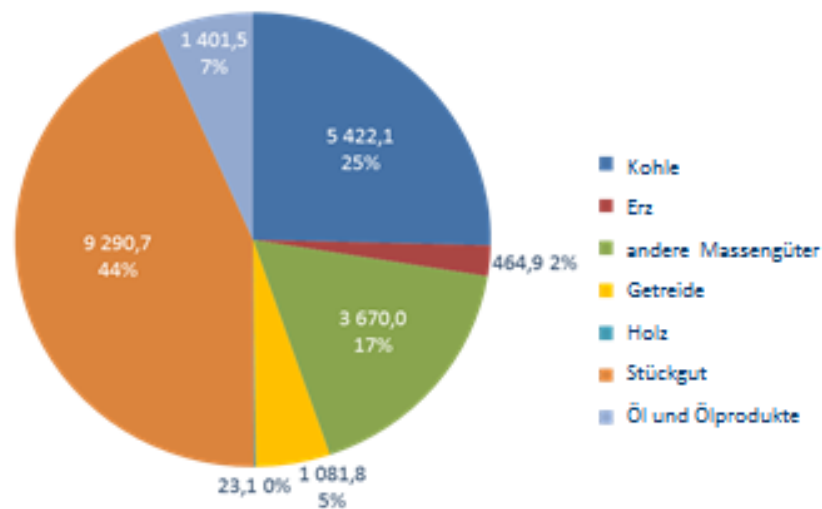
- Fläche 11,47 ha
- 5 Kais mit Gesamtlänge 1.377 m
- vielstöckiges Lager mit der Fläche 22.000 m<sup>2</sup>, mit erhitzten Kammern und Fumigationsmöglichkeit
- offene Lagerungsplätze mit der Fläche 60.000 m<sup>2</sup>
- Distributionszentrum der Granitblocksteine und Kakaobohnen

### ŚWINOUJŚCIE

- Gesamtfläche 47 ha, benutzte 30 ha
- 3 moderne Kühlager mit Lagerkapazität 30.000 T – hauptsächlich tiefgekühlte Fische
- Speziallager für Holzprodukte
- Linienverbindungen nach Norwegen



## Umschlag der Waren in Häfen Szczecin und Świnoujście in 2011 (Tsd. T)



**Gesamt: 21,354.1 tys. ton**



## Häfen in Szczecin und Świnoujście, als wichtigste polnische Transithäfen.

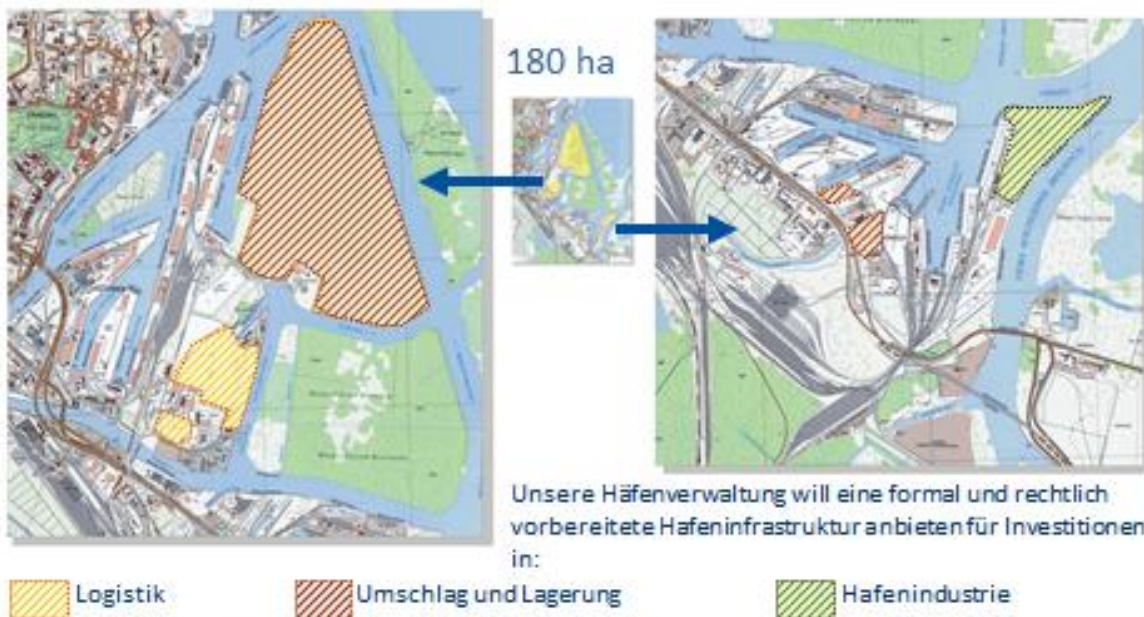
Dank der günstiger Lage sind die beide Häfen wichtige Transportknoten in der Bedienung der Ladunden nach und aus der Tschechischen Republik, Slowakei und östlichen Teil Deutschlands.

Im Jahr 2011, mit Ausnutzung der Binnenschifffahrt, wurde zwischen Polen und Deutschland 830 Tsd. T Ladungen transportiert und im Transitverkehr, zwischen Deutschland und Drittländern – 409 Tsd. T.



## Investitionsgebiete im Hafen Szczecin

- unser Vorteil



## Beendete Investitionen in der Hafeninfrastruktur - unsere Erfahrungen

Infrastruktur für Westpommersches Logistikzentrum



Infrastruktur für das neue Container Terminal



Bau der Hafeninfrastruktur auf der Halbinsel Katowicki im Hafen Szczecin



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Sp. z o.o.



### INFRASTRUKTUR FÜR WESTPOMMERSCHES LOGISTIKZENTRUM

- Das Angebot betrifft der Fläche 7,6 ha in einem Ort, mit Möglichkeit der kleineren Grundstücke zu pachten.
- Das Gebiet ist für langjährige Pacht bestimmt.
- Das Gebiet ist voll aufbereitet und erschlossen, es gibt hier ein Netz der Straßen, eigenes Anschlussgleis und Parkplatz für 40 Fahrzeuge.
- Das Gebiet ist rechtlich und formal bereit für Investitionen.



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Sp. z o.o.



## Die wichtigste gegenwärtige Investitionen

Bau des Liegeplatzes für Umschlag des LNG im Außenhafen in Świnoujście

 Wpółfinansowany przez Unię Europejską  
 Europejski program inwestycyjny na lata 2014-2020



■ 2010-2012

Umbau der Straßen- und Eisenbahninfrastruktur in Häfen Szczecin und Świnoujście







■ 2011-2014

Ausbau der Hafeninfrastruktur im südlichen Teil des Hafens in Świnoujście



■ 2012-2014

Ausbau der Hafeninfrastruktur im nördlichen Teil der Halbinsel EWA im Hafen Szczecin



■ 2012-2014



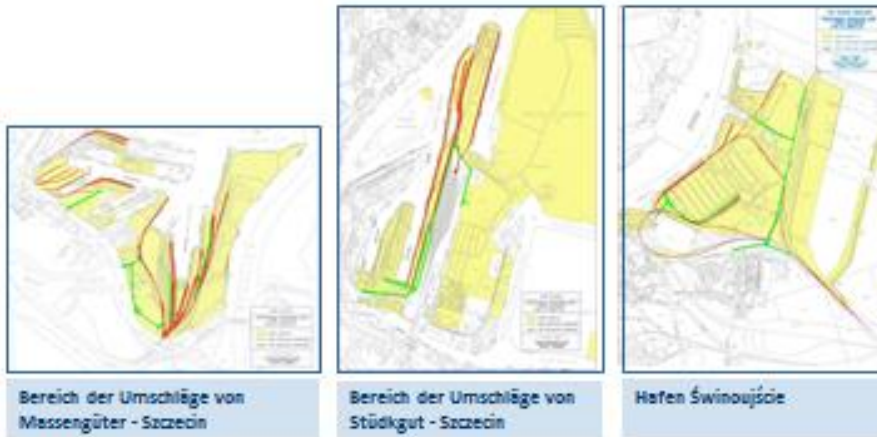
## SZCZECIN – UMBAU DER HAFENINFRASTRUKTUR im nördlichen Teil der Halbinsel EWA



Die Investition betrifft des nördlichen Teiler Halbinsel EWA, wo der größte Getreidespeicher sich befindet. Es ist die Verlängerung des Zbożowe Kais bis 255 m vorgesehen. Das ermöglicht hier Bedienung der Schiffe bis 230 m lang, und auch Bau des Niemieckie Kais, als Stellplatz für Schiffe.



## SZCZECIN und ŚWINOUJŚCIE – Umbau der Straßen- und Eisenbahninfrastruktur



Bereich der Umschläge von  
Massengüter - Szczecin

Bereich der Umschläge von  
Stückgut - Szczecin

Hafen Świnoujście

Beu und Umbau der sehr intensiv  
ausgenutzten Straßen in beiden Häfen - **9 km**

Beu und Umbau der  
Eisenbahngleisen auf der  
gesamtlänge - **36 km**



## Vertiefung der Fahrrinne Świnoujście – Szczecin bis 12,5m



- verbessert die Zugänglichkeit des Hafens in Szczecin von der Meereseite;
- verstärkt die Wettbewerbsposition des Hafenkomplexes;
- senkt die Einzeltransportkosten;
- lockt neue Transportketten und Hafeninvestitionen an;
- verbessert die Effizienz der Ausnutzung der Terminals im Hafen Szczecin;
- verbessert die Wirtschaftsattraktivität der westpommerschen Region





## Das Modell der Zusammenarbeit der Häfen in Szczecin und Świnoujście mit den Binnenhäfen in Berlin und Brandenburg.

Die gemeinsame Vorbereitung der kompletten,  
logistischen Lösungen:

- **Deutsche Häfen** – finden die potenzielle Verlader in Deutschland;
- **Seehäfenverwaltung Szczecin und Świnoujście** – vorbereitet ein Transportangebot, darunter: Binnenschifffracht, Bedienung in Häfen Szczecin und Świnoujście und Seefracht.



Ich danke Ihnen für 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](http://www.port.szczecin.pl)  
e-mail: [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl)



Vortrag (4)

## ANLAGEN UND AKTIVITÄTEN DES SEEHAFENS SWINOUJSIE

Marek Trojnar, Swinoujście

---

PORT SZCZECIN-SWINOUJSIE

Anlagen/Aktivitäten  
des Seehafens Świnoujście

Świnoujście  
06.09.2012

© Szczecin and Swinoujście  
Seaport Authority

## Komplex der Häfen in Szczecin und Świnoujście

### Strategische Lage

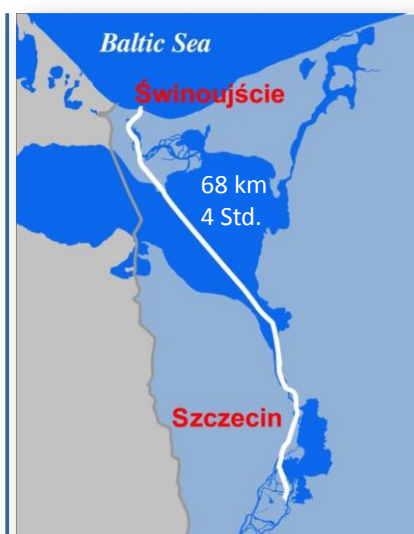


- Der kürzeste Weg aus Skandinavien nach Südeuropa
- Der kürzeste Seeweg aus Finnland und Russland nach Deutschland und weiter nach Westeuropa
- Günstige Lage für Bedienung des Marktes in Berlin und in der östlichen Länder Deutschlands

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Komplex der Häfen in Szczecin und Świnoujście



**Hafen ŚWINOUJŚCIE**  
max. Parameter der Schiffe:

- Tiefgang bis 13,2 m
- Länge bis 270 m



**Hafen SZCZECIN**  
max. Parameter der Schiffe:

- Tiefgang bis 9,15 m
- Länge bis 215 m



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA





## Świnoujście - Tätigkeit des Hafens

- 1** Terminal der trockenen Massengüter
- 2** Fähre-Terminal
- 3** Zollfreie Zone
- 4** Terminal der Getreideprodukten
- 5** Außenhafen und LNG Terminal

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Hafen in Świnoujście – Betreibergesellschaften

 PORT HANDLOWY  
ŚWINOUJŚCIE sp. z o.o.

 TERMINAL PROMOWY  
ŚWINOUJŚCIE TERMINAL PROMOWY  
ŚWINOUJŚCIE sp. z o.o.

 POLSKIE  
LNG SA POLSKIE LNG SA

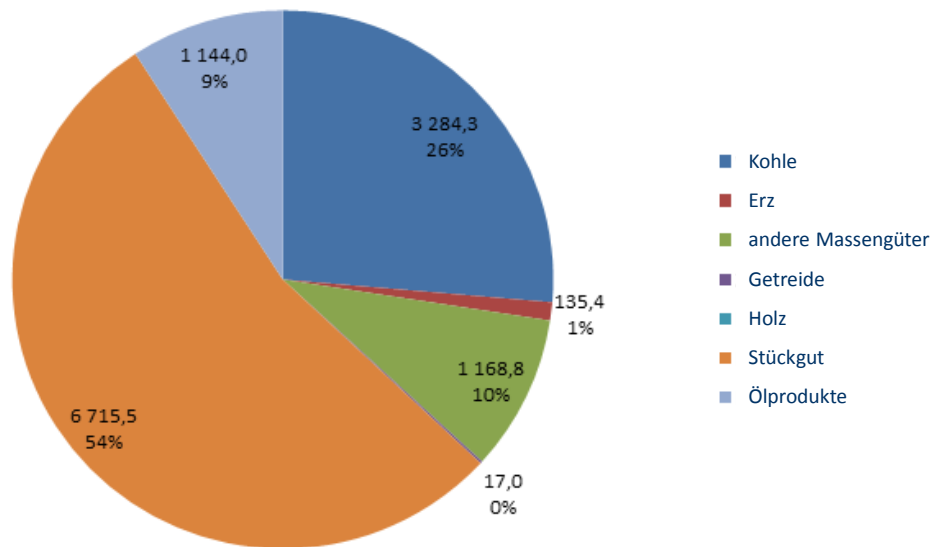
EUROTERMINAL sp. z o.o.

BUNGE

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Umschlag der Waren im Hafen Świnoujście in 2011 (Tsd. T)



Gesamt: 12 465,0 Tsd. T

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Hafen in Świnoujście - Betreibergesellschaften



PORT HANDLOWY ŚWINOUJŚCIE Sp. z o.o.

- Das größte auf der polnischen Küste, Zentrum der Bedienung der trockenen Massengüter;
- Spezialisierung - Umschlag der Kohle und Erz;
- Moderne Umschlaganlagen mit Verladungsrate 2.000 T/Std. und Entladungsrate 25.000 T/Tag;
- Lagerungsmöglichkeit bis 1 Mill. T. der Ware;
- 3 Kais für Bedienung der Schiffe mit Tiefgang bis 13.2 m
- Lagerfläche: 24.000 m<sup>2</sup>
- Fläche der offenen Lagerplätze: 150.000 m<sup>2</sup>



Port Handlowy Świnoujście  
Spółka z o. o.  
ul. Bunkrowa 1  
72-600 Świnoujście  
tel.: (091) 32 77 200  
[www.phs.com.pl](http://www.phs.com.pl)  
[phs@phs.com.pl](mailto:phs@phs.com.pl)

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Hafen in Świnoujście - Betreibergesellschaften



TERMINAL PROMOWY ŚWINOUJŚCIE Sp. z o.o.

- Das größte Fähre-Terminal in Polen und ein der modernsten an der Ostsee;
- auf dem kürzesten Weg aus Skandinavien nach Südeuropa;
- 5 Liegeplätze für Bedienung der Passagiere und Ladung;
- Das einzige Fähre-Terminal in Polen, mit Möglichkeit der Bedienung der Waggons in Ro-Ro System;
- 8 täglichen Abfahrten nach Schweden (Ystad und Trelleborg)
- Parkplatz mit der Fläche 90.000 m<sup>2</sup> und Lagerfläche 5.000 m<sup>2</sup>
- Tägliche Möglichkeit der Bedienung von 10.000 Passagiere, 1.500 Pkw's, 1.500 Lkw's, 250 Waggons und 25.000 T Ladung



Terminal Promowy  
Świnoujście Sp. z o. o.  
ul. Dworcowa 1  
72-606 Świnoujście  
tel.: (91) 322 6112  
www.sft.pl  
terminalpromowy@sft.pl

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Hafen in Świnoujście - Betreibergesellschaften

EURO-TERMINAL Co. LTD

- 300 m vom Fähre-Terminal in Świnoujście lokalisiert;
- Verwaltet die Zollfreie Zone in Świnoujście;
- Bedeckte Lager mit der Fläche von 14.000 m<sup>2</sup> und Kühllager mit der Fläche 15.298 m<sup>2</sup>;
- offene Lagerfläche 30.000 m<sup>2</sup>;
- Bedient zwei regelmäßige Verbindungen nach Norwegen;
- Spezialisierung - Umschlag der tiefgekühlten Ladungen, u.a. importierten Fische;



Euro Terminal Co. Ltd. ul.  
ul. Jana Soltysa 1  
72-602 Świnoujście  
tel.: (91) 321 65 11  
www.euro-terminal.com.pl  
euro-terminal@fornet.com.pl

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Hafen in Świnoujście – Betreibergesellschaften



### BUNGE

- Umschlagkapazität ca. 700.000 T./pro Jahr
- Spezialisierung - Umschlag der landwirtschaftlichen und Lebensmittelware
- gesamte Kapazität der Flachlager - 50 Tsd. T
- Infrastruktur für Verladung und Entladung der Schiffe, Waggons und Lkw's.
- Terminal ermöglicht Bedienung der Seeschiffe, auch der *panamax* Größe.
- Terminal wird die höchsten Qualitätsnormen im Bereich des Umschlags der landwirtschaftlichen und Lebensmittelwaren erfüllen.
- größte Investition der Bunge Gruppe, von aktuellen Projekte in Europa.



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



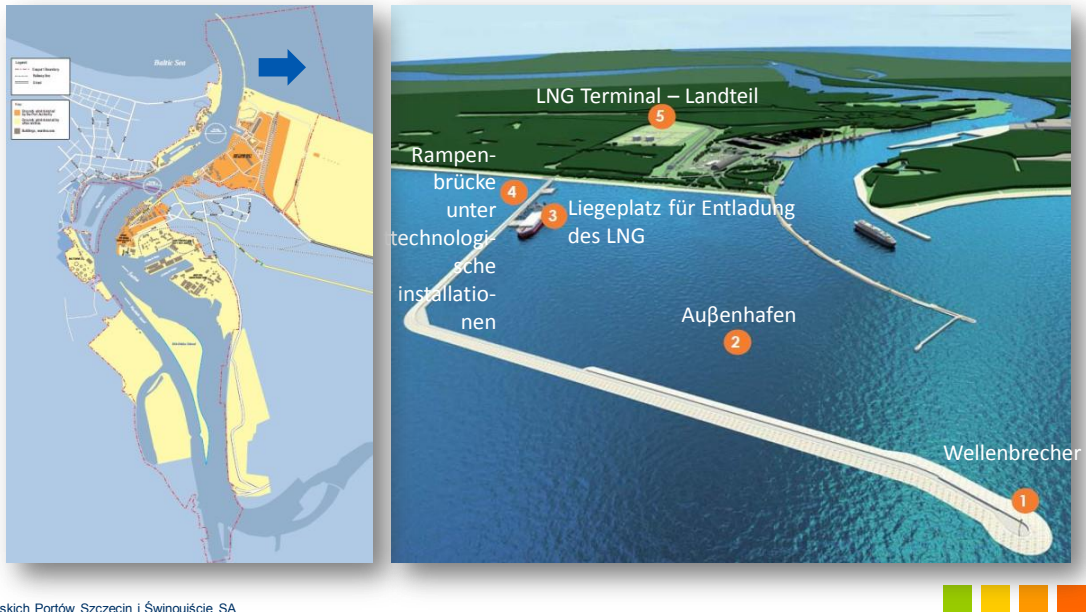
## Möglichkeiten der Bedienung des deutschen Marktes

- Ausnutzung der Vorteile der Binnenschifffahrt im Transport zwischen Seehafen und Empfänger/Verlader in Deutschland
- Effiziente Bedienung des Umschlags der Energierohstoffe, die in großen Partien für Empfänger in Berlin und Brandenburg importiert werden: Kohle, Biomasse und Eisenerz

© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Bau des Liegeplatzes für Umschlag des LNG im Außenhafen in Świnoujście



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Bau des Liegeplatzes für Umschlag des LNG im Außenhafen in Świnoujście



Der geplante Kai ist so entworfen worden, dass hier Anlauf, Aufenthalt und Entladung der Schiffe mit Ladekapazität bis 216.000 m<sup>3</sup>, Gesamtlänge bis 315 m, Breite bis 50 m und Tiefgang bis 12,5 m gesichert wird.



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA





## Entwicklungsmöglichkeiten des Außenhafens in Świnoujście



Bau des Außenhafens ermöglicht Anläufe der Schiffe Balticmax-Größe, und dank der unterschiedlichen Umschlaganlagen, auch für Bedienung des Ro-Ro Verkehrs, vergrößert deutlich Umschlagkapazität und verstärkt Wettbewerbsposition beiden Häfen.

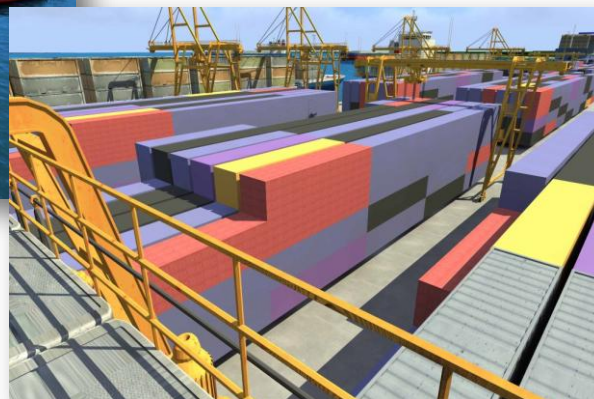
© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Entwicklungsmöglichkeiten des Außenhafens in Świnoujście



Westliches Teil des Außenhafens  
(Visualisierung des  
Containerterminals)



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Ausbau der Hafeninfrastruktur im südlichen Teil des Hafens in Świnoujście



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Ausbau der Hafeninfrastruktur im südlichen Teil des Hafens in Świnoujście



Um den Markttendenzen und der Bedienung der immer größeren Fähre zu bewältigen, ermöglicht der neue Fähre-Liegeplatz Nr 1, Anläufe der Schiffe bis maximal 220 m lang.



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



## Ich danke Ihnen für 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](http://www.port.szczecin.pl)  
e-mail: [info@port.szczecin.pl](mailto:info@port.szczecin.pl)



© Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA



Vortrag (5)

## DIE SEEHÄFEN SZCZECIN-SWINOUJSKIE ALS BINDEGLIED ZWISCHEN OSTSEE UND ODER-REGION

Grazyna Myczkowska, Szczecin

---





## ODRA JAKO GŁÓWNA OŚ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO POLSKI ZACHODNIEJ



26 sierpnia 2010 r. podpisano porozumienie w sprawie podjęcia wspólnych prac nad strategią i programem operacyjnym Polski Zachodniej

Główny cel podjętej współpracy:

przygotowanie Założeń Strategii Polski Zachodniej do roku 2020 jako makroregionalnego dokumentu programowego

Podstawowe obszary wsparcia:

- komunikacja
- społeczeństwo informacyjne
- nauka i jej współpraca z gospodarką
- bezpieczeństwo energetyczne
- Turystyka
- planowanie przestrzenne i rozwój miast
- zasoby wodne i ochrona przeciwpowodziowa



## ODW JAKO OŚ CETC ROUTE-65 IDEA ZIELONYCH KORYTARZY



Osiągnięcie na całej długości ODW III klasy żeglowności z możliwością dalszej rozbudowy, oraz przystąpienie do konwencji AGN

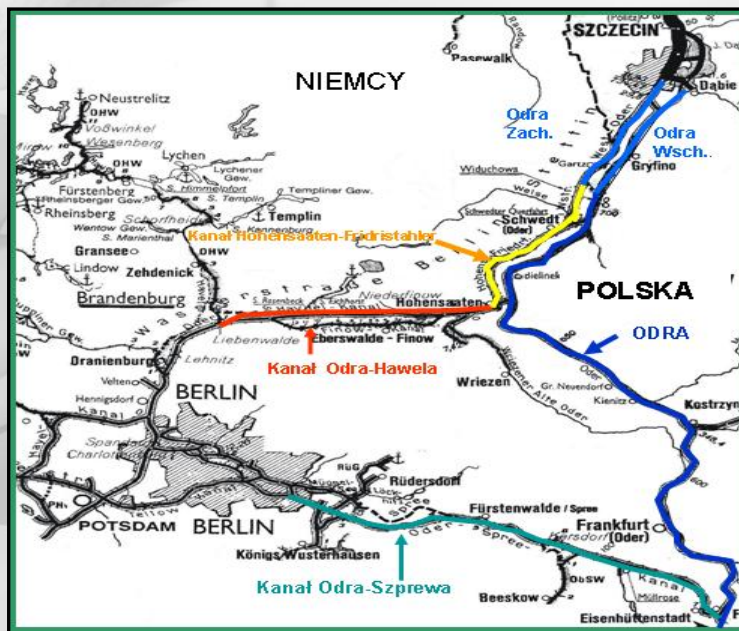
Przekształcenie Odry w uznaną międzynarodową drogę wodną stanowiącą część sieci transeuropejskiej

ODRA to spójny element europejskiego systemu transportowego MDW E 30 umożliwi przeniesienie potoków ładunkowych z lądu na szlaki wodne na ODW



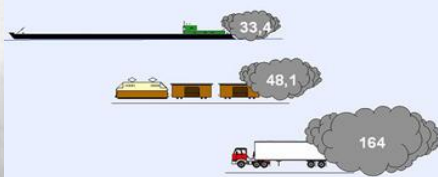


## ODRZAŃSKA DROGA WODNA W EUROPEJSKIM SYSTEMIE TRANSPORTOWYM MDW E 30



## ZALETY TRANSPORTU ŚRÓDLĄDOWEGO

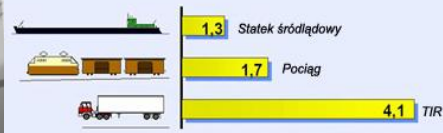
Emisja CO<sub>2</sub> przez środki transportu  
w gramach na tonokilometr



Odległość, na jaką można przewieźć tonę ładunku  
przy tym samym nakładzie energii



Zapotrzebowanie na energię w transporcie towarów  
Zużycie oleju napędowego na każde 100 tonokilometrów



- proekologiczny charakter
- duży potencjał jednorazowy
- bezpieczeństwo transportu
- transport ponadgabarytów
- niezawodność i terminowość

Źródło: Niemiecki Instytut Energii i Środowiska





## ODW W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM



## Potencjał gospodarczy Dolnej Odry

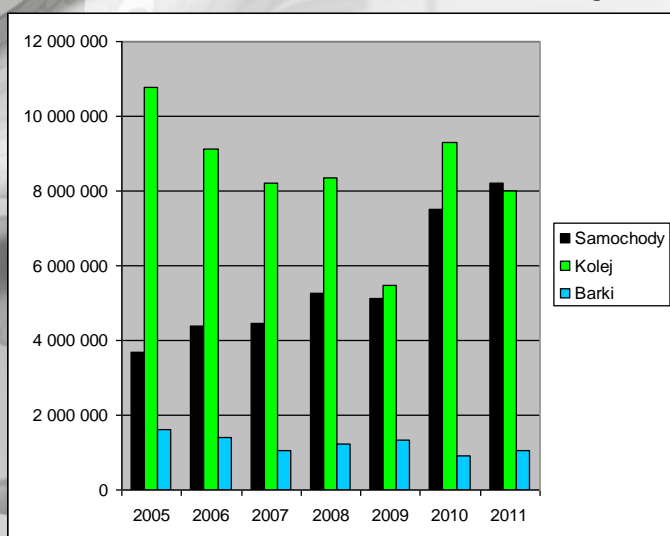


- Możliwość powstania w obrębie dolnego odcinka rzeki Odry portów śródlądowych
- Morskie porty Szczecin i Świnoujście
- Kopalnia kruszywa naturalnego w Bielinku
- Elektrownia Dolna Odra S.A.
- Zakłady Chemiczne „Police”
- Zakłady przemysłu przyportowego
- Elektrociepłownie
- Przedsiębiorstwa budownictwa hydrotechnicznego
- Stocznie remontowe
- Przeładownie
- Transport ładunków ponadgabarytowych





## Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze portów Szczecin-Swinoujście



## BARIERY ROZWOJU ŻEGLUGI NA DOLNEJ ODRZE

- Silna zależność warunków nawigacyjnych od warunków naturalnych
- Graniczenia przepustowości ( mosty i wiadukty)
- Degradacją zabudowy regulacyjnej
- Zbyt małe głębokości tranzytowe, obiekty mostowe niedostosowane do potrzeb żeglugi wodnej
- Brak portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry
- Niewystarczające dostosowanie nabrzeży portowych do obsługi jednostek śródlądowych,
- Brak nowoczesnego taboru wodnego śródlądowego oraz jego postępująca dekapitalizacja
- Brak środków finansowych na utrzymanie infrastruktury
- Ograniczenia środowiskowe związane z obszarem Natura 2000
- Mała dostępność (związana z uzależnieniem układu dróg od warunków naturalnych)
- Mała prędkość techniczna





## ZRÓWNOWAŻENIE SYSTEMU TRANSPORTOWEGO POPRZEZ WZMOCNIENIE POZYCJI KONKURENCYJNEJ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

- Poprawa parametrów eksploatacyjnych śródlądowych dróg wodnych
- Utworzenie portu śródlądowego w rejonie ujścia Odry przystosowanego do obsługi transportu intermodalnego
- Rozwój potencjału portowego dla obsługi jednostek żeglugi śródlądowej
- Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu żeglugowego poprzez wdrożenie zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS)
- Dostosowanie parametrów eksploatacyjnych rzeki Regalicy do klasy Vb
- Dostosowanie szlaków żeglugowych dla potrzeb żeglugi całodobowej



## MIEJSCE ODRY W PRZEWOZACH PONADNORMATYWNYCH

W każdej gałęzi transportu mianem ładunków ponadnormatywnych określa się ładunki o innych parametrach. Związane jest to z istniejącymi ograniczeniami w zakresie konstrukcji środków transportu oraz istniejącej infrastruktury.

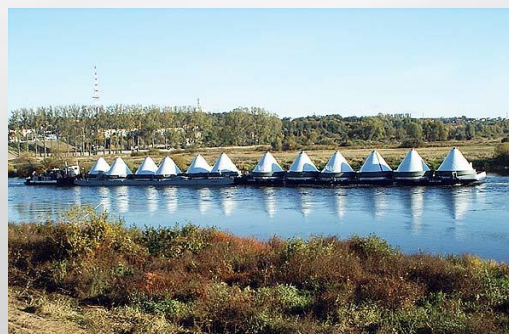
Transport ładunków ponadnormatywnych:

- ma m.in. wpływ na rozwój przemysłu, sektora energetycznego, infrastruktury
- jest bardzo ważnym elementem każdego projektu
- ma duży wpływ na rozwój ekonomiczny każdego kraju
- w każdym kraju jest on inaczej uregulowany i rozwiązywany

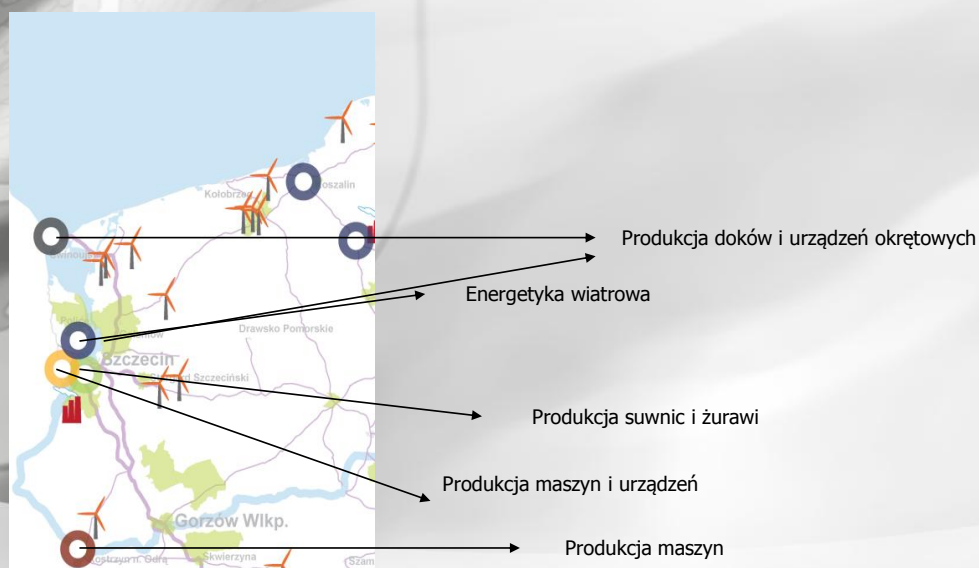




- Trasy przejazdów specjalnych w żegludze śródlądowej określa armator we wniosku składanym do właściwego dla miejsca rozpoczęcia rejsu dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej.
- Ograniczenia żeglugowe podane są w przepisach prawa miejscowego
- Ograniczenia związane są z wymiarami szlaku żeglownego i śluz oraz wysokością prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną, szerokością przęseł mostów oraz głębokością szlaku żeglownego.



## CHARAKTERYSTYKA ZLECENIODAWCÓW W PRZEWOZACH OVERSIZE CARGO



Źródło: [transportoversize.pl](http://transportoversize.pl)





- W 2006 roku Komisja Europejska wydała „Wytyczne w zakresie europejskiej dobrej praktyki przejazdów pojazdów ponadnormatywnych”.
- Wytyczne te zostały opracowane w celu ułatwienia efektywnego wykonywania transportu ładunków tego typu na obszarze UE, poprawy bezpieczeństwa operacji w zakresie tego rodzaju działalności i wprowadzenie większej przejrzystości w obszarze transportu ładunków ponadnormatywnych.
- Jedną z ważniejszych kwestii, którą podkreśla się w tym opracowaniu, jest :

**wyznaczenie korytarzy transportowych dla ŁPN (oversize cargo)**



## **PROPOZYCJA WSPÓLNYCH DZIAŁAŃ NA RZECZ ROZWOJU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ NA ODW**

- Lobbing na arenie UE za opracowaniem osobnej strategii dla E 30 i wpisaniem jej do sieci TEN-T
- Opracowanie krajowego programu rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej w okresie finansowania 2014 - 2020
- Ukończenie rozpoczętych i podjęcie nowych istotnych inwestycji hydrotechnicznych, które stworzą możliwość pełnego wykorzystania Odry
- Zmiany legislacyjne w celu wypracowania transparentnego i spójnego systemu pozwalającego na pełne wykorzystanie możliwości transportowych ODW



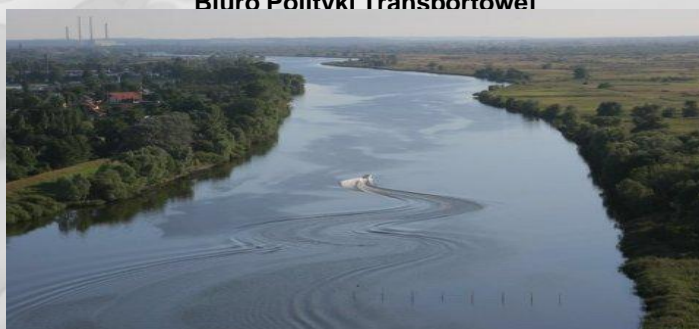
## WYZWANIA DLA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

- modernizacja zabudowy hydrotechnicznej w celu osiągnięcia parametrów IV-V klasy technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin - Hohensaaten (zrównanie z parametrami kanału Odra-Hawela) oraz III klasy technicznej na odcinku Hohensaaten - Kostrzyn,
- modernizacja szczecińskiego węzła wodnego (przebudowa mostów),
- integracja transportu morskiego z transportem śródlądowym,
- budowa portu rzecznego w Szczecinie, zintegrowanego z portem morskim,
- poprawa stanu i ochrony międzynarodowego korytarza ekologicznego Odry i Zalewu Szczecińskiego.



*Dziękuję za uwagę*

Grażyna Myczkowska  
**Biuro Polityki Transportowej**



ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin  
tel.: (91) 44 67 201, fax.: (91) 44 67 134  
e-mail: [gmyczkowska@wzp.pl](mailto:gmyczkowska@wzp.pl) <http://wzp.pl>



Vortrag (6)

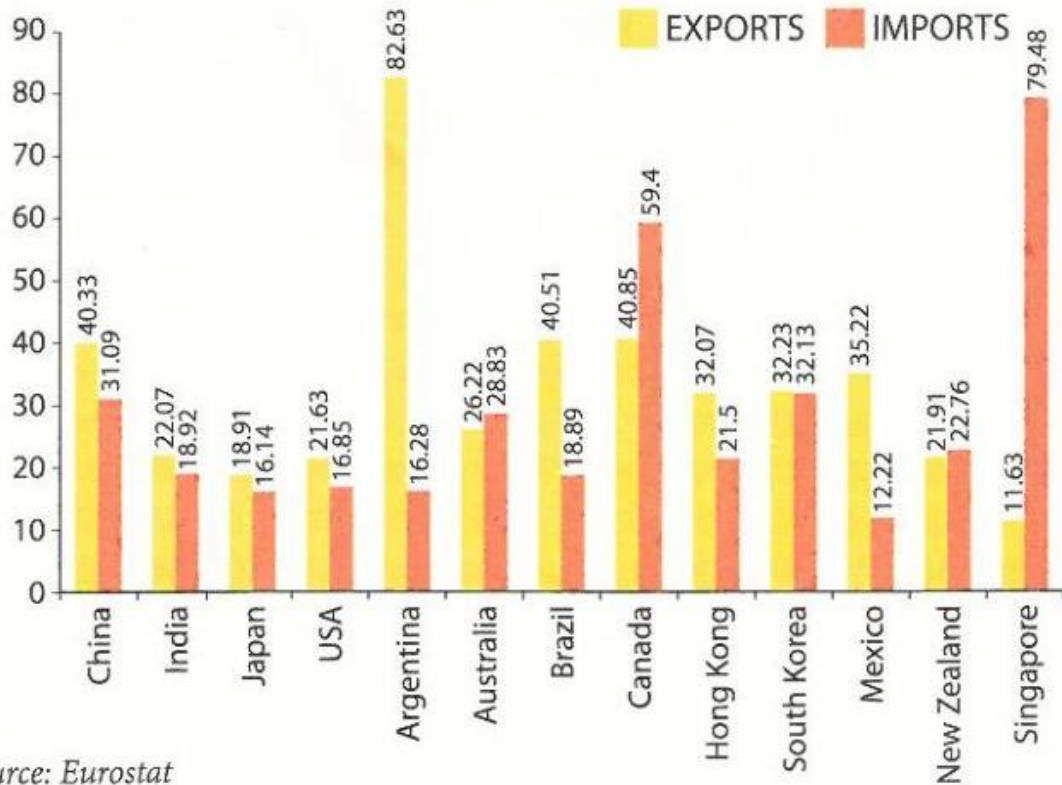
## CONTAINER IN DIE OSTSEE – PER FEEDERVERKEHR ODER DIREKTANLAUF

Horst Linde, Berlin

---

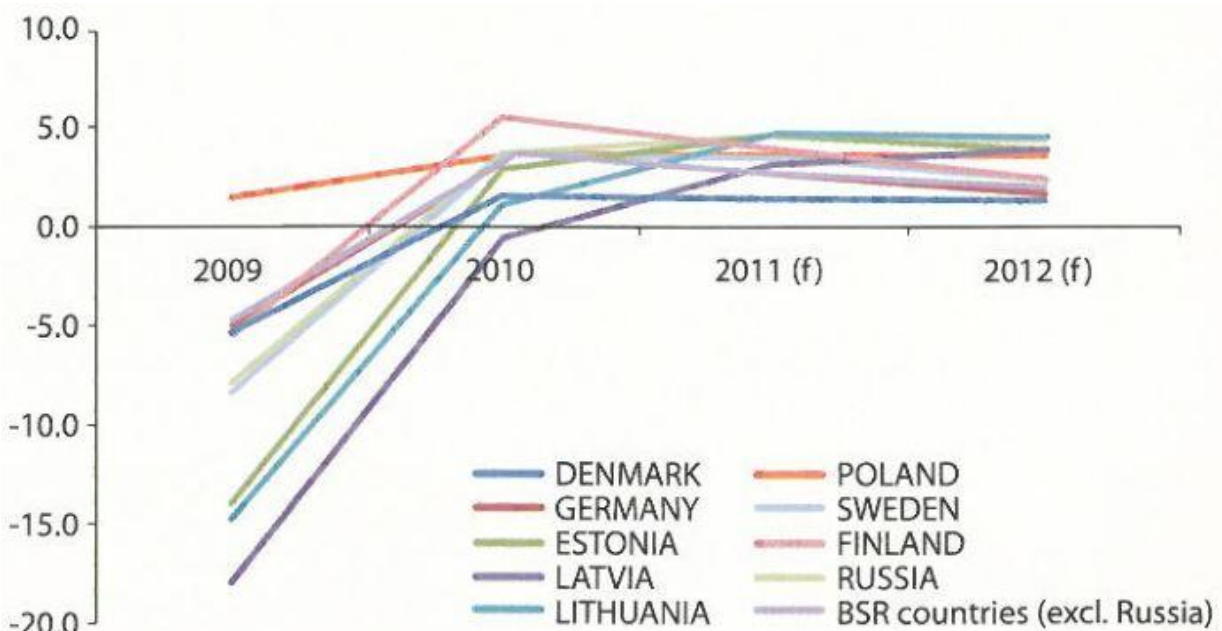


Container-Feederschiffe im Nordostseekanal –  
Quelle: NOK



Source: Eurostat

**Seegüterverkehr zwischen Ostsee-Anrainerländern und überseeischen Handelspartnern 2009/2010 –  
Quelle: Baltic Transport Journal**



Source: Eurostat and IMF

**Entwicklung des BSP von Ostsee-Anrainerländern 2009 – 2012 –  
Quelle: BTJ**

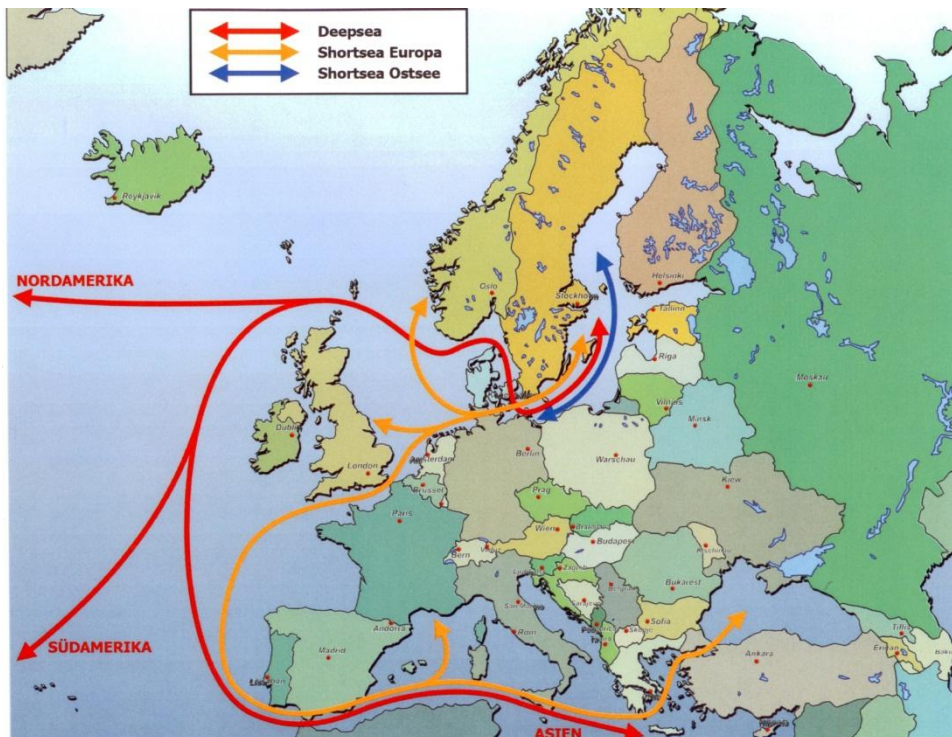
# Handelspartner + Container-Linienschiffahrtsverbindungen der Ostsee-Anrainerländer

## ✚ Interkontinentale („Deepsea“-) Verbindungen

- Asien (Nordost-/Ost-/Südost-/Südasien / Mittelost)
- Nordamerika (USA / Kanada)
- Mittelamerika / Karibik
- Südamerika
- Australien / Ozeanien
- Afrika

## ✚ Intraeuropäische („Shortsea“-) Verbindungen

- Nordeuropa
- Mittel-/Westeuropa
- Iberische Halbinsel
- Westliches Mittelmeer
- Östliches Mittelmeer / Naher Osten
- Schwarzes Meer



## Container-Linienschiffahrt mit der Ostsee

## Führende Deepsea-Linienreedereien mit starkem Ostsee-Engagement

- Maersk
  - MSC
  - CMA CGM
  - G6-Allianz
  - Hapag-Lloyd (auch außerhalb G6)
  - Hamburg-Süd
  - China Shipping
  - ACL
  - OOCL
- 

## Führende europäische Shortsea-Reedereien mit starkem Ostsee-Engagement \*

- DFDS
- Finnlink
- OPDR
- Levante-Linien (Hamburg-Süd)
- POL Levant Shipping
- Swedish Orient

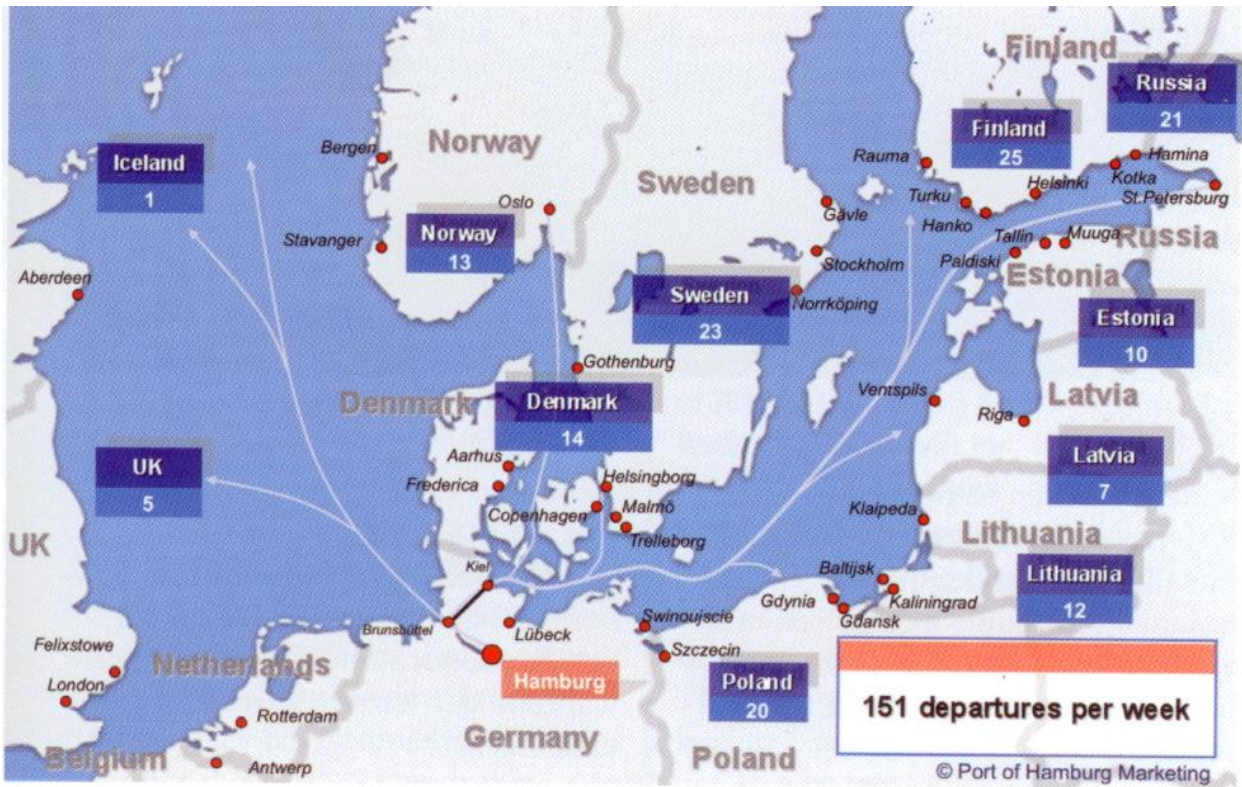
\*) ohne spezielle Feeder-Reedereien

---

## Transshipment-Häfen für die Ostsee

- Antwerpen
  - Rotterdam
  - Bremerhaven
  - Hamburg
-





**Feederschiffs-Abfahrten von Hamburg –  
Quelle: Port of Hamburg**



**Feeder-Häfen in der Ostsee –  
Quelle: Port of Hamburg**

# Feeder-Häfen in der Ostsee

## Deutschland

- Kiel

## Polen

- Szczecin
- Gdansk
- Gdynia

## Litauen

- Klaipeda

## Lettland

- Riga

## Estland

- Tallinn

## Russland

- St. Petersburg
- Kaliningrad

## Finnland

- Hamina
- Kotka
- Helsinki
- Hanko
- Turku
- Rauma
- Mantyluoto
- Raahе
- Oulu
- Kemi
- Tornio

## Schweden

- Gavle
- Vasteras
- Stockholm
- Södertalje
- Oxelösund
- Norrköping
- Karlsham
- Åhus
- Malmö
- Halmstadt
- Göteborg

## Dänemark

- Aarhus
- Kopenhagen
- Fredericia



Typisches Feederschiff für die Ostsee – Quelle: Port of Hamburg



Feeder-Dienste in der Ostsee 2011 – Quelle: BTJ

- Atlantic Container Line
- CMA CGM
- Containerships
- Delta Shipping Lines
- Eimskip
- FESCO ESF
- Green Feeder
- Hacklin Seatrans
- K-Line
- MacAndrews
- Maersk/Seago Line
- Mann Lines
- Merilinja
- MSC
- OOCL
- Samskip
- SCA Transforest
- Sea Connect
- Swan Container Line
- Team Lines
- TransAtlantic
- Tschudi Lines
- Unifeeder
- X-Press Feeders

**Feeder-Reedereien in der Ostsee – Quelle: BTJ**

|    | <b>Operator</b>      | <b>Number of ships</b> | <b>Total capacity (TEU)</b> | <b>Ship's average (TEU)</b> | <b>Total GT</b> |
|----|----------------------|------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------|
| 1  | Unifeeder*           | 41                     | 41,211                      | 1005                        | 423,729         |
| 2  | MSC                  | 16                     | 23,340                      | 1,459                       | 313,518         |
| 3  | Maersk/Seago Line    | 15                     | 19,500                      | 1,300                       | 205,000         |
| 4  | Team Lines**         | 17                     | 17,621                      | 1,037                       | 187,905         |
| 5  | FESCO-ESF            | 7                      | 10,164                      | 1,452                       | 110,494         |
| 6  | Containerships***    | 9                      | 7,882                       | 877                         | 81,842          |
| 7  | OOCL                 | 6                      | 5,488                       | 915                         | 63,248          |
| 8  | Delta Shipping Lines | 4                      | 3,806                       | 952                         | 41,132          |
| 9  | CMA CGM              | 5                      | 3,750                       | 750                         | 40,767          |
| 10 | Transatlantic        | 8                      | 3,646                       | 456                         | 34,405          |
| 11 | X-Press Feeders****  | 5                      | 3,500                       | 700                         | 35,000          |
| 12 | Eimskip              | 3                      | 3,479                       | 1,160                       | 34,384          |
| 13 | MacAndrews           | 4                      | 2,414                       | 604                         | 23,007          |
| 14 | Sea Connect          | 3                      | 2,107                       | 702                         | 19,210          |
| 15 | Swan Container Line  | 2                      | 1,876                       | 978                         | 22,919          |
| 16 | Samskip              | 2                      | 1,816                       | 908                         | 17,660          |
| 17 | Tschudi Lines        | 3                      | 1,716                       | 572                         | 15,444          |
| 18 | K-Line               | 2                      | 1,410                       | 705                         | 12,382          |
| 19 | Merilinja            | 2                      | 1,358                       | 679                         | 11,419          |
| 20 | Green Feeder         | 2                      | 1,016                       | 508                         | 7,998           |
| 21 | Hacklin Seatrans     | 2                      | 894                         | 447                         | 7,824           |
| 22 | SCA Transforest      | 1                      | 809                         | 809                         | 7,720           |
| 23 | Mann Lines           | 1                      | 658                         | 658                         | 5,056           |
|    |                      | 160                    | 157,013                     | 981                         | 1,732,063       |

**Remarks:**

1\*including four ships serving the UK

2\* excluding three ships in the Iberian services

3\* excluding four ships in the Mediterranean

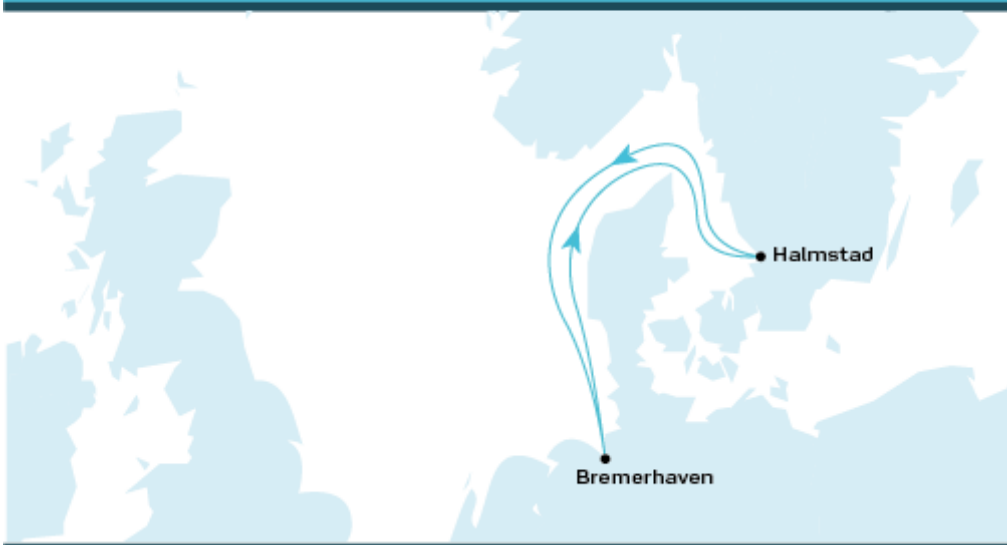
4\*capacity and GT estimated

**Flotten und Kapazitäten von Feeder-Reedereien in der Ostsee – Quelle: BTJ**

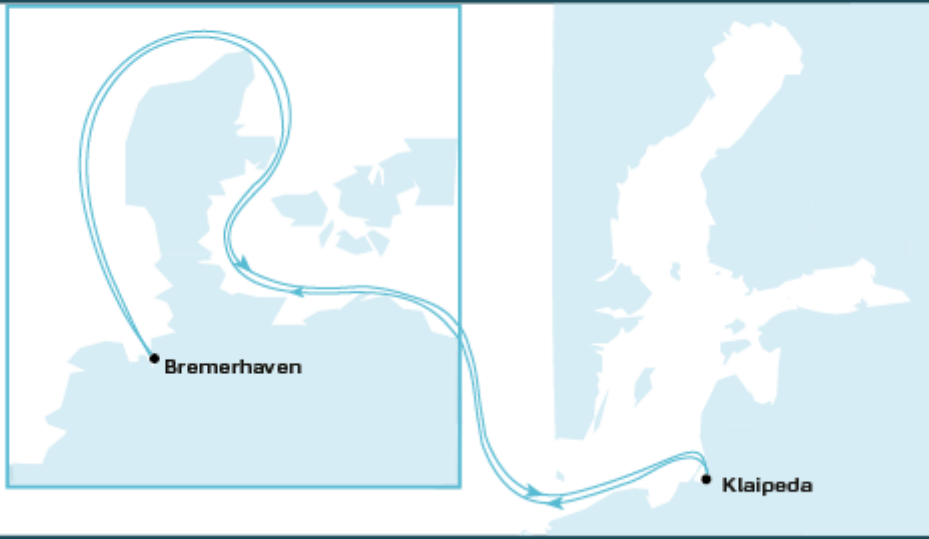
## Hamina - Helsinki Service(N32)



## Halmstad Service



## Klaipeda Service (Z93)

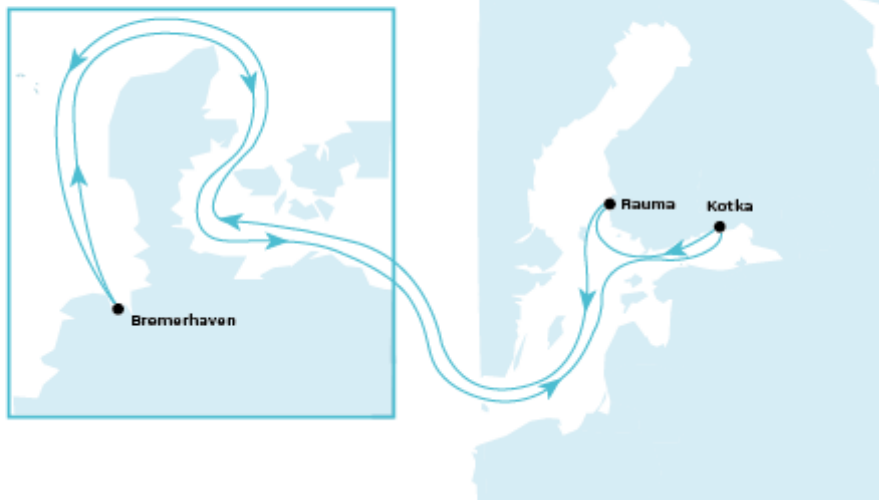


## Kotka - Helsinki Service (45U)





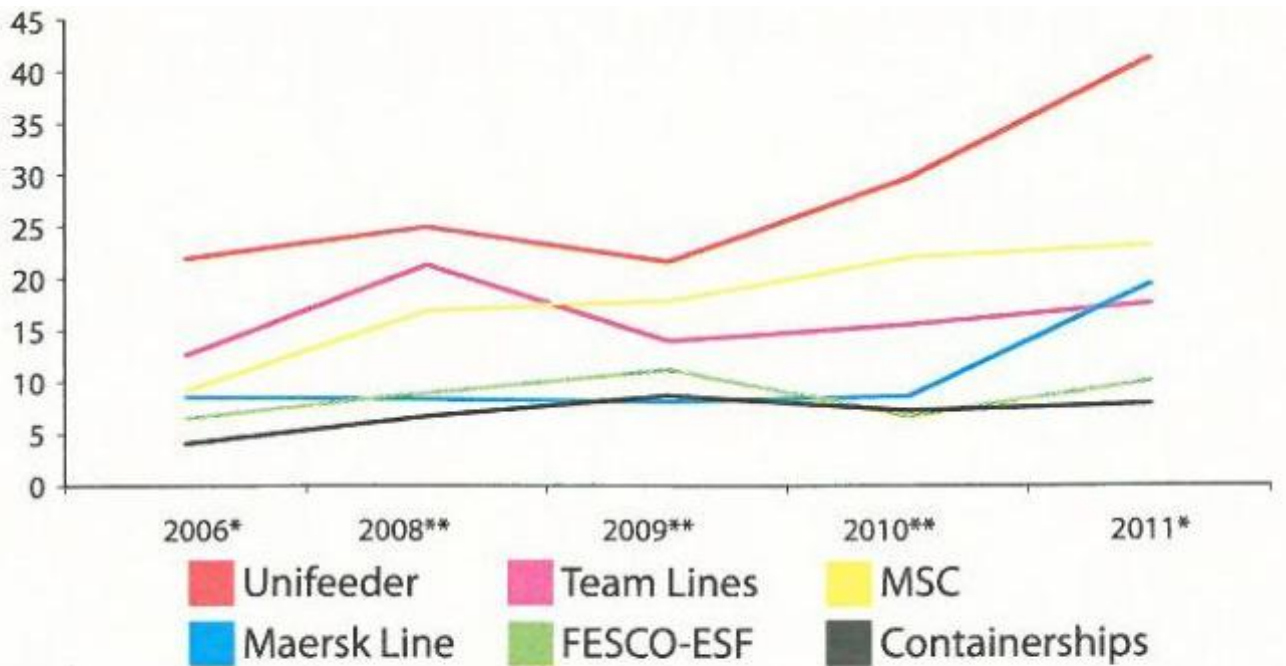
## Kotka - Rauma Service



Feeder-Dienste einer ausgewählten Deepsea-Reederei  
in der Ostsee – Quelle: Maersk Line



**Feeder-Dienste ausgewählter Feeder-Reedereien in der Ostsee –  
Quelle: BTJ**

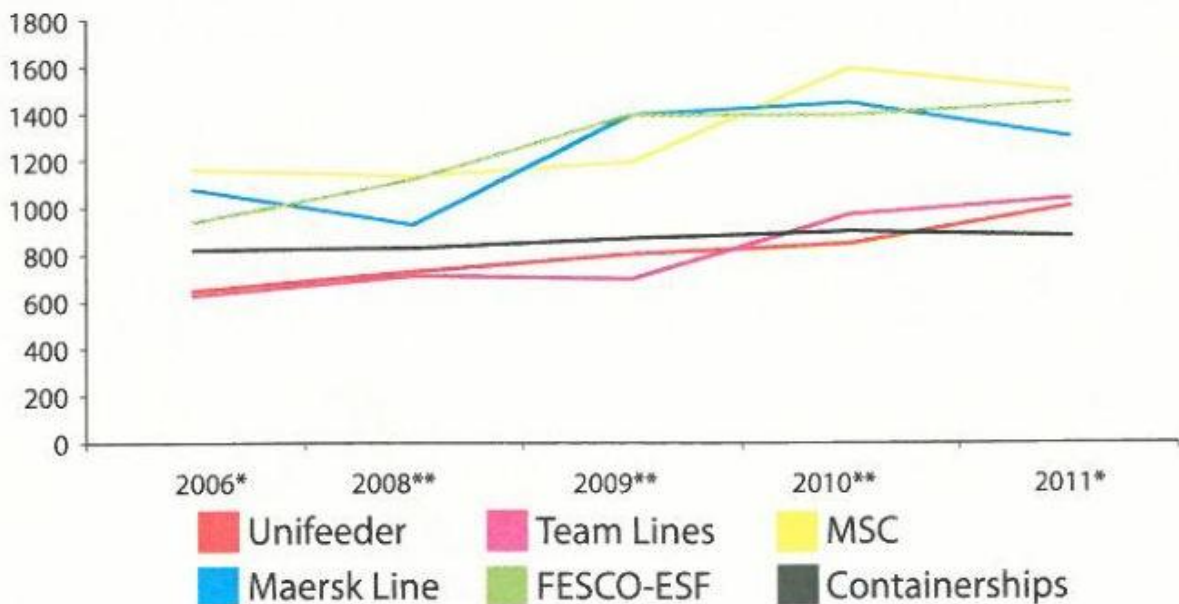


Remarks:

\* second half of the year

\*\* first half of the year

### Flottenkapazitäten führender Feeder-Reedereien [TEU] – Quelle: BTJ



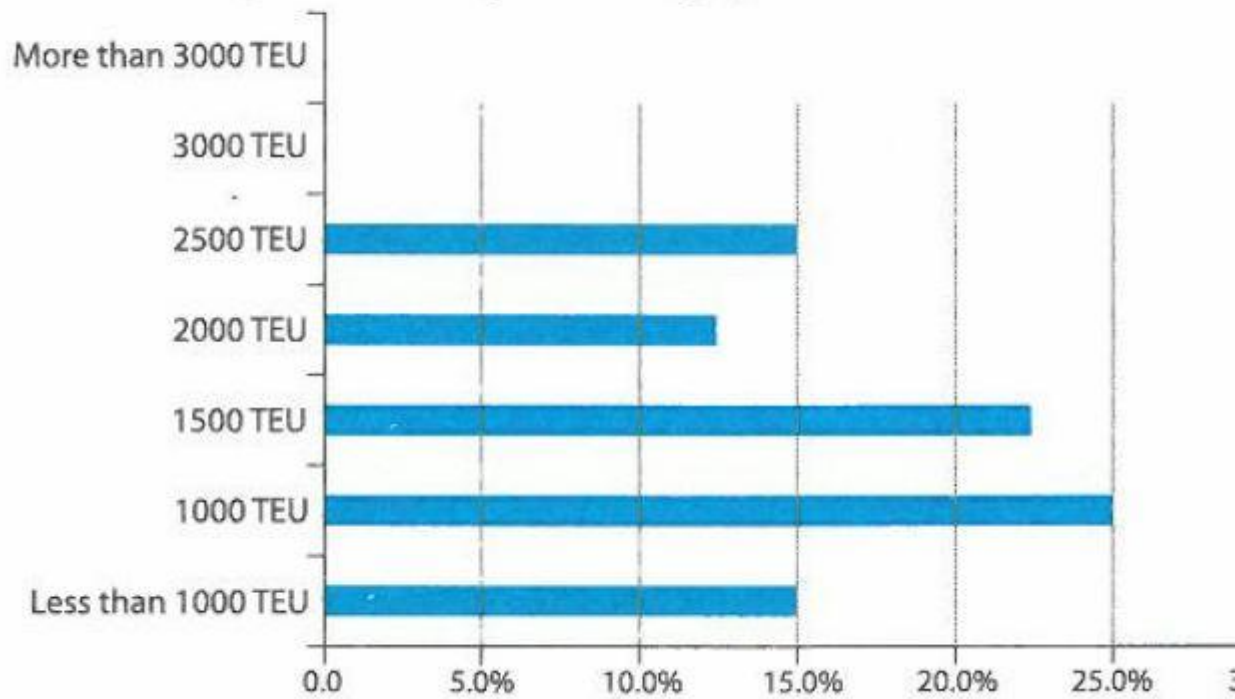
Remarks:

\* second half of the year

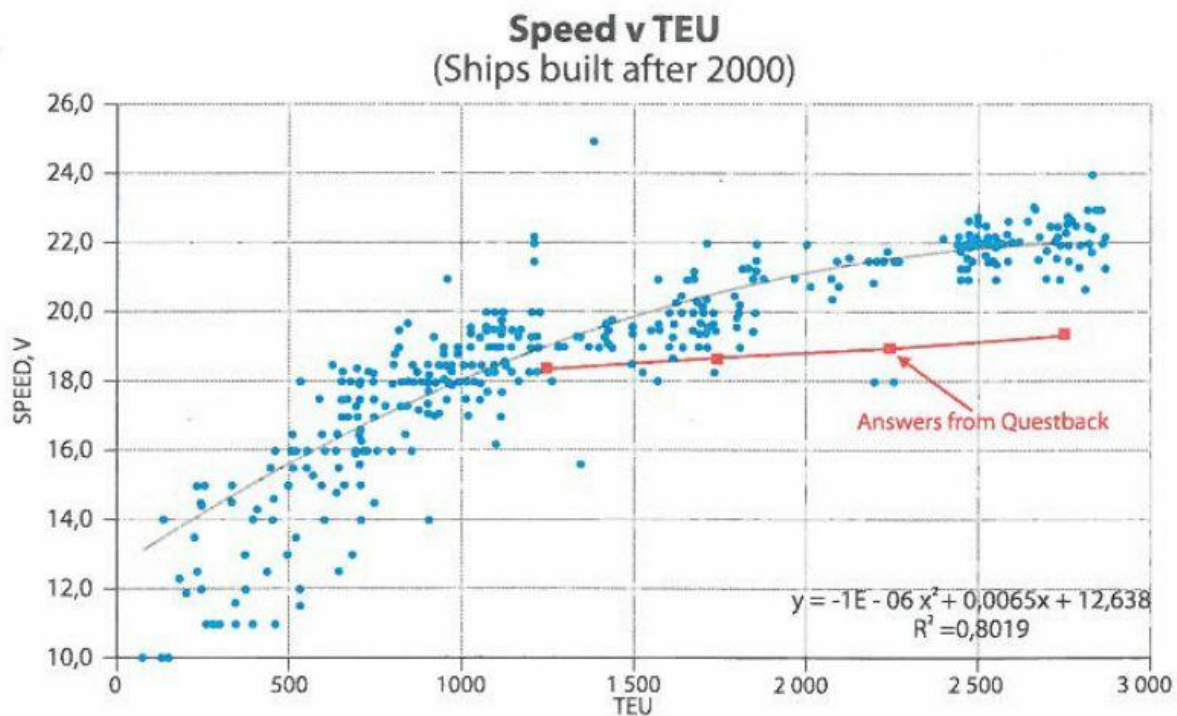
\*\* first half of the year

### Mittlere Schiffsgrößen führender Feeder-Reedereien [TEU] – 2006 – 2011 - Quelle: BTJ

## What would the most needed size of new feeder designs be? (Answers in percentage)



Präferenzen für Größen von Feederschiffen – Quelle: BTJ



Geschwindigkeiten von Feederschiffen in der Ostsee [kn] –  
Baujahr nach 2000 – Quelle: BTJ

## Asia - Europe (AE10) - Eastbound



**Europa/Mittelmeer/Asien – Liniendienst mit Direktanlauf von Ostsee-Häfen – Quelle: Maersk Line**



**Typisches Deepsea (Post-Panmax-) -Containerschiff für Direktanlauf in Ostsee-Häfen – Quelle: Port of Hamburg**

### **Ivers / Förderverein Binnenschifffahrtsmuseum Oderberg zu Vortrag Trojnar:**

- Sind bei den Projekten der Fahrrinnen-Vertiefungen für die Häfen Stettin und Swinemünde die im März 1945 versenkten Passagierschiffe im Vorfeld der Häfen ein Hindernis ?

### **Trojnar / Hafenverwaltung Szczecin-Swinoujscie:**

- Für Projekte der Fahrrinnenvertiefung ist nicht der Hafen Szczecin-Swinjouscie, sondern das Staatliche Seefahrtsamt in Szczecin zuständig.
- Die Projekte der Fahrrinnenvertiefung gehen von einer Veränderung von derzeit 10,5 m auf 12,5 m für den Hafen Szczecin und von derzeit 14,5 m auf 17 m für den Hafen Swinjouscie aus. Diese Vertiefung für den Hafen Swinjouscie erfordert auch eine Veränderung der Nordstrom-Pipeline. Damit wird dies zu einer politischen Frage: Seitens der Bundeskanzlerin Merkel wurde zugesagt, die Lage der Pipeline bei Erfordernis zu verändern. Der aktuelle Stand der Verhandlungen ist nur über das Seefahrtsamt zu erfragen.

### **Scheffler zum Vortrag Trojnar:**

- Die vorgesehenen Ausbaupläne für die Häfen Stettin und Swinemünde haben große Bedeutung für die deutschen Regionen. Ohne den Ausbau der Hinterlandanbindungen können diese Häfen nicht sinnvoll genutzt werden. Während die Binnenhäfen erweitert wurden sind die Wasserstraßenanbindungen über Oder und die Kanäle unvollkommen und werden daher zu wenig genutzt. Welcher politische Druck kann und muss hier erzeugt werden, zumal der vorbereitete deutsch-polnische Staatsvertrag immer noch nicht unterzeichnet wurde ?

### **Bärthel / Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost zur Frage Scheffler:**

- Der deutsch-polnische Staatsvertrag wurde bekanntlich auf der Grundlage eines Thesen-Papiers vor Jahren gemeinsam erarbeitet und in beiden Staaten geprüft. Nachdem es in den Jahren 2009/2010 dazu „relativ ruhig“ blieb, kam es Ende 2011 aus Grund polnischer Initiative zu erneuten Gesprächen, die bis heute andauern, auf einem guten Weg sind und hoffentlich bald abgeschlossen werden können.

### **Dr. Jikeli / Aktionsbündnis Karniner Brücke zum Vortrag Trojnar:**

- Erneute Frage, welche Planungen bestehen seitens des Hafens Swinemünde für die Usedomer (westliche) Seite? Es gibt dort nicht mehr genutzte Hafenteile.
- Zur Wolliner Seite des Hafens: Werden Massengüter, wie Kohle nach Danzig verlagert ? Welcher Ersatz ist vorgesehen ?
- Zum Umschlag von Flüssig-Gas (LMG Hafen): Ist neben dem Abtransport per Pipeline auch der Einsatz von Binnenschiffen vorgesehen ?

### **Trojnar:**

- Es gibt keine Planungen des Hafens Swinjouscie zur Wiederaufnahme des Umschlages auf der Usedomer Seite, es besteht dazu Vereinbarung zwischen Stadt und Hafen. Die am Swatoslaw 4 Kai vorhandenen Hilfsschiffe und Schlepper sind eher als touristische Attraktionen zu erleben. Über Flächennutzungspläne soll der Bade- und Kurortcharakter der Stadt auf der Usedomer Seite weiterentwickelt werden.
- Nach wie vor sollen die Kapazitäten des Hafens auf der Wolliner Seite auch für den Massengut- und Containerumschlag genutzt werden, wobei streng auf die Einhaltung der Emissionswerte geachtet werden muss, um den Bade- und Kurortbetrieb nicht zu beeinträchtigen.
- Zunächst sollen alle Flüssiggasmengen per Pipeline abtransportiert werden. Für eine später denkbare Einbindung der Binnen- oder Küstenschifffahrt sind Erweiterungen der Liegeplätze notwendig.

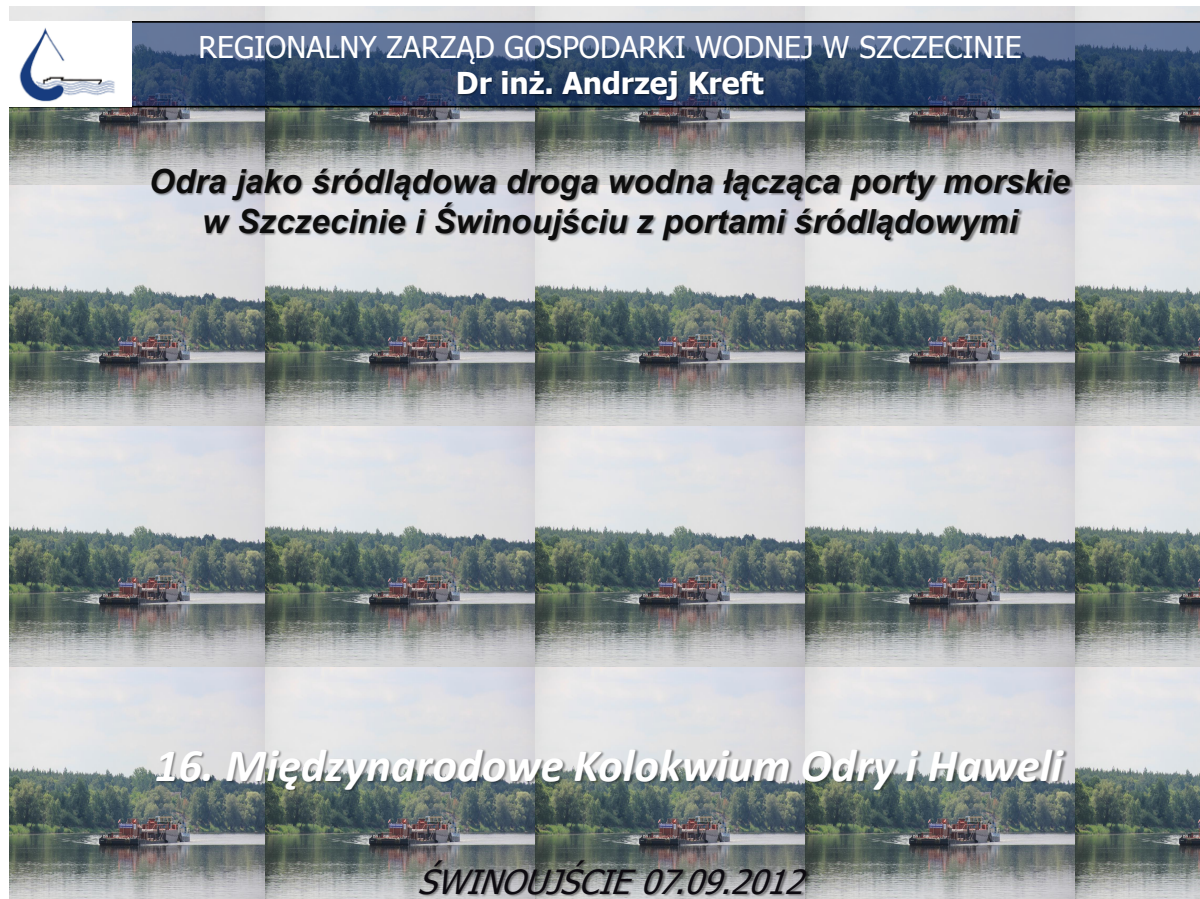
### **Wiesenhütter / IHK Berlin zum Vortrag Trojnar:**

- Es gibt große Konkurrenz der Hafenbetriebe im Skandinavien-Verkehr.
- Mit der Nord-Süd-Initiative der IHKs in Zusammenarbeit mit Scandia und Sonora wurde schon Einiges erreicht.
- Initiative zur Schaffung des Nord-Süd-Korridors von Südeuropa über Rostock nach Norden, in den Diskussionen dazu fehlt immer das polnische Interesse.
- Konkurrenz der Verkehrswege im Westen über Fehmarnsund-Querung, im Osten Wege über Gdansk/Gdynia nach Norden, wo insbesondere auch die Schweden im Straßen-Hinterlandverkehr erhebliche Investitionen tätigten.
- Fehlende Information und Akzeptanz der Fährverbindung Swinemünde – Schweden auf deutscher Seite, Konkurrenz zur Fährverbindung Warnemünde – Gedser, die auch von vielen polnischen Fahrzeugen genutzt wird.
- Gibt es seitens der Häfen Swinjouscie/Sczcecin Kontakte mit der Rostocker Seite, um hier politische und wirtschaftliche Interessen zu bündeln?

Vortrag (7)

## HINTERLAND-ANBINDUNG DER HÄFEN SZCZECIN-SWINOUJSCIE DURCH BINNENWASSERSTRASSEN – AUS POLNISCHER SICHT

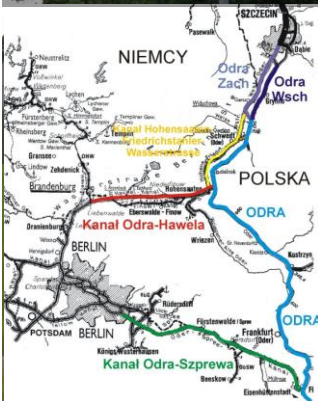
Andrzej Kreft, Szczecin







**Na granicznym odcinku Odra posiada połączenia z kanałami niemieckimi:**



- w km 697,0 (m. Ognica) z kanałem Schwedt i HoFriWa
- w km 667,0 (m. Hohensaaten) z kanałem HOW
- w km 553,4 (m. EHS) z kanałem SOW,



Tak więc śródlądowe drogi wodne administrowane przez RZGW Szczecin stanowią połączenie wewnętrznych wód morskich, w tym portów morskich ujścia Odry z europejskimi śródlądowymi drogami wodnymi



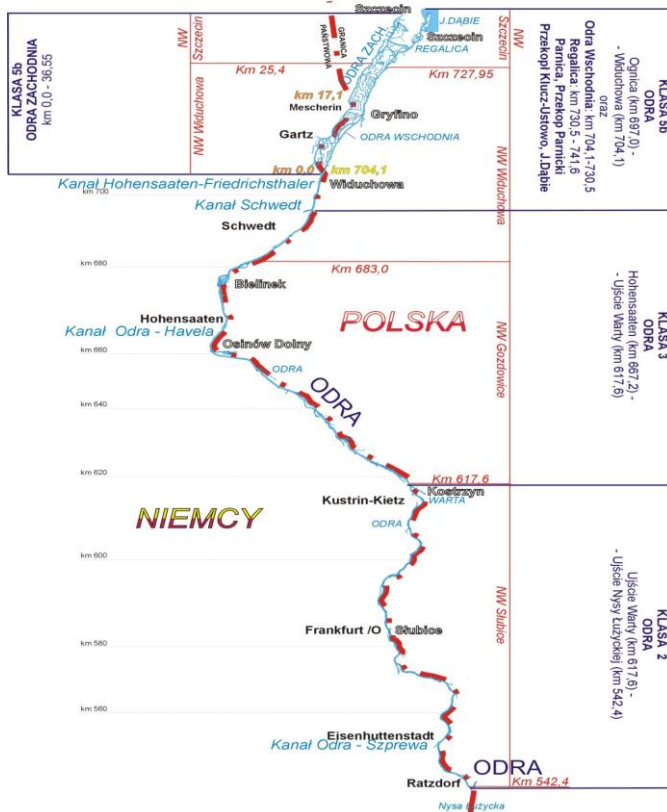
**W administracji RZGW Szczecin znajdują się m. in.:**

- rzeka Odra,
- rzeka Odra Wschodnia,
- rzeka Odra Zachodnia,
- rzeka Regalica,
- rzeka Parnica,
- Przekop Klucz – Ustowo,
- Jezioro Dąbie.

**ŁĄCZNIE ok. 280 km**

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów ww. akweny stanowią Śródlądowe drogi wodne O klasach żeglowności I, II, III i Vb

## KLASY ŻEGLOWNOŚCI



### W administracji RZGW Szczecin znajdują się m. in.:

- Klasa Vb: 110,1 km
- Klasa III: 79,4 km
- Klasa II: 75,2 km
- Klasa I: 13,7 km

### Warunki hydrologiczne Odrzańskiej Drogi Wodnej

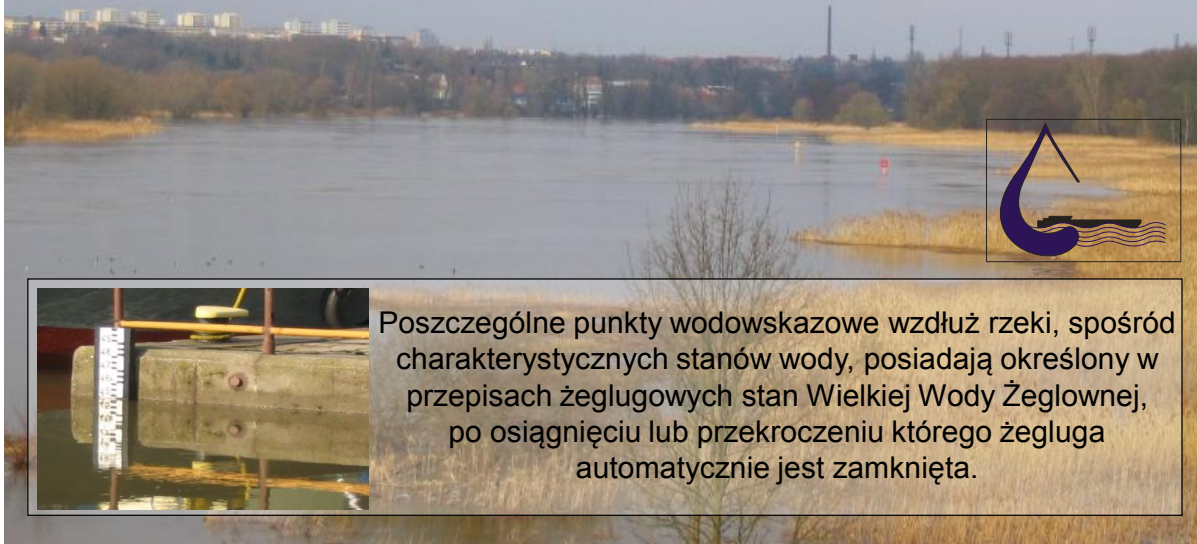
Poza opadami, hydrologię górnej i częściowo środkowej Odry kształtuje retencja zbiornikowa.

Spośród zbiorników retencyjnych, usytuowanych w rejonie górnej Odry, pięć z nich wykorzystuje się do zasilenia niżówek na drodze wodnej, które swym zasięgiem oddziałują jedynie do przekroju Ścinawy (km 339,1).



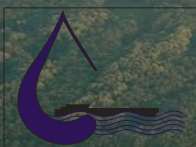
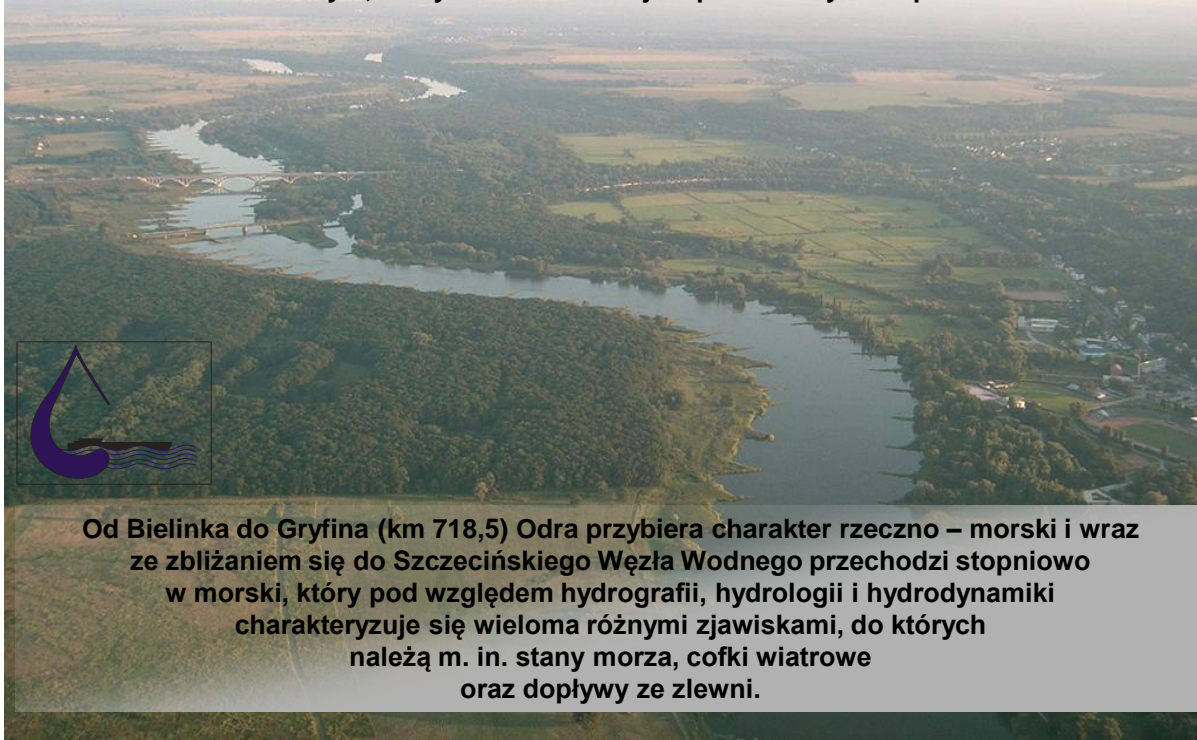
Na pozostałym odcinku rzeki swobodnie płynącej, Odra ma zmienną w czasie wielkość przepływu wody, a głębokości zależą zarówno od wodności danego roku, jak również określonej części sezonu nawigacyjnego.

Obok niżówek, **także podwyższone stany wody** stanowią istotne utrudnienie dla żeglugi, spowodowane głównie mniejszą manewrowością statków, mniejszymi prześwitami pionowymi pod mostami oraz ograniczonym zakresem oznakowania nawigacyjnego.



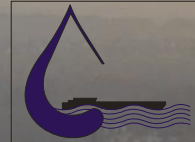
Poszczególne punkty wodowskazowe wzdłuż rzeki, spośród charakterystycznych stanów wody, posiadają określony w przepisach żeglugowych stan Wielkiej Wody Żeglownej, po osiągnięciu lub przekroczeniu którego żegluga automatycznie jest zamknięta.

Odra od źródeł Bielinka (km 672,5) posiada charakter typowo rzeczny, będący pod wpływem dopływów ze zlewni, gdzie największe napelnienie koryta następuje głównie w okresie wiosennym, kiedy rzeka zasilana jest przez wody roztopowe.



Od Bielinka do Gryfina (km 718,5) Odra przybiera charakter rzeczno – morski i wraz ze zbliżaniem się do Szczecińskiego Węzła Wodnego przechodzi stopniowo w morski, który pod względem hydrografii, hydrologii i hydrodynamiki charakteryzuje się wieloma różnymi zjawiskami, do których należą m. in. stany morza, cofki wiatrowe oraz dopływy ze zlewni.

Poza naturalnymi warunkami atmosferycznymi i hydrologicznymi w dorzeczu Odry, żegluga napotyka na trudności spowodowane stanem technicznym wzniesionych na rzece budowli.



Pierwsza próba regulacji Odry została podjęta już na przełomie XVIII i XIX w. i był to wstęp do właściwej regulacji, zainicjowanej w 1819 r. tzw. „Protokołem Bogumińskim”.

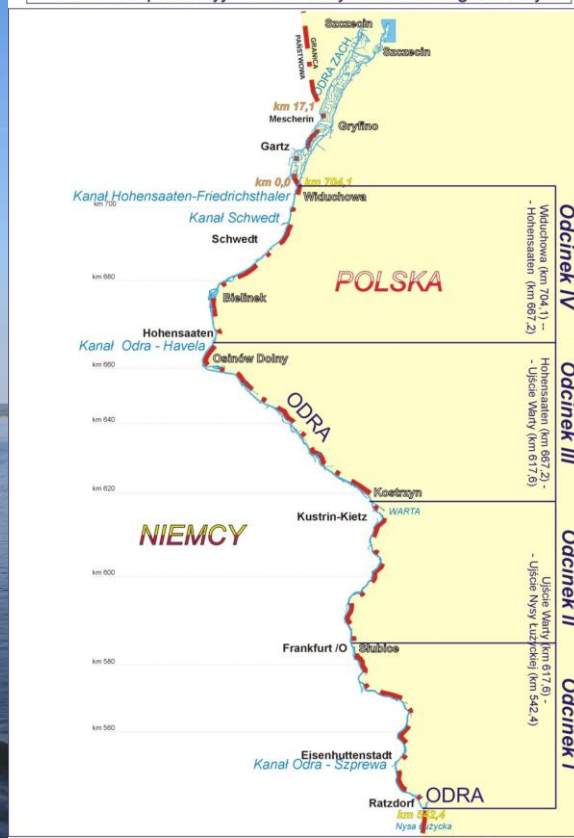
Według zawartych w nim zasad, przez ponad 100 lat prowadzono roboty regulacyjne, jednak całość robót nigdy nie zakończono.



Śródlądowe Drogi Wodne  
Administrowane przez RZGW Szczecin



Odcinki eksploatacyjne rzeki Odry na odcinku granicznym

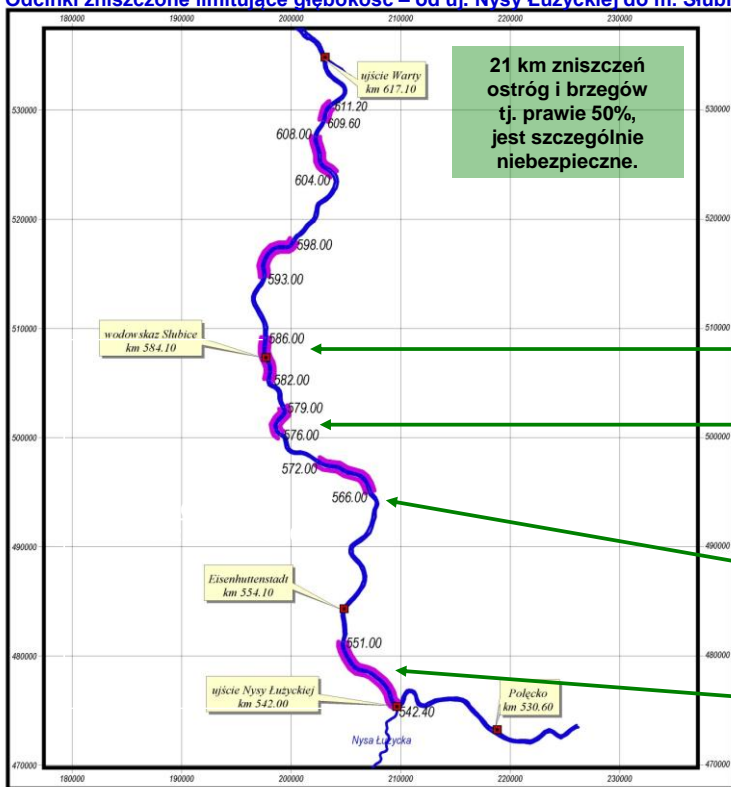


Odcinki zniszczone limitujące głębokość – od uj. Nysy Łużyckiej do m. Słubice

# ODCINEK I

km 542,4 - km 586,0

- długość 43,6 km
- uregulowany systemem ostróg z I połowy XX w.
- zniszczenia ostróg sięgają 40-50 % oraz tworzą się tutaj liczne przemiały.**



**km 582,0 - 586,0 (ok. 4 km)**  
zniszczone ostrogi w rejonie miasta Słubice wraz z odkładaniem się rumowiska przy wejściu do basenu portowego (km 584,1).  
Problemy z głębokościami występują już przy wodzie średniej.

**km 576,0 - 579,0 (ok. 3 km)**  
odcinek o zniszczonych brzegach w polach międzyostrogowych i tendencją do obejść „wrzynek” ostróg w brzegu,

**km 566,0 - 572,0 (ok. 6 km)**  
odcinek prawie prosty, zniszczone ostrogi i pogłębianie się przestrzeni międzyostrogowych,

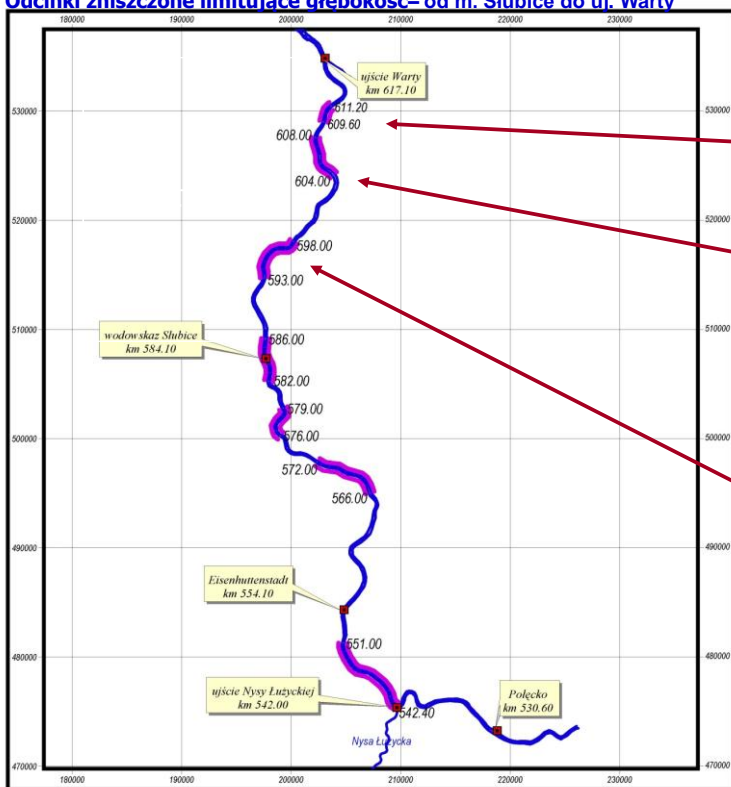
**km 542,4 - 551,0 (ok. 8 km)**  
zniszczone ostrogi oraz trendy do pogłębiania pól międzyostrogowych,

Odcinki zniszczone limitujące głębokość – od m. Słubice do uj. Warty

# ODCINEK II

km 586,0 - km 617,6

- długość 31,6 km



**km 609,6 - 611,2 (ok. 1,5 km)**  
odcinek łuku wklęsłego, gdzie niszczone jest brzeg w polach międzyostrogowych.

**km 604,0 - 608,0 (ok. 4 km)**  
zniszczone ostrogi i linie brzegowe po stronie niemieckiej (dawny poligon) bardzo negatywnie wpływa na warunki przepływu wody i kształtowanie się głębokości.  
**Zdecydowanie najgorszy (pod względem głębokości i warunków hydraulicznych) odcinek na całej Odrze granicznej**

**km 593,0 - 598,0 (ok. 5 km)**  
pogłębianie pól międzyostrogowych i zniszczenia ostróg,

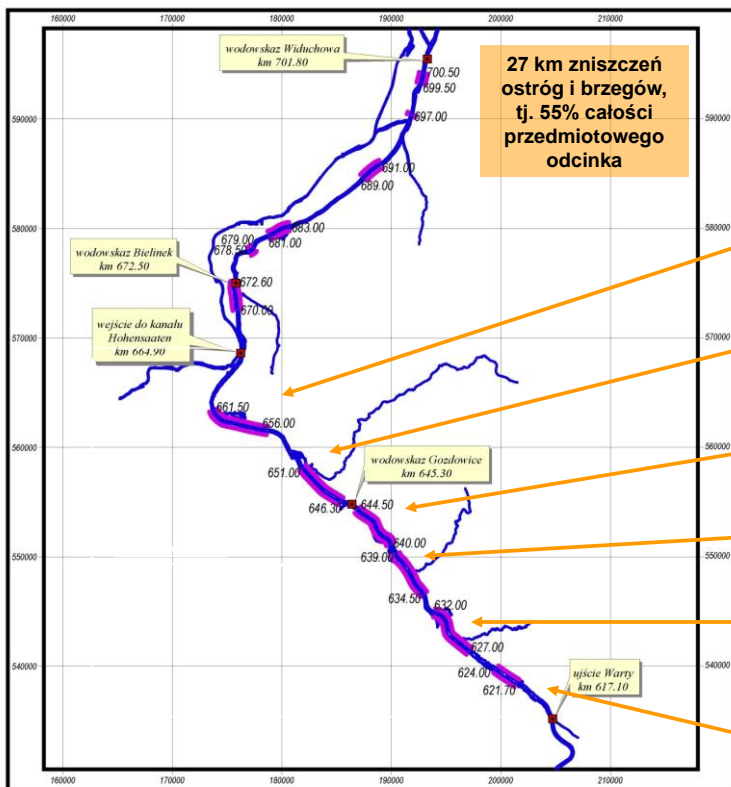
**6,5 km zniszczeń ostróg i brzegów ze szczególnym uwzględnieniem odcinka 4 km, tj. ok. 20% całości odcinka.**

Odcinki zniszczone limitujące głębokość – od uj. Warty do m. Hohensaaten

## ODCINEK III

km 617,6 - km 667,2

- długość 49,2 km
  - uregulowany ubustronnie ostrogami
  - duża zmienność przebiegu linii nurtu oraz liczne przemiały bardzo zmienne w czasie.
- Regulacja spowodowała:**
- zdecydowanie nadmierne wyprostowanie trasy (tylko trzy łuki o promieniach  $R_{max} = 650$  m)
  - duże zniszczenie ostróg rzędu 70 - 90%.



**km 656,0 - 661,5 (ok. 5,5 km)**  
 odcinek prawie prosty – przekop z XIX w. jest obwałowany po stronie niemieckiej i zalewowy starorzeczem po stronie polskiej (parki).

**km 646,3 - 651,0 (ok. 4,5 km)**  
 odcinek prawie prosty ze zniszczonymi brzegami w polach międzyostrogowych oraz zniszczonymi głowicami i nasadami ostróg,

**km 640,0 - 644,5 (ok. 4,5 km)**  
 zniszczenie brzegów i ostróg, pogłębienie przestrzeni międzyostrogowych,

**km 634,5 - 639,0 (ok. 4,5 km)**  
 uszkodzone ostrogi i pogłębienia przestrzeni międzyostrogowych,

**km 627,0 - 632,0 (ok. 5 km)**  
 charakteryzuje się zniszczonymi ostrogami oraz brzegami rzeki i pogłębieniami w przestrzeniach międzyostrogowych,

**km 621,7 - 624,0 (ok. 3 km)**  
 bardzo głębokie pola międzyostrogowe wraz z „oderwaniem” ostróg od ładu (brzegu),

Odcinki zniszczone limitujące głębokość – od m. Hohensaaten - do m. Widuchowa

## ODCINEK IV

km 667,2 - km 704,1

- długość 36,9 km
- Charakteryzuje się on przejściem z ruchu jednostajnego w rejonie Bielinka do ruchu niejednostajnego (zawsze) w przekroju Piasek. Wynika to ze stałej cofki odmorskiej, która w połączeniu ze zmienną cofką wiatrową potrafi oddziaływać na reżim hydrauliczny Odry aż do ujścia Warty.

**km 700,0 - 706,0 (ok. 6 km)**  
 węzeł Wuduchowa - głębokości duże, ale miejsce wybitnie zatorogenne

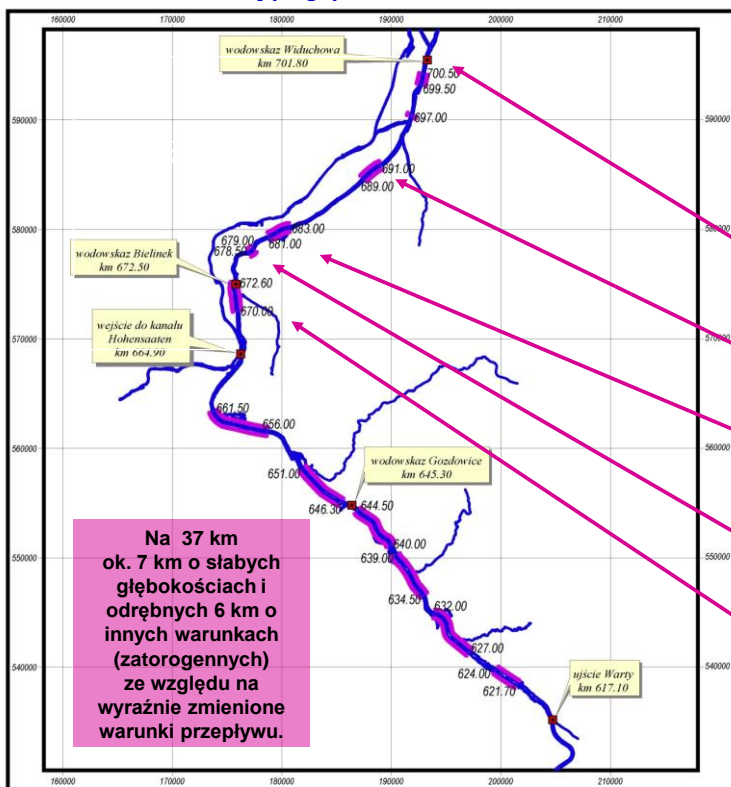
**km 689,0 - 691,0 (ok. 2,0 km)**  
 zniszczone budowle i brzeg po str. polskiej

**km 681,0 - 683,0 (ok. 2 km)**  
 istotna zmiana spadku oraz rejon gdzie kończą się ostrogi

**km 678,5 - 679,0 (ok. 0,5 km)**  
 ostry łuk (znaczne głębokości na b. wklęsłym)

**km 670,0 - 672,6 (ok. 2,5 km)**  
 zniszczone brzegi i pogłębione pola międzyostrogowe oraz zniszczone brzegi

Na 37 km ok. 7 km o słabych głębokościach i odrębnych 6 km o innych warunkach (zatorogennych) ze względu na wyraźnie zmienione warunki przepływu.



Przyczyną tworzenia się na Odrze granicznej miejsc limitujących warunki głębokościowe są:

- Krótkookresowe przepływy wielkie i występujące później długookresowe przepływy niżówkowe.
- Zjawiska lodowe.
- Brak równowagi w układzie - zdolności transportowe rumowiska, a ilość rumowiska dostarczanego - wywołanej zabudową zbiornikową dopływów Odry i skanalizowaniem Odry górnej.
- Systemem istniejącej regulacji przy pomocy ostróg, która nie może być „spełniona” z uwagi na niemożliwość załadownienia przestrzeni między-ostrogowych, a tym samym niewypełnieniem założeń obliczeniowych regulacji.



Sytuacja jest praktycznie „bez wyjścia” jeżeli nie podejmiemy się zdecydowanych, radykalnych i szybkich działań zmieniających ten stan rzeczy.

## MIEJSCA PROBLEMATYCZNE

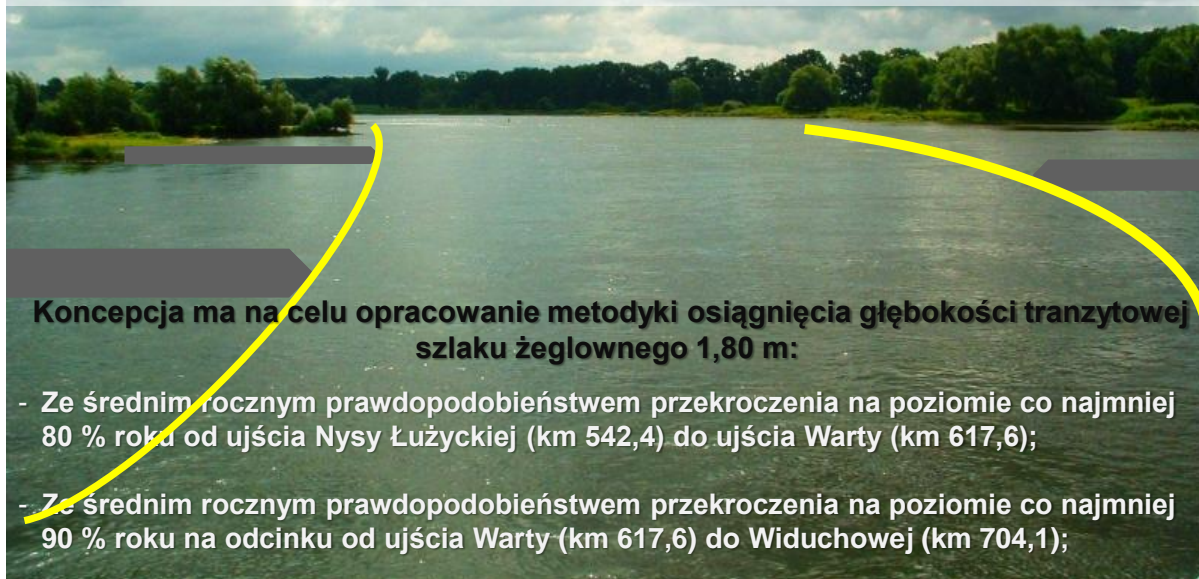


## POLSKO-NIEMIECKA KONCEPCJA UTRZYMANIA I MODERNIZACJI ZABUDOWY

W trakcie opracowania jest wspólna polsko-niemiecka koncepcja utrzymania i modyfikacji zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka Odry.

Termin zakończenia prac koncepcyjnych przewidziany jest na rok 2013.

Wykonawcą koncepcji jest niemiecki Instytut Budownictwa Wodnego w Karlsruhe (BAW), przy współdziałaniu przedstawicieli WSA Eberswalde, RZGW Szczecin oraz Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.



Koncepcja ma na celu opracowanie metodyki osiągnięcia głębokości tranzytowej szlaku żeglownego 1,80 m:

- Ze średnim rocznym prawdopodobieństwem przekroczenia na poziomie co najmniej 80 % roku od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542,4) do ujścia Warty (km 617,6);
- Ze średnim rocznym prawdopodobieństwem przekroczenia na poziomie co najmniej 90 % roku na odcinku od ujścia Warty (km 617,6) do Widuchowej (km 704,1);



Prace remontowo-modernizacyjne zabudowy regulacyjnej granicznego odcinka rzeki Odry prowadzone będą do roku 2028 i finansowane przez każdą ze stron na swoim brzegu.

Do roku 2018 powinno zostać zlikwidowanych 6 priorytetowych miejsc limitujących głębokość tranzytową, wraz z dostosowaniem zabudowy regulacyjnej na obu brzegach do założeń wynikających z opracowanej i uzgodnionej koncepcji regulacji

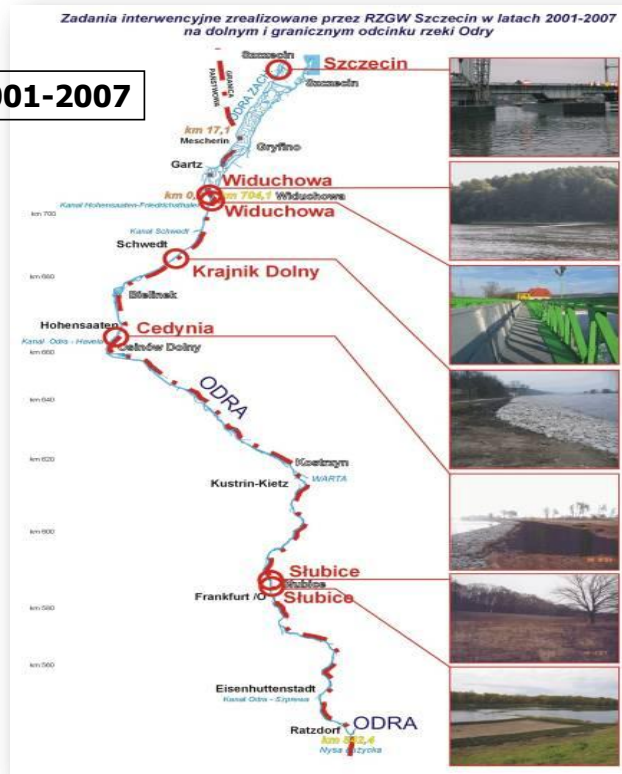
1. Słubice/Frankfurt n. Odrą (km 581,0-585,7),
2. Kostrzyn/Kietz (km 613,5-614,7),
3. Górzycy-Retwein (km 604-605),
4. Osinów Dolny/Hohenwutzen (km 656-659),
5. Gozdowice-Siekierki (km 645,5-654,0)
6. Osinów Dolny/Hohenwutzen (km 654-656; 659-663)

Zgodnie z zatwierdzonym polsko-niemieckim dokumentem tezewym określającym zakres rzeczowy koniecznych do podjęcia działań na Odrze w celu osiągnięcia zakładanego efektu głębokościowego zostanie przygotowane wspólne porozumienie w formie umowy pomiędzy Stroną polską i Stroną niemiecką.

Prace związane z przygotowaniem i negocjowaniem umowy między obiema stronami są obecnie na etapie realizacji pomiędzy właściwymi ministerstwami obu krajów.

Zadania interwencyjne zrealizowane przez RZGW Szczecin w latach 2001- 2012 na dolnym i granicznym odcinku rzeki Odry

Lata 2001-2007



Rok 2008 Modernizacja zachodniego przejścia żeglownego pod mostem kolejowym w km 35,59 rz. Odry Zachodniej w Szczecinie



Rok 2009 Ubezpieczenie brzegu na odcinku ujścia Dąbskiej Strugi do rzeki Regalica



PRZED REALIZACJĄ



W TRAKCIE REALIZACJI ZADANIA

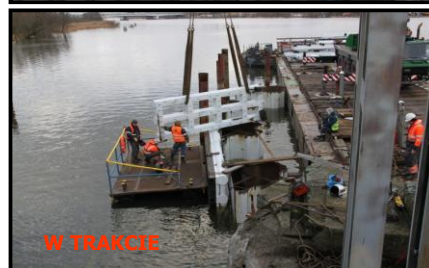


PO REALIZACJI ZADANIA

2010-2012 Przebudowa przejścia żeglownego w moście kolejowym zwodnym na rz. Regalicy km 733,7



PRZED REALIZACJĄ ZADANIA

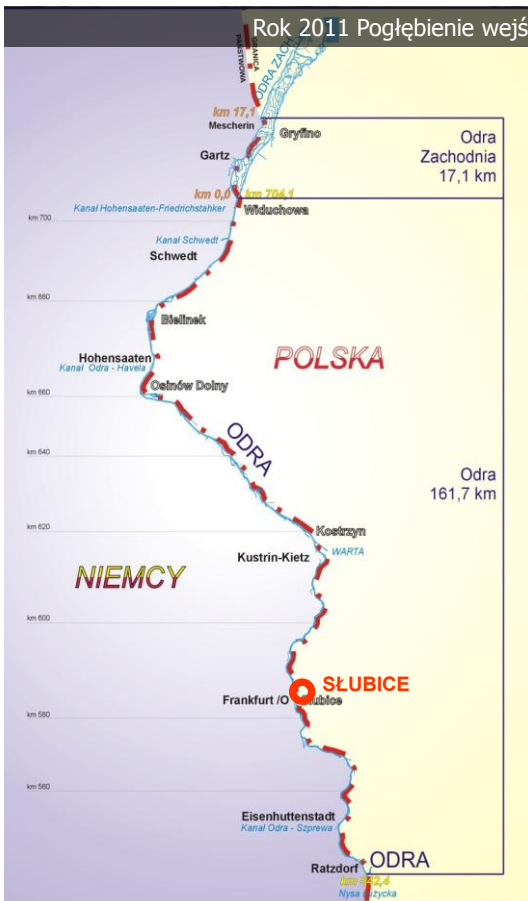


W TRAKCIE

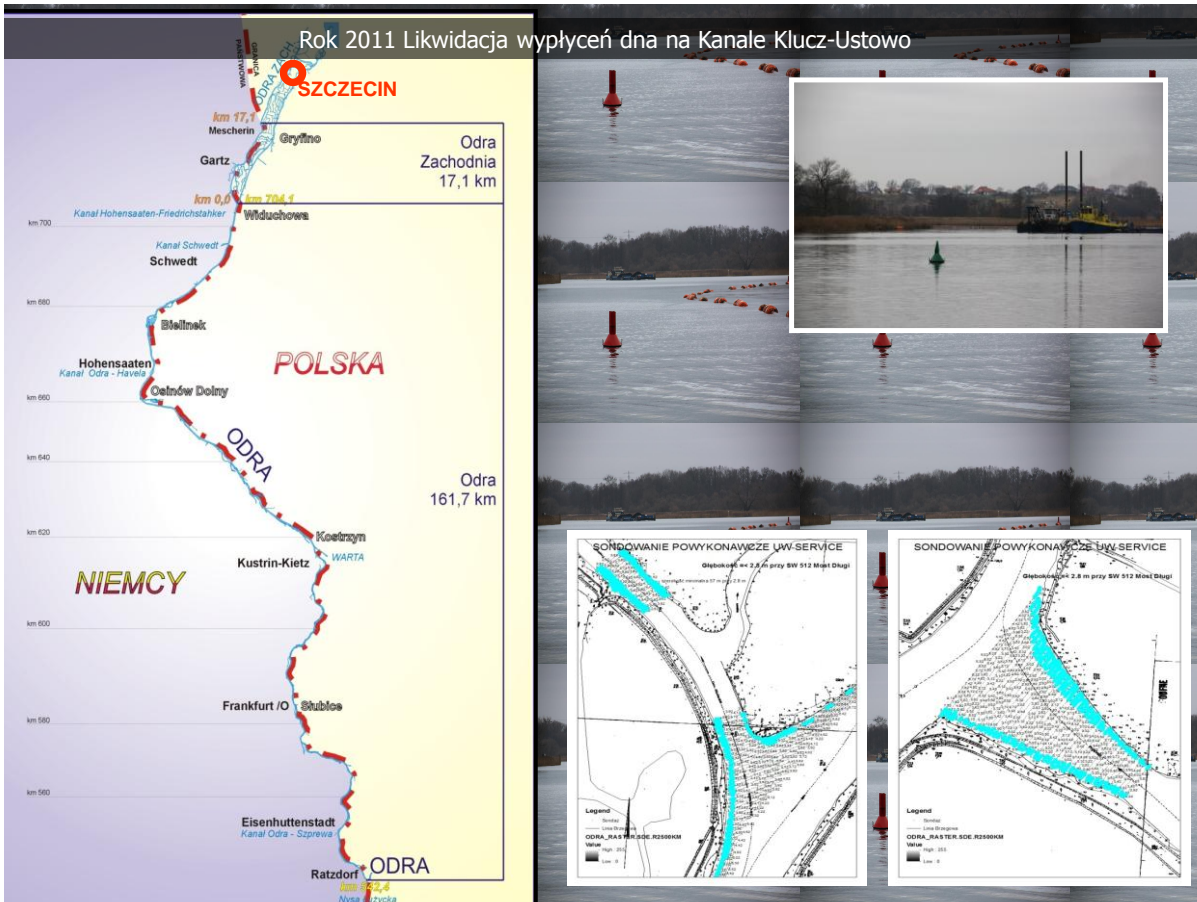


PO REALIZACJI ZADANIA

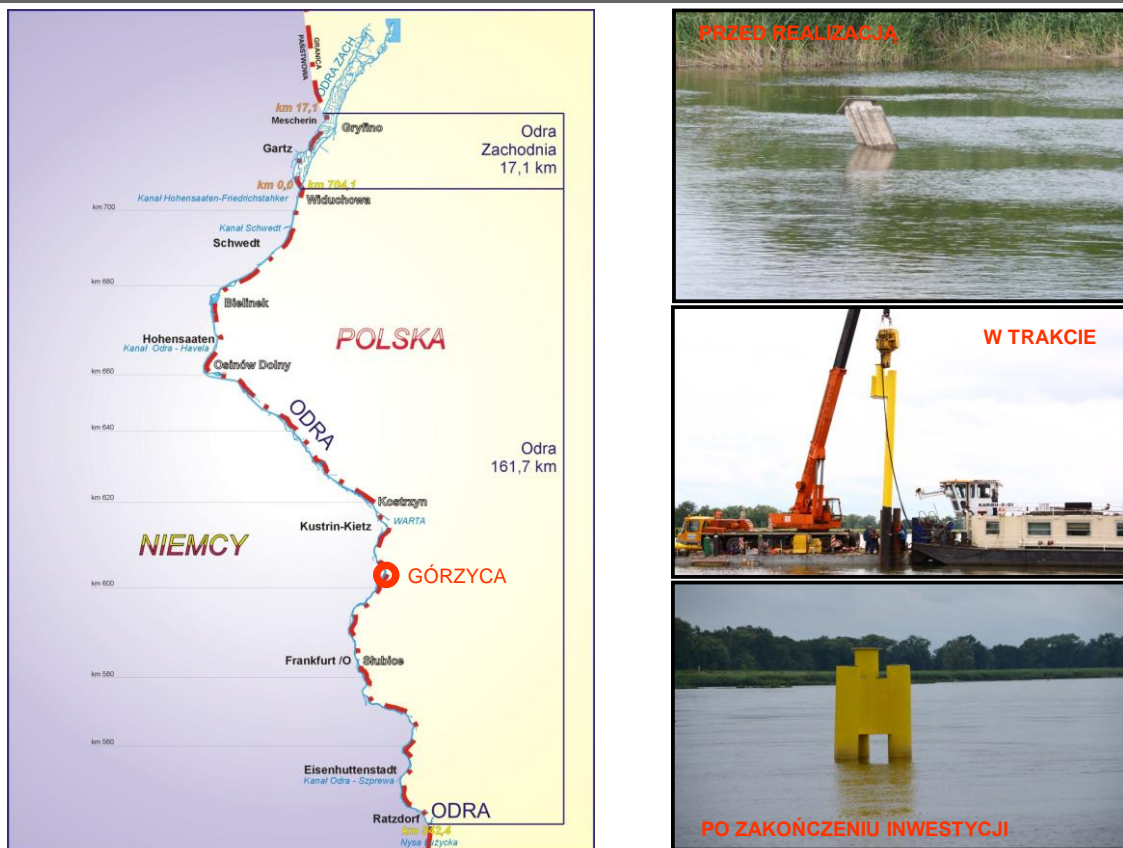
1



Rok 2011 Likwidacja wypłyć dna na Kanale Klucz-Ustowo



Rok 2012 Odbudowa dalby cumowniczej - budowa specjalna - Górzycza rz. Odra km 604,25



„Odra jako śródlądowa droga wodna łącząca porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu z portami śródlądowymi”

Śródlądowe drogi wodne administrowane przez RZGW Szczecin są **najintensywniej eksploatowanymi drogami wodnymi w kraju**



„Odra jako śródlądowa droga wodna łącząca porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu z portami śródlądowymi”

Utrzymanie szlaku żeglownego na odcinku granicznym jest wykonywane wspólnie z niemiecką administracją dróg wodnych WSA Eberswalde (Nadzory Wodne w Schwedt, Hohensaaten, Frankfurt) na podstawie:



Umowy między RP a RFN o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych z dnia 19 maja 1992 r.

Umowy między Rządem RP a Rządem RFN o żegludze śródlądowej z dnia 8 listopada 1991r.

## Prace przy utrzymaniu szlaku żeglugowego:

Wystawianie oznakowania pływającego

Konserwacja oznakowania nawigacyjnego



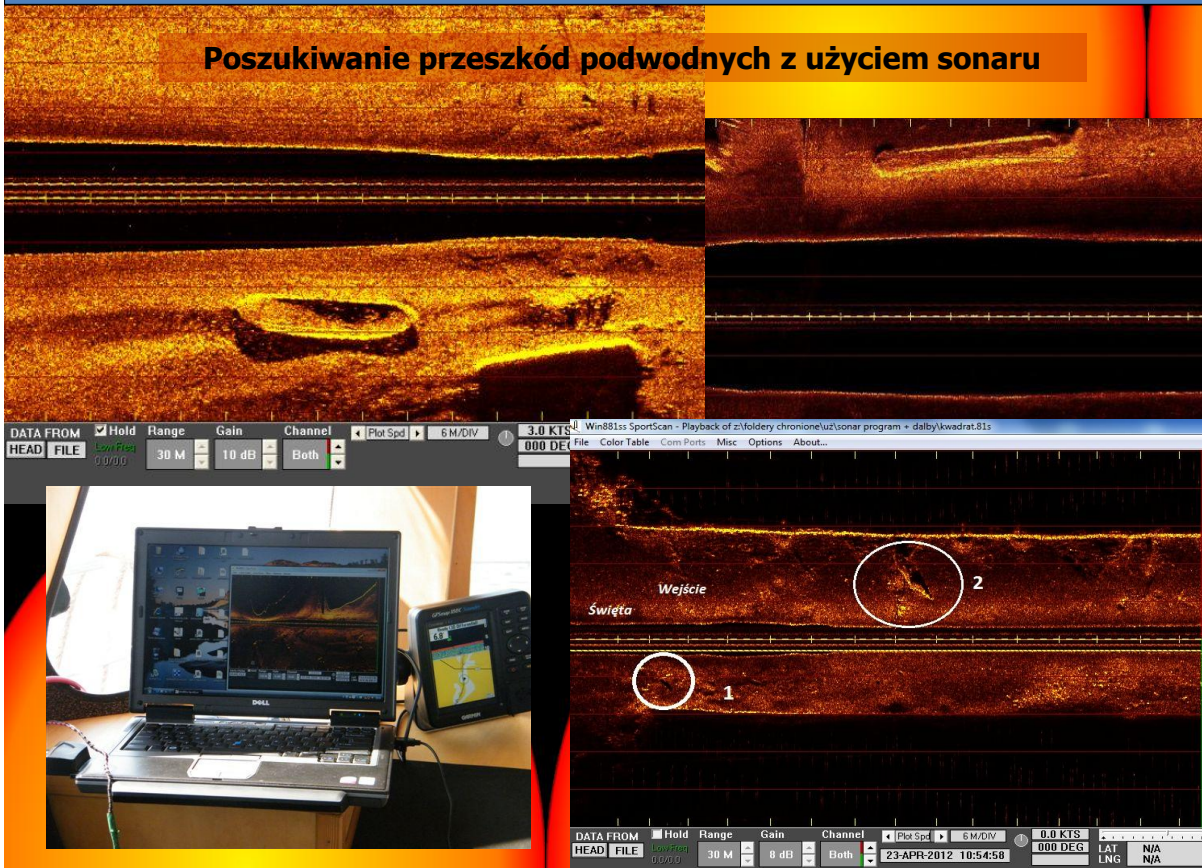
Pomiary – sondowanie drogi wodnej

Trałowanie szlaku – wyciąganie przeszkód

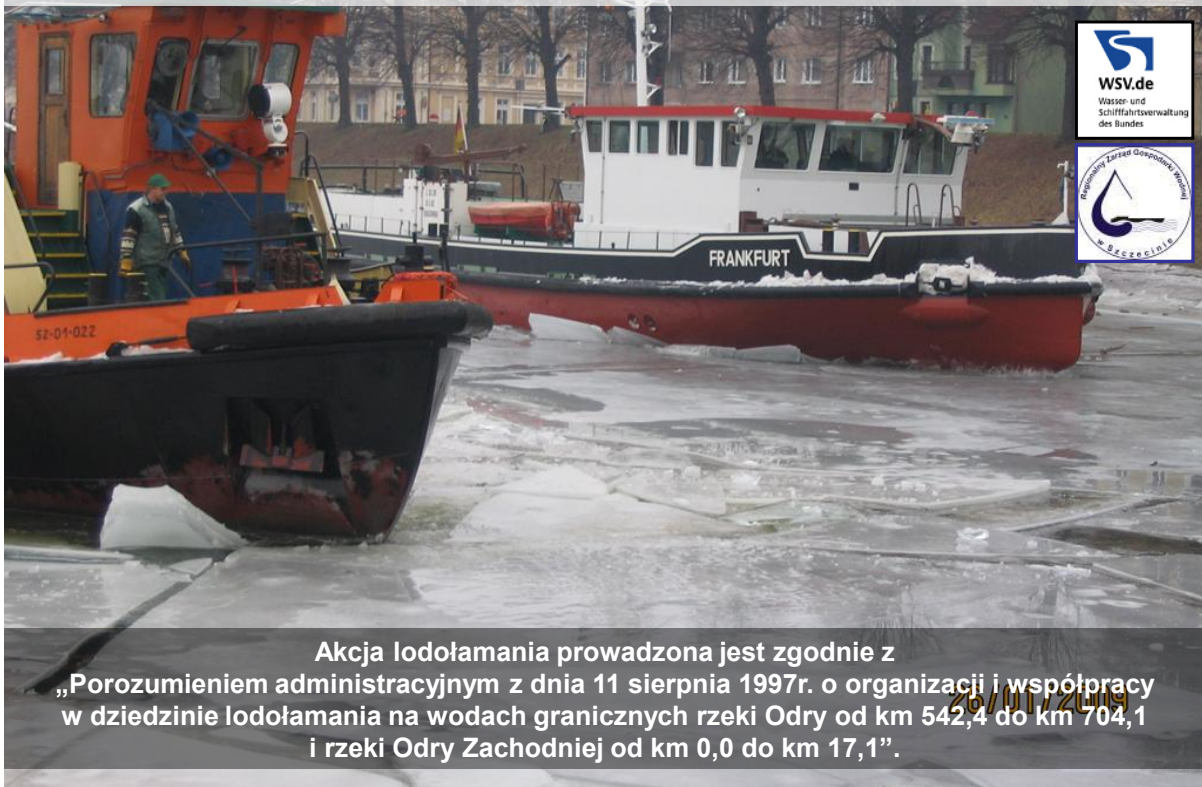
## Usuwanie przeszkód ze szlaków żeglownych



## Poszukiwanie przeszkód podwodnych z użyciem sonaru



**W celu zapewnienia właściwej ochrony przeciwpowodziowej oraz w celu skrócenia przerwy nawigacyjnej obie administracja Odry prowadzą wspólne akcje lodołamania**



Akcja lodołamania prowadzona jest zgodnie z „Porozumieniem administracyjnym z dnia 11 sierpnia 1997r. o organizacji i współpracy w dziedzinie lodołamania na wodach granicznych rzeki Odry od km 542,4 do km 704,1 i rzeki Odry Zachodniej od km 0,0 do km 17,1”.





*Dziękuję za uwagę*

Vortrag (8)

## FLUSS/SEESCHIFFE NACH SCHWEDT/ODER – RELEVANZ FÜR DIE HÄFEN SZCZECIN-SWINOUJSCIE

Jan Hinrich Glahr, Potsdam

---



16. Internationales Oder/Havel-Colloquium  
6. – 7. September 2012



### **Fluss-/Seeschiffe nach Schwedt – Relevanz für Szczecin/Swinoujscie**

Dipl.-Kfm. Jan Hinrich Glahr  
H. Glahr & Co. GmbH

- ★ 1. Kurzprofil: Glahr & Co. GmbH
- ★ 2. Kurzprofil: H. Glahr & Co. GmbH
- ★ 3. Hafen Schwedt/Oder
- ★ 4. Beispiel Papiertransporte
- ★ 5. Zielsetzung für die Fluss-/Seeschifffahrt ab Schwedt/Oder
- ★ 6. Win-Win-Situation für Szczecin/Swinoujscie und Schwedt

## 1. Kurzprofil: Glahr & Co. GmbH

- ★ **Glahr & Co. GmbH - Potsdam**  
Logistik für Erneuerbare Energien – Fokus Windenergie
  - ★ seit 2004
  - ★ Logistik-Qualitätsmanagement, SCM
  - ★ Transporttechnik in der Produktentwicklung
  - ★ Infrastrukturplanung für Produktionsstätten und Projektstandorte
  - ★ Transportstudien, Streckenstudien
  - ★ Projektspedition



## ★ H. Glahr & Co. GmbH – Bremen

- ★ seit 1950
- ★ Schiffsmakler - das richtige Schiff zum richtigen Zeitpunkt und am richtigen Ort!
- ★ Binnen- und Seeschiffe, Staupläne, Ladungssicherung



## ★ Aktuelles Leistungsspektrum

- ★ 30 ha Hafengebiet inkl. Gewerbepark
- ★ 700 m Kailänge, ca. 6 Liegeplätze
- ★ 2 Portalkrane mit einer Hebekapazität von 47 t
- ★ Umschlag rund um die Uhr von Schütt- und Stückgütern, Containern und Mineralölprodukten möglich
- ★ Ro-Ro-Rampe, Fläche für den Umschlag von Superschwerlasten
- ★ Lagerhalle für Stück- und Schüttgüter (1.354 m<sup>2</sup>)
- ★ Hafengleisanbindung 1.BA/2.BA

### 3. Hafen Schwedt/Oder



- ★ Umschlag von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, insbesondere Holzpellets, Erzen und Metallen, Baustoffen und Dünger

- ★ Schwerlastumschlag: Flexibilität beim Umschlag von Reaktoren, Kolonnen und Windkraftanlagen



07.09.2012

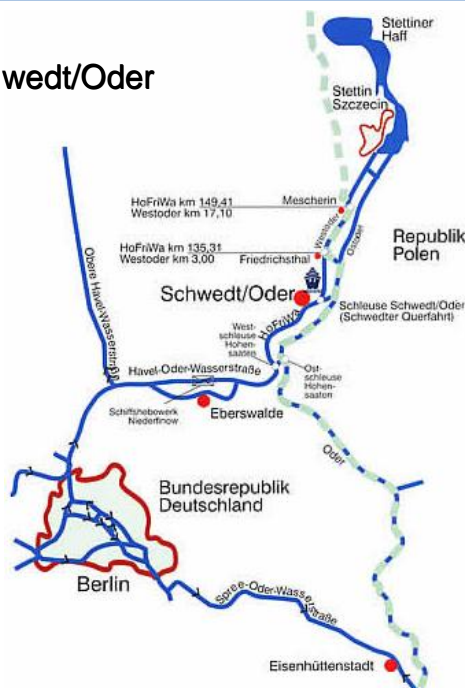
GLAHR & CO. GmbH, Potsdam

1

### 3. Hafen Schwedt/Oder



- ★ Lage des Hafens Schwedt/Oder



07.09.2012

GLAHR & CO. GmbH, Potsdam

1

## 4. Beispiel Papiertransporte



**Leipa  
Schwedt - 03/2011**

07.09.2012

GLAHR & CO. GmbH, Potsdam

1

## 4. Papiertransporte für Leipa



07.09.2012

GLAHR & CO. GmbH, Potsdam

1

#### 4. Papiertransporte für Leipa

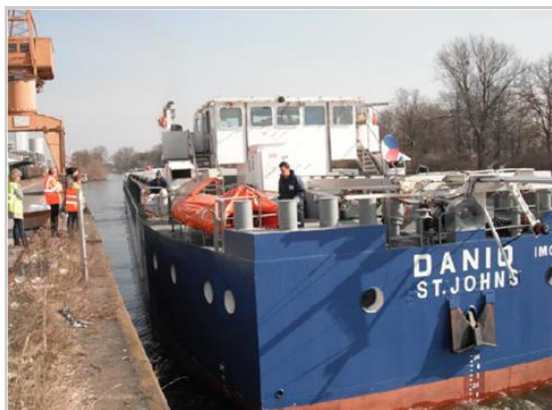


07.09.2012

GLAHR & CO. GmbH, Potsdam

1

#### 4. Papiertransporte für Leipa



07.09.2012

GLAHR & CO. GmbH, Potsdam

1

#### 4. Papiertransporte für Leipa → Eckdaten Fluss-/Seeschiff



Länge:

**81m**

Breite:

**11,42m**

maximale Tragfähigkeit bei Abladetiefe 3m:

**1460t**

Fixpunkthöhe:

**4,5m**

Laderaumabmessungen:

**52,5m x 9,12m x 5,65m**



07.09.2012

GLAHR & CO. GmbH, Potsdam

1

#### 5. Zielsetzung für die Fluss-/Seeschifffahrt ab Schwedt/Oder



- ★ Ladungspotentiale erschließen
  - ★ Stückgüter mit übergroßen Abmessungen ab Schwedt
  
- ★ nautische Bedingungen zwischen Schwedt/Oder und Szczecin/Swinoujscie optimieren
  - ★ pegelabhängige Abladetiefe von 3m ermöglichen
  
- ★ eingehende Ladung für Schwedt via Fluss-/Seeschiffe

07.09.2012

GLAHR & CO. GmbH, Potsdam

1





- ★ Von einem regelmäßigen Anlauf des Hafens Schwedt mit Fluss-/Seeschiffen profitieren auch die polnischen Seehäfen!
  - ★ eingehende Schiffe in Szczecin/Swinoujscie löschen
  - ★ größere Abmessungen im Versand ermöglichen
  - ★ optimale Auslastung des Schiffsraums durch Zuladung in Szczecin/Swinoujscie



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Glahr & Co. GmbH**  
Eisenhartstr. 18  
14469 Potsdam

**Tel.: +49(0)331 237 00 102**  
**Fax.: +49(0)331 237 00 103**  
**Homepage: [www.glahr.de](http://www.glahr.de)**

Vortrag (9)

**LOGISTIK-ANGEBOTE  
AM HAFENSTANDORT SZCZECIN-SWINOUJSCIE**

Monika Forys, Szczecin

---

**OFERTA LOGISTYCZNA PORTÓW SZCZECIN I ŚWINOUJŚCIE  
W ZAKRESIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ –  
potencjał i rzeczywistość**

Dipl. Ing. oec. Andreas Häfner  
mgr inż. Monika Forys  
BEST Logistics Sp. z o.o.

06/07.09.2012

## POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

### Położenie geograficzne:

- Morze Bałtyckie – bezpośrednie połączenie portu Świnoujście; port Szczecin połączony z Bałtykiem torem wodnym o długości 68 km i głębokości 10,5 m.
- Ujście rzeki Odry - zapewnia połączenie z rozbudowanym systemem dróg wodnych Europy Zachodniej.
- Sieć dróg i autostrad – gwarantuje połączenie z szerokim zapleczem.

## POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

### Żegluga morska i śródlądowa:

- Porty mają regularne połączenia z Europą Zachodnią, Skandynawią, Afryką Zachodnią i Azją. Poza tym są punktami połączeń nieregularnych z różnymi portami morskimi.
- Połączenie portów z siecią dróg wodnych zapewnione jest dzięki położeniu w ujściu rzeki Odry.
- Odrzańska droga wodna zapewnia przede wszystkim połączenia z Górnym Śląskiem.
- Kanały Odra – Havela oraz Odra – Sprewa stanowią połączenie portu z rozbudowanym systemem dróg wodnych środkowej i zachodniej Europy. Zapewniają płynną żeglugę ze względu na brak wahań poziomu wód.

## POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście



Przeładunek zbiorników 49 i 106 ton z barki na statek w porcie Szczecin

## POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

### Połączenia kolejowe

- Liczne szlaki kolejowe stanowią połączenie portów z rejonami południowej Polski oraz krajami południowej Europy (Czechy, Słowacja, Austria), a także północno-wschodnimi obszarami Niemiec.
- Sieć kolejowa na terenie Szczecina umożliwia dojazd do niemal wszystkich części i nabrzeży portu.

### Połączenia drogowe

- Rozbudowana sieć połączeń, którą tworzą: droga międzynarodowa E-28 (autostrada A-6), droga międzynarodowa E-65 (droga ekspresowa S-3) oraz droga krajowa nr 10, zapewnia połączenia portu z Europą Wschodnią, Południową i Zachodnią.

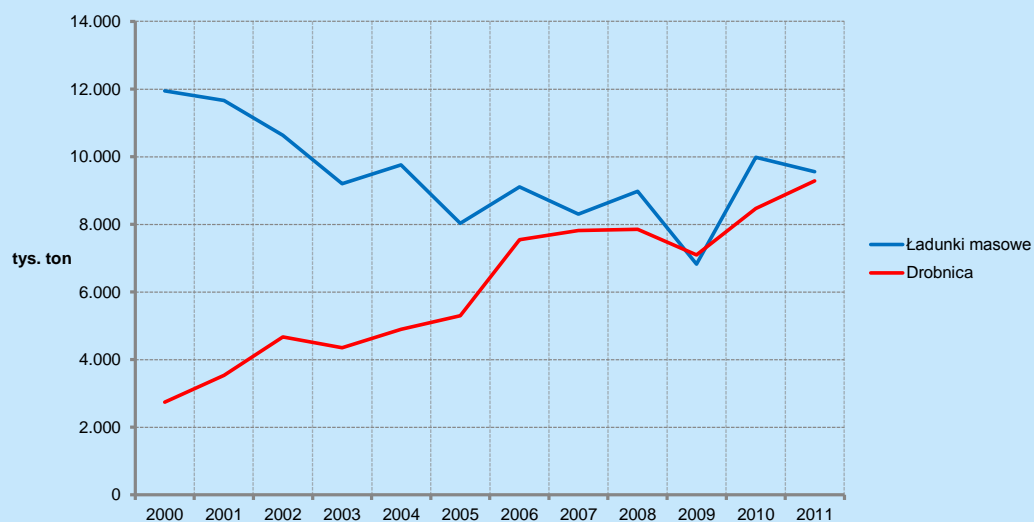
## POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

### Obsługiwane ładunki:

- masowe: węgiel, zboża, ruda, nawozy sztuczne – ilość eksportowanych ładunków masowych zmniejsza się ze względu na zmieniający się charakter polskiej gospodarki.
- kontenery - ilość zwiększy się w wyniku otwarcia Terminalu Kontenerowego w Porcie Szczecin.
- drobnica / project cargo – wyroby hutnicze, papier, granit, ładunki ponadnormatywne: konstrukcje stalowe, linie technologiczne i urządzenia w częściach.

## POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście

Przeladunki drobnicy i ładunków masowych w portach Szczecin – Świnoujście w latach 2000 - 2011

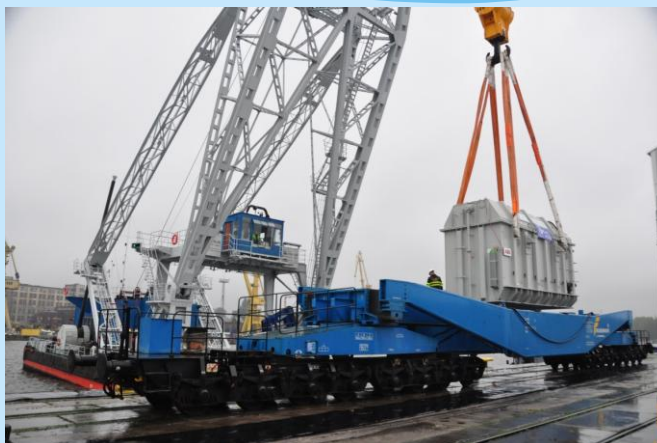


Źródło: [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)

## POTENCJAŁ portów Szczecin i Świnoujście



Przeladunek 90 tonowego elementu żurawiem Liebherr w porcie Świnoujście



Przeladunek transformatora 113 ton żurawiem pływającym Lodbrok w porcie Szczecin

## RZECZYWISTOŚĆ

- Polska gospodarka przekształca się, a Polska z eksportera ładunków masowych staje się producentem wyrobów przemysłowych. Zmiany generują potrzeby transportu ładunków drobnicowych.
- Ze względu na zwiększone zapotrzebowanie przemysłu polskiego na energię elektryczną, planowane są nowe elektrownie oraz nowe bloki w istniejących już elektrowniach zlokalizowanych na południu Polski, co zwiększy popyt na transport ładunków ponadnormatywnych.
- Polskie przedsiębiorstwa mają znaczny udział w produkcji dóbr inwestycyjnych, jednak powstaje dylemat dla danych gałęzi przemysłu przy narastających problemach przy wywozie produktów.
- Powinna zostać opracowana infrastruktura umożliwiająca transport ładunków, którymi się obecnie handluje.

## RZECZYWISTOŚĆ

**ODRA** – jedyne wodne połączenie portów Szczecin i Świnoujście z Górnym Śląskiem, bardzo istotne szczególnie dla transportu ładunków ponadnormatywnych.



## RZECZYWISTOŚĆ

- Ze względu na coraz gorszy stan Odry wolnopłynącej, obecnie przewozy ładunków masowych, stanowiące na ogół podstawę żeglugi śródlądowej, odbywają się jedynie na pojedynczych odcinkach rzeki.
- Spójna żegluga pomiędzy Szczecinem i Śląskiem dla przewozów masowych nie jest opłacalna ze względu na niewystarczające stany wodne, co w dużej mierze jest skutkiem braku środków do utrzymania obiektów hydrologicznych.
- Szlak wodny Odry odgrywa komercyjną rolę jedynie w przewozach ponadnormatywnych i holowaniu nowowybudowanych kadłubów.
- Ograniczenie środków do utrzymania i rozbudowy drogi wodnej Odry politycy chętnie uzasadniają spadającą masą realizowanych transportów. Zbierane dane statystyczne obejmujące masę przywiezionych towarów w tonach nie mają jednak znaczenia w ocenie transportów specjalistycznych - **tutaj wszystko zależy od wartości towarów.**

## RZECZYWISTOŚĆ

Gromadzone dane statystyczne oparte na ilości przewiezionych ton prowadzą do błędnych ocen znaczenia rzeki Odry dla gospodarki Polskiej.

Wartość jednego generatora o wadze 300 ton = 150.000 to węgla kamiennego

Wartość wszystkich ładunków? Może osiągać aż 100 Mio. EUR

Do oceny statystycznej dzisiejszego transportu śródlądowego na Odrze nie powinno brać się pod uwagę jego ilości, lecz wartość przewożonych nim towarów.

Warunki nawigacyjne



Przeciętna wartość ładunków



## RZECZYWISTOŚĆ

**KANAŁ ODRA-HAVELA** – połączenie portów z Berlinem i rozbudowanym systemem żeglugi śródlądowej i zachodniej Europy.

- Następstwem przerwania oraz odkładania inwestycji, techniczny stan kanału uległ pogorszeniu na odcinku Lehnitz – podnośnia Niederfinow. W wyniku tego, od początku 2012 roku właściwy Urząd nie wydaje zezwoleń na przejście zestawów śródlądowych, chociaż wcześniej wydawano zezwolenia jednorazowe na przejście zestawu o szerokości do 11,45 m.
- Do wykonania transportu ładunków ponadnormatywnych często potrzebne są barki większe i z większym zanurzeniem od tego, co jest aktualnie dozwolone.
- Obecnie nie ma możliwości dostarczenia budowanych w Polsce barek drogą śródlądową do odbiorców zlokalizowanych na Renie i ten fakt stanowi zagrożenie dla przemysłu stoczniowego Polski.



## RZECZYWISTOŚĆ



Przeholunek barki wykonanej w stoczni Malbo Malczyce do odbiorcy w Holandii



Przeholunek szalandy z Nowej soli do odbiorcy w Holandii

## PRZYSZŁOŚĆ ?

- Zapotrzebowanie na obsługę ładunków masowych utrzyma się na aktualnym poziomie, będzie nadal spadać lub zmieni kierunek z eksportu na import.
- Porty Szczecin i Świnoujście mają duży potencjał i dużą szansę rozwoju, jednak powinny skupić się na obsłudze ładunków drobnicowych.
- W ostatnim czasie aktywowane zostały inne obszary: tereny Stoczni Szczecińskiej oraz port barkowy Police, które oferują coraz szerszy wachlarz usług na rzecz ładunków drobnicowych, co świadczy o wysokim zapotrzebowaniu obsługi tych właśnie ładunków.
- Zagrożeniem dla rozwoju portów Szczecin i Świnoujście może być wprowadzenie klasyfikacji administracyjnej dróg wodnych, gdzie odcinek pomiędzy Szczecinem i Berlinem ma być tzw. kategorią boczną – bez perspektyw modernizacji, a jedynie z celem utrzymania stanu obecnego.
- Bez utrzymania oraz modernizacji rzeki Odry jako drogi śródlądowej najpierw upadnie polska żegluga śródlądowa, a w skutek tego również śląski przemysł ciężki.

Statement (10)

## AKTUELLE LAGE DER BINNENSCHIFFFAHRT IN OSTDEUTSCHLAND UND WESTPOLEN

Dietmar Rehmann, Hamburg

---



# HTAG Häfen und Transport AG

**Niederlassung Berlin**

**Niederlassung Hamburg**

**Agentur Szczecin**

Dr. Dietmar Rehmann

**Leistungen:**

**Verkehre von Westeuropa bis zur Oder**

- Kontraktlogistik
- Binnenschifffahrt
- Umschlag/Lagerung
- Bahn/Lkw/KüMo



21.09.2012

HTAG - Kompetenz – Leistung – Qualität

1

## 16. Oder/Havel-Colloquium 2012

Transporte auf Oder und Havel –  
in Zukunft ohne deutsche Beteiligung?

21.09.2012

HTAG - Kompetenz – Leistung – Qualität

1

### Der 1. Blick

Was führt zu dieser These?

- ergraute Schiffsführer + Besatzungen (kaum Nachwuchs)
- Aufgabe + Verschrottung von Schiffen (keine Neuinvestition)
  
- Schiffer aus dem Westen meiden Elbe + Oder  
(Die W-Str. ist ein Flickenteppich)
- Der Verkehrsminister schreibt die W-Str. von Elbe bis Oder ab!

**Das sind keine guten Nachrichten!**

21.09.2012

HTAG - Kompetenz – Leistung – Qualität

1

## Der 2. Blick

- Es Reeder + Partikuliere, die ihre Position verteidigen.
- Was ist ein „deutsches Schiff? (Flagge / Eigner / Besatzung)  
Es gibt internationale Besatzungen / dt. + pln. Eigner
- Verkehr ist Transport + Logistik  
(Befrachtung / Organisation / Vertrieb / Marketing)  
deutsche Beteiligung: Sprache / Kundenbeziehungen / . . .

**Internationale Zusammenarbeit! Jeder bringt seine Vorteile ein.**

## Ausblick

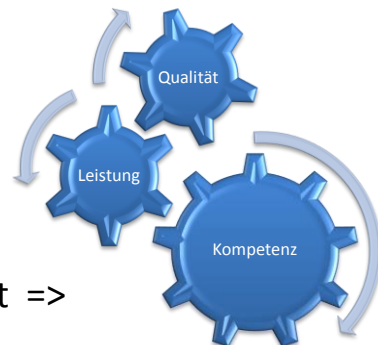
Die Zusammenarbeit wird sich verstärken. [EU-Flagge?]

Die Beteiligten müssen auch politisch gemeinsam aktiv werden.

- in der Öffentlichkeit
- in pln. + dt. Ministerien
- in der EU

[gemeinsam Flagge zeigen!]

HTAG-Philosophie: Leistung in TEAM-Arbeit =>



## Diskussion

---

### **Dr. Kreft / Wasserstraßenverwaltung Szczecin:**

- Derzeit besteht beste Zusammenarbeit mit der WSD Ost, Bitte um Verständnis, dass infolge anderer Termine Wasserstraßenverwaltung heute nicht ausreichend repräsentiert.

### **Bärthel / WSD Ost :**

- Seit Herbst 2011 laufen wieder intensive deutsch-polnische Gespräche zum Inhalt des deutsch-polnischen Staatsvertrags. Bitte um Verständnis, dass diese laufenden Gespräche nicht durch öffentliche Diskussionen belastet werden sollten.
- Wichtigster Punkt dabei ist die Sicherung des unter polnischer Leitung stehenden Eisaufluges in beiden Staaten, die Fahrinne bzw. die Bewegungsmöglichkeit für die Eisbrecher muss gewährleistet sein. Auch bisher bewährt sich die gute Zusammenarbeit beim Eisaufluge, wobei auch neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen.
- Es wurde eine deutsch-polnische Projektgruppe zur Erarbeitung einer gemeinsamen Stromregelungskonzeption für die Grenzoder gebildet. Die inhaltliche Federführung wird von der Bundesanstalt für Wasserbau wahrgenommen.
- Unabhängig von der Unterzeichnung des Staatsvertrages wurden durch die deutsche Wasserstraßenverwaltung Planungen für besondere Problemstellen eingeleitet : So wird für erforderliche Unterhaltungsmaßnahmen für die Problemstelle bei Reitwein ein Planfeststellungsverfahren bearbeitet. Obwohl es bisher dazu gute Abstimmungen mit Umweltverbänden gibt, könnten durch die Feststellung der geschützten Fischart „Goldsteinbeißer“ erneut ökologische Probleme entstehen.
- Unabhängig davon laufen Buhneninstandsetzungen auf dem linken = deutschen Ufer an der Oder.

### **Borun / Fa. INCITIVE zum Vortrag von Frau Forys:**

- Bezüglich der statistischen Bewertung der Binnenschifffahrt bzw. der Wasserstraßen ergibt sich die Frage, ob die transportierte Tonnage oder der Wert dieser Güter das richtige Kriterium ist. Gibt es einen korrelativen Zusammenhang zwischen Wert des Transportgutes und Frachtrate?

### **Frau Forys / BEST Logistics Sp. Z.o.o :**

- Bei Schwergut- oder auch Stückguttransporten ist nicht immer die Tonnage, sondern auch Wert oder Umfang des Gutes Kriterium für die Frachtrate. Bei dieser Frage ist aber auch die geographische Situation ein wichtiges Kriterium für die Bewertung der Wasserstraße: Manche Produktionsstätten existieren nur dort, wo die Güter infolge Masse oder Umfang nur auf den Wasserstraßen transportiert werden können.

**Dr. Kreft:**

- Inzwischen sind die polnischen Politiker am Erhalt bzw. der Stabilisierung der Oder interessiert, so werden ausgebaut:
  - der Gleiwitzer Kanal
  - das Rückhaltebecken Ratibor
  - der Wasserstraßenknoten Wroclaw
  - die Staustufe Malcice und auch
  - die freifließende Oder zwischen Eisenhüttenstadt und Malcice

**Prof. Breitzmann:**

- Auch in Deutschland besteht Diskussion über die Kriterien zur Bewertung der Wasserstraßen, eine Bewertung über die Mengen allein reicht nicht aus.
- Die Wertschöpfung bei Schwerguttransporten ist i.d.R. höher als bei Massenguttransporten.
- Auch der touristische Wert der Wasserstraßen lässt sich bei einer ausschließlich mengenmäßigen Bewertung nicht bemessen.
- Auch die Standortfaktoren der Ansiedlung von Produktionsstätten an den Wasserstraßen ist zu berücksichtigen.

**Domschke / Hafen Schwedt / Oder :**

- Bedeutung der Schwerguttransporte für die ortsansässige Industrie über den Hafen Schwedt :
  - Schwerguttransporte für PCK bis zu 650 t
  - Behälter der Fa. Butting für den Export nach Südamerika

**Dr. Rehmann, HTAG :**

- Bei aller Wertschätzung der Schwerguttransporte sind jedoch die binnenschiffsaffinen Massenguttransporte nicht zu vernachlässigen, ein guter Mix ist angesagt. Insbesondere im Osten Deutschlands gibt es durch fehlende Produktionsstätten zu wenig Massengut-Transport-Anforderungen.

**Borun / Fa. INCITIVE :**

- Erneute Frage zur Struktur der Frachtraten bzw. der Statistiken zur Bewertung der Wasserstraßen : Sind der Geldfluss oder eine Ideologie Maßstab der Bewertung?
- Schwerguttransporte auch gut auf Straße oder Schiene vorstellbar.

**Dr. Rehmann, HTAG:**

- Eine Befrachtung nach Wertstatistiken hat es im Sozialismus und auch im Nationalsozialismus gegeben, also Systemen ohne Wettbewerb.
- Im heutigen Wirtschaftssystem fährt ein Binnenschiff wie andere Verkehrsträger auch unter den Bedingungen des Wettbewerbs ; es existieren im Prinzip gleiche Frachtraten für höher- oder niedrigwertige Güter. Der Markt und der Wettbewerb regulieren die Frachtraten.

- Was heute auf den Wasserstraßen transportiert wird, ist i.d.R. nicht transportfähig auf Straße und Schiene. Immer mehr Schwerguttransporte werden mit der Binnenschifffahrt transportiert. Es gibt nur 2 Straßentrassen zwischen Süd- und Norddeutschland für den Schwergutverkehr, die mit großen Rotorblättern etc. kaum zu befahren sind. Daher entwickelt sich immer mehr die Zusammenarbeit zwischen Schwergut-Spediteuren, Binnenhäfen und Binnenschifffahrt, um Alternativen für den Landtransport zu entwickeln.

The slide features a light blue map of Europe with Eastern Europe highlighted in a darker blue. In the top left corner, there is a GL Systems Certification logo (GL ISO 9001, ISO 14001). In the top right corner, the POLZUG INTERMODAL logo is displayed, consisting of a stylized blue swirl icon, the word 'POLZUG' in bold blue letters, and 'INTERMODAL' in smaller blue letters below it. On the left side, there is a vertical strip of four small images: a warehouse interior, a railway yard, a crane lifting a container, and a freight train. The main title 'Intermodale Bahntransporte nach Osteuropa' is written in large, bold, dark blue letters across the center of the map. Below the title, the presenter's name and title are listed: 'Peter Plewa', 'Geschäftsführer', and 'POLZUG Intermodal GmbH'. At the bottom of the slide, there is a red horizontal line. Below this line, on the left, is a green and blue square. To the right of the square, the date '7. September 2012' is written. Further right, the event name '16. Internationales Oder/Havel-Colloquium' is written. On the far right, the number '1' is displayed.

**GL** ISO 9001  
ISO 14001  
GL Systems Certification

**POLZUG**  
INTERMODAL

# Intermodale Bahntransporte nach Osteuropa

Peter Plewa  
Geschäftsführer  
POLZUG Intermodal GmbH

7. September 2012      16. Internationales Oder/Havel-Colloquium      1

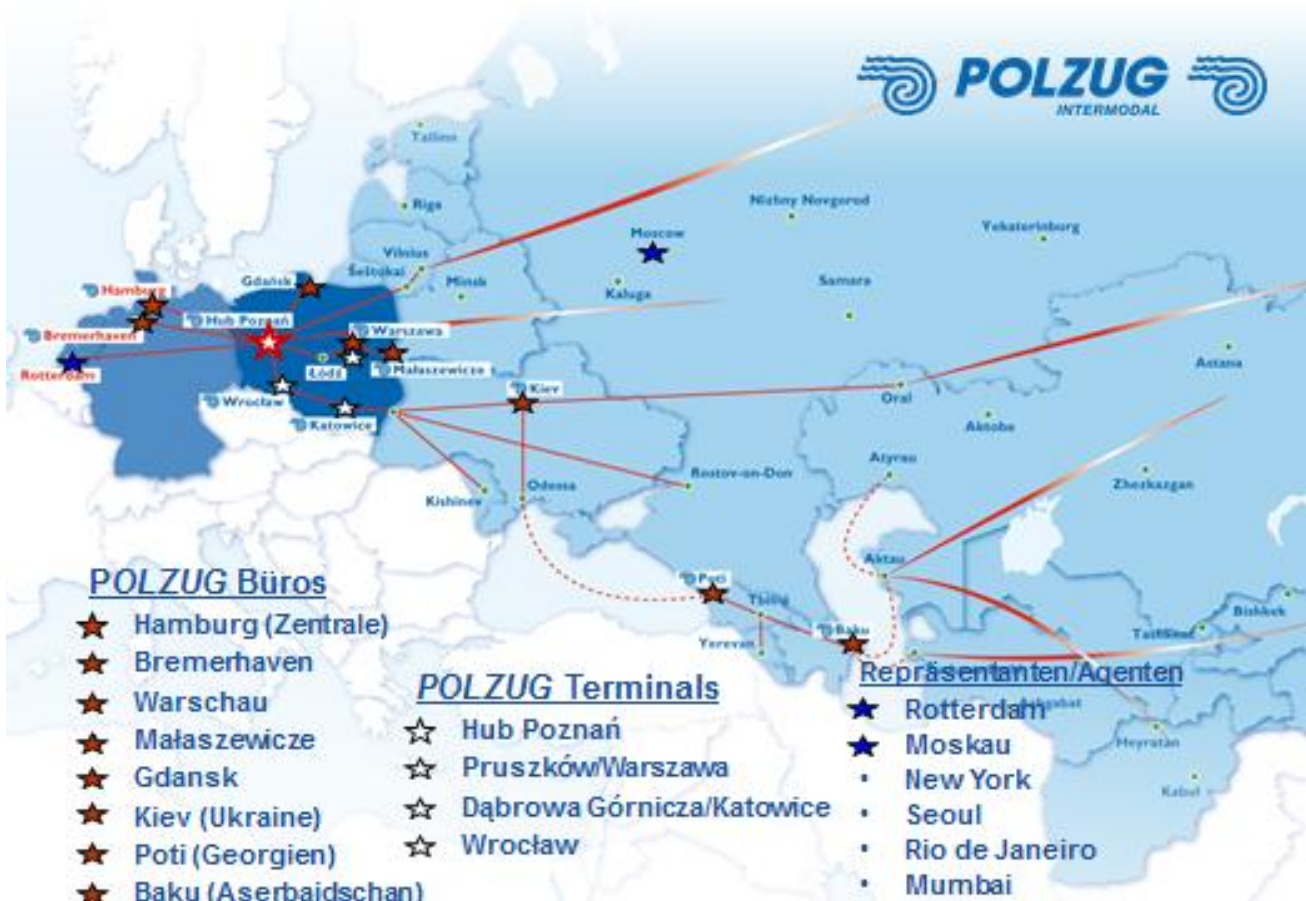


## POLZUG Intermodal GmbH

ein Gemeinschaftsunternehmen der Firmen:

- PKP Cargo S.A., Warszawa 25,5%
- HHLA Intermodal GmbH, Hamburg 74,5%

*POLZUG Intermodal ist Marktführer bei intermodalen Containerverkehren auf der Schiene zwischen Westeuropa und Polen*



## Situation in Polen



- Straße und Schiene werden weiter ausgebaut.
- Polnische Seehäfen mit dem Fokus auf die Kaikante werden ebenfalls ausgebaut.
- Direktdienste in die Ostsee sollen ausgebaut werden. Polnische Seehäfen sollen Hub-Funktion für die Ostsee übernehmen.
- Importe werden zumeist von Reedern und internationalen Spediteuren gesteuert, Exporte von polnischen Spediteuren.
- Polnische Spediteure bevorzugen polnische Seehäfen.
- Über polnische Seehäfen laufen etwa 70% aller polnischen Import- und Exportcontainer.
- Bahn und LKW teilen sich den Rest. Bahnverkehre von und nach HAM und BHV in 2011 etwa 115.000 TEU. Rotterdam und Antwerpen spielen bei Überseecontainer auf der Bahn eine untergeordnete Rolle.

## Situation in Polen



- Schienenanteil von den polnischen Seehäfen steigt, je nach Terminal teilweise 30%.
- Polnische Spediteure schaffen Insellösungen für einzelne Kunden mit eigenen Zügen von/nach den polnischen Seehäfen.
- Wildwuchs bei der intermodalen Terminalentwicklung in Ermangelung leistungsfähiger öffentlicher Terminals.
- Der polnische Containerverkehr ist inzwischen „balanced“, der Containerisierungsgrad steigt, hat aber noch nicht westeuropäisches Niveau erreicht.
- Die LKW-Frachtraten sind in der Krise eingebrochen und haben sich seitdem nicht nennenswert erholt, trotz höherer Dieselpreise und Einführung der Maut. Das hat den Markt nach unten gezogen.
- Durch den Einsatz immer größerer Feedereinheiten haben sich die Feederraten in den vergangenen 10 Jahren in etwa halbiert.



## Vorteile des Intermodaltransports

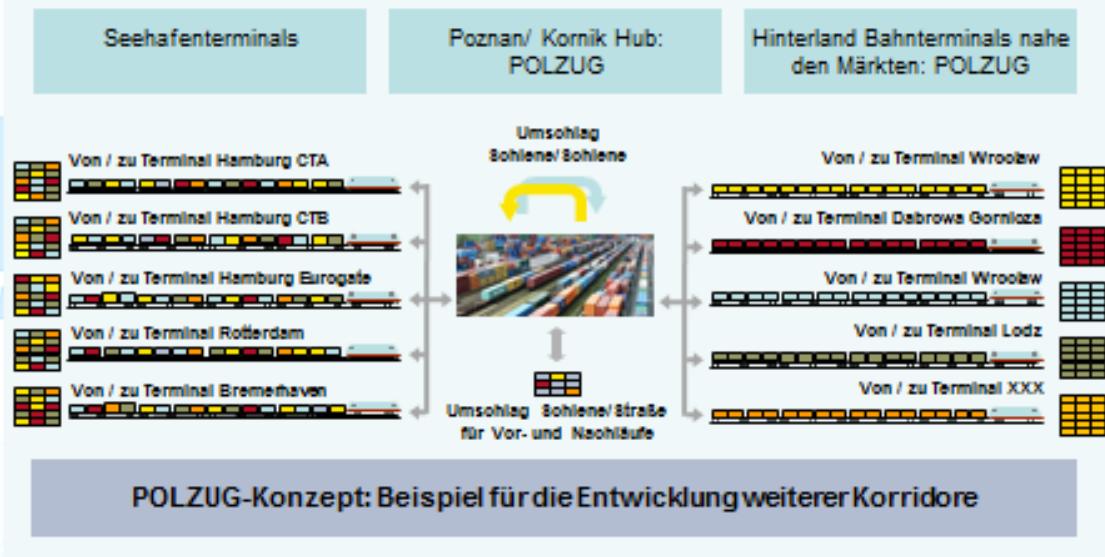
- Container können kurz nach der Entladung aus dem Schiff auf die Bahn verladen werden und müssen nicht wie beim Feedertransport warten, bis das Seeschiff den Liegeplatz verlassen hat.
- Transport von größeren Volumen in einem Lot, wodurch Lagergelder am Seeterminal vermieden werden.
- Transport von Gefahrgut und schweren Containern.
- Zwischenlagerung am Inlandterminal nahe den Produktionsanlagen (für just-in-time Lieferungen). Aufstoppen der Container bis der Kunde bezahlt hat.
- Zollfreilagerung der Container erlaubt Verzollung dann, wenn die Container tatsächlich in der Produktion gebraucht werden (Cash-flow Ersparnis)
- Leerlagerung am Terminal bis der Container wieder für den Export eingesetzt werden kann erspart Leerläufe.
- Umweltfreundlicher Transport per Bahn.



## **POLZUG Intermodal** Terminal Investitions-Programm

- *Polzug Intermodal* baut das eigene Terminalnetzwerk in Polen konsequent aus und schafft moderne Intermodalanlagen nach westeuropäischem Standard.
- Das Terminal Wroclaw wurde 2008 erweitert und komplett modernisiert. In Dabrówa Gornicza/Katowice wurde im Juni 2010 ein neues modernes Terminal eröffnet. In Gadki bei Poznan nahm im August 2011 das neue POLZUG-Hubterminal seinen Betrieb auf. Der Bau einer neuen Anlage nahe Warschau ist für 2013 vorgesehen.
- Direkt neben den Terminals in Dabrowa Gornicza, Gadki und Warschau vermietet POLZUG Flächen an interessierte Logistikdienstleister für die Entwicklung von transportnahen Services.

## Neues Hub-Konzept: Kornik/Poznan Terminal



## Polzug Hub Terminal Poznan/Kornik Layout (Eröffnung August 2011)





## Gute Perspektiven für Bahntransporte

- Die Nordseehäfen haben ihre Bahnanlagen modernisiert und erkennen an, daß eine effiziente Bahnabfertigung notwendig ist für das Ausschöpfen der Terminkapazitäten.
- Von Ankunft des Seeschiffs im Hub-Hafen bis Ankunft des Feeders im polnischen Hafen vergehen 7-10 Tage, bei Bahntransport nur 3-5 Tage bis Inlandterminal.
- Investitionen in Polen und der GUS in den Bereichen der Konsum- und Investitionsgüterindustrie, deren Vorprodukte oftmals containerisiert sind, steigen weiter.
- Durch die Einführung von Mautsystemen in Mittel- und Osteuropa (in Polen seit Juli 2011) und die Durchsetzung von Regelungen zur Fahrzeitbeschränkung auf der Straße steigt die Attraktivität von Schienentransporten.

7. September 2012

16. Internationales Oder/Havel-Colloquium

10



## Lessons learned

- Die Bahn steht primär im Wettbewerb zum Feeder und Direktschiff auf die polnischen Seehäfen für große Volumen, der LKW ist komplementär zu den „massenleistungsfähigen“ Verkehrsträgern.
- Kunden nutzen in der Regel Drei-Wege-Strategie: Bahn und Feeder für die Hauptmengen, LKW für die hot shots und kleinere, unregelmäßige Volumen.
- Bahntransporte von den Nordseehubs haben einen klaren ökologischen Vorteil gegenüber dem Straßentransport.
- Bahntransporte haben einen Vorteil insbesondere dann, wenn direkte Verbindungen zwischen Ladestelle/Seehafen und Empfänger aufgebaut werden können (AGL oder Terminal nahe am Empfänger)
- Insbesondere Reedereien bevorzugen Bahnterminals mit umfassender Depotmöglichkeit und EDI-Reporting. Diese erlauben die zeitlich versetzte Kombination von Im- und Exportgeschäften, sowie effiziente Leerequipmentplanung ausserhalb des teuren Seehafens.

7. September 2012

16. Internationales Oder/Havel-Colloquium

11

## BEYOND BORDERS intermodal and ecological

**POLZUG Intermodal GmbH**  
Container Terminal Burchardkai 1  
21129 Hamburg  
Germany  
Tel: +49 (0)40 74 11 45 10  
Fax: +49 (0)40 74 11 45 66  
E-Mail: [hamburg@polzug.de](mailto:hamburg@polzug.de)  
Internet: [www.polzug.de](http://www.polzug.de)



Vortrag (12)

**FÄHRSCIFFFAHRT UND MARITIME TOURISTIK  
IN DER OSTSEE UND DER ODER/HAVEL-REGION**

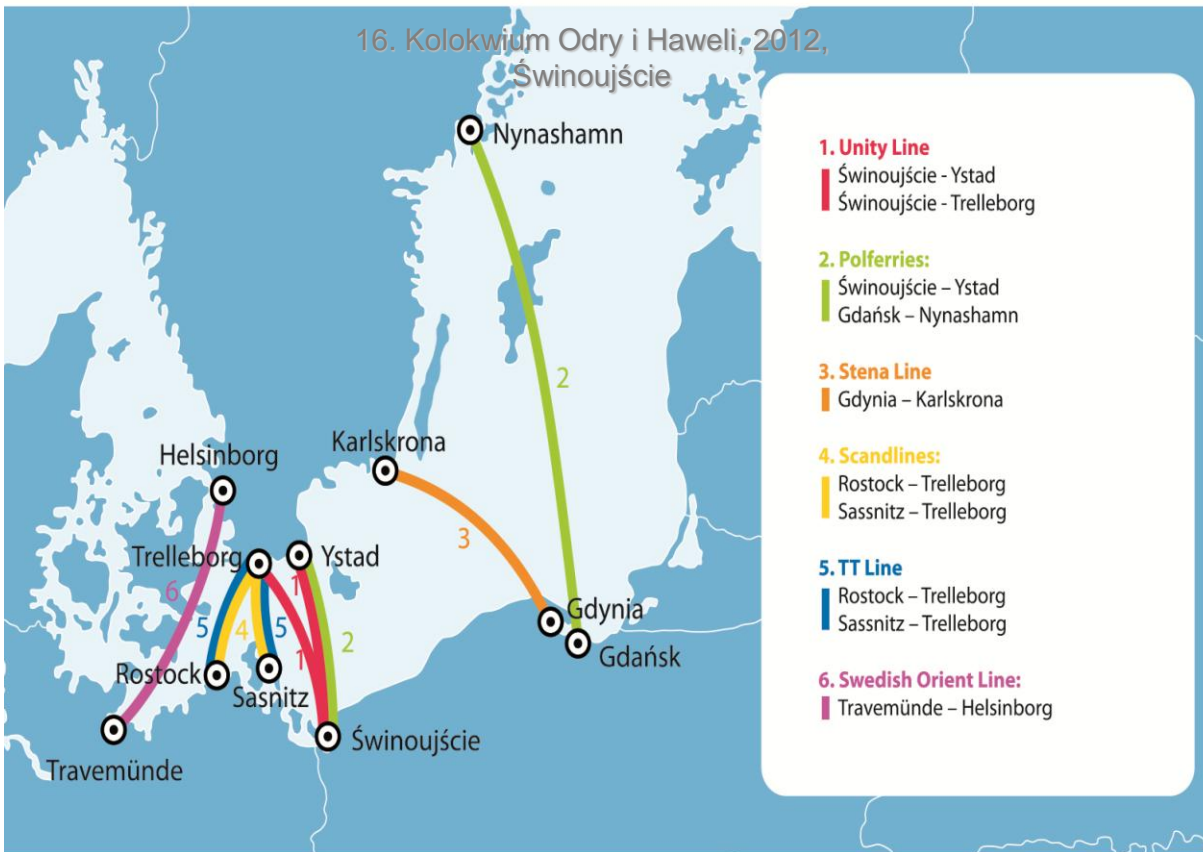
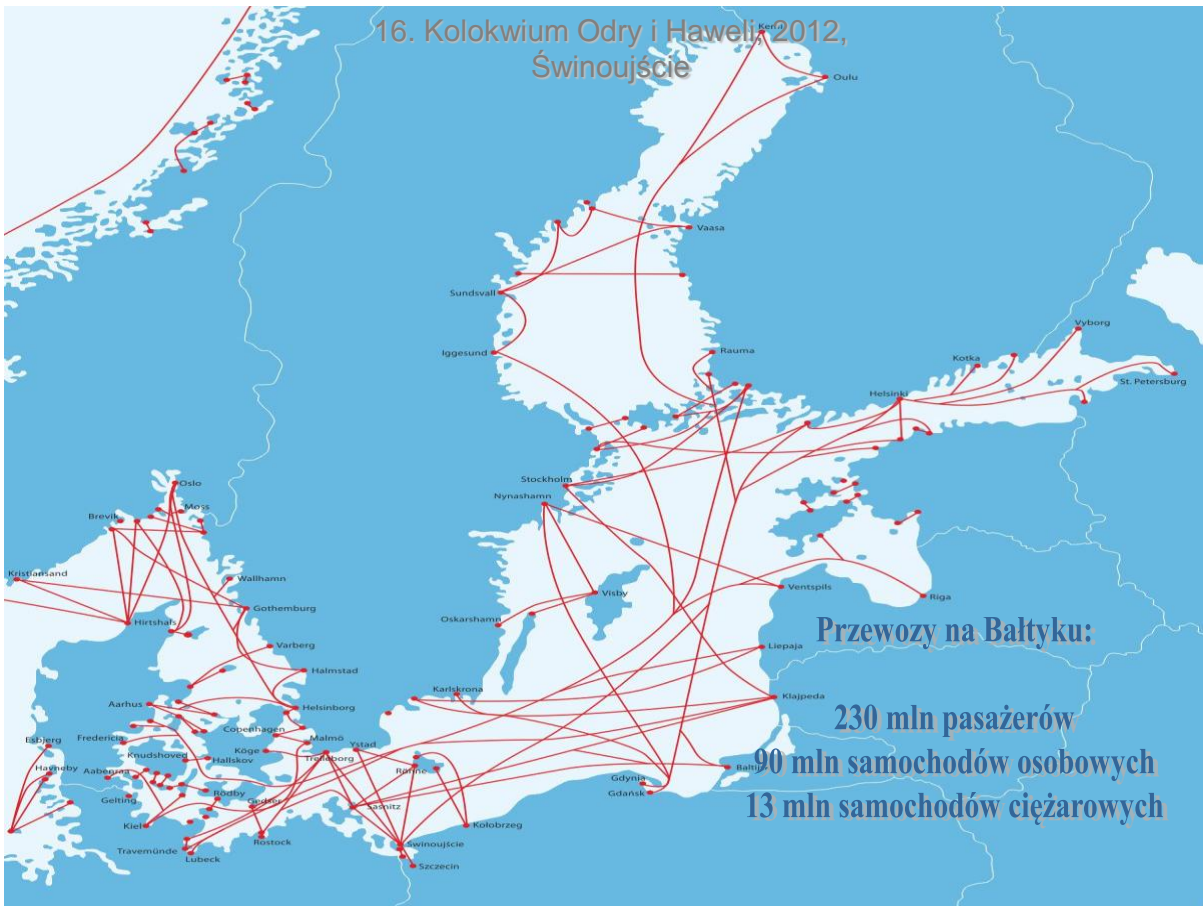
Piotr Waszczenko, Szczecin

---

16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012, Świnoujście

Piotr Waszczenko







16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012,  
Świnoujście

## Unity Line Sp. z o.o.

- Spółka Polskiej Żeglugi Morskiej
- Armator działający na rynku bałtyckich przewozów promowych,
- Zajmuje się profesjonalnym zarządzaniem promami morskimi oraz działalnością turystyczną i transportową,
- Spółka powstała w 1994 roku, pierwszy prom wszedł do eksploatacji w 1995 roku,
- Eksploatuje 7 promów na 2 liniach:  
Świnoujście – Ystad  
Świnoujście – Trelleborg



**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012,  
Świnoujście

## Dynamiczny rozwój

### Powiększająca się flota Unity Line

- Styczeń 2005 – m/f Gryf
- Listopad 2006 – m/f Galileusz
- Październik 2007 – m/f Wolin
- Wrzesień 2008 – m/f Skania.



**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

## Flota Unity Line

• Jednostki pasażerskie – **Polonia i Skania**

• Jednostki zorientowane na obsługę rynku cargo:

➤ Promy towarowe:

**Jan Śniadecki, Kopernik**

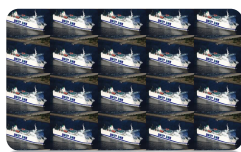
➤ Promy towarowo-pasażerskie

**Gryf, Galileusz, Wolin**



**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

## Flota Unity Line



m/f Gryf



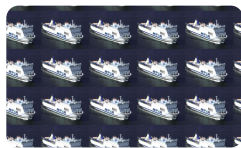
m/f Polonia



m/f Skania



m/f Wolin



m/f Galileusz



m/f Kopernik



m/f Śniadecki

**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012,  
Świnoujście

## Przewozy Unity Line czerwiec 1995 r. – marzec 2012 r.

Promy Unity Line od początku swojej działalności przewiozły:

- **3 892 160** Pasażerów
- **1 044 768** samochodów osobowych
- **2 047 943** samochodów ciężarowych



**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

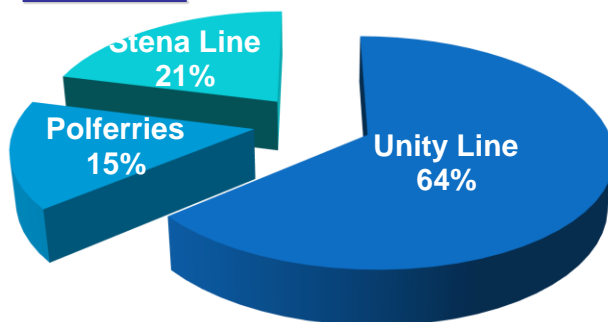
16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012,  
Świnoujście

## Udział w rynku bałtyckich przewozów promowych pomiędzy Polską a Skandynawią

### Ilości przewiezionych ciężarówek w 2011r.:

Unity Line – 247 626  
Stena Line – 80 922  
Polferries – 58 227

Total – 386 775



**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

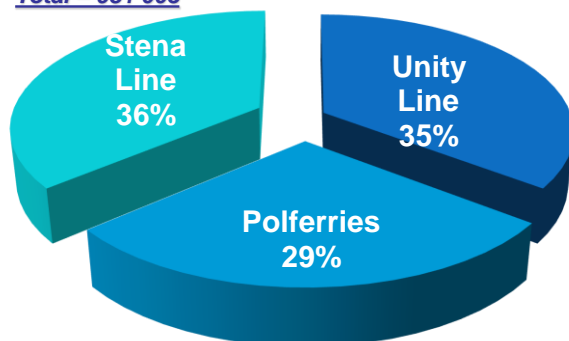
16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012,  
Świnoujście

## Udział w rynku bałtyckich przewozów promowych pomiędzy Polską a Skandynawią

Ilości przewiezionych Pasażerów w 2011 r.:

Stena Line – 354 002  
Unity Line – 347 308  
Polferries – 279 693

Total – 981 003



**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012,  
Świnoujście

## Armatorzy dla środowiska

Co gwarantuje, że transport morski jest jednym z najbardziej ekologicznych na świecie?

- Restrykcyjne przepisy
- Konwencje międzynarodowe (np. MARPOL, HELCOM)
- Oczyszczalnie ścieków na każdym promie
- Obowiązek segregacji śmieci
- Praktycznie zamknięty obieg utylizacji odpadów
- Pozostałości – możliwość utylizacji w każdym porcie
- od 01.01.2010 niskosiarkowe paliwo lekkie MGO  
max 0,1% zawartości siarki
- od 01.07.2010 niskosiarkowe paliwo ciężkie  
max. 1,0% (wcześniej 4%) zawartości siarki
- 01.01.2015 r. - max. 0,1% siarki w paliwach statkowych



**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012,  
Świnoujście

## Czy na pewno statki trują najbardziej?

Emisja CO<sub>2</sub> przez środki transportu  
w gramach na tonokilometr

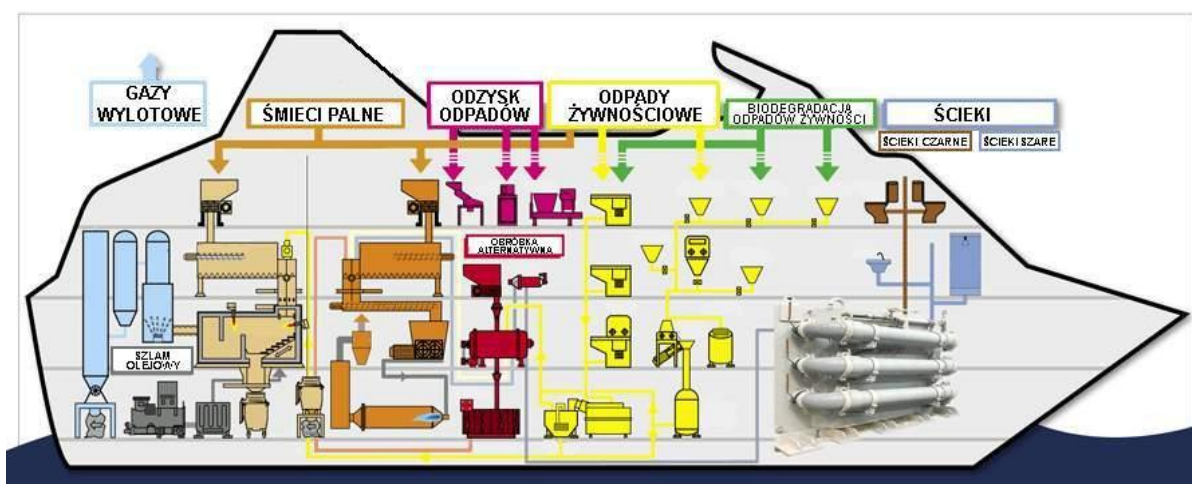


Zródło: Niemiecki Instytut Energii i Środowiska

**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

16. Kolokwium Odry i Haweli, 2012,  
Świnoujście

## Przykład wielozadaniowego systemu utylizacji odpadów statku pasażerskiego



**UNITY LINE**  
Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej

## Czy po 1 stycznia 2015r. Bałtyk nadal będzie łączył?

### **Negatywne skutki:**

- Wzrost cen paliw (ok. 40-50 a nawet 70%), czyli wzrost kosztów eksploatacji statków, więc teoretyczny wzrost cen za przewóz. Obecnie 1/3 kosztów eksploatacji to koszty paliwa.
- Inne paliwa (praktycznie już destylaty) dla obecnych silników okrętowych = wyższe koszty utrzymania, przyspieszone zużycie części maszyn, zwiększona awaryjność



## Czy po 1 stycznia 2015r. Bałtyk nadal będzie łączył?

### **Rezultat:**

- Powrót ciężarówek na drogi (utrata konkurencyjności przewozów promowych na rzecz transportu kołowego)
- Skutek odwrotny do zamierzonego tzn. zamiast przewidywanej redukcji emisji szkodliwych związków do atmosfery nastąpi ich zwiększenie – wzrost ruchu kołowego mniej przyjaznego dla środowiska niż transport morski
- Dalsze ograniczenie konkurencji pomiędzy szlakami żeglugowymi i portami w Europie Północnej i Południowej



Dziękuję bardzo za Państwa uwagę



Vortrag (13)

**WASSTOURISTISCHE INFRASTRUKTURENTWICKLUNG –  
EIN EUROPaweITES, MIT MARKENRECHTEN GESCHÜTZTES HINWEISSYSTEM  
„DIE GELBE WELLE“**

Katrin Reiche-Kurz, Berlin

---

# **Serdecznie witamy** **Świnoujście**

## **Gut auf dem Weg zu internationaler nachbarschaftlicher Zusammenarbeit**

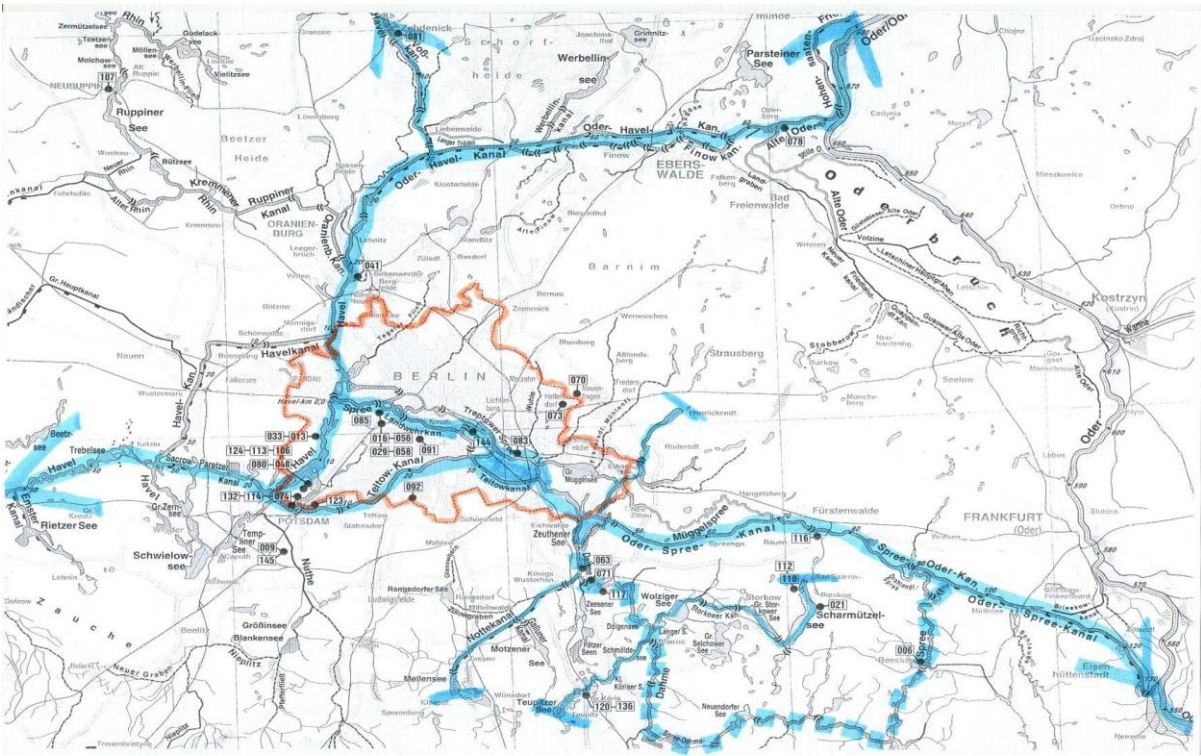
Referent: Katrin Reiche-Kurz  
Geschäftsführerin

Tourismusverein Berlin  
Treptow-Köpenick e.V.

---

*Lust auf mehr Berlin?*  *...dann Treptow-Köpenick!*

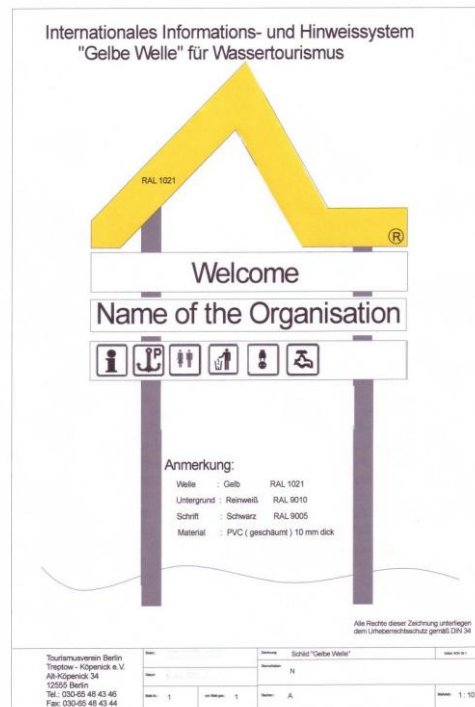




Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!



Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!



## Leitsystem auf dem Wasser „Gelbe Welle“

Wer benötigt die „Gelbe Welle“?

- öffentliche Anlegestellen
- Biwakplätze
- Marinas
- Gastliegeplätze
- Bootshäuser
- Gaststätten und Hotels

Das weithin sichtbare Symbol der „Gelben Welle“ ermöglicht ein besseres Erkennen der Anlegemöglichkeiten, signalisiert ein „Herzliches Willkommen“ und gibt Auskunft über Ausstattung und Wassertiefe des Anlegers/Hafens, touristische Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten.

# Gelbe Welle

- Steht für Information, Sicherheit und Leichtigkeit auf dem Wasser.
- Ein Zeichen, das in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt und der Wasserschutzpolizei durch den TTK entwickelt wurde.
- Der DTV hat die deutschlandweiten Markenrechte an der „Gelbe Welle“ im August 2004 vom Tourismusverein Berlin Treptow-Köpenick erworben.
- Um Eindeutigkeit und Wiedererkennbarkeit der „Gelben Welle“ zu sichern, sind Maße und Farben des kompletten Schildes vorgegeben und markenrechtlich geschützt worden.

---

Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!

## Deutschland- und EU-weit geschütztes, grenzüberschreitendes Leitsystem „Gelbe Welle“

509 Anleger / Häfen am Wasser weisen in Deutschland bisher mit dem Schild der „Gelben Welle“ auf ihren Standort und ihre Angebote hin.

|                             |                          |
|-----------------------------|--------------------------|
| 43 – Bayern                 | 77 – Niedersachsen       |
| 69 – Berlin                 | 16 – Nordrhein-Westfalen |
| 134 – Brandenburg           | 44 – Rheinland-Pfalz     |
| 1 – Hamburg                 | 6 – Saarland             |
| 6 – Hessen                  | 3 – Sachsen-Anhalt       |
| 79 – Mecklenburg-Vorpommern | 28 – Schleswig-Holstein  |

60 „Gelbe Wellen“ in Polen

---

Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!

# „Gelbe Welle“

„Wszystkie dobre rzeczy chodzą trójkami“

„Aller guten Dinge sind drei“

Mehr Service, mehr Marketing für Ihren Anleger/Hafen.

- Das Schild steht für touristische Qualität. Das Schild „Gelbe Welle“ signalisiert dem Gast: Hier setzt man sich für die Interessen der Gäste ein.
- Die „Gelbe Welle“ sichert die Vergleichbarkeit der Angebote. Sie werden beraten und erhalten Tipps.
- Sie können die „Gelbe Welle“ für Ihre Werbung verwenden.

Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!



Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!



Wassertouristisches  
Leitsystem

Umsetzung 2006 in  
Gesamt-Berlin

*Lust auf mehr Berlin?*  ...dann Treptow-Köpenick!

## Wasserwanderrastplätze / Biwakplätze



- Netz von 10.000 km Bundes-/Landeswasserstraßen (schiffbar 7500 km) mit zentraler Lage in Europa.
- einfache Übernachtungsmöglichkeiten für Wassertouristen schaffen - daher Wasserwanderrastplätze
- natur-, umwelt- und landschaftsverträglichen Wassertourismus
- Durchgängigkeit von WWRP in Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin
- Verschmelzung mit landseitigen Leitsystemen

*Lust auf mehr Berlin?*  ...dann Treptow-Köpenick!



ÜBERGRÖßE, M 1:10 Originalgröße: 3000 x 400 mm

Treptow/Köpenick 13, TK13.1 Übergröße



M 1:10 Originalgröße: 1200 x 470 mm

Treptow/Köpenick 13, TK13.1

Beauftragter: 18.07.05

rechtwinklig zum Ufer, Wasser, übereinander angeordnet (einseitig)

15/2-1

Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!



Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!

## DER WIRTSCHAFTLICHE ASPEKT DER „GELBEN WELLE“

Wie viel Geld geben Wassertouristen auf ihrer Reise täglich pro Person aus?  
Als Orientierung kann im folgenden herangezogen werden:



**Touristen mit Hausbooten (Charter) oder**



**eigener Segel- Motoryacht 35 -45 Euro  
Berliner Raum**



**Kanutouristen 25 – 35 Euro**

Diese Zahlen wurden im Rahmen einer Besucherstrom-Analyse in Berlin Treptow-Köpenick im Jahre 2002 ermittelt. Sie können regional schwanken, da sie abhängig sind von den jeweiligen touristischen Angeboten, wie Sehenswürdigkeiten, Einkaufsmöglichkeiten, Serviceleistungen, kulturellen Veranstaltungen etc.

*Lust auf mehr Berlin?*  ...dann Treptow-Köpenick!

## Perspektiven der „Gelben Welle“ für europäisches Ausland

DIE „GELBE WELLE“  ALS HINWEIS- UND INFORMATIONSSYSTEM  
– CHANCE FÜR DEN WASSERTOURISMUS

Zwischen Havel, Spree und Dahme existieren über 550 Häfen, Marinas und öffentliche Anlegestellen.  
Mit der Gelben Welle kann ein lukrativer Zukunftsmarkt erschlossen werden.

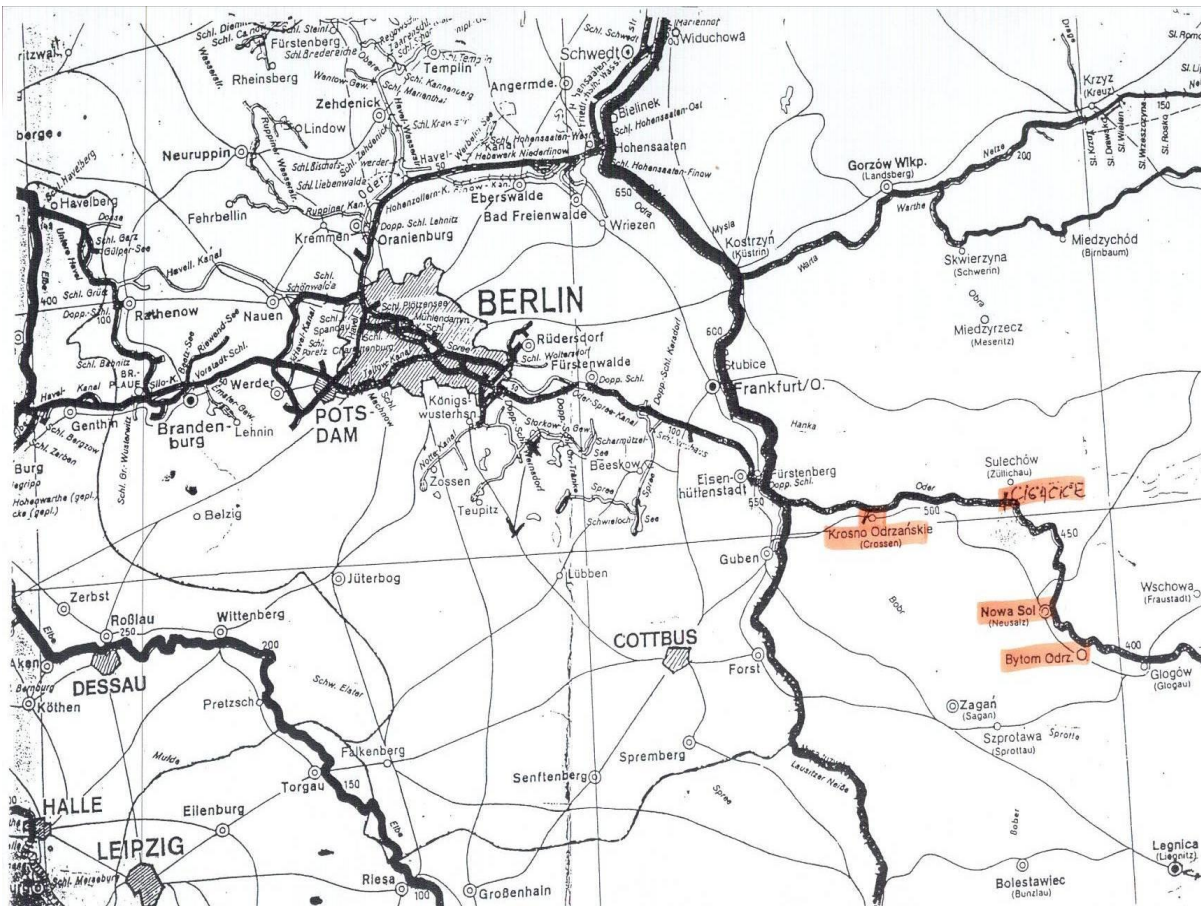


Ziel ist und bleibt es, den Wassertourismus zu einem noch wichtigeren Wirtschaftsfaktor für diese Wasserstraßen und deren landseitige Anbindungen wirksam werden zu lassen.  
Hinweis- und Leitsysteme im Wassertourismus gewinnen zunehmend an Bedeutung im zusammenwachsenden Europa.



Über die EU-INTERREG III A, B und C - Projekte „SEED“- Nachhaltige Europäische Wirtschaftsentwicklung sowie „BALTIC PLUS“, „RURAL WATERS“, „ODRA 2014“ und dem Projekt „Bau der touristischen Marinas an der Oder in den Orten Bytom Odrzanski, Nowa Sol, Cigacice/Sulechow“ ist die Gelbe Welle inzwischen in Polen, Schweden, Irland, Finnland und Dänemark bekannt geworden. In Deutschland, Polen und Dänemark ist sie bereits eingerichtet.

*Lust auf mehr Berlin?*  ...dann Treptow-Köpenick!



## Die „Gelbe Welle“ in Polen



Erste „Gelbe Welle“ in Polen ging nach Stettin zum Yachtclub „Pogon“, eine zweite folgte an die Camping Marina PTTK in Stettin, weiterhin in die Umgebung von Sulechow und Nowa Sol.

Die „Gelbe Welle“ stärkt nicht nur nachhaltig die regionale Wirtschaftskraft, sondern sie ist ein erheblicher Sicherheitsfaktor im Wasserstraßenverkehr, da durch ihre weithin sichtbare Erkennbarkeit unnötiger Suchverkehr entfällt.

...UND WEITER GEHT'S MIT DER



Die Weiterentwicklung dieses Systems ist vorgesehen. Länderübergreifende Verknüpfungen sind wichtig für den Gast und mit landseitigen touristischen Leitsystemen zu verbinden. (Rad-, Wanderwege)



Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!





Im Rahmen des EU-Projekts „Odra 2014“ wurden Anfang 2012 durch eine gute Zusammenarbeit mit Bollmann&Partner Frankfurt Oder Poznan und Wydział Integracji Europejskiej i Promocji 50 Gelbe-Welle-Lizenzen verkauft.

*Lust auf mehr Berlin?*  ...dann Treptow-Köpenick!

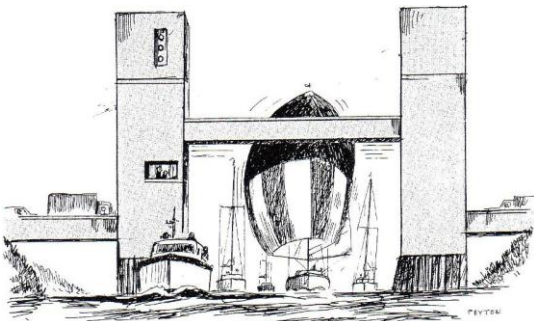


*Lust auf mehr Berlin?*  ...dann Treptow-Köpenick!

# „Wirtschaftsfaktor Wassertourismus, Ostsee- und Binnenschifffahrt“

- rasante Entwicklung
  - Oder „Tor zur Welt“
- Zunahme Sportbootschleusungen
  - Havel, Spree-Oder-Wasserstraße
- Internationaler Wassertourismus, Ostsee- und Binnenschifffahrt
  - Infrastrukturentwicklung

Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!



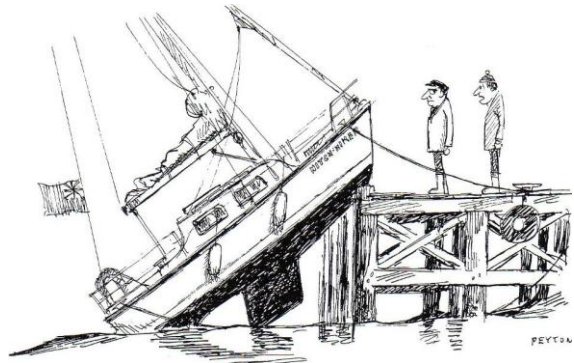
## Beseitigung von Hemmnissen

### Berlin

Freigabe ausgewählter Wasserstraßen für den Charterscheinbetrieb;  
Einrichtung von Wasserwanderrastplätzen;  
Bau von Wassertankstellen.

### Brandenburg

Bau einer Schleuse in Märkisch Buchholz, damit die große Umfahrung auch für motorbetriebene Sportboote ermöglicht wird.



Lust auf mehr Berlin?  ...dann Treptow-Köpenick!

**So dass wir Wassertouristen, Wassersportlern  
und der Binnenschifffahrt zukünftig sagen  
können:**

**Welcome**

**Serdecznie witamy**

**Välkommen**

**Willkommen**

---

*Lust auf mehr Berlin?*  *...dann Treptow-Köpenick!*

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



---

*Lust auf mehr Berlin?*  *...dann Treptow-Köpenick!*

Vortrag (14)

## DIE WIEDERHERSTELLUNG DER KARNINER BRÜCKE FÜR DIE BAHNVERBINDUNG BERLIN – SWINOUJSCIE

Günther Jikeli, Seebad Heringsdorf

---

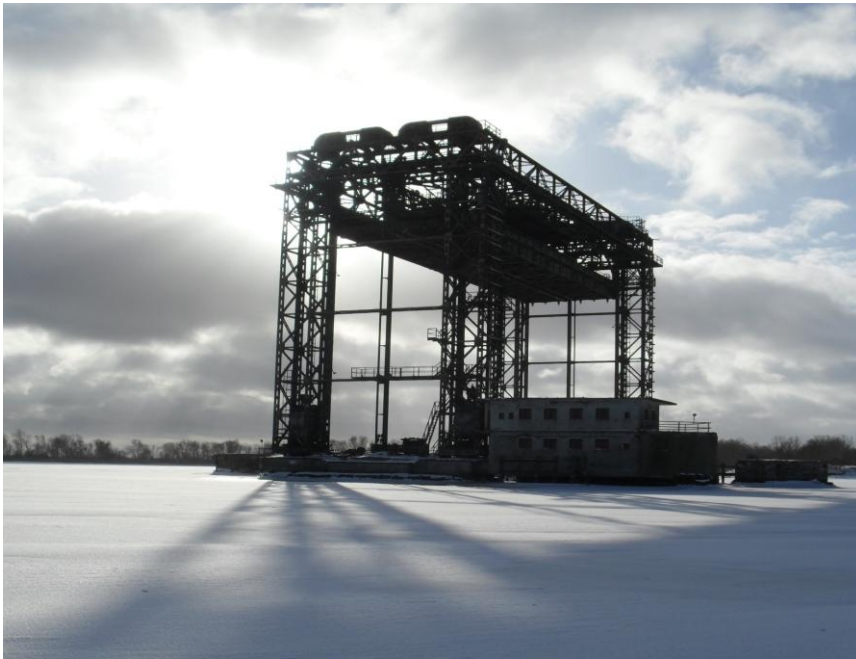
# Berlin-Usedom in 2 Stunden!



zwei Stunden / dwie godziny

Bild: Usedomer Eisenbahnfreunde e.V.

## Karniner Brücke - Hubteil im Peenestrom



## Karniner Brücke - vor Zerstörung 1945



Karniner Brücke 1945 nach der Sprengung



Karniner Brücke 1945 nach der Sprengung



## Das Projekt: Wiederaufbau der Karniner Brücke resp. Südanbindung der Insel Usedom

- Bürgerbewegung 1990: Rettung des Hubteils vor dem Abriß
- Gründung des Vereins Usedomer Eisenbahnfreunde e.V. 1992
- Aktionsbündnis Karniner Brücke 2011 in Berlin

### Bahnhof Usedom Stadt 2011



## Bahnhof Usedom Stadt 2011

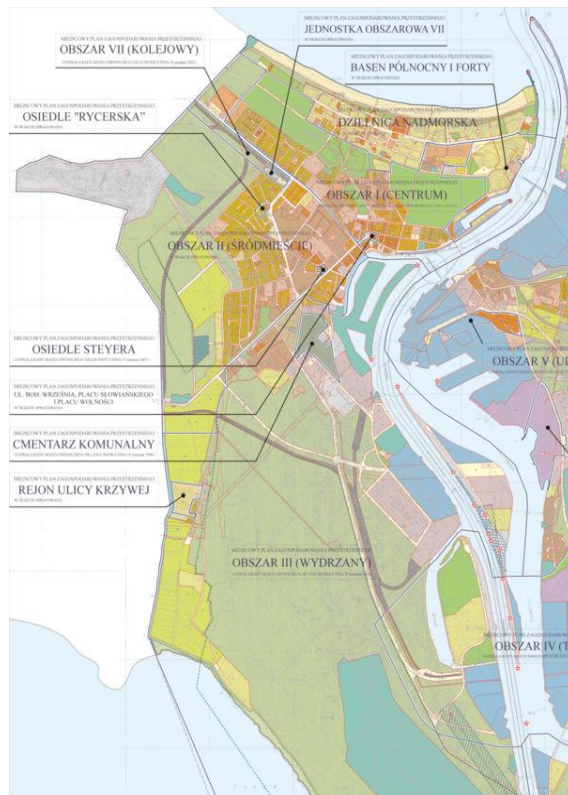


## Pasker Brücke





## Geplante Trasse auf polnischem Gebiet:



zwischen Golm  
und Ahlbeck

## Konzept des Aktionsbündnis Karniner Brücke

- Deutsch-Polnisch
- Überregionalität
- Europäisch
- Verkehrspolitisch
- Wirtschaftspolitisch
- Touristisch
- Emotionale Seite

## Spitzentreffen der Oder-Partnerschaft 2010

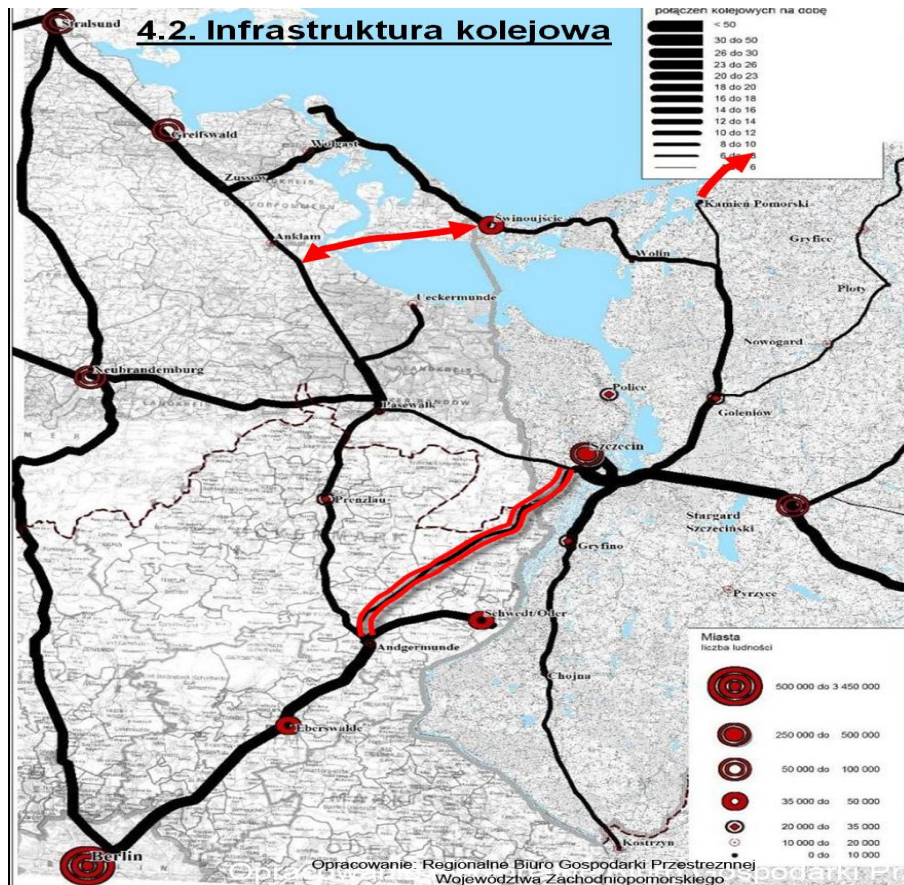


## Regierender Bürgermeister von Berlin **K. Wowereit**



## Ministerpräsident von MVP E.Sellering





## Aktueller Stand

- Politische Unterstützung/Einschätzung
- TASK FORCE Karnin, Land MV+ Länder B und BB + DB
- AG Kosten : Minimalvariante eingleisig < 100 Mio €:
- AG Nutzen: Arbeit noch nicht abgeschlossen, Berechnungen der Fachleute des Aktionsbündnisses ,  
MV – Verkehrsministerium prüft

## Arbeitsplan und Aussicht

- Wirtschaftlichkeit: 0,73 (2008), >2 (2012)  
im BVWPI 2013 bestätigen mit „vordringlichem Bedarf“
- Vorentwurfsplanung (350.000 €, Vorfinanzierung durch MV)
- Staatsvertrag D - PL

Die Odermündungs-Region braucht schnelle Bahnanbindungen nach Berlin.  
Dazu gehört die das Karniner Bahnprojekt!



Vortrag (15)

## EIN VIRTUELLES TRANSPORTMARKTSYSTEM FÜR DIE SÜDWESTLICHE BALTIC-REGION

Jürgen Lange, Hamburg

---



### *16. Internationalen Oder/Havel- Colloquium in Swinoujscie*

*06. – 07. September 2012*

### **Ein virtuelles Transportmarkt- System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd- westlichen „Baltic-Region“**

Dr. Jürgen Lange



The VIKING project is an EU financed Framework 7 Collaborative STREP Project and is part of themes 4, ICT, and 10, Security.

VIKING stands for Vital Infrastructure, Networks, Information and Control Systems Management and is executed between November 1, 2008 and October 31, 2011 by a consortium of industrial and academic partners.



*Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)*

### **Ausgangslage**

- Die süd-westliche „Baltic-Region“ zwischen den Metropolregionen Hamburg/Berlin/Stettin ist - als Brücke zwischen Skandinavien und Mitteleuropa - stark vom Verkehr geprägt.
- Die Verkehrsströme, insbesondere im Güterverkehr, werden allen Prognosen zufolge zukünftig weiter zunehmen.
- Das planerische Interesse richtet sich bisher überwiegend auf den überregionalen bzw. Transitverkehr.
- Der Transitverkehr trägt jedoch vergleichsweise wenig zur wirtschaftlichen Wertschöpfung bei.



- **Für die Wirtschaft dieser Region mit noch vergleichsweise starker agrarischer Prägung spielen Gütertransporte über mittlere Entfernungen eine erhebliche Rolle.**
  - landwirtschaftliche Produkte sowie Futtermittel (wobei aufgrund der Konzentration von Verarbeitungsbetrieben sowie Agrarhandel, die zu überwindenden Entfernungen zunehmen und dementsprechend die hofeigenen Traktorgespanne als Transportmittel an Bedeutung verlieren),
  - Baustoffe aller Art, Schüttgüter, Holz- und Papierprodukte etc.
  - Auslieferung von Gütern des täglichen Bedarfs sowie von langlebigen Konsumgütern von Produzenten bzw. Zentrallagern an den Einzelhandel oder direkt an den Endkonsumenten.
- In allen genannten Sektoren spielt im regionalen Verkehr der Standardcontainer als Transportmedium nur eine untergeordnete Rolle.

1

Dr. Jürgen Lange



- Ein Ausbau der Verkehrswege lediglich nach quantitativen Gesichtspunkten stößt an finanzielle, ökologische und politische Grenzen. (Akzeptanzprobleme).

1

Dr. Jürgen Lange





o **Der süd-westliche „Baltic-Raum“ verfügt**

- über ein umfangreiches ausgebautes Straßennetz; Ausbau- und Neubauvorhaben von Autobahn-Strecken befinden sich in unterschiedlichen Stadien der Realisierung bzw. Planung und
- über ein - in den vergangenen Jahrzehnten deutlich ausgedünntes - Schienennetz.
- Im Zuge von Ausschreibungen der Nahverkehrsleistungen sowie durch Landesbeteiligung an Modernisierungsmaßnahmen bei der Infrastruktur (Elektrifizierung) werden deutliche Qualitätsverbesserungen im Personenverkehr angestrebt.
- Im Güterverkehr wird die Tendenz zum Rückzug aus der Fläche stärker. Die Verbindungen nach Stettin (Pasewalk – Stettin/Angermünde – Stettin) benötigen dringenden Ausbau.
- Inwieweit die polnische Staatsbahn oder Nichtbundeseigene Eisenbahnen und sonstige Privatanbieter (Speditionen) hier, ähnlich wie beim Personennahverkehr, in die freiwerdende Marktlücke nachstoßen oder insgesamt sogar das Angebot erweitern werden, ist derzeit nicht absehbar.

1

Dr. Jürgen Lange



o Die Region verfügt über ein umfangreiches Netz von Wasserstraßen und Häfen. Neben den polnischen Seehäfen Stettin und Swinemünde und dem Oderhafen Schwedt in Brandenburg, existieren zahlreiche kleinere Häfen an Ostsee, Oder und an den Binnenwasserstraßen (Eberswalde etc.).

- Von jedem beliebigen Ort in Brandenburg aus ist im Nahbereich von 50 km ein Hafen erreichbar, in der Regel sogar mehrere. Neben den Küstengewässern werden weite Teile des Landes durch den schiffbaren Fluss Oder, durch zwei Kanäle (Bundeswasserstraßen) erschlossen.
- Für den überregionalen Gütertransport sind nach den Entwicklungen der letzten Jahrzehnte fast nur noch die Häfen Swinemünde, Stettin in Polen, der Oder-Hafen Schwedt sowie am Oder-Havel-Kanal Eberswalde.
- Von Bedeutung sind die Berliner Häfen, Königs-Wusterhausen, insbesondere der Trimodal-Hafen Wittstock und an der Elbe Wittenberge. Sie bieten das Potential, auch im überregionalen Verkehr, (wieder) stärker genutzt zu werden.

**Der Gütertransport per Schiff ist jedoch bisher noch nicht ins Zentrum der Aufmerksamkeit der Verkehrspolitik gerückt.**

1

Dr. Jürgen Lange



## **Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)**

### **Zielsetzungen**

- Die Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, in der süd-westlichen „Baltic-Region“ soll nicht als naturgegebene Entwicklung betrachtet werden, die je nach Standpunkt und Interessenlage lediglich zu begrüßen oder zu beklagen ist, die aber ansonsten als unabhängige Variable die planerischen Überlegungen determiniert.
- Die Entwicklung der Verkehrsströme bedarf der politisch zu verantwortenden Steuerung.
- Eine Verringerung der Leerfahrten würde z. B. sowohl die Verkehrsträger und die Umwelt entlasten als auch betriebswirtschaftliche Vorteile erzeugen.

1

Dr. Jürgen Lange



### **Probleme der Finanzierbarkeit, der ökologischen und sozialen Zumutbarkeit sowie der Akzeptanz zwingen dazu:**

1. den nachhaltigen Ausbau von Verkehrswegen voranzutreiben,
2. eine Steuerung der Zunahme der Verkehrsflüsse hin zu einer optimierten Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen anzustreben,
3. die unterausgelastete Infrastruktur soll (wieder) genutzt werden, um die insgesamt steigenden Verkehrsströme aufzufangen.

### **Das betrifft besonders die Wassertransporte.**

1

Dr. Jürgen Lange



***Eine Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur soll die einseitige Orientierung auf überregionalen und Transitverkehr überwinden.***

Insbesondere der regionale Güterverkehr über mittlere Entfernungen ist zu optimieren. Ländliche Regionen, die derzeit vom Verkehrsfluss abgekoppelt zu werden drohen, sollen neue Chancen zu wettbewerbsfähigen Entwicklungen erhalten.

Hinsichtlich der (Wieder-)Belebung kleinerer Häfen, Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit z.B. der Elb-/Odernebenflüsse und des Kanalsystems konvergieren verkehrspolitische mit regionalpolitischen Zielsetzungen, Stadtentwicklungs- und Tourismuskonzepten.

Die Finanzierbarkeit von Investitionen in die Infrastruktur stellt sich anders dar, wenn diese z.T. gemeinsam von Frachtschifffahrt und Ausflugschifffahrt genutzt wird.

1

Dr. Jürgen Lange



***Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)***

### **Lösungswege**

- 4. (virtuelles) Verkehrsinfrastruktursystem (Metasystem) neben bzw. über Straße/Schiene/Wasserweg, das die Nutzung der anderen Infrastruktursysteme optimiert.
  - Bündelung der verstreuten Informationen
- Nachfrage- statt Anbieterorientierung:
  - Ausgangspunkt ist das Transportbedürfnis des Kunden, nicht die Angebotspalette des Transport- bzw. Speditionsunternehmens
- Direkter und jederzeitiger Zugriff für alle Akteure (Nachfrage- und Angebotsseite) auf das System über eine offene Internet-Plattform.

1

Dr. Jürgen Lange



*Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)*

- Börsenfunktion (Virtueller Marktplatz)
  - Vermittlung zwischen den Akteuren, Schaffung von Markttransparenz
  - Alle Marktteilnehmer (Angebotsseite, z.T. Nachfrageseite) sind tendenziell ständig auf dem (virtuellen) Markt präsent,
  - wesentliche Informationen sind (auch wechselseitig) jederzeit verfügbar → Verlagerung des Wettbewerbs auf spezifische Leistungsmerkmale (Qualität, Preis, Service),
  - Wegfall der restriktiven Informationspolitik als Wettbewerbsinstrument („Die Konkurrenz ist immer nur einen Mausklick entfernt“)

1

Dr. Jürgen Lange



*Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)*

- Die Autonomie aller Akteure bleibt erhalten, d.h. auch Ausmaß/  
Intensität der Beteiligung an einem **virtuellen Transportmarkt-System** bleibt variabel, je nach Voraussetzungen, Bedürfnissen und Unternehmensstrategien.

1

Dr. Jürgen Lange



*Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)*

## Probleme / offene Fragen

- Schaffung von Akzeptanz bei den Akteuren des Güterverkehrs
- Überwindung des „Hortens von Informationen“ als Wettbewerbsinstrument
- Trägerschaft der Internetplattform / des **virtuellen Transportmarkt-Systems** (Konsequenzen für Finanzierbarkeit und für Akzeptanz)

1

Dr. Jürgen Lange



*Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)*

- Einbeziehung von vorhandenen bzw. geplanten Internetportalen mit partiell überschneidender Zielsetzung (Herausbildung konkurrierender Informationssysteme)
- Ab welchem Level der Beteiligung ist ein praktischer Start(-versuch) des Systems möglich bzw. sinnvoll?
- „Versteigerung von Transportaufträgen“ als möglicher Ansatz?

1

Dr. Jürgen Lange



**Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)**

- Kauf und Verkauf von Dienstleistungen über eine Internet-Börse setzt weitgehende Standardisierung der Dienstleistungen voraus.
- Transportdienstleistungen unterscheiden sich bisher jedoch in z.T. entscheidenden Merkmalen
  - Termintreue; z.T. Sicherheitsfragen;
  - Erbringung von Nebenleistungen wie Rücknahme von Leerpalletten etc. und Retouren, z.T. Inkasso, Abladen, Orts- und Sachkenntnis des Transportpersonals als Voraussetzung für reibungslose An- und Abfahrt und Handling der Transportgüter). Beispiel: Begründungen für die Beibehaltung teurer Werksverkehre!

1

Dr. Jürgen Lange



**Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)**

- Das System kann unmittelbar nur die Nutzung vorhandener, funktionsfähiger Verkehrsinfrastruktur optimieren. Das Problem beim Transport auf dem Wasserweg, auch auf dem Schienenweg besteht aber größtenteils darin, dass Infrastruktur zwar prinzipiell noch vorhanden, aber nicht mehr oder nur eingeschränkt nutzbar ist.
- Wie kann das System so gestaltet werden, dass es auch Mängel in der Infrastruktur sichtbar macht? (z.B. Auswertungsroutinen, die dokumentieren, wann und unter welchen Umständen das System alternative Transportketten wegen fehlender oder unzureichender Infrastrukturelemente nicht vermitteln kann.)

1

Dr. Jürgen Lange



**Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)**

| Verkehrsträger | (Alle)         |                |                |                |               |                |                |                |                |               |                |               |               |  |  |
|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|--|--|
| Gütergruppe    | (Alle)         |                |                |                |               |                |                |                |                |               |                |               |               |  |  |
| Summe-Menge    | Senke          |                |                |                |               |                |                |                |                |               |                |               |               |  |  |
| Quelle         | 11             | 14             | 15             | 16             | 17            | 18             | 19             | 102            | 103            | 104           | 105            | 106           | 107           |  |  |
| 11             | 152840         | 34972          | 58455          | 45103          | 18573         | 13114          | 70843          | 120551         | 146970         | 16044         | 128937         | 49453         | 15939         |  |  |
| 14             | 145285         | 40263          | 222902         | 238658         | 26287         | 45706          | 48974          | 153383         | 1052781        | 50459         | 386621         | 99224         | 53490         |  |  |
| 15             | 93774          | 68054          | 1150           | 85082          | 12421         | 30404          | 26173          | 95384          | 90635          | 9662          | 150270         | 72924         | 14623         |  |  |
| 16             | 106624         | 32413          | 27870          | 301            | 33565         | 13372          | 39446          | 50029          | 189645         | 15473         | 147541         | 87849         | 20048         |  |  |
| 17             | 6470           | 6302           | 2141           | 3992           | 7             | 5198           | 7453           | 16254          | 53088          | 11415         | 61829          | 19548         | 8746          |  |  |
| 18             | 64332          | 32915          | 11085          | 14556          | 9544          | 21658          | 19487          | 203668         | 333324         | 66104         | 625664         | 181025        | 90623         |  |  |
| 19             | 101446         | 53239          | 35487          | 64808          | 18128         | 22601          | 301            | 359922         | 482120         | 52297         | 227378         | 61893         | 21292         |  |  |
| 102            | 264869         | 125625         | 79732          | 190639         | 81066         | 182240         | 197417         |                | 378624         |               |                |               |               |  |  |
| 103            | 274707         | 554939         | 179900         | 388986         | 108424        | 550875         | 793486         | 166960         |                |               |                |               |               |  |  |
| 104            | 27654          | 34423          | 37505          | 42402          | 13640         | 42763          | 46245          |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 105            | 160293         | 509649         | 166070         | 904633         | 82251         | 472338         | 605128         |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 106            | 27435          | 58919          | 33210          | 86855          | 6692          | 116345         | 115239         |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 107            | 39821          | 80967          | 35077          | 75087          | 7964          | 117283         | 111333         |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 108            | 18284          | 65585          | 29297          | 48379          | 35722         | 202501         | 90987          |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 109            | 30180          | 116377         | 28861          | 52556          | 6489          | 92059          | 119377         | 384753         |                |               |                |               |               |  |  |
| 110            | 1082           | 12136          | 8871           | 7512           | 536           | 27201          | 20047          |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 111            | 8136           | 81059          | 16258          | 24627          | 5387          | 67237          | 68232          | 280756         | 99484          | 144033        |                |               |               |  |  |
| 112            | 202874         | 90949          | 24614          | 54562          | 23031         | 98111          | 97856          | 351055         | 296652         | 27328         | 139450         | 202           | 942           |  |  |
| 113            | 15344          | 27973          | 6983           | 20031          | 3599          | 55537          | 93598          | 204121         | 85906          | 15542         |                |               |               |  |  |
| 114            | 15177          | 31111          | 28414          | 19667          | 5861          | 32249          | 31305          | 152912         |                |               |                |               |               |  |  |
| 115            | 6660           | 5469           | 1077           | 6317           | 1824          | 6070           | 12897          | 34999          |                |               |                |               |               |  |  |
| 116            | 16422          | 12042          | 2311           | 4282           | 2366          | 24005          | 15452          | 102162         |                |               |                |               |               |  |  |
| 201            | 1160437        | 152150         | 83964          | 118308         | 20157         | 105028         | 110181         | 1519168        | 866546         | 347307        | 1934744        | 415942        | 216283        |  |  |
| 202            | 4048           | 6958           | 2710           | 3678           | 336           | 1345           | 12813          |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 203            | 65370          | 114226         | 76827          | 97933          | 22325         | 153514         | 145768         |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 204            | 17988          | 40201          | 27773          | 24991          | 1809          | 181271         | 60804          |                |                |               |                |               |               |  |  |
| 205            | 14339          | 46180          | 48570          | 25662          | 5396          | 165454         | 47913          | 303955         |                |               |                |               |               |  |  |
| 206            | 3752           | 1154           | 579            | 1901           | 982           | 5158           | 3059           | 84905          |                |               |                |               |               |  |  |
| 207            | 7486           | 16680          | 4022           | 11789          | 2921          | 20669          | 18565          | 438169         |                |               |                |               |               |  |  |
| 208            | 23185          | 24477          | 3060           | 20501          | 4335          | 18050          | 40435          | 421678         | 192160         | 108877        |                |               |               |  |  |
| 209            | 1898           | 5299           | 595            | 621            | 119           | 3261           | 3211           | 126401         | 43256          | 13812         |                |               |               |  |  |
| 210            |                | 2074           | 16             | 36             |               |                | 2792           | 43229          |                |               |                |               |               |  |  |
| <b>Gesamt</b>  | <b>3078212</b> | <b>2484780</b> | <b>1285386</b> | <b>2684455</b> | <b>561757</b> | <b>2892617</b> | <b>3076617</b> | <b>5614414</b> | <b>4311191</b> | <b>878353</b> | <b>3802434</b> | <b>988060</b> | <b>441986</b> |  |  |

1

Dr. Jürgen Lange



**Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)**

- Allgemein wird noch immer eine Politik des Rückzugs aus der Trägerschaft der regionalen Häfen verfolgt. Die Bundeswasserstraßenverwaltung z.B. betreibt die Unterhaltungsarbeiten an den Nebenflüssen der Elbe so zurückhaltend, dass die Schiffbarkeit z.T. deutlich eingeschränkt ist. Der Bedeutungsverlust der regionalen Häfen im Gütertransport wird vor Ort z.T. beklagt. Soweit jedoch im kommunalen Bereich überhaupt Konzepte für die künftige Nutzung der Hafenanlagen und -bereiche entwickelt werden, beschränken sich diese überwiegend auf touristische Aspekte sowie die Nutzung von (ehemaligen) Hafengebieten für gehobene Wohnzwecke.

1

Dr. Jürgen Lange



***Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)***

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

1

Dr. Jürgen Lange



***Ein virtuelles Transportmarkt-System; Lösungsansätze zur Attraktivierung der süd-westlichen „Baltic-Region“ (Stettin - Brandenburg/Berlin - Hamburg)***

Dr. Jürgen Lange  
HSFG, Hamburger Sozialforschungsgesellschaft e.V.  
Beim Schlump 51  
D 20144 Hamburg  
[www.hsfq.de](http://www.hsfq.de)

LPS, Local Port Service Gesellschaft mbh  
c/o HSFG  
Beim Schlump 51  
D 20144 Hamburg  
[www.lps-online.de](http://www.lps-online.de)

1

Dr. Jürgen Lange



## SCHLUSSWORT

Gerhard Ostwald

---

Sehr geehrte Damen und Herrn,

der „Hafenstandort Szczecin/Swinoujscie – Schnittstelle zwischen Ostsee und Oder-Region“ hieß das Thema unseres zweitägigen Colloquiums hier in Swinemünde.

Ich meine, dass wir trotz einiger Widrigkeiten einen großen Bogen spannen konnten, angefangen mit der hervorragenden Übersicht von Professor Breitzmann gestern, der uns den Stand und die Entwicklung des Güteraufkommens in der südlichen Ostsee dargestellt, dabei auf die weitere Entwicklung hingewiesen und besonders für Polen eine hohe Wachstumsrate von 21 % im Jahr prognostiziert hat.

Ein starker Zuwachs sei insbesondere im Containerverkehr zu erwarten. Er hat aber auch, ebenso wie Herr Waszczenko von der Fährreederei Unity Line, auf aktuelle Umweltaspekte verwiesen, die zu Kostensteigerungen beim Treibstoff führen werden und damit ab 2015 starke Veränderungen im Modal Split erwarten lassen.

Wir bekamen die Häfen in Stettin und Swinemünde und deren Ausbaupläne und Entwicklungsmöglichkeiten vorgestellt. Dazu passte dann die kleine Hafenrundfahrt mit dem Schiff „Chateaubriand“ gestern abend, die uns u.a. zum im Bau befindlichen LNG-Terminal führte, das Mitte 2014 in Betrieb gehen soll.

Beeindruckt waren wir vom Vortrag von Frau Myczkowska, die bei ihren Aspekten zur Oderschiffahrt eine Analogie zum *Cirque du soleil* herstellte und auf die Möglichkeiten in Nischen-Verkehren hinwies, beispielsweise bei den Großraum- und Projektladungen auf der Oder und den Kanälen.

Die Herren Dr. Kreft und Bärthel sprachen Maßnahmen an der Oder selbst an, wobei Dr. Kreft über die notwendigen Bauarbeiten zur Herstellung der Wasserstraßen-Klasse III bis 2028 informierte und Herr Bärthel auf Details wie das Planfeststellungsverfahren für Unterhaltungsmaßnahmen bei Reitwein einging.

Frau Forys stellte den Wert der Güter in den Vordergrund und zog diesen einer reinen Tonnagebetrachtung vor. Herr Plewa konzentrierte sich auf den Hinterlandverkehr für Container vor allem auf die Bahn und bezog so auch diesen Blickwinkel der Hafen-Hinterländer mit ein. Weitere Vorträge sowie zwei kürzere Statements rundeten das Programm ab.

Zum Abschluss bleibt mir nur, den Referenten für ihre Beiträge zu danken, den Dolmetschern Herren Zaloga und Bucholski für ihre anstrengende Arbeit, die hohe Konzentration erfordert, und Ihnen, meine Damen und Herren, für Ihr Interesse und die Teilnahme am Colloquium. Wir werden auch im nächsten Jahr wieder ein Colloquium veranstalten. Über das Thema werden wir Sie informieren. Ich hoffe, dass wir uns dann an einem anderen Ort wiedersehen. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Aufenthalt in Swinemünde und eine gute Heimreise.

## Teilnehmerverzeichnis

---

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Ackermann, Doris                     | KRK Krankentransport und Rettungsdienst GmbH, Wanzleben-Börde      |
| Bärthel, Hans                        | Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Magdeburg                   |
| Bergemann, Jan                       | HTAG Häfen und Transport AG, Berlin                                |
| Borun, Michal                        | INCITIVE, Szczecin   |
| <b>Breitzmann, Karl-Heinz Prof.*</b> | Uni Rostock / Ostsee-Institut für Marketing, Verkehr und Tourismus |
| Buche, Diana                         | Service- und Beratungszentrum Pomerania, Schwedt / Oder            |
| Dögnitz, Volkmar                     | Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Potsdam          |
| Domschke, Dieter                     | Schwedter Hafengesellschaft, Schwedt / Oder                        |
| Dymnicka, Anna                       | Service- und Beratungszentrum Pomerania, Schwedt / Oder            |
| Eichhorn, Lars                       | Eulenspiegel Multimedia, Magdeburg                                 |
| Erichson, Sven                       | IHK Magdeburg / Enterprise Europe Network, Magdeburg               |
| Finck, Henning                       | IHK Hamburg / Kammer-Union Elbe-Oder, Berlin                       |
| Francke, Stefan                      | Magdeburg  |
| <b>Forys, Monika</b>                 | BEST Logistics Sp. Z.o.o., Szczecin                                |
| Galla, Ryszard Posel na Sejm         | Team Freunde der Oder, Opole / Warschawa                           |
| Geßner, Frank                        | Taxi, Mietwagen, Kleinbusse, Burg b. Magdeburg                     |
| <b>Glahr, Jan Hinrich</b>            | Glahr & Co., Potsdam   |
| Göhrmann, Birgit                     | Lutra GmbH, Königs Wusterhausen                                    |
| Hanke, Hergen                        | UHH Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben, Haldensleben  |
| Heinz, Helmut                        | Wolgaster Hafengesellschaft mbH, Wolgast                           |
| Hinz, Klaus-Peter                    | Zeitschrift Schifffahrt und Technik, Berlin                        |
| Ivers, Hartmut                       | Förderverein Binnenschifffahrts-Museum Oderberg, Oderberg          |
| Jikeli, Günther Dr.                  | Aktionsbündnis Karniner Brücke, Seebad Heringsdorf                 |
| Knoll, Horst-Christian               | Zeitschrift Binnenschifffahrt, Berlin                              |
| Kolanda, Lukasz                      | RZGW Regionalny Zarzad Gosp. Wodnej, Szczecin                      |
| Korte, Franziska                     | TU Berlin, Berlin  |
| <b>Kreft, Andrzej Dr.</b>            | RZGW Regionalny Zarzad Gosp. Wodnej, Szczecin                      |
| Kröpelin, Klaus                      | fIHK Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)                              |
| Kruse, Bernd                         | PCK Raffinerie GmbH, Schwedt / Oder                                |
| Lack, Rolf                           | Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V., Magdeburg          |
| <b>Lange, Jürgen Dr.</b>             | fHSFG Hamburger Sozialforschungsgesellschaft e.V., Hamburg         |
| Lazarow, Adam                        | RZGW Regionalny Zarzad Gosp. Wodnej, Szczecin                      |
| Lehmkühler, Karsten                  | Reederei Ed Line GmbH, Berlin                                      |
| <b>Linde, Horst Prof. em.</b>        | TU Berlin, Berlin  |
| Lisewski, Wladislaw Dr.              | Zarzad Morskich Portow Szczecin-Swinoujscie, Szczecin              |
| <b>Lünsdorf, Peter Dr.</b>           | Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel, Planebruch      |
| Malcherek, Isabel                    | IHK Magdeburg, Magdeburg   |
| Meier, Peter                         | Meier Akademie GmbH, Magdeburg                                     |

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Michel, Manfred                | DB Port Szczecin Sp. z.o.o., Szczecin                      |
| Mihlan, Wolfgang               | IHK Magdeburg, Magdeburg                                   |
| Münch, Peter                   | Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde, Eberswalde         |
| <b>Myczkowska, Grazyna</b>     | Marschallamt Westpommern / Regionalentwicklung, Szczecin   |
| <b>Ostwald, Gerhard</b>        | Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel, Berlin  |
| <b>Plewa, Peter</b>            | Polzug Intermodal GmbH, Hamburg                            |
| Radzimanowski, Robert          | IHK Ostbrandenburg, Frankfurt (Oder)                       |
| <b>Rehmann, Dietmar Dr.</b>    | HTAG Häfen und Transport AG, Hamburg                       |
| <b>Reiche-Kurz, Katrin</b>     | Tourismus-Verein Berlin-Treptow-Köpenick, Berlin           |
| Roschke, Christian             | Wolgaster Hafengesellschaft, Wolgast                       |
| Scheffler, Siegfried PStS a.D. | Tourismus-Verein Berlin-Treptow-Köpenick, Berlin           |
| Schimm, Gerhard                | Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Magdeburg           |
| Schliephake, Friedrich         | IHK Magdeburg, Magdeburg                                   |
| Schreck, Karl-Heinz            | Verein zur Hebung der Saale-Schifffahrt, Halle / Saale     |
| Sprinzek, Manfred              | Verein zur Hebung der Saale-Schifffahrt, Halle / Saale     |
| Stautmeister, Dieter           | IHK Magdeburg, Magdeburg                                   |
| Stein, Gregor                  | IHK Hamburg, Berlin  |
| Strzezek, Iwona                | Ministerium für Verkehr, Bauen und Seewirtschaft, Warszawa |
| Szefler, Kasimierz             | Instytut Morski, Gdansk                                    |
| <b>Theurer, Eberhard</b>       | Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel, Potsdam |
| <b>Trojnar, Marek</b>          | Zarząd Morskich Portów Szczecin-Swinoujście, Szczecin      |
| <b>Wasszczenko, Piotr</b>      | Unity Line Sp. Z.o.o., Szczecin                            |
| Weise, Thomas                  | Stendal  |
| Wiesenhütter, Christian        | IHK Berlin   |
| Wypych-Namiołko, Anna          | Ministerium für Verkehr, Bauen und Seewirtschaft, Warszawa |
| Zander, Siegfried              | IHK Magdeburg, Magdeburg                                   |
| Zarna, Krzysztof               | Marschallamt Westpommern / Regionalentwicklung, Szczecin   |

**\*\*) Vortragende, Moderatoren, Veranstaltungsleitung**