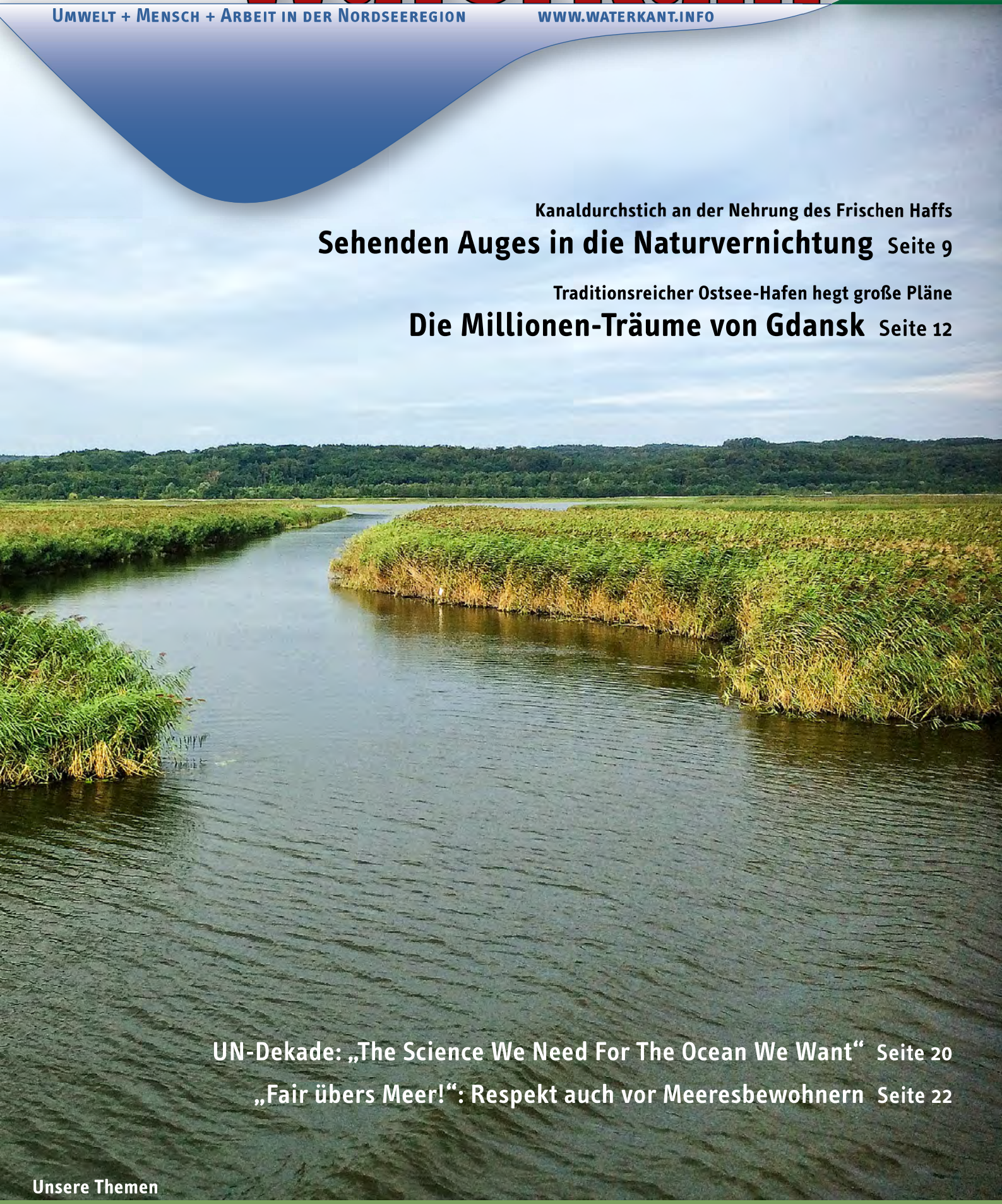
ISSN 1611-1583
Nr. 3 / 34. Jahrgang
September 2019 / Heft 135
14.00 €

Waterkant

Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion

www.waterkant.info



Kanaldurchstich an der Nehrung des Frischen Haffs

Sehenden Auges in die Naturvernichtung Seite 9

Traditionsreicher Ostsee-Hafen hegt große Pläne

Die Millionen-Träume von Gdansk Seite 12

UN-Dekade: „The Science We Need For The Ocean We Want“ Seite 20

„Fair übers Meer!“: Respekt auch vor Meeresbewohnern Seite 22

Unsere Themen

Unsere Themen

Elbvertiefung | Container-Oligopole | EU-Verordnung fürs Abwracken | Volksbegehren gegen Fracking

Impressum

Herausgeber
Förderkreis WATERKANT e. V.

Vereinsadresse
D-26736 Krummhörn-Loquard, Kirchringstr. 2
Sitz des Vereins
D-48282 Emsdetten

Bankverbindung + Spendenkonto
Ostfriesische Volksbank eG
IBAN: DE32 2859 0075 4102 0030 00
BIC: GENODEF1LER

Verantwortl. i. Sinne des LPG-NRW § 8 II
Burkhard Ilschner, D-27628 Sandstedt

Kontaktanschrift
Redaktion WATERKANT
Offenwardener Straße 6
D-27628 Sandstedt
Tel.: 0 47 02 / 92 00 94 (bitte vormittags)
Fax: 0 47 02 / 92 00 93
E-Mail: buero@waterkant.info
Internet: https://waterkant.info

Anrufbeantworter für Vertrieb, Redaktion und Aboverwaltung
Tel.: 0 47 02 / 521 05 24 (AB 24/7)

Satz, Layout und Aboverwaltung
okay druckbetreuung, Volkmar Kayser
Kirchringstraße 2/12
D-26736 Krummhörn-Loquard
Tel.: 0 49 27 / 187 97 75
Fax: 0 49 27 / 187 97 78
E-Mail: abo@waterkant.info

Druck
flyerheaven GmbH & Co.KG, Oldenburg/i.O.

Bezug
Einzelpreis 14.00 Euro zzgl. Versand.
Jahresabonnement 50.00 Euro inkl. Versand. Schüler, Studenten, Azubis, ALG II EmpfängerInnen und RentnerInnen die Hälfte.
Für Mitglieder des Fördervereins ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Copyright etc.
© Alle Rechte vorbehalten, dies gilt insbesondere für Nachdruck, Kopie, Verleih, Übertragung auf elektronische Speichermedien, Internet-Einsatz. Jede öffentliche Nutzung und Verbreitung ist nur nach vorheriger Absprache mit und Erlaubnis durch Herausgeber oder Redaktion gestattet.
Sämtliche Inhalte stehen ausschließlich zum privaten oder nichtkommerziellen Gebrauch zur Verfügung. Jede gewerbliche Nutzung der Inhalte ist unzulässig.
Alle Rechte am Titel WATERKANT inkl. Untertitel »Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion« bei Burkhard Ilschner, D-27628 Sandstedt.
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber oder der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Gewähr übernommen, Rücksendung erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist.

Unser Druckpartner:
flyerheaven.de
printing solutions

Inhaltsverzeichnis

Nelly Grotefendt
Globale Wertschöpfung braucht nicht nur im Seehandel fairen Transport
Wir würden gerne – aber wir können nicht? . . . . . Seite 7

Peter Ullrich
Geplanter Kanaldurchstich an der Nehrung des Frischen Haffs (2)
Sehenden Auges in die Naturvernichtung . . . . . Seite 9

Burkhard Ilschner
Traditionsreicher Ostsee-Hafen als Zentrum eines eurasischen Logistik-Netzwerks?
Die Millionen-Träume von Gdansk . . . . . Seite 12

Peer Janssen
Nach dem Start der Elbvertiefung redet Hamburg über Begrenzung von Schiffsgrößen
Wer zu spät denkt, den bestraft – niemand... . . . . . Seite 16

Foto: Hasenpusch Photo-Productions

Ende Juli hat der Bagger „Scheldt River“ mit der umstrittenen Elbvertiefung begonnen, zeitgleich begann in Hamburg eine in diesem Kontext absurde Debatte über eine Begrenzung der Schiffsgrößen. Fragt sich nur: Warum erst jetzt? Seit Frühjahr 2013 hat die Transportkapazität der jeweils größten Containerschiffe um rund 28 Prozent zugenommen – von gut 18.000 auf mehr als 23.000 TEU pro Einheit.

Burkhard Ilschner
Der Machtkampf der Container-Oligopole nimmt weiter an Schärfe zu
Zocken mit der Überkapazität . . . . . Seite 17

Hanns-J. Neubert
UN ruft auf zur Dekade nachhaltiger Meeresforschung – Deutschland muss aufholen
„The Science We Need For The Ocean We Want“ . . . . . Seite 20

Peter Ullrich
„Fair übers Meer!“ heißt auch Respekt vor Meeresbewohnern und ihren Zugstraßen
Wer kreuzt wessen Weg? . . . . . Seite 22

Nicola Mulinaris
Zum aktuellen Stand der EU-Recyclingverordnung für Altschiffe
Runter vom Strand – Schluss mit der Giftschwemme! . . . . . Seite 26

Reinhard Knof
Volksbegehren in Schleswig-Holstein gestartet
Für ein gesetzliches Fracking-Verbot! . . . . . Seite 29

düt un dat vunne Waterkant . . . . . Seite 4-6
Register und Bestellschein . . . . . Seite 31

Titelbild: Der geplante Ausbau des Flusses Elblag mit seinen breiten Reetgürteln und einer reichhaltigen Schwimmblattgesellschaft am westlichen Ufer würde diese Wasser- und Uferpflanzenwelt mit angrenzenden Sumpf- und Nasswiesen unwiederbringlich vernichten.
Foto: Peter Ullrich

Geplanter Kanaldurchstich an der Nehrung des Frischen Haffs (2)

Sehenden Auges in die Naturvernichtung

Von Peter Ullrich

Anfang dieses Jahres hat diese Zeitschrift kurz über das ehrgeizige – und unter Fachleuten hoch umstrittene – Projekt der polnischen Regierung berichtet (1), den im Südwesten des Frischen Haffs liegenden Hafen Elblag für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu vier Metern von der Ostsee her erreichbar zu machen. Trotz aller Kritik wird das Vorhaben massiv vorangetrieben.

1. Teil siehe Seite 10 dieses Dokuments.
Find part 1 on page 10 of this document.

In den August-Wochen sind bei der polnischen Planungsbehörde für den Bau des Nehrungs-Durchstichs (1,2 Kilometer lang, fünf Meter tief, zwei Schleusen) sechs Angebote eingegangen. Favorisiert wird zur Zeit das Angebot des belgischen Baukonzerns BESIX (2), der gemeinsam mit einem polnischen Partner den Durchstich einschließlich Anlage zweier Vorhäfen – auf Ostsee- und auf Haff-Seite – durchführen will. Der Angebotspreis liegt bei 990 Millionen Zloty (umgerechnet etwa 230 Millionen Euro).

BESIX hat eine mehr als einhundertjährige Geschichte, zu der auch Aktivitäten in den ehemaligen afrikanischen Kolonien zählen; diverse maritime Bauvorhaben stehen ebenfalls auf der Liste abgeschlossener Projekte, unter anderem war die Firma am Kajenbau des Containerterminals in Gdansk beteiligt.

Für die Deponierung des beim Nehrungs-Durchstich anfallenden Erdreichs wollen die beiden Firmen in der Lagune eine Insel anlegen, die mit Aufnahme des umfangreichen Erdaushubs als Ausgleichsmaßnahme für durch die Anlage des Kanals zerstörte Ufer- und Flachwasserstrukturen dienen soll. Obwohl der zweite Bauabschnitt – Ausbau der schmalen Hafenzufahrt nach Elblag, Errichtung einer zweiten Deponie-Insel sowie Neubau von Hafenanlagen – bisher noch gar nicht projektiert ist, tobt seinetwegen bereits ein heftiger Streit. Nach Angaben der Hafenverwaltung von Elblag hat die polnische Regierung Ende August verkündet, sie werde lediglich den Ausbau der Hafenzufahrt bezahlen – für den Ausbau der vorhandenen (und völlig maroden) Hafenanlagen in Elblag müsse die Stadt selber aufkommen, die aber dafür überhaupt kein Geld hat. Für den dritten Bauabschnitt – Ausbau einer zwischen 50 und 100 Meter breiten Fahrrinne vom Nehrungs-Durchstich zur Mündung des Flusses Elblag durch den jetzt lediglich 2-3,7 Meter tiefen westlichen Teils des Haffs – gibt es bislang nur eine skizzenhafte Grobplanung.

Das Nogat-Elblag-Delta ist niedrig liegendes, überwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet mit vielen Nebenarmen und Kanälen, aber ohne nennenswerte Infrastruktur.

Fachleute melden unter anderem in Leserbriefen zu Zeitungsartikeln oder in den sozialen Medien seit Monaten heftigste Bedenken an und bezeichnen dieses Fahrinnenprojekt schlicht als „Irrsinn". Zum einen bestehe der Lagunengrund aus viele Meter dickem Sedimentschlick, der auf Grund seiner Bewegungsfähigkeit auch bei schwacher Strrömung eine immerwährende Unterhaltungsbaggerei erfordern würde; zum anderen erlaubten die Eisverhältnisse im Winter bei ungünstigen Wetterverhältnissen zwei bis drei Monate lang überhaupt keinen Schiffsverkehr. Erfahrungen von den polnischen Ostseeküsten zeigen zudem, dass die Strömungsverhältnisse auch entlang der Nehrungs-Küstenlinie hochkomplex sind; es muss daher angenommen werden, dass durch die geplanten Einfahrtsbauwerke zum Kanal die Strömungen im gesamten Nehrungsuferbereich kleinflächig verändert werden, die dynamische Struktur des Nehrungsstrands würde so negativ beeinflusst.

Der Autor dieses Artikels hat Mitte August die Strände der Nehrung aufgesucht und eine Schiffsfahrt von Gdansk durch die quer verlaufenden Wasserstraßen ins westliche Haff nach Elblag unternommen, um sich selbst ein Bild von Tiefenverhältnissen und Uferstrukturen im geplanten Eingriffsgebiet zu machen. Der Teil von Gdansk bis zum Haff ist ein verschlafenes Wassersportparadies, welches – es war Hauptferienzeit – zu gelegentlichen Begegnungen mit kleineren Segelbooten führte.

Beim Durchfahren des westlichen Teils der Lagune wird schnell klar, welchen Aufwand die Herstellung einer beständigen, rund zehn Kilometer langen Fahrrinne bei einer Tiefengarantie von fünf Metern quer durch die Lagune erfordert (3). Der Gewässerboden, Ergebnis jahrhundertelanger Sedimentation, hat ab einer gewissen Tiefe sicher anaeroben Charakter, was bei jeglicher Baggerei Auswirkungen auf den Wasserkörper des Haffs haben wird. Zu einem besonderen Problem wird der Ausbau des Flusses Elblag, der nach einer flachen Bucht mit breiten Reetgürteln und einer

Der Mündungstrichter der Elblag ist eine flache Bucht mit breiten Reetgürteln und einer reichhaltigen Schwimmblattgesellschaft, an deren Westufer (hier: oben) verläuft parallel zur Bucht eine schmale, etwa zehn Kilometer lange Zufahrt zum Hafen der Stadt Elblag.

reichhaltigen Schwimmblattgesellschaft am westlichen Ufer parallel zur Bucht in eine schmale, etwa zehn Kilometer lange Zufahrt zum Hafen von Elblag übergeht. Deren Süßwasserqualität bestimmt die Wasser- und Uferpflanzenwelt, angrenzende Sumpf- und Nasswiesen liegen kaum höher als der Wasserspiegel selbst. Selbst bei einem 50-Zentimeter-Anstieg des Meeresspiegels der Ostsee und damit auch der Lagune durch die Klimaerwärmung bis 2100 wären vor allem die westlichen Uferstrukturen stark betroffen und drohten landseitig flächig im Wasser zu versinken. Eigentlich hat das gesamte Mündungsdelta der Weichsel von Gdansk bis zum Frischen Haff mit seinen knapp über dem Ostseemeeresspiegel liegenden landwirtschaftlichen Flächen ganz andere Aufgaben vor sich als den Bau eines Schifffahrtskanals.

Der weitere Unterlauf des Flusses Elblag ist relativ schmal und hat wenig Strömung, seine Ufer sind ebenfalls von Röhricht und Schwimmblattpflanzen geprägt. Auch der Ausbau des vorhandenen Hafens von Elblag – der sich zur Zeit im Tiefschlaf befindet – wird erhebliche Eingriffe in Gewässerboden- und Uferstrukturen bewirken, nur an ungefähr der Hälfte der Ufer im unmittelbaren Hafenbereich befinden sich alte Spundwände. Den vorhandenen Hafenbetrieben wird der totale Abriss drohen, in einigen Studien aus den Jahren um 2010 gibt es erste Vorstellungen, wie der neu gestaltete Hafen von Elblag aussehen soll.

Fragt man politisch interessierte Menschen auf den Straßen von Gdansk oder Elblag nach der Sinnhaftigkeit dieses Projekts, erfährt man, dass die Meinungen tief gespalten sind: Während die einen kopfschüttelnd abwinken und sofort ein neues Thema anschneiden, verteidigen andere vehement die geplanten Baumaßnahmen als dringend notwendige Strukturbelebung einer bisher völlig vernachlässigten Region in Polens Nordosten und versprechen sich von einem blühenden Hafenbetrieb erhebliche wirtschaftliche Abstrahlung auf das Umland. Wie das funktionieren soll, bleibt allerdings unklar, denn bislang besitzt der Hafen Elblag keine Hinterlandanbindung – und er dürfte auch keine bekommen können: Der Fluss Elblag führt ins Nichts einer lediglich touristisch interessanten Seenlandschaft und die nahe gelegene Nogat, ein Mündungsarm der Weichsel, verfügt über keinerlei Binnenschifffahrts-Infrastruktur.

Wie schon im vorigen Artikel (1) beschrieben, sollen genauere Ausformulierungen des zweiten Bauabschnitts frühestens Ende dieses Jahres erfolgen. Das Verfahren betrifft die Ausbauarbeiten im Mündungsbereich des Flusses Elblag sowie im weiteren Verlauf die Neugestaltung der Ufer (einschließlich der Ersatzmaßnahmen für die verloren gehenden Schwimmblatt- und Gewässerbodenvegetationen sowie Schilfbestände) und die notwendigen Baggerarbeiten zum Bau der fünf Meter tiefen Fahrrinne. Für das anfallende schlickartige Baggergut soll, wie bereits erwähnt, im südwestlichen Teils des Frischen Haffs eine weitere „Naturschutzinsel“ entstehen. Mit genaueren Plänen für den dritten Bauabschnitt – Ausbaggerung der rund zehn Kilometer langen Fahrrinne durchs Haff samt einer Lösung für das dabei entstehende Baggergutproblem – wird frühestens in 2020 gerechnet.

Vonseiten der EU-Kommission wird bis Ende des Jahres eine endgültige Stellungnahme zum Kanaldurchschnitt sowie der Errichtung einer Fahrrinne durchs Haff und einem Ausbau der Mündung des Flusses Elblag erwartet. Doch darf man getrost annehmen, dass sich die polnische Regierung auch durch eine etwaige Ablehnung des Gesamtprojekts – weil schwerwiegender Eingriff in ein Natura-2000-Gebiet – nicht wird abhalten lassen. Zu stark sind rein wirtschaftliche Interessen vor allem bei den Bauausführungen. Die polnische Umweltbewegung hat sich zwar Anfang des Jahres noch einmal vehement und organisationsübergreifend dagegen ausgesprochen, ist aber viel zu schwach, um die Stimmung in der Region zu drehen. Auch die politischen Parteien in der Opposition verfolgen keine erkennbare gemeinsame Strategie gegen das Projekt. Lediglich in der Stadtverwaltung von Gdansk gibt es nennenswerten Widerstand: Die Administration der alten Hansestadt steht fast geschlossen gegen Jarosław KaczyÐski und seine (derzeit

Der Wald quer über die Nehrung ist bereits gerodet, kein lästiger Baum versperrt den Kanalbauern mehr den Blick auf die Ostsee.
Foto: Grzegorz Kania

Die Einfahrt zum Kanal entlang der Elblag – wird das Vorhaben umgesetzt wird, dann muss diese Naturidylle dem Bagger weichen, der die künftige Hafenzufahrt ausbaut.
Fotos (3): Peter Ullrich

in Warschau allein regierende) Partei Prawo i SprawiedliwoĐĐ (PiS). Gdansks Verwaltung besteht zu einem großen Teil aus Realisten, die lieber das Geld in der Stadt investieren wollen statt es in und um Elblag im Schlick des Frischen Haffs zu versenken.

Zu hoffen bleibt also, dass nach Fertigstellung des Kanaldurchstichs Ende 2022 sowohl aufgrund von Geldmangel als auch aufgrund der im Frischen Haff bereits kurzfristig auftretenden ökologischen Probleme (vor allem durch die Anlage der Deponie-Insel) das Ganze zum Erliegen kommen könnte. Letztendlich würde wohl nur die zaghaft aufblühende polnische Segelfreizeitindustrie den Kanal nach der Fertigstellung ab 2022 befahren, um von der Ostsee ins Frische Haff zu kommen und umgekehrt. Der Durchstich wäre aber nur für solche Segler nutzbar, deren Boote und deren Fahrvermögen groß genug sind, um sich auf die Ostsee zu trauen.

Heute liegen überschaubare Mengen kleinerer Segelboote in den Häfen des Frischen Haffs. Das Meer erreichen sie über die Kanäle des Weichseldeltas und dann über die Weichselmündung – denn die einzige Ostseezufahrt ins Haff durch die Nehrung liegt ja im russischen Teil. Allerdings haben nur wenige Segler – aufgrund der Größe ihrer Boote - tatsächlich Interesse an einer Fahrt auf und über die Ostsee, sie kommen über das alte Weichseldelta von Gdansk aus gen Osten ins Haff, diese Wasserstraßen sind freizeittechnisch gut erschlossen und bieten auch einiges an wassersportlichem Reiz. Von Elblag aus kommen die Segler gut in die Masurischen Seen, eine sehr schöne Fahrt ist die Elblag hoch mit den berühmten Schleusen, wo die Schiffe auf insgesamt fünf Aufzüge geladen werden. Für alles das sind aber weder der Nehrungs-Durchstich noch die Anlage einer Fahrrinne durchs Haff noch eine neue Zufahrt nach Elblag noch ein neuer Hafen dort notwendig! Die Polen haben für die ganze Angelegenheit ein treffendes Wort: Trudno – was in der Umgangssprache soviel bedeutet wie schwieriges Schicksal... ◀

Szenen aus dem Hafen von Elblag: Marode Anlagen und null Umschlagsbetrieb.

Anmerkungen:

1. siehe WATERKANT, Jg. 34, Heft 1 (März 2019), Seite 26.
2. Konzern-Webseite https://www.besix.com/
3. Wer sich für die Ökologie des Frischen Haffs einschließlich seiner Fischwelt interessiert, findet hier zwei aufschlussreiche Studien: https://kurzlink.de/domnina-et-al_2012 und https://kurzlink.de/kornijow_2018.

Traditionsreicher Ostsee-Hafen als Zentrum eines eurasischen Logistik-Netzwerks?

Die Millionen-Träume von Gdansk

Von Burkhard Ilschner

Nur rund 60 Kilometer von Elblag (Elbing) entfernt liegt Gdansk (Danzig). Der mit Abstand größte polnische Hafen spielt mittlerweile als Umschlagplatz auch eine führende Rolle im Ostseeraum: Einer der möglichen Gründe, warum gerade dort der Widerstand gegen Elblags Hafenpläne (siehe vorigen Artikel) so stark ist. Gdansk hat bezüglich seiner Häfen große Pläne und dafür braucht es Geld, das nicht in Elblag verschwendet werden soll.

Als Ende August dieses Jahres die „MSC Gülsün“ auf ihrer Jungfernfahrt auch den Tiefwasserhafen (Deepwater Container Terminal – DCT) von Gdansk anlief, markierte dies nicht nur einen weiteren Rekord, weil es sich um das momentan weltweit größte Containerschiff handelt. Das Ereignis symbolisierte zugleich auch Stolz und Gier der Stadt, die sich nicht nur vorgenommen hat, St. Petersburg binnen kurzem als bislang größten Containerhafen der Ostsee zu überholen. Vielmehr präsentiert sich die alte Hansestadt – ausdrücklich unterstützt von der Regierung in Warschau – selbstbewusst und offensiv mindestens als unverzichtbare Ergänzung, punktuell sogar als Alternative zu den Westhäfen (später mehr dazu). Innerhalb nur weniger Jahre – erst 2007 wurde der DCT in Betrieb genommen – nahm der Umschlag auf 1,9 Millionen TEU (im Jahre 2018) zu: nach Angaben des maritimen Magazins HANSA ein Wachstum von 22,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Angesichts einer Kajenlänge von rund 1300 Metern ist das eine Bilanz, die einen Wilhelmshavener JadeWeserPort (JWP) erblassen lassen kann.

Die „MSC Gülsün“ ist, wie erwähnt, das derzeit größte Containerschiff: Mit 400 Metern Länge und einer Breite von 61,6 Metern – was 24 Reihen Container an Deck erlaubt – hat sie eine Kapazität von 23.756 TEU. Und sie wird nicht lange alleiniger „Weltmeister“ bleiben, denn die Schweizer Mediterranean Shipping Company (MSC) – zweitgrößter Containerreeder und mit dem Weltmarktführer, dem dänischen Konzern A. P. Møller-Mærsk, in der Allianz „2 M“ lose verbunden – hat neben der „MSC Gülsün“ zehn weitere, gleich große Schiffe in Auftrag gegeben, die teils noch in diesem Jahr, teils in 2020 in Dienst gestellt werden sollen. Die ohnehin schon markante Überkapazität in der Containerschifffahrt (siehe Seite 17) wird das weiter erhöhen, die Raten ins Trudeln bringen und so den Verdrängungswettbewerb weiter verschärfen. Übrigens soll die „MSC Gülsün“ dem Portal „alphaliner“ zufolge der China Merchants Bank gehören und den Schweizern nur unter geheim gehaltenen Konditionen verchartert worden sein.

Die Häfen von Gdansk – hier auf einem Google-Earth-Bild von Ende Mai 2018 – erstrecken sich von der zentrumsnahen Insel Ostrów (Bildmitte), umschlossen von der Weichsel und dem Kaschubischen Kanal, bis weit in die Bucht: Oben rechts der noch junge Tiefwasser-Containerhafen (DCT), der inzwischen weiter ausgebaut wird.

Zurück nach Gdansk: Der DCT ist auf solche Riesen vorbereitet – egal, was andere über diesen anhaltenden Größenwahn im Schiffbau denken oder reden. Denn an der Weichselmündung hat man Pläne für den Strukturausbau, die beinahe ähnliche Prädikate verdienen könnten: Zum einen soll der Container-Terminal selbst von den mehr als zwei Kilometer nach Nordosten verlaufenden Molen bis zu den südlich gelegenen Stellflächen massiv ausgebaut werden – weit hinein in die Zatoka Gdanska (Danziger Bucht). Die Hafengesellschaft wirbt mit einer Fahrwassertiefe von mehr als 17 Metern ohne jeden Tideeinfluss sowie drei Wendekreisen von 650-670 Metern Durchmesser. Übrigens hat Gdansk im April dieses Jahres den gesamten DCT an den Singapurer Terminalkonzern PSA verkauft, der das Projekt gemeinsam mit einem polnischen Entwicklungsfonds sowie dem mehreren australischen Pensionsfonds gehörenden „IFM Global Infrastructure Fund“ für rund 1,17 Milliarden Euro erworben und zugesagt hat, den Ausbau voranzutreiben.

Zum anderen will Gdansk aber auch seine übrigen Häfen stark erweitern, die Pläne für das so genannte Zentralhafen-Projekt betreffen das gesamte Areal zwischen der Spitze der (historisch bekannten) Westerplatte und der DCT-Mole. Was das alles – samt dem damit einher gehenden Verkehrswachstum – für die Meeresumwelt bedeutet, ist momentan mangels einschlägiger Quellen nicht genauer zu beschreiben und muss einer Fortsetzungsgeschichte vorbehalten bleiben. Untersuchungsberichte des Instituts für Ostseeforschung Warnemünde (IOW) deuten darauf hin, dass die südliche Ostsee einschließlich eben der Zatoka Gdanska von den starken Einströmungen frischen Wassers vergangener Jahre durchaus positiv beeinflusst worden ist und daher bislang nicht das Schicksal „Sauerstoffmangel“ weiter anderer Regionen des Meeres teilt.

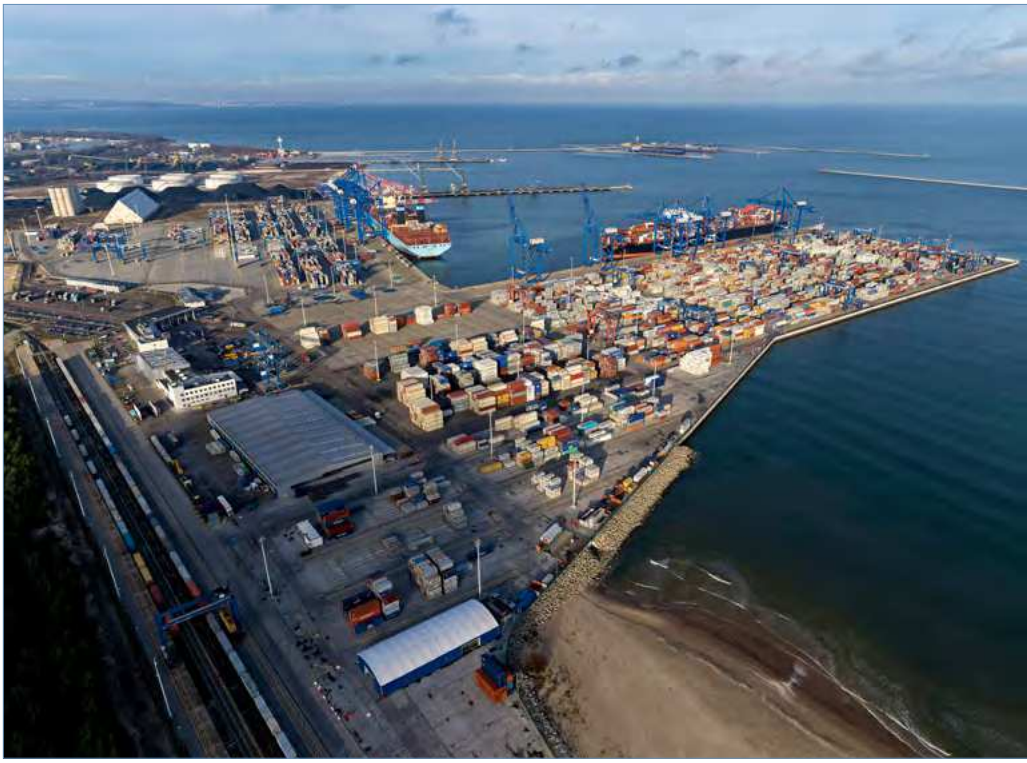
Luftbild vom Sommer 2013: Vorn die Weichselmündung als Zufahrt zu den innerstädtischen Häfen. Hinten links ist der damals noch junge Tiefwasser-Container-Terminal zu erkennen, die Landzunge vorn links ist die Spitze der Westerplatte: Von hier bis zum Container-Terminal soll der neue Zentralhafen entstehen.
Fotos (2): Port of Gdansk

Neben der Abfertigung eben auch größter Containerschiffe sollen in der Bucht weitere Terminals für Massengut, Tankschifffahrt und Fahrzeugumschlag entstehen, auch ein RoRo-Terminal direkt neben dem DCT ist geplant. Allein dieser die Zatoka Gdanska betreffende Teil des Ausbauprojekts wird mit mehr als 110 Millionen Euro Kosten beziffert, wovon die Warschauer Regierung aber nur einen Bruchteil selbst aufzubringen hat: Rund 85 Prozent werden aus Brüssel erwartet – also Gelder jener Europäischen Union, deren Regeln man vonseiten Warschaus sonst gerne mal ignoriert oder mit Füßen tritt, insbesondere, wenn es um humanitäre Werte geht.

Weil solche ehrgeizigen Pläne aber nur funktionieren können, wenn Ladung gleich welcher Art den Hafen auch erreichen und verlassen kann, gibt es seit 2016 / 17 ein umfangreiches Konzept, das für Gdansk seeseitig Ausbaggerungen und Kajenbau sowie landseitige Verbesserung der Hinterlandanbindungen vorsieht. Momentan bewirkt die ständige Zunahme transportierter Frachtmengen von und nach Gdansk teilweise völlig chaotische Verhältnisse sowohl auf den Straßen rings um die Stadt als auch später an den Grenzuebergängen beispielsweise nach Frankfurt / Oder beziehungsweise nach Tschechien. Dem Konzept zufolge sollen vorrangig die Schienenverbindungen erweitert werden – innerhalb weniger Jahre um 50 Prozent. Durch Zusammenarbeit mit dem rumänischen Bahnunternehmen CFR Marfa und dem Hafen Constanta soll die Vernetzung von Gdansk mit dem südosteuropäischen Hinterland verbessert werden.

Dieses infrastrukturelle Ausbaukonzept ist Bestandteil der von Polen mit getragenen so genannten „Drei-Meere-Initiative“ mittel- und osteuropäischer Länder, die Ostsee, Schwarzes Meer und Mittelmeer gemeinsam verknüpfen wollen. Selbstverständlich setzt man auch hier auf entsprechende Fördermittel der Europäischen Union im Rahmen des Netzwerks europäischer Transportkorridore (TEN-T). Es überrascht nicht, dass in diesem Zusammenhang neben dem Ausbau des Seehafens und der Schieneninfrastruktur ins Innere des Kontinents auch über die Wiederbelebung des momentan bedeutungsarmen Dnjepr-Weichsel-Wasserwegs „E-40“ – von der Weichsel und den Bug über einen 170 Jahre alten Kanal zum Dnjepr – phantasiert wird: Eine Machbarkeitsstudie wird zwar bereits erstellt, Ziel ist die Verbindung der Zatoka Gdanska mit dem Schwarzen Meer. Allerdings dürfte eine Umsetzung problematisch werden, denn die Weichsel als Binnenschifffahrtsstraße auszubauen, ist angesichts der aktuellen Verhältnisse – völlig marode Deiche, unzulängliche Uferbefestigungen, überalterte und marode Schleusen… – ein gelinde formuliert abenteuerliches Vorhaben.

Dennoch: Für die Verwirklichung all dieser Pläne hat sich Polen dem „16+1-Office for Maritime Affairs“ angeschlossen: Hier arbeiten neben zehn weiteren EU-Mitgliedern (den drei baltischen Staaten Estland, Litauen, Lettland, ferner Tschechien, Slowakei, Ungarn, Rumänien, Slowenien, Kroatien und Bulgarien) auch fünf Balkanländer (Bosnien-Herzegowina, Serbien, Montenegro, Nordmazedonien und Albanien) unter der Koordination und mutmaßlich



Das Foto vom Januar 2017 zeigt den DCT aus einer anderen Perspektive: Der Ausbau ist erkennbar vorangetrieben worden – und noch längst nicht beendet.
Foto: DCT Gdansk / aeromedia.pl

auch Führung der – Volksrepublik China, als Teil der Pekinger Belt-and-Road-Initiative (BRI), auch bekannt als „Neue Seidenstraße“.

Bereits vor rund zwei Jahren hatte die damals noch amtierende Premierministerin Beata Szydło bei einem Treffen der „16+1“ unterstrichen, dass das ökonomische Potenzial der Region Gdansk maßgeblich von der guten Seeanbindung und entsprechenden Verbindungen ins Hinterland abhängig sei. Gdansk habe eine „Gateway-Funktion“ für Zentral- und Osteuropa. Denn schließlich müssten alle Güter, die auf dem Landweg zwischen Ostasien und Westeuropa transportiert würden, durch Polen oder eines seiner südlichen Nachbarländer: Mit Blick auf Chinas BRI-Pläne, die ja weit mehr umfassen als die so genannte „maritime Seidenstraße“, sowie auf das damals gerade beschlossene Konzept des eigenen Hafenausbaus steigerte sich Szydło denn auch zu dem Anspruch, Gdansk könne sich zur Alternative zu den großen Häfen Westeuropas entwickeln.

Das meint natürlich vor allem und zunächst den DCT, der mittlerweile von den meisten der größten Containerreedereien angefahren wird und überwiegend in deren Linienverkehre eingebunden ist. Neben der französischen CMA CGM und ihrer Tochter APL sind auch Chinas COSCO mit OOCL an den DCT-Kajen vertreten; Weltmarktführer Mærsk aus Dänemark und (siehe oben) sein Schweizer Konkurrent MSC laufen gleichfalls Gdansk regelmäßig an, Südkoreas Hyundai und die Taiwan-Reedereien Evergreen und Yang Ming sind ebenso dabei wie Japans noch junger Zusammenschluss ONE (Ocean Network Express). Hinzu kommen laut DCT noch diverse kleinere Reedereien wie DAL, Mærsks Tochter Sealand, Team Lines oder Unifeeder.

Kleiner Exkurs: Bis einschließlich der Anfangsjahre dieses Jahrtausends waren die so genannten Feeder-Dienste für die großen norddeutschen Häfen Bremerhaven und vor allem Hamburg von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung. Die damaligen Mega-Carrier im Interkontinentalverkehr mit 10-12.000 TEU Kapazität schlugen ihre Boxen auf kleinere Schiffe um (Transshipment), die dann die Fracht via NOK in den Ostseeraum verteilten. Da aber inzwischen nicht nur diese Riesen, sondern auch die Feederschiffe immer größer werden und nur noch zum Teil den Kanal benutzen können, anderenfalls folglich den langen Weg um Skagen nehmen müssen, trägt dies zusammen mit dem Ausbau etlicher Containerhäfen an der Ostsee – nicht nur in Gdansk – massiv dazu bei, dass immer mehr Reedereien gleich ihre großen Mega-Boxer diese Route linienmäßig befahren lassen. Im Frühjahr dieses Jahres meldete etwa der Hamburger Hafen, der Anteil der Feederverkehre am Gesamtumschlag sei mittlerweile auf weniger als zehn Prozent gefallen. Offensichtlich wird der direkte Verkehr bis weit in die Ostsee für die großen Reedereien – im Vergleich zum Transshipment in Westeuropa mit anschließendem Feederverkehr via NOK – wirtschaftlich immer interessanter.

In Gdansk setzt man auf diese Verkehre der Großen, und zwar massiv: Mit Fahrwassertiefe und Wendekreisdurchmesser wird geworben – und es wird die Suprastruktur angepasst: Neun Jahre nach Inbetriebnahme hatte der DCT seine Umschlagkapazität auf drei Millionen TEU erweitern können. Bis 2020 sollen weitere 65 Millionen Euro investiert worden sein, dafür ist der Terminal unter anderem mit mittlerweile acht Containerbrücken des Herstellers Liebherr ausgerüstet, die mit einer Reichweite von 25 Reihen sogar Schiffe nach größer als die „MSC Gülsün“ abfertigen können: wasserseitige Reichweite von 72 Metern, landseitig 15 Meter, Hubhöhe von mehr als 50 Meter.

Dabei ist man in Gdansk gedanklich-planerisch flexibel genug, auch andere Optionen in Erwägung zu ziehen als nur zum „Hub“ für „Ultra-Large Container Vessels“ (ULCV) aus Ostasien zu werden, von dem aus die Boxen und ihre Inhalte dann im Ostseeraum und landeinwärts verteilt werden: Möglicherweise geht es irgendwann, zumindest teilweise, auch anders herum – dass nämlich Fracht aus Ostasien von Gdansk aus in den Nordseeraum und an die Westhäfen weitergeleitet wird.

Es war nicht weniger als ein mutiger Versuch, als Anfang August dieses Jahres die Reederei Mærsk gemeinsam mit russischen Firmen praktisch vorexerzierte, was Logistikexperten der Hochschule Bremerhaven bereits in den 1980er Jahren gedanklich entworfen hatten: Die Dänen starteten einen kombinierten Ozean-Schiene-Liniendienst von Ostasien nach Europa.

Im ersten Test ging es laut einem Bericht der Fachzeitschrift HANSA um Fracht aus dem südkoreanischen Busan für den polnischen Markt. Normalerweise werden solche Güter – schaut man beispielsweise auf den Fahrplan der Allianz „2M“ von Mærsk und MSC – von Busan nach Schanghai verschifft. Dort wird umgeschlagen auf einen Mega-Carrier im Ostasien-Nordeuropa-Verkehr, der über Tanjung Pelepas (Malaysia), Rotterdam und Bremerhaven nach Gdansk fährt. Dauer der Reise: insgesamt rund 42 Tage.

Mærsk zeigt nun, dass es auch anders geht. Ein Schiff brachte die Ladung von Busan zum sibirischen Hafen Vostochny rund 100 Kilometer (Luftlinie) südöstlich von Wladiwostok, dort wurde umgeladen auf die Schiene. Per Transsibirischer Eisenbahn gelangte die Fracht dann nach St. Petersburg, wo ein weiteres Schiff sie übernahm und nach Gdansk transportierte. Die Transitzeit für diese Verbindung betrug insgesamt nur 18 Tage, davon neun Tage auf der Schiene. Selbstverständlich betont Mærsk nicht nur den Zeitgewinn, sondern auch die damit einher gehende Kostenersparnis durch diesen neuen Dienst. Auch wenn hier und jetzt nicht beurteilt werden kann, wie die „TransSib“ antriebstechnisch und logistisch unter Umweltaspekten zu bewerten ist – allein diese drastisch verkürzte Transportzeit könnte in einem Gesamtvergleich ökologisch positiv zu Buche schlagen.

Die Mærsk-Tochter Sealand ist in Asien ebenso wie in Europa und Nordamerika der

Das momentan weltgrößte Containerschiff, die „MSC Gülsün“, hat auf ihrer Jungfernfahrt auch den Container-Terminal DCT von Gdansk angelaufen, der jüngst mit Brücken für Schiffe dieser Größe ausgestattet wurde (das Bild wurde in Rotterdam aufgenommen).
Foto: (CC-BY) Kees Torn / flickr

Konzernspezialist für das so genannte „short-sea shipping“, den Feeder-Kurzstrecken-Seeverkehr. Wobei der Begriff „Kurzstrecke“ in diesem Zusammenhang nur berechtigt ist im direkten Vergleich beispielsweise mit den zigtausend Kilometer langen Verbindungen zwischen Ostasien und Nordeuropa. In Fernost beispielsweise verbindet Sealand Asia etwa den Hafen Vostochny über einen solchen Liniendienst nicht nur mit Südkorea, sondern auch mit Häfen in China, Vietnam, Thailand und den Philippinen. Von Wladiwostok aus besteht eine regelmäßige Verbindung nach Südkorea, China, Malaysia, Singapur und Indonesien. In der Ostsee andererseits unterhält Sealand Europe Liniendienste zwischen St. Petersburg, Kalinigrad und Gdansk; eine weitere Verbindung fährt nonstop zwischen St. Petersburg und Rotterdam, drei andere verbinden in unterschiedlicher Linienführung Bremerhaven oder Hamburg mit Häfen in Polen, Estland, Finnland und Russland.

All diese Häfen in verschiedenen Kontinenten, die bislang nur per Schifffahrt verbunden sind, einzubinden in ein kombiniertes Ozean-Schiene-Netzwerk, scheint den Dänen zumindest einen Versuch wert. Es ist eine Ironie der Branchengeschichte, dass Mærsk diese Aufgabe seiner Tochter Sea-Land übeträgt: Die einst „SeaLand“ geschriebene Marke war der Firmenname des Container-Pioniers Malcolm McLean, der in den USA frühzeitig kombinierte, kontinentale Land- und Seeverkehre mit Blechboxen betrieb und im internationalen Maßstab als der „Erfinder“, mindestens aber als ein Pionier der Entwicklung von Container-Transporten gilt; vor zehn Jahren schluckte Mærsk dann das Unternehmen.

Mærsk weist laut HANSA ausdrücklich auf die vorhandenen regionalen Liniennetze hin sowie auf die Option, diese interkontinental zu verbinden: Am aktuellen Beispiel der koreanischen Fracht von Busan für den polnischen Markt heißt es, „der Dienst könne auch Japan und andere asiatische Ursprungsländer bequem mit mehreren anderen Häfen in Europa ... verbinden“, genannt werden etwa Bremerhaven, skandinavische oder baltische Häfen. Bahnanbindung und Transitzollformalitäten würden vom russischen Bahnbetreiber Modul übernommen, einem der größten privaten Bahnbetreiber Russlands, der Hafenumschlag erfolge in Vostochny und St. Petersburg an den Terminals des russischen Betreibers Global Ports.

Für den Mærsk-Konzern, der soeben mit 1,4 Milliarden US-Dollar ein um 17 Prozent gegenüber dem Vorjahrszeitraum verbessertes Ergebnis (EBITDA) für das zweite Quartal 2019 präsentierte – wofür im Wesentlichen die Schifffahrtssparte verantwortlich sei –, könnte der bimodale Fernosthandel einen weiteren Wachstumsimpuls bedeuten. Die Dänen haben sich kürzlich mit Inbetriebnahme des 31. Schiffs ihrer so genannten „Triple-E“-Klasse (siehe auch Seite 17 ff.) zumindest vorläufig aus dem Wettlauf um das weltgrößte Containerschiff verabschiedet. Stattdessen hat Mærsk 13 Mittelklasse-Carrier mit Kapazitäten um 3000 TEU in seinen aktuellen Order-Büchern stehen – schwerpunktmäßig für Sealand-Feederdienste vorwiegend in Ostasien oder der Ostsee.

Der Chemikow-Kai (vorn) gehört zu den innerstädtischen Häfen von Gdansk, rechts die Nordspitze der Insel Ostrów mit weiteren (älteren) Terminals und Werftanlagen.

Die aktuellen Pläne von Gdansk sind ebenso vielfältig wie riskant: Logistisches Zentrum eines Netzwerks zwischen den großen westeuropäischen Häfen, der östlichen Ostsee mit TransSib-Verbindung bis nach Ostasien und dem Südosten Europas bis zum Mittelmeer und zum Schwarzen Meer zu werden, ist zweifelsohne ein attraktiver Traum für lokale Hafen- und Wirtschaftsmanager. Zwar setzen sie nicht ausschließlich auf diese Option, sondern sind durchaus bedacht, auch die seewärtigen Verbindungen nach Fernost zu pflegen. Sie haben beispielsweise gerade erst in diesem Frühjahr eine engere Zusammenarbeit – einschließlich Austausch von technischem Knowhow und auch Personal – mit dem chinesischen Hafen Ningbo-Zhoushan vereinbart.

Grundsätzlich gibt es in dem harten, globalen Wettbewerb um Standorte, Ausbau und Linien keinerlei Garantie, dass sich Pläne wie die von Gdansk tatsächlich realisieren lassen, leicht kann es auch anders kommen. Im Ostseeraum baut nicht nur St. Petersburg seine Kapazitäten ständig weiter aus. Und landseitig bringt in Verlängerung der Linienführung der TransSib der so genannte Trans-Eurasia Express bereits heute Containertransporte aus Fernost nach Hamburg, Duisburg und Rotterdam. Der teilstaatliche Konzern Eurogate (Bremen / Hamburg) betreibt längst an der Bucht nach St. Petersburg den Containerhafen Ust Luga und will ihn bis 2025 auf eine Kapazität von drei Millionen TEU ausbauen. Die staatliche Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat sich im estnischen Tallin angesiedelt, um direkt vor Ort dafür zu sorgen, dass Transshipmentverkehre aus dem östlichen Ostseeraum weiter – beziehungsweise wieder stärker – über Hamburg geführt werden. Und man setzt natürlich an der Elbe zugleich (siehe oben) auf die zunehmenden Schienenverkehre einschließlich der sich entwickelnden Verbindungen des chinesischen Projekts der neuen Seidenstraße.

Es sind nur Fragmente einer ebenso komplexen wie ständig sich verändernden Entwicklung, die hier dargestellt werden können. Aber diese und andere Splitter können leicht auch dazu führen, dass Gdansk trotz allen – teuren – Bemühens letztlich nur am Rande eines eurasischen Logistiknetzwerks bleibt. ◀

Polnische Regierung plant Kanaldurchstich der Nehrung für Binnen- und Küstenschiffe

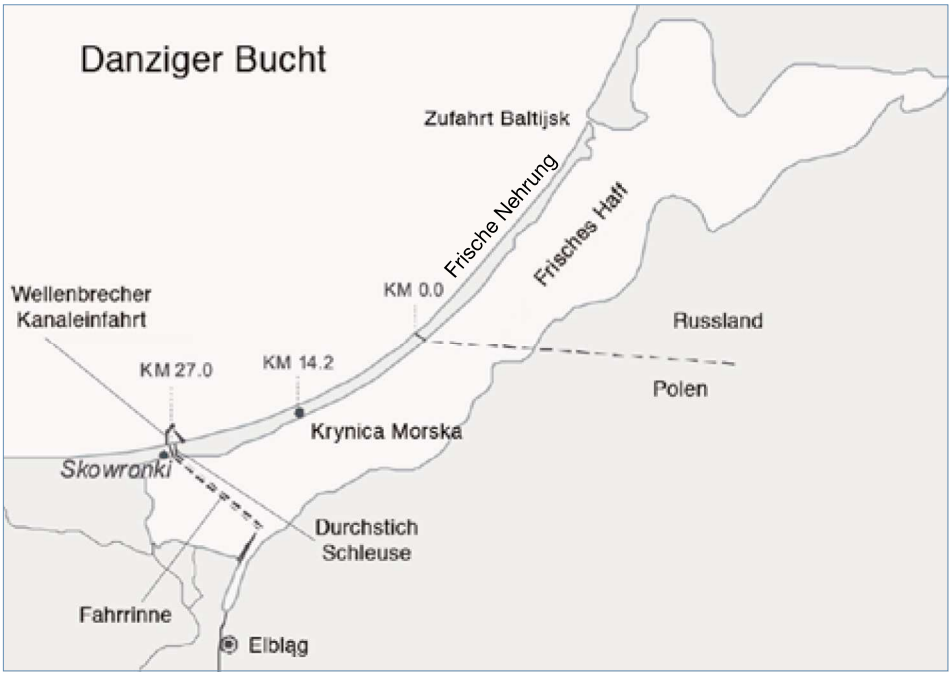
Droht dem Frischen Haff der ökologische Kollaps?

Von Peter Ullrich

Polen plant, den am Frischen Haff liegenden Hafen Elblag als Küstenschifffahrtshafen aufzuwerten. Insider vermuten ein Millionen Euro teures Arbeitsbeschaffungs-Projekt des Parteichefs Jaroslaw Kaczynski zur Stärkung seiner Position in der Region Gdansk. Der dafür erforderliche Nehrungsdurchstich ist nicht nur in Polen umstritten, er stößt auch auf Kritik der EU, da das Frische Haff in Teilen zum Schutzgebietsnetz „Natura 2000“ zählt.

Das Frische Haff gehört nur zum Teil zu Polen und wird durchschnitten von der Grenze zur russischen Exklave Kaliningrad. Das Haff ist ein von drei Zuflüssen gespeistes und durch eine Nehrung von der Ostsee getrenntes Binnengewässer mit nur geringem Salzgehalt. Es zeichnet sich durch eine reichhaltige Fisch- und Vogelwelt mit hoher Artenvielfalt aus. Die Nehrung selber ist bis auf ein paar Siedlungen und Feriencamps unberührt, die Sandstrände zur Ostsee von ungeheurer Schönheit. Gleiches gilt für die Binnenstrände (inklusive reichhaltiger Röhrichtflächen) an der Haffseite der Nehrung sowie an deren gegenüberliegendem Ufer.

Die ersten Pläne zum Durchstich der Nehrung präsentierten polnische Regierungsvertreter zu Beginn der 2000er Jahre. Schon damals schüttelten Schifffahrtskreise in den Hafenmetropolen Gdansk und Gdynia ungläubig den Kopf, denn die Absicht, den kleinen Hafen Elblag am südwestlichen Ende des Frischen Haffs in einen florierenden Küstenschiffshafen zu verwandeln, erschien einfach nur als skurril. Dazu muss man wissen, dass Elblag nur über die auf russischem Staatsgebiet liegende Nehrungsdurchfahrt zum Frischen Haff erreichbar ist. Das Haff selbst ist in seinem östlichen Teil 5-7 Meter tief. Elblag wird derzeit wenige Male im Monat angefahren von einem Binnenschiff, das den Transport von Kohle, Baumaterialien und andere Waren von und nach Kaliningrad erledigt. Daneben hält ein ebenfalls nur sporadisch einlaufendes Küstenmotorschiff Verbindung nach Gdansk und Gdynia, aber auch nach Kiel und via Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg und Antwerpen.



Grundsätzlich, so die polnische Regierung, sei die Erreichbarkeit von Elblag immer abhängig von Russlands Zustimmung.

Die Argumentation Warschaus zur Notwendigkeit des Elblag-Projekts samt Nehrungs-Durchstich ist mehrschichtig. Auf der einen Seite soll der Hafenausbau die schlechte wirtschaftliche Situation der Region um Elblag verbessern und zugleich die russische Kontrolle über den Zugang zum Hafen abschütteln helfen. Auf der anderen Seite wird die Unkontrollierbarkeit der russisch-polnischen Staatsgrenze beklagt, die mitten durch das Frische Haff nördlich von Frombork verläuft und quasi eine „offene Flanke“ bilde. Man sei Ostgrenze der NATO und des Schengen-Raumes und trage eine entsprechende Verantwortung, und die polnische Marine habe sonst keinen Zugang nach Elblag.

Um eben eine solche Zufahrt zum Haff auf polnischem Staatsgebiet zu ermöglichen, müsse die Nehrung zum Frischen Haff von der Danziger Bucht her durchstochen und eine mindestens fünf Meter Tiefgang erlaubende Fahrrinne angelegt werden, quer durch das westliche Haff. Trotz zahlreicher Einwände und Bedenken von allen Seiten – aus der Hafenwirtschaft, aber auch seitens des Naturschutzes – schloss die polnische Regierung die Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie die Vorschläge für Ersatzmaßnahmen Ende vergangenen Jahres ab und stellte eine Durchstichsvariante mit einer Abladetiefe von fünf Metern vor. Sie terminierte die Abholzungsarbeiten für die Trasse auf Februar 2019 und führte selbige unter starkem Polizeieinsatz gegen eine kleine Zahl von Protestierenden durch. Mitte dieses Jahres soll mit den Erdarbeiten zur Kanalerstellung begonnen werden.

Der Kanaldurchstich hat aber als Projekt (mit Kosten zwischen 200 und 250 Millionen Euro) nur dann einen Sinn, wenn auch eine Fahrrinne vom Durchstich nach Elblag durch das westliche Haff gebaut wird. Hierfür werden die Kosten auf 50-100 Millionen Euro geschätzt, da die Fahrrinne durch die jetzige Hafftiefe von 2-3,50 Meter verschlickungssicher angelegt werden soll. Schließlich muss auch der Hafen Elblag entsprechend hergerichtet werden, das soll weitere 50-100 Millionen Euro kosten.

Die beiden Nachfolgeprojekte Fahrrinne und Hafenausbau Elblag sind bisher weder konkretisiert und in ihren Kosten ermittelt noch in irgendeiner Form auf Umweltverträglichkeit geprüft worden. Man darf gespannt sein, wie die EU sich nun gegenüber diesem Projektbündel verhält. ◀