

Kennen Sie Ventspils?

Ekkehard Militz, Tadeusz Palmowski Häfen als Tore zu den Ostseeländern,
die der EU beitreten wollen

Ventspils ist ein Hafen in Lettland, Windau mit deutschem Namen. Und er ist der größte Ostseehafen, geht man von der Menge der umgeschlagenen Güter aus. Aber kaum jemand kennt Windau oder die anderen baltischen Häfen. Bei den polnischen Ostseehäfen sieht es da schon etwas besser aus. Dabei sind alle diese Häfen für die Länder Tore und Zugangswege besonders zu den Ländern der Europäischen Union.

Über kurz oder lang werden die genannten Länder Mitglieder der Europäischen Union sein. Was bringen sie in die Gemeinschaft ein? „*The Baltic Sea of Opportunities?*“

Im Folgenden werden die wichtigsten Häfen Polens, Litauens und Lettlands betrachtet. Über die Zusammensetzung des Güterumschlags und der Gütermenge kann man die wirtschaftliche Bedeutung eines Staates ermessen. Dabei muss die Bedeutung des Hinterlandes und des Transithandels sowohl für die Häfen als auch besonders für die Binnenstaaten berücksichtigt werden.

Literatur

- Böhme, H. u.a.: Transport in the Baltic Sea Region: Perspectives for the Economic in Transition. Kiel 1998 (Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Kieler Sonderpublikationen)
- Buchhofer, f.: Transport infrastructure in the Baltic States during the transformation to market economies. Journal of Transport Geographie 3 (1995) No. 1, S. 69-75
- Co-ordinating Committee on Baltic Ports and Waterborne Transport: Future Co-operation on Ports and Waterborne Transport in the Baltic Sea. Ohne Ort 1998
- Instytut Morski (Hrsg.): Gospodarka Statystyczny 1999. Gdansk 1999
- Lindner, P.: Der Hafen Klaipeda. Praxis Geographie 30 (2000) H. 12, S. 50-54
- Militz, E.: Oderschiffahrt heute. Praxis Geographie 18 (1988) H. 7/8, S. 54-56
- Palmowski, T. (1997): Polish Ports in the Period of Transformation. In: Transport Rewies Vol. 17 (1997) No. 2, S. 165-173
- Link: Polish Ports Handbook. Szczecin und Gdańsk 1999.
- Universität Tübingen: Baltische Staaten und Gebiet Kaliningrad. Exkursionsbericht des Geographischen Instituts. Tübingen 1998
- VASAB (= Vision and Strategies around the Baltic Sea): Demand Projections, Planning Challenges and the Institutional Framework for Maritime Transport in the Baltic Sea Region. Seminar Report. Vilnius 2000

Das Thema im Unterricht

Das Material ist für den Einsatz in der Sekundarstufe II zusammengestellt worden. Das Thema findet seine Berechtigung im Hinblick auf

- die Erweiterung der Europäischen Union nach Osten,
- die Erarbeitung von Lage von Häfen nach physiogeographischen Kriterien,
- die Erarbeitung von Funktionen der Häfen für das Hinterland,
- die Staaten im Vergleich mit den anderen Ostseeländern
- die Diskussion um die Ostsee als EU-Meer.

Die Unterrichtseinheit setzt Kenntnisse zur EU voraus. Sie verlangt intensive Atlasarbeit, Wiederholung physiogeographischer Elemente, in der Hauptsache aber die Fähigkeit, über die Materialien zu Urteilen zu kommen.

Anregungen zur Methode

Das Material bietet vielfältige Möglichkeiten zur Erarbeitung der Themen. So kann anfangs nur eines der Länder im Mittelpunkt des Unterrichts stehen. Denkbar ist der Einstieg über die Frage im Titel. Auf Grund der Tatsache, dass Windau (Ventspils) der größte Ostseehafen ist (M 16), kann die Herkunft der umgeschlagenen Güter sowohl Fragen zum wirtschaftlichen Potenzial des Landes aufwerfen als auch zum Transitverkehr und zur Lage des Hafens (allgemein M1-M4). Einen Vergleich mit den anderen Ländern und Häfen (M5-M12) und Nordseehäfen können die Schüler in Partnerarbeit, in Gruppenarbeit, als Hausarbeit oder in einer Kursarbeit leisten.

Hierzu bieten sich auch zum Transfer, als Kursarbeit oder als Hausaufgabe die Häfen Estlands und ggf. der von Königsberg (Kaliningrad) an.

Die Unterrichtsreihe muss mit der Frage abschließen, welche Chancen die Beitrittskandidaten in der EU haben und welche Auswirkung deren Beitritt auf die Gemeinschaft selbst hat (M 17). Schließlich sollte dies auch in Hinblick auf den gesamten Ostseeraum (M 13-M 16) geschehen.

Mögliche weitere Arbeitsaufträge

- Welcher Zusammenhang besteht zwischen Küstenformen und Hafendichte? Verfolgen Sie im Atlas das System der Wasserwege in Mitteleuropa und Osteuropa. Erklären Sie die unterschiedliche Bedeutung für die Häfen.
- „Für die Länder wie Tschechien, Slowakei, die Ukraine, Weißrussland und Ungarn bietet der Danziger Hafen einen leichten Zugang zur Ostsee“ (Werbung für den Hafen 2000). Beurteilen Sie die Aussage.
- Stellen Sie den Zusammenhang zwischen Hafen und Hinterland der einzelnen Häfen her und listen tabellarisch Faktoren auf wie Bevölkerungsdichte, industrielle Ausrüstung, Rohstoffe, Entfernungen usw.
- Wie schätzen Sie die Bedeutung von Freihandelszonen und Freihäfen für die Länder der südöstlichen Ostsee ein?
- Welchen Wandel könnte für die Häfen der EU-Beitritt der Länder bringen?
- Prüfen Sie die Aussage, dass der Ostseeraum das Potenzial hat, eine europäische Wachstumsregion zu werden.

Containerhafen von Gdingen

Foto: T. Palmowski



Häfen und Hinterland

Hafenfeindlichkeit

Die Küste der südöstlichen Ostsee ist von Natur aus hafenfeindlich. Eine nach Osten gerichtete Strömung verfrachtet das Material der Flüsse entlang der Küste ostwärts. Im Laufe der Jahrtausende ist eine Ausgleichsküste (Foto) entstanden. Hinter einem Düngürtel liegen die vom Meer abgeschlossenen Strandseen, die verlanden und zu Mooren werden. Nur in der Danziger Bucht und bei den ostpreußischen Nehrungen ist die Ausgleichsküste nicht fertig. Im Kurischen Haff und im Frischen Haff sorgen Pregel und Memel für einen offenen Zugang zum Meer. Wegen der fehlenden Tide konnten nirgends Trichtertermündungen entstehen.

Die meisten Häfen liegen im oder am Rande des Mündungsdeltas eines Flusses. Die Versandung ist deshalb ein besonderes Problem. Zusätzlich erschwert Eisgang in der Rigaer Bucht, im Frischen Haff und im Kurischen Haff oft bis in den März den Zugang zu den Häfen.

Aber müssen sie deshalb „abseits der großen Schifffahrtswege“ der Ostsee liegen?



Ausgleichsküste (Frische Nehrung)

Freihäfen und Freihandelszonen

Eigene Bedeutung kann ein Hafen gewinnen, wenn in ihm Waren verarbeitet werden, die exportiert werden können. Die baltischen Staaten haben deshalb Freihäfen und Freihandelsgebiete ausgewiesen, in die Waren zollfrei zur Weiterverarbeitung eingeführt werden können. Nicht nur hier zeigt sich, dass unter den Häfen ein harter Konkurrenzkampf besteht.

Weites Hinterland

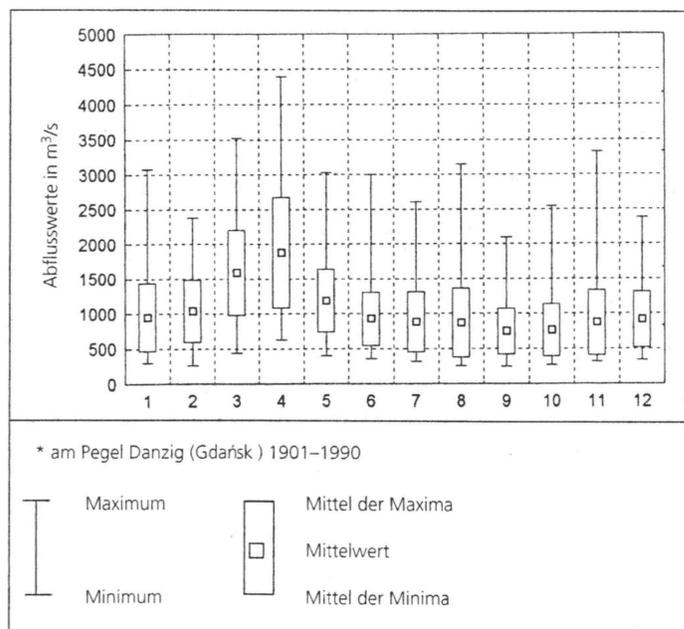
Häfen sind eine Funktion des Hinterlandes. Deren Grenzen sind schwer festzulegen. Lettland, Litauen und Polen zählen weite Gebiete anderer Staaten im Osten und Süden zu ihrem Hinterland.

Eine hohe Bevölkerungsdichte bedingt hohe Umschlagsraten in den Häfen. Es sind in der Hauptsache spezielle Waren, die importiert oder exportiert werden. Die Häfen der südöstlichen Ostsee haben im Allgemeinen ein dünnbesiedeltes agrarisches Hinterland. Eine Ausnahme ist die Dreistadt Danzig (Gdańsk) - Gdingen (Gdynia) - Zoppot (Sopot) mit 0,8 Mio. Einwohnern, die außerdem noch Warschau im Einzugsbereich liegen hat. In Zukunft könnte für Stettin (Szczecin)/Swinemünde (Świnoujście) wieder die Millionenstadt Berlin bedeutend werden.

Wo Rohstoffe oder eine entwickelte Industrie im Hinterland zu finden sind, werden in der Hauptsache Massengüter umgeschlagen. Beispiel hierfür ist das Oberschlesische Industriegebiet und eben Windau (Ventspils) in Lettland, dessen Hafen vom Transit russischen Erdöls lebt.

Die Beziehung zum Hinterland kann nur durch gute Verkehrswege funktionieren. Die Flusssysteme werden wegen der unterschiedlichen Wasserführung kaum genutzt. Im Verkehrsnetz von Straße und Bahn bestehen in allen Staaten Defizite, so dass deren Ausbau Forderung aller Hafenverwaltungen ist.

Mittlere Abflusswerte der Weichsel *



Entwurf: Cyberskiego, Gdańsk 2000

Kurzporträt der Häfen

Die polnischen Häfen

Stettin (Szczecin)/ und Swinemünde (Świnoujście)

Der Stettiner Hafen liegt etwa 65 km vom Meer entfernt an der Mündung der Oder ins Haff. Eine 90 m breite und 9,5 m tiefe Fahrrinne führt ins Meer. Der Hafen profitiert von der Lage an der Westgrenze Polens. Er ist über die Oder mit dem Inlandwassernetz Polens und Deutschlands verbunden. Als Schifffahrtsweg scheidet die Oder weitgehend aus. Über weite Strecken Grenzfluss ist der Wasserweg mangelhaft gepflegt. Er versandet. Hinzu kommen Niedrigwasser im Sommer und winterliche Vereisung, Probleme die auch Weichsel, Memel und Düna aufweisen. Massengüter werden deshalb zu fast 90% mit der Bahn und etwa 10% auf dem Wasserweg befördert. Für diese Güter ist die Straße unbedeutend. Der Güterumschlag betrug 1998 13,7 Mio. t. Stettin ist Universalhafen. 46,8% des polnischen Transithandels liefen über Stettin und Swinemünde.

Der Hafen von Swinemünde liegt an der Mündung der Swine direkt am Meer. Er bildet mit Stettin eine Hafeneinheit. Schiffe mit größerem Tiefgang als 9,5 Meter laden und löschen hier. Das sind hauptsächlich Massengüter wie Rohmaterialien, Chemikalien, Kohle. Der Güterumschlag betrug 1998 8,3 Mio. t.

Swinemünde ist Fährhafen nach Kopenhagen, Trelleborg, Ystad und Rønne.

Gdingen (Gdynia)

Gdingen wurde nach dem Ersten Weltkrieg, als Danzig „Freie Stadt“ war, als künstlicher Hafen an der Danziger Bucht 1922 in Betrieb genommen. Das Ziel war, für die oberschlesische Kohle einen eigenen Exporthafen zu haben. Gdingen hat keinen Anschluss an das Netz der Wasserstraßen. Deshalb musste eigens eine Bahn, die so genannte Kohlenmagistrale, ins Oberschlesische Industriegebiet gebaut werden.

Heute ist Gdingen der größte und modernste Containerhafen Polens. Über

die Hälfte des Umschlags entfallen auf Container und Stückgut.

Gdingen ist Fährhafen nach Karlskrona.

Danzig (Gdańsk)

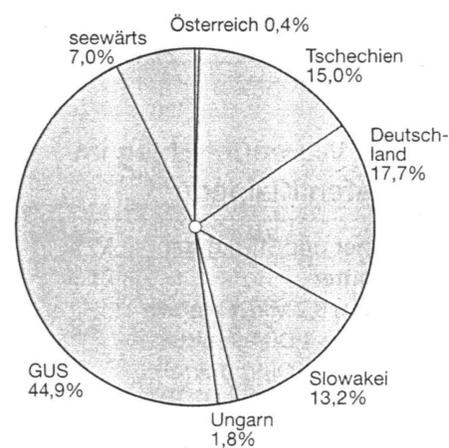
Die Häfen von Danzig liegen im Mündungsdelta der Weichsel. Der Hafen ist an ein weitverzweigtes Netz von Wasserstraßen angeschlossen. Wegen der Probleme, die bei Stettin geschildert wurden, gehen oder kommen nur 1 % der Güter auf dem Binnenwasserweg. Der Nordhafen ist mit einer 15 m tiefen Fahrrinne mit der Danziger Bucht verbunden. Hier werden hauptsächlich Massengüter wie Chemikalien, Düngemittel, Erdöl und Ölprodukte umgeschlagen. Sie machen 93 % des Gesamtumschlags aus. Der Hafen ist über Pipelines mit Plock, Deutschland und die GUS-Staaten verbunden. Als Transithafen ist Danzig für Weißrussland und die Ukraine wichtig. Danzig ist Fährhafen nach Nynäshamn und Helsinki.

Umschlag in polnischen Häfen (in 1 000t; 1998)

		Stettin/Swinemünde	Gdingen	Danzig
Koks, Kohle	(I)	383 (39)	100	236
	(E)	8473 (127)	1811	7 204
Erze	(I)	2 613 (470)	54	298
	(E)	112(6)	2(2)	.
Getreide	(I)	450	375	343
	(E)	327 (25)	59	7
Holz	(I)	17	7	.
	(E)	32(21)	36	4
Rohöl, Ölprod.	(I)	689	407	4322 (161)
	(E)	223	.	3 742 (2 576)
and. Massengüter	(I)	2 777 (293)	285 (13)	754 (25)
	(E)	2 069 (97)	566 (33)	2 193 (53)
Stückgut	(I)	1 307 (605)	2 284 (202)	308 (10)
	(E)	2395 (1331)	2 008 (279)	992 (64)
Container in Stk.	(I)	4 254 *	38 001	1069
	(E)	2 302 *	140871	757
Passagiere	Ankunft	610989	90497	58144
	Abreise	571 249	88 632	61048

Zahlen in den Klammern = Anteil des Transits, (I) = Import, (E) = Export, * nur Stettin

Transit durch polnische Häfen



Verteilung des Transithandel auf polnische Häfen:

Danzig	44,9 %
Gdingen	8,3 %
Stettin/ Swinemünde	46,8%

Transit durch die Häfen Stettin /Swinemünde (in 1 000t, 1999; in Klammern 1998)

	Kohle	Erze	Massengüter	Getreide	Holz	Stückgut	zusammen
Deutschland	40 (54)	278 (289)	341 (273)	25 (36)	-(1)	217 (201)	901 (854)
Slowakei		82 (39)	3 (-)	- (-)	2 (-)	448 (538)	535 (577)
Tschechien	126 (170)	101 (64)	24 (27)		18(26)	313(401)	582 (688)

Häfen in Lettland und Litauen

Lettische Häfen

Libau (Liepāja)

Libau war bis 1990 reiner Marinehafen. Die Anbindung ans Hinterland ist schlecht. Der Hafen entwickelt sich als Universalhafen für Container, Massengüter, Lkw-Fracht. Der Umschlag betrug 1998 2,8 Mio.t. Fast die Hälfte des Exports besteht aus Holz, ein Viertel aus Metallwaren, außerdem werden Erdöl-erzeugnisse und Kraftfahrzeuge umgeschlagen. Der Hafen hat eine Sonderwirtschaftszone (Freihandel).

Die Fahrwinne ist 8,5 m tief. Die Spurweite der Bahn ist osteuropäisch.

Windau (Ventspils)

Windau ist seit dem 13. Jh. Hafenstadt, gehörte im Mittelalter zur Hanse. Seit dem Beginn des 20. Jh. ist der Hafen durch die Windau-Rybinsker-Eisenbahn mit der oberen Wolga verbunden. Der Hafen liegt an der Mündung der Windau, die nicht schiffbar ist. Die Fahrwinne ist 15 m tief. Windau ist Freihafen.

Windau ist der größte Ostseehafen, berechnet nach dem Umschlagsvolumen (1998: 36,5 Mio.t), 46 Mio.t Kapazität sind nicht genutzt. Umgeschlagen werden hauptsächlich Massengüter, vor allem Rohöl und Ölprodukte aus Russland. Über Pipelines und Bahn ist der

Hafen an Sibirien angeschlossen (Samarra-Orenburg bzw. Perm-Nishnewar-towsk-Nojabrsk).

Über Windau gingen vom lettischen Umschlag 1998

- 72,6% des Erdöls und der Ölprodukte;
- 14,4% der Massenprodukte;
- 3,5 % der Düngemittel und Chemikalien und
- 9,5% des Stückgut- bzw. Container- transports.

20 % des Handels an Pottasche, 10 % des Amoniaks und 15% des russischen Erdöls gehen über Windau.

Riga

Der Hafen liegt im Delta der Düna in der Rigaer Bucht. Der Fluss wird für die Schifffahrt nicht genutzt. Ein Nachteil ist die winterliche Eissperre der Rigaer Bucht von rund zwei Monaten.

Riga ist Containerhafen und wöchentlich mit einem Zugpaar mit Moskau verbunden. Der Gesamtumschlag betrug 1998 13,3 Mio.t. Fährverbindungen bestehen nach Stockholm, Kiel und Travemünde und wurden 1998 von 100000 Passagieren genutzt.

Klaipeda

Klaipeda, unweit der Mündung der Memel gelegen, ist der einzige Ostseehafen Litauens. Der Fluss ist für kleine Einheiten über Kaunas hinaus schiffbar, ist aber wie Oder und Weichsel jahreszeitlich nicht zu nutzen. So ist die Bedeutung für den Hafen gering. Kleinere Schiffseinheiten können theoretisch über den Augustower Kanal und Narew in das Flusssystem der Weichsel gelangen. Verkehrsmäßig ist der Hafen nach Osten über Autobahnen und Bahn gut erschlossen. Die Bahn hat dieselbe Spurbreite wie in Russland. Wilna ist Eisenbahnknotenpunkt für die Verbindungen nach Riga, St. Petersburg, Königsberg, Minsk und Warschau. Der Güterumschlag betrug 1998 15 Mio.t (ohne Erdöl), davon waren 63 % Transitwaren (davon 85% aus Russland). Das Verhältnis von Import und Export verhält sich wie 19:81. Die Fahrwinne ist 10,5 m tief. Klaipeda ist Containerhafen, wird für Ro-/Ro-Verkehr genutzt. Es besteht eine Fährverbindung mit Sassnitz. Der Hafen hat eine Freihandelszone.

Ein neuer Ölhafen ist in Būtingė an der lettischen Grenze entstanden mit einer Kapazität von 8 Mio.t jährlich.

Warenumsschlag im Hafen Klaipeda

Container und Stückgüter	60%
Schüttgüter	21 %
davon 5,2 Mio.t Metalle	
2,3 Mio.t Düngemittel	
2,3 Mio.t Ölprodukte	
Flüssige Fracht, bes. Erdöl	19%

Umschlag in den Häfen

	Klaipeda	Liebau	Windau	Riga
Güterumschlag				
1998 in Mio.t	15,0	2,8	36,5	13,3
Güterumschlag				
1996 in Mio.t	14,8	1,6	35,7	7,5
Zahl der TEU*	32 328	4 530	1 300	122 260
Passagiere (Pers.)	70 000			100 000

* Twenty-Foot-Equivalent-Unit: Standard-Einheit für Container

Die Häfen im Internet (03.02.01)

• Klaipeda (Memel)	www.spk.lt	• Windau	www.vcp.lv
• Litauen,		• Tallinn	www.ts.ee
Transportministerium	ww.randburg.com/li/minitrans.html	• Polnische Häfen	www.polishports.com.pl
• Riga	www.randburg.com/lv/riga_com_port.html	• Danzig	www.port.gdansk.pl
• Libau	www.terralt.lv	• Gdingen	www.port.gdynia.pl
• Lettisches		• Stettin/Swinemünde	www.port.szczecin.pl
Transportsystem	www.transport.lv		

Vergleich mit anderen Häfen

Handel mit der Europäischen Union (1999)

Lettland	60 %
Litauen	40 %
Polen	72 %

Ostseehäfen Containerumschlag

Göteborg	520000
Helsinki	345000
Aarhus	330000
Gdingen	213366
Kopenhagen	171000
Heisingborg	170000
Kotka	169 000
St. Petersburg	160000
Riga	122 260

Ostseehäfen nach rollenden Verkehr

Die größten Ostseehäfen nach Einheiten des rollenden Verkehrs (in Trucks, Trailern und Semitrailern)

Lübeck	815 000
Heisingborg	458272
Göteborg	340340
Helsingör	335798
Trelleborg	303 678
An 16. Stelle	
Swinemünde	85 539

Güterumschlag ausgewählter Ostseehäfen

	Mio. t (1998)
Windau	36,0
Göteborg	30,7
Lübeck	24,9
St. Petersburg	21,5
Tallinn	21,4
Danzig	20,6
Rostock	19,0
Sköldvik	15,9
Stettin/Swinemünde	15,2
Klaipeda	15,0
Brofjorden	15,0
...	
Riga	13,3
Gdingen	7,6

Nördliche Dimension der Europäischen Union

An wenigen Stellen der Welt liegen die Unterschiede im Lebensstandard so dicht zusammen wie an der Grenze zwischen dem EU-Land Finnland, den zukünftigen EU-Staaten und Russland. Das Verhältnis des Westens zum Osten muss deshalb neu gestaltet werden. Die Gründung des Ostseerates 1992, dem alle Anrainer der Ostsee und Norwegen angehören, könnte dabei hilfreich sein. Zielsetzung ist die wirtschaftliche, politische und kulturelle Stärkung der Regionen und Unterregionen. Das wichtigste Anliegen ist, Russland in den politischen und wirtschaftlichen Prozess einzubinden und die Demokratisierung zu fördern. Ein ausgeschlossenes Russland würde ein stetiger Unruhefaktor im Norden sein. Für Russland bietet sich die Chance, einen angemessenen Einfluss auf Planung und Entwicklung im weiteren Ostseeraum zu nehmen, ohne der EU anzugehören. Bisher zeigt die Arbeit des Ostseerates wenig greifbare Ergebnisse. In einer Studie über die Möglichkeiten eines zusammenwachsenden Ostseeraums kommt die Kieler Regionalplanerin *Peschel* (1998) zu dem Schluss, dass eine Ostsee-Region, die alle Anlieger umfasst, wegen des ökonomischen Entwicklungsstandes, der sprachlichen, kulturellen, politischen und sozialen Unterschiede nicht entstehen wird. Die Lösung der Zukunftsprobleme setzt aber ein sozial und wirt-

schaftlich homogenes Europa voraus. Folgt man weiter, so muss man den Gedanken einer „Neuen Hanse“ und der Ostsee als „Mittelmeer der EU“ ins Reich der Utopie verweisen. Es ist zu erwarten, so *Peschel*, dass Deutschland und Schweden den Handel im Ostseeraum dominieren werden.

Schon drei Jahre nach dem Beitritt brachte Finnland 1995 beim Europarat den Gedanken einer „Nördlichen Dimension der EU“ ins Spiel. In Brüssel findet der Plan Befürworter. Sieht man doch Nordeuropa als ein sich kräftig entwickelndes Gebiet an mit der Ostsee als zukünftigem „EU-Meer.“ Im Gegensatz zum Ostseerat konzentrieren sich die Bemühungen Finnlands natürlich auf den nordöstlichen Ostseeraum und die Barentsee-Region. Man versteht sich als Bindeglied zwischen dem westlichen und dem östlichen Teil der Ostsee mit dem Ziel, Russland in „europäische und globale Strukturen“ zu integrieren. Mit der Öffnung der Märkte soll sich der Schwerpunkt Europas nach Norden und Osten verlagern und ein Gegengewicht zur Süd- und Westorientierung bilden. Im Hinblick auf den Markt im Raum St. Petersburg mit 44Mio. Einwohnern und die Rohstoffquellen in Nordwestrussland könnte diese nördliche Dimension der EU Bedeutung erlangen.

Zum Vergleich: Umschlag im Hamburger Hafen und im Hafen von Rotterdam

Güterumschlag in Hamburg (1999)

	Mio.t
Landw. Massengüter	7,0
Rohöl	4,9
Container pauschal	40,0
Erze, Schrott	8,2
Kohle	2,7
Mineralölprodukte	6,3
andere Massengüter	8,2
andere Fracht	3,7

Güterumschlag in Rotterdam (1999)

	Mio.t
Landw. Massengüter	12,6
Rohöl	94,9
Container pauschal	66,40
Erze, Schrott	37,0
Kohle	18,1
Mineralölprodukte	19,4
andere Massengüter	36,4
andere Fracht	8,3
Roll on/Roll off	9,9