

EMMA-PODIUMSDISKUSSION

Gunnar Platz:

Herzlich willkommen zu dieser Podiumsdiskussion. Frau Ministerin Schneider, wir freuen uns natürlich insbesondere, dass Sie heute bei uns sind. Wir haben auch schon zu Beginn darüber gesprochen, welche Rolle die Binnenschifffahrt in der Politik spielt und ob sie vielleicht immer die Aufmerksamkeit bekommt, die sie verdient. Ich denke, die Tatsache, dass Sie heute hier sind, zeigt, dass sie für Sie, in Ihrer Landesregierung eine Rolle spielt - das ist erst einmal, wie ich glaube, ein wichtiges Signal, und darüber freuen wir uns und danken Ihnen zunächst noch einmal ganz herzlich. Trotzdem die Frage an Sie, vielleicht in kurzen Worten, welche Rolle spielt sie denn tatsächlich in der Politik der Landesregierung, und was muss aus Ihrer Sicht noch getan werden, um die Binnenschifffahrt hier zu stärken? Wo sind, was sind für Sie eigentlich die wichtigsten Maßnahmen, die angegangen werden müssten, und wobei kann hier vielleicht auch noch unterstützt werden?

Kathrin Schneider:

Ja, vielen Dank nochmals für die Einladung. Ich will versuchen, es kurz auf den Punkt zu bringen, weil wir jetzt auch nicht mehr so viel Zeit haben für diese Debatte:.

Unser Fokus ist es, diese drei Möglichkeiten der Logistik - die Straße, die Schiene und die Wasserstraße - sinnvoll miteinander zu verknüpfen und die jeweiligen Vorteile dabei aufzuspüren. Ich glaube, bei Herrn Lanz kam es deutlich zum Ausdruck, was damit gemeint ist, dass man natürlich dann, wenn man 100 oder 200 LKWs von der Straße bringen kann, auch das Binnenschiff im Auge haben muss, weil dies eben wirklich eine umweltfreundliche Möglichkeit ist, um massenhafte Güter zu transportieren. Was kann man also machen, um hier etwas zu verbessern? Unser Fokus liegt auf der Entwicklung der Standorte als wirkliche Logistikstandorte. Wir wollen also nicht nur das Binnenschiff sehen, sondern den Industriestandort, die Ansiedlung, und dies mit Blick auf den kombinierten Verkehr. Die Möglichkeiten hierzu haben wir ja - ich habe vorhin das Beispiel Wustermark genannt, wo das funktioniert, wo dann auch das Binnenschiff seine Bedeutung bekommt. Um dies auch einmal international zu sehen: Wir haben den Bereich Frankfurt / Slubice / Eisenhüttenstadt - in Frankfurt die Containerverladung auf der Bahn - in Slubice LKWs und in Eisenhüttenstadt den Hafen - und es gibt Kontakte mit dem Ziel, das miteinander zu verknüpfen, die Frage ist nur, wie macht man das hinreichend intelligent, damit es auch gut funktioniert?

Gunnar Platz:

Vielen Dank Frau Ministerin. Wir kommen da auf einige Aspekte gleich noch einmal zu sprechen, aber vielleicht an Herrn Radzimanowski an dieser Stelle die Frage: Welche Bedeutung hat die Binnenschifffahrt denn für die Wirtschaft hier in der Region - wie wichtig ist sie für die Unternehmen?

Robert Radzimanowski:

Ja das ist eine sehr gute Frage. Könnte man sozusagen über die Tonnage gehen und feststellen, gemessen am Gesamtvolumen des Güterverkehrs, hat der wasserseitige Verkehr nur eine geringe Bedeutung, so würde dies aber natürlich viel zu kurz greifen. Wie Frau Ministerin Schneider vorhin auch schon gesagt hat, gibt es wichtige Industriezweige, die zwingend darauf angewiesen sind, dass z.B. schwere und großvolumige Güter, aber z.B. auch landwirtschaftliche Produkte, auf der Wasserstraße transportiert werden. So kann der Papierstandort in Eisenhüttenstadt seine Anlagenteile nur auf dem Wasserweg beziehen, weil sie sonst zu groß und zu schwer sind. Aber auch hier in Schwedt haben wir größere Industrieunternehmen, LEIPA und PCK, die darauf angewiesen sind, dass Anlagenteile nicht erst vor Ort zusammengebaut werden, sondern in großen Komponenten angeliefert werden.

Insofern ist das Binnenschiff ein ganz wichtiges Verkehrsmittel, und es hat auch eine erhebliche Bedeutung vor dem Hintergrund, dass wir über Schadstoffemissionen und ähnliche Dinge sprechen, so dass also auch der Umweltgesichtspunkt immer wichtiger wird; denn wir haben im Land Brandenburg, auch hier in Schwedt und in anderen entlegeneren, Berlin-fernen Regionen weite Wege zum Kunden, und insofern ohnehin schon den Standortnachteil des langen Transportweges. Wenn wir dann das umweltfreundliche und günstige Transportmittel Binnenschifffahrt nutzen können, so ist dies ein ganz wichtiger Standortvorteil, der sicherstellt, dass die Unternehmen hier in Zukunft auch noch wirtschaftlich tätig sein können. Also insoweit ein ganz klares Plädoyer. Auch wenn wir hier nicht von heute auf morgen den Modal Split im Güterverkehr umdrehen werden, ist es ganz wichtig, dass das, was heute vorhanden ist, erhalten bleibt und weiter ausgebaut wird, um der Region eine Perspektive zu geben.

Gunnar Platz:

Das ist jetzt natürlich der richtige Anknüpfungspunkt für Herrn Kluge - der Titel ist hier ja Containertransport – ein unterschätztes Potential, und das wäre auch jetzt meine Frage: Ist es denn ein unterschätztes Potential?

Boris Kluge:

Wenn ich heute erzähle, dass ich hier in Schwedt bin, werde ich von meinen lieben Kollegen gefragt, was machst du denn dort, gibt es denn dort überhaupt Verkehr? Das führt dann immer zu derselben Frage: Warum haben wir jetzt noch nicht die Containertransporte, die wir vielleicht haben könnten? Das ist ein Geschäft, bei dem es um Angebot und Nachfrage und um Geld geht. Diese Transporte rechnen sich heute nicht, das ist die Schlüsselfrage - wozu das also überhaupt ausbauen – da geht heute nichts und da kommt auch nichts?!

Die Wasserstraße, über die wir hier reden, von Berlin bis nach Schwedt, ist ja gar nicht richtig ausgebaut; das Schiffshebewerk ist nicht fertig, die entsprechenden Strecken sind noch nicht fertig. Die Kritiker sagen, man kann ja fahren, aber es macht einen Riesenunterschied, wie man fahren kann, ob man mit 20, 30, 40 Containern mehr fahren kann, das macht den Preisunterschied aus. Viele meiner Kollegen versuchen, solche Projekte auch zum Beispiel im Hinterland des Hamburger Hafens zu organisieren, wo die Distanzen ebenfalls sehr kurz sind, da kommt es wirklich darauf an, dass man genug laden kann, dass die Verkehre regelmäßig stattfinden und dass man nicht noch ständig Schubverbände auseinanderzunehmen muss.

Dies ist die heutige Realität. Deswegen haben wir die betroffenen Landesregierungen in Ostdeutschland immer unterstützt, nach dem Motto, es kann nicht sein, dass man diese Wasserstraße jetzt verkommen lässt – das wäre dann eine sich selbst erfüllende Prophezeiung. Die Infrastruktur muss eine gewisse Leistungsfähigkeit haben. Das haben z. B. die Polen erkannt, dass sie ein Mindestmaß an Infrastruktur auf der Wasserstraße brauchen. Ich kann nicht versprechen, dass die Containertransporte kommen, aber ich kann sagen, dass die notwendigen Rahmenbedingungen dann da sind, Das konnte man am Rhein sehr gut beobachten, dort gibt es keine Beschränkungen. Vor 20 Jahren gab es, im Vergleich zu heute, auch keine großen Containertransporte auf dem Rhein. Man hat, auch mit Unterstützung des Staates, Knotenpunkte geschaffen, wo man umladen kann. Man kann in der Regel nicht mit dem Containerschiff bis ins Werk hinein fahren. Man muss die notwendige Brechung des Transports günstig, zuverlässig und zu einem vernünftigen Preis anliefern; sonst kann man auch gleich von Mannheim nach Rotterdam mit dem LKW fahren, was noch immer massiv geschieht.

Herr Heiland wird später noch etwas zum Thema GVZ / Häfen / Kombiniertes Verkehr in Brandenburg berichten. Wenn man diese Umschlagpunkte bereit stellt, wenn man Flächen zur Verfügung stellt, wo Unternehmen sich direkt ansiedeln können, damit kurze Wege entstehen und die Logistikproduktion wirklich günstig wird, dann kann man Containertransporte entwickeln. Es hat ein bisschen was vom „Henne-Ei-Problem“. Wenn man das Nötige bereit stellt,

dann wird es hier in absehbarer Zeit voraussichtlich auch Containertransporte geben.

Gunnar Platz:

Auf das Henne-Ei-Problem müssen wir gleich noch einmal zurück kommen. Das Stichwort Thema Wirtschaftlichkeit wurde angesprochen - am Ende des Tages muss es sich rechnen, muss es wettbewerbsfähig sein mit der Straße. Das wäre jetzt eine Frage an Herrn Lantz: man hat in Schweden versucht, eine Container-Linie aufzubauen, über eine relativ kurze Distanz, wo man eigentlich sagen würde, das ist schwierig in der Wettbewerbssituation, da ist der LKW eigentlich im Vorteil, Vielleicht können Sie noch einmal berichten, worauf es da ankommt? Wie hat man das angegangen? Auf welche Widerstände ist man gestoßen, und was sind- die entscheidenden Faktoren, damit das zum Erfolg wird?

Johan Lantz:

Richtig - die Idee mit diesem Versuch auf dem Göta Älv - man kann mit den Nutzungsgebühren, die wir hier haben, nicht gegen den LKW konkurrieren. Die Diskussion hat 20 Jahre gedauert. Es gibt sechs Schleusen im Oberlauf, die 1916 gebaut wurden, wirklich höchste Zeit, dass sie ersetzt werden sollten. Selbstverständlich würden dort Gütermengen zurück gehen, wenn diese Schleusen nicht erneuert werden würden. Ich knüpfe an Herrn Kluge an: Wenn die Wasserstraße einmal geschlossen ist, dann gibt es kein Zurück mehr. Es gab die Idee, die Schleusen zu schließen und sie nur für Sportboote zu nutzen. Wir wollen der Öffentlichkeit aber zeigen, dass die Wasserstraße sehr effizient genutzt werden und Güterverkehre aufnehmen kann. Wenn wir uns die Transporte von Göteborg nach Hunneberg anschauen und wenn man die staatlichen Nutzungsgebühren abschafft, dann wären wir bei genau den gleichen Kosten und Frachtraten wie beim LKW, Wir können damit sehr viel für die Entlastung der Umwelt in den Städten tun. Eine sehr wichtige Sache aus Sicht der Verlagerer sind die Logistikketten. Wir werden auch mit den Straßenlogistikern arbeiten. Als wir unseren Versuch durchgeführt haben, habe ich den Frachtführer der LKWs eingeladen, mit uns zusammenzuarbeiten, und ich hatte eigentlich mit Widerstand gerechnet, aber sie sagten, sie arbeiten sehr gern mit uns zusammen; denn sie haben sehr viele Probleme im Hafen von Göteborg, weil sie dort wegen der Staus die Waren kaum abfahren können.

Gunnar Platz:

Frage an Herrn Wac zum Abschluss der Runde: Welche Rolle kann das Binnenschiff für Stettin und sein Hinterland spielen? Heute ist seine Bedeutung ja

wohl noch eher begrenzt -, wo sehen Sie da Potentiale, die Sie sich für die Zukunft vorstellen können?

Pawel Wac:

Ich würde gerne bei dem ansetzen, was Frau Ministerin Schneider angesprochen hat - wir sehen das durch die „Hafenbrille“, d. h. jede Verbesserung der Infrastruktur kommt dem Hafen zugute, wenn er mit seinen Preisen und der Qualität des Services in Wettbewerb treten kann. Die Infrastruktur im Hafen können wir nur begrenzt beeinflussen, aber wir können mit den Entscheidungsträgern reden. Das Gleiche gilt für die Infrastruktur außerhalb des Hafens. Wenn wir die Straße, die Bahn und die Wasserstraßen vernünftig kombinieren, dann kann dies einem Hafen wie Stettin nur zugute kommen. Das Thema Ausbau, Schiffbarkeit der Oder ist ein brisantes Thema aus polnischer Sicht, aber auch aus der Sicht der deutschen Seite. Wie man zur Zeit aus den Medien entnehmen kann, ist Polen sehr stark daran interessiert, den Plan umzusetzen, die Oder wieder schiffbar zu machen. Nach meinem Kenntnisstand versucht man schon jetzt, Transporte über die Oder vom Süden Polens in Richtung Stettin zu organisieren und zu entwickeln. Bestimmte Unternehmen sind in einer Phase, wo sie versuchen herauszufinden, ob das im Moment geht oder nicht. Jedenfalls ist die Oder nicht an allen Stellen 1,80 m tief, was eine Grundvoraussetzung für hinreichende Schiffbarkeit wäre.

Ich habe durch unsere Kunden von Plänen gehört, Container aus Oberschlesien in Richtung Stettin zu transportieren. Natürlich muss dazu auch die Infrastruktur im Süden ausgebaut werden, hierzu sind auch Pläne vorgelegt worden, die ich schon anschauen konnte. An mich sind schon Unternehmen herangetreten, die sagen, wenn die Oder schiffbar ist - das wäre die Grundvoraussetzung - dann wären sie bereit, Geld in den Ausbau von Binnenhäfen zu investieren. Dies ist natürlich ein Thema aus Sicht von DB Port, ein Thema, das auf jeden Fall wichtig ist für die Entwicklung. Es braucht seine Zeit, um dies weiter zu entwickeln. Wir sprechen hier wahrscheinlich über Jahrzehnte.

Boris Kluge:

Ich würde das gern ergänzen: Binnenschifffahrt mit Containern findet ja nicht von einem A nach einem B statt - das wäre eine Illusion - auch auf dem Rhein fährt man nicht von A nach B, sondern von A nach Y, und hält dazwischen unterschiedlich oft an. Auf den Rhein geht kein Linienverkehr ohne Unterbrechung – Linien werden konsolidiert - also z. B. am Zusammenfluss von Main und Rhein, teilweise auch an der Einmündung der Mosel, werden Ladungen konsolidiert und umgeladen, oder Koppelverbände werden zusammengestellt - das ist Containerschifffahrt -, und wenn eine Ladung nicht ausreicht, um z. B. genug Container nach Schwedt zu transportieren, sie dann aber gebün-

delt vielleicht reichen würde, um bis nach Breslau durchzufahren, vorausgesetzt, die Infrastruktur stimmt, dann ist so ein Transport machbar.

Aber man muss es dem Kunden demonstrieren, man muss das Schiff fahren lassen, man muss es durchhalten, es fahren zu lassen. Wir machen das in regelmäßigen Versuchen an der Elbe, wir haben dieselbe Diskussion, was die Fahrwassertiefe angeht. Da wir die heute nicht immer haben, kommen wir in Schwierigkeiten, die Transporte ganzjährig zu durchzuführen, aber wenn es möglich ist, ist der Kunde auch sofort da, und dann rechnet es sich auch, deswegen ist es so wichtig - wie der Kollege aus Stettin gesagt hat -, wenn am Ende in Breslau genug Container zusammenkommen, dann können wir diese auch zwischendurch konsolidieren. Wir haben gerade hier sehr viele Schubleichter zur Verfügung, deswegen ist so wichtig, dass die 1,80 m kommen, sonst wäre das so nicht machbar.

Kathrin Schneider:

Ich möchte das auch meinerseits noch einmal aufgreifen - ich glaube, dieses Thema Infrastruktur - darin sind wir uns alle einig - es muss eine gewisse Grundstruktur vorhanden sein, damit ein System funktioniert. Man kann sich lange darüber streiten, ob da keiner fährt, wenn die Schleuse oder der Tiefgang es nicht hergibt - das macht offenbar keinen Sinn, darüber muss man reden. Diese Tiefgangproblematik hat Schweden nicht, wie ich verstanden habe, aber es gibt wohl andere Probleme.

Ich möchte noch einmal auf einen anderen Punkt eingehen, die Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen Verkehrsträger, das ist auch immer eine Debatte, die geführt werden muss. Die Halbierung der Trassenpreise auf der Schiene ist ein wichtiges Signal für den Güterverkehr. Wie sind denn die Rahmenbedingungen auf der Wasserstraße? Herr Lantz hatte das angesprochen, z.B. im Zusammenhang mit erforderlicher Ausbildung, Lotsenpflicht usw. Kabotage ist ein Thema auf internationaler Ebene. In der internationalen Zusammenarbeit spielen auch die Arbeitsbedingungen eine Rolle, die man nicht vergessen darf.

So ein „Projekt zum Anfassen“ ist immer noch etwas anderes als Karten und Pläne; deswegen fand ich die Ausführungen von Herrn Lantz sehr interessant - sie haben es einfach mal gemacht, sie haben gezeigt, was geht, und da stand die Wirtschaft dahinter. Der Staat, die öffentliche Hand muss sehr vorsichtig sein, wie er in den Wettbewerb eingreift. Etwas mit viel Subventionen zu pushen - damit einfach ein Projekt in die Welt zu setzen - ist ein Problem, es funktioniert nicht. Daher noch einmal mein Appell an die Zusammenarbeit - nicht so sehr Stettin gegen Schwedt und Eisenhüttenstadt, oder gegen Rostock und Warnemünde, sondern zusammenarbeiten, sonst werden wir gegen Rotterdam und Hamburg überhaupt nicht sichtbar auf der Landkarte

sein. Es macht keinen Sinn, diese Konkurrenzen zu forcieren, wir sollten uns besser zusammmentun - ein guter Ansatz ist z.B. die Metropolen-Region Stettin, Ostsee-bezogene Strategien sind generell ein wichtiger Ansatz. Es sollte weiter intensiv an konkreten Projekten gearbeitet werden - dass z.B. mal wirklich Papier von A nach B gefahren wird, und, wie Herr Schülke sagte, dass man prüft, wie man Containertransporte kombinieren kann, dass man mal etwas ausprobiert, um den Verladern und der Logistik zu zeigen, was sich machen lässt, und - wenn es um Finanzierung geht - welche Möglichkeiten wir auf der EU-Ebene haben, um Projekte zu fördern - das wären noch Ideen, die wir gerne unterstützen würden.

Gunnar Platz:

Herr Radzimanowski, ich denke, Sie wollen direkt anschließen.

Robert Radzimanowski:

Da Sie die Wirtschaft angesprochen haben und sie gerne Modellprojekte sehen würden - die gab es schon, gerade hier in Schwedt - LEIPA war da ganz vorbildlich und ist schon mit Küstenmotorschiffen nach England gefahren, auch wenn die Infrastruktur noch nicht zufriedenstellend war, so dass es sich am Ende nicht hinreichend gerechnet hat - das kann man ein, zwei, drei Male machen und es ausprobieren, wenn man aber nur mit einem halbvollen Schiff fahren kann, dann ist der Transport einfach zu teuer, und dann muss man Alternativen suchen.

Zu Ihrer Werbung um Zusammenarbeit: Ja, Unternehmen der Region arbeiten zusammen und sind gern dabei, Modellprojekte zu unterstützen. Auch die Häfen arbeiten hier in der Region in vorbildlicher Weise zusammen, aber, wie gesagt, ein bisschen Infrastruktur der Wasserstraßen muss da sein - insofern auch nochmals der Appell an Sie, treten sie der Bundesregierung ruhig einmal mehr auf die Füße, dass wir mit der Umsetzung des Deutsch-Polnischen Staatsvertrages weiter kommen, damit wir auch Containertransporte, Papiertransporte und viele andere Dinge realisieren können. Wir haben hier z.B. LOCON ganz in der Nähe in Pinnow, dort gibt es sehr viele Container, der Hafen Schwedt hat auch schon Container gehabt, da würde noch mehr gehen, wenn wir ein paar Hindernisse beseitigt hätten. Die Wirtschaft würde diese alternativen Wege sofort nutzen, sobald sie wirtschaftlich darstellbar wären.

Insofern, Frau Ministerin, noch ein zweiter Apell: Sie haben das Thema Halbierung der Trassenpreise angesprochen - eine Sache, die wir nur unterstützen können, um den Modal Split des Güterverkehrs auch in dieser Hinsicht zu verbessern, aber dann auch noch einmal Werbung dafür, die Benutzungsgebühren auch auf den Bundeswasserstraßen sozusagen zu beerdigen denn

diese 42 Mio., die der Bund dort einnimmt, sind ein großes Hemmnis für die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt und nützen am Ende relativ wenig, also die Bitte auch an das Land Brandenburg, sich hierfür stark zu einzusetzen.

Gunnar Platz:

Ich möchte auch noch auf Trassenpreise usw. zurück kommen, aber weil Frau Ministerin Schneider uns gleich verlassen muss, möchte ich ihr die Gelegenheit geben, auf Herrn Radzimanowski direkt zu antworten, und dann noch einmal – weil wir polnische Gäste haben und Sie die internationale Zusammenarbeit selbst schon angesprochen haben - auf die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zum Ausbau und zur Entwicklung der Wasserstraßen einzugehen. Wenn ich an die Oder denke, sind die Vorstellungen zum Ausbau auf deutscher und polnischer Seite in letzter Zeit ja durchaus unterschiedlich. Wie sehen Sie hier den Stand der Gespräche, sehen Sie Annäherungen, Sehen Sie die Chance, die Bundesregierung zu überzeugen, auf die polnische Linie einzuschwenken, oder ist das ein Kampf gegen Windmühlenflügel ?

Kathrin Schneider:

Ich will versuchen, darauf zu antworten. Es hängt wohl beides zusammen. Natürlich treten wir der Bundesregierung ständig auf die Füße, und Sie treten ja mit, Ich hoffe, wir machen das auch in Zukunft gemeinsam und müssen sehen, wie die politischen Ziele neu aufgestellt werden und ob wir mit unserer ostdeutschen und, wie ich hoffe, osteuropäischen Stimme noch mehr Durchschlagskraft entwickeln können, damit keine Wasserstraße geschlossen werden muss, sondern damit wir uns weiterentwickeln können.

Das nehme ich gerne auf, da passt auch die Oder-Debatte hinein, die so ähnlich ist wie die an der Elbe. Wir haben naturschutzfachliche gegen wirtschaftliche Belange abzuwägen, und hier wie dort haben wir verschiedene Partner im Boot. Zunächst müssen die Gespräche ergebnisorientiert zu Ende gebracht werden. Die Zielgerichtetheit fehlt mir noch in diesem Prozess. Das hängt wieder an der Frage, die Sie vorhin aufgeworfen haben: Passiert da eigentlich etwas, müssen wir uns darum kümmern, ist das irgendwie interessant dort an der Oder? Wenn wir uns da noch einmal verstärkt engagieren, müssen wir deutlich machen, dass für die Wirtschaft, für die Häfen eine Entscheidung erforderlich ist, wie die Oder auf lange Sicht aufgestellt sein soll, Das wäre für mich der nächste Schritt, an dem wir arbeiten sollten.

Boris Kluge:

Wenn ich gleich kurz antworten darf. Ein bisschen ist das heute an der Oder wie vor drei, vier Jahren an der Elbe. Eigentlich wollte im Ministerium in Bonn niemand die Elbe, die wurde abmoderiert. Dann haben sie sich in diesen Dialog zwingen lassen, so richtig wollten sie ihn nicht, mussten aber feststellen, dass sie sich dem nicht entziehen konnten. Ich will jetzt nicht einen Oder-Dialog vorschlagen, das wäre zu früh. Aber die Wirtschaftsvertreter, die Bundesregierung, die Bundesländer, die Umweltverbände müssen irgendwann sagen, was sie wollen und was sie nicht wollen. Das Nichtstun ist das eigentliche Problem. Wenn wir in einen Dialog gehen, wenn wir konkrete Sachen abarbeiten, haben wir, im Vergleich zur Elbe, eine hervorragende Grundlage im Staatsvertrag. Die polnische Seite weiß ganz genau, dass dieser Staatsvertrag eine harte Bindung ist, die wir jetzt mit Leben füllen müssen. Wir müssen dann als Wirtschaft mit einer Stimme sprechen, wir werden uns auch wieder mit Umweltverbänden plagen müssen, nach der Erfahrung der Elbe bin ich da nicht so nervös wie viele andere; denn zum Schluss geht es um Sachargumente, es ist eigentlich alles ganz gut vorbereitet. Dass „das Wasser so still ist“, das ist das eigentliche Problem. Dass wir es zulassen, wenn das Thema „abmoderiert“ wird, daran müssen wir etwas ändern, und das kann die Landesregierung nicht allein machen. Wir müssen ein bisschen mehr Öffentlichkeit erzeugen, so wie heute, Wir dürfen auch die Presse nicht den Umweltverbänden überlassen. Das sind die Dinge, die zu tun sind, wir haben uns das fest vorgenommen und werden da nicht loslassen.

(Frage aus dem Publikum):

Wie steht es mit dem Fertigstellungstermin des Schiffshebewerks – wird es noch vor dem BER fertig?

Kathrin Schneider:

Ich denke, das ist Sache der GDWS, das ist eine Bundesbaumaßnahme, auf die wir sehr wenig Einfluss haben, Es war wichtig, dass es im Bundesverkehrswegeplan steht, und dass die anschließende Wasserstraße drin ist, war uns auch wichtig; denn was nützt uns das Schiffshebewerk, wenn anschließend eine Sackgasse kommt? Insoweit bin ich sehr froh, dass wir jetzt auch wieder einen Plan zum Ausbau der der Oder-Havel-Wasserstraße haben. Das ist für mich der eigentlich positive Aspekt.

Gunnar Platz:

Herr Dietrich, der für das Projekt zuständig ist, kommt dann wohl noch, und wir werden ihm diese Frage nahebringen.

Herzlichen Dank, Frau Ministerin, dass Sie heute bei uns waren und sich die Zeit für Ihre Mitwirkung genommen haben

Zum Stichwort Trassenpreise: Die Verbände BÖB und BDB haben sich wohl sehr negativ positioniert zum Thema Trassenpreise, weniger, wie ich denke, weil das grundsätzliche Signal nicht gesehen wird, sondern weil ein Wettbewerbsnachteil für die Binnenschifffahrt befürchtet wird, vielleicht kann Herr Kluge noch einmal aus seiner Sicht erläutern, was da erforderlich wäre, um das auszugleichen.

Boris Kluge:

Es sind etwa 45 Mio (nicht 42) an Schifffahrtsabgaben, die auf deutschen Binnenwasserstraßen erhoben werden. Wir reden andererseits von 350 Mio Entlastung für die Deutsche Bahn und die anderen EVUs. Ob es dann dort auch ankommt ist eine andere Frage, Man sieht aber, 45 Mio für die Schifffahrt und 350 Mio für die Bahn, das kann nicht richtig gutgehen. Uns fehlt dabei ein bisschen die Kreativität - es ist eigentlich ein Subventionswettlauf.

Was wir uns, unabhängig von der Trassenpreisreduktion, generell vorstellen können: Wenn wir fehlenden Schiffsraum schaffen wollen uns fehlt n bisschen der Schiffsraum, ja dann müssen wir den Schiffsraum schaffen, was aber z.B. von Partikulieren derzeit nicht zu leisten ist. Hier kann der Staat tatsächlich etwas tun, z.B. auch in Form von Bürgschaften oder zinslosen Darlehen. Aber auf der anderen Seite wäre die Abschaffung der Schifffahrtsgebühren ein überragendes Signal, weil damit deutlich gemacht wird, die Binnenschifffahrt ist uns wichtig, und wir sind bereit, diesen Weg zu gehen. Wir haben das sehr klar formuliert, wir werden das, wer immer In die Koalitionsverhandlungen geht, erneut tun. vermutlich wird es in den nächsten 10, 20 Jahren kein nochmaliges Fenster zur Abschaffung dieser Abgaben geben.

Gunnar Platz:

Noch eine Frage direkt im Anschluss: Herr Kluge, Sie haben sich in der DVZ kritisch geäußert, dass in allen Wahlprogrammen die Binnenschifffahrt zu kurz kommt und nicht die Rolle spielt, die sie spielen sollte. Das deutet schon darauf hin, dass es später auch in Koalitionsverhandlungen schwer werden wird, die Rolle der Binnenschifffahrt zu stärken. Woran liegt das?

Boris Kluge:

das liegt auch ein bisschen an der Binnenschifffahrtswirtschaft selbst – da sollte man hier in diesem Rahmen nicht drum herum reden. Wir haben nicht nur ältere Schiffe, sondern auch viele, auch ältere Partikuliere – dies ist keine Kritik an diesem feinen Berufsstand -, die nicht so auftreten können wie zum Beispiel ein Spediteur, der von Politikern besser wahrgenommen wird. Wir müssen uns da besser organisieren, wir müssen geschlossen auftreten, uns immer abstimmen, sachlich und zuverlässig kommunizieren und auch darauf achten, wie wir in der Presse landen. Das tun wir oft nicht, und daran müssen wir arbeiten.

Natürlich müssen wir auch ein aktuelles Problem lösen, das ist dieses Emissionsproblem - der Dieselskandal zeigt ja, wie schnell man in der Öffentlichkeit in die Defensive gerät. Wir müssen eine Antwort darauf haben, wie wir die Schadstoffemissionen in der Binnenschifffahrt in den Griff bekommen wollen.

Gunnar Platz:

Das sind viele weitere interessante Aspekte. Ich möchte jetzt noch ein anderes Thema ansprechen, die Frage der Zusammenarbeit mit der Wirtschaft. Herr Lantz, Sie sind hier als positives Beispiel herausgestellt worden, wo die Zusammenarbeit mit der verladenden Wirtschaft funktioniert, Geht das in Schweden wirklich leichter als bei uns? Ist die Wirtschaft bereit, vor dem Hintergrund der Umweltfreundlichkeit und des damit verbundenen Image dafür zu bezahlen, vielleicht auch Nachteile in Kauf zu nehmen, oder ist es auch in Schweden so, dass man täglich kämpfen muss gegen den niedrigen Preis des LKW und man da ständig Überzeugungsarbeit leisten muss?

Johan Lantz:

Es ist richtig, Schweden ist ein Land der LKW-Unternehmen. Scania macht großen Druck auf die schwedische Regierung, wir haben aber auch Kabotage, wir haben sehr viele niedrigpreisige Frachtführer auf der Straße mit denen es für die Binnenschifffahrt wirklich schwierig ist zu konkurrieren. Die Öffnung dieser neuen Schifffahrtslinie ist sehr schwierig. Es ist kein Unternehmen wie unsere Avatar Logistics; wir riskieren es immer, wir kaufen Schiffe, wir gründen eine Linie, die über 6 Monate keine Volumina generiert, und dann geht das Geld auch zu Ende. Es ist also wirklich schwierig, wir benötigen auch Finanzierung, um diese Linie zu etablieren. Der Druck auf die Politik ist wichtig, aber auch die Wirtschaftlichkeit der Tätigkeit in der Schifffahrt. Vielleicht klagen wir auch etwas zu wenig. Wir sprachen über Finanzierungsmöglichkeiten der Flotten, wir sollten aber auch selbst auf Innovation setzen. In der Tat wir haben eine sehr alte Flotte, sehr alte Schiffe, Wir denken gar nicht an Logistik-

systeme, sondern an ein Schiff, wieviel kann ich mit dem Schiff verdienen, wir konzentrieren uns stärker darauf, als auf die Bedürfnisse der Kunden. Es ist schwierig, mit dem LKW Verkehr zu konkurrieren.

Gunnar Platz:

Noch einmal an Herrn Radzimanowski die Frage nach dem Thema Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und vielleicht auch nach dem Huhn-und-Ei-Problem - es wird immer von großen Potentialen und dem von den Unternehmen bekundetem Interesse gesprochen - Sie haben auch selbst ein Beispiel genannt -, oft genug erlebt man aber auch, dass dieses Potential am Ende dann doch nicht realisiert wird, weil der LKW eben doch billiger ist, und die Entscheidung dann eben doch zugunsten des LKW fällt - ich erinnere mich an die Schiffsfahrt, die wir ja im Rahmen von EMMA durchgeführt haben, wo der Vertreter des Bundes etwas provokant gesagt hat, ja, wir haben hier wirklich viel getan, und es wäre schön gewesen, wenn hier auch mal ein Schiff gefahren wäre. Muss man die Wirtschaft vielleicht mehr in die Pflicht nehmen? Muss man vielleicht zu anderen Formen der Einigung kommen und sagen na gut, wenn man sich hier zu bestimmten Investitionen in die Infrastruktur durchringt, dann muss die Wirtschaft auch sozusagen ihren vielleicht verbindlichen Teil dazu beitragen?

Robert Radzimanowski:

Wenn es dazu führen würde, dass auch die Politik verbindlicher handelt und dass Zusagen in Ausbauparameter und andere Dinge wirklich eingehalten werden, so glaube ich, wäre das kein Problem. Das Problem ist nur, dass ich von der Wirtschaft verlange, dass sie mir heute erklärt, was sie am Tag x transportieren wird, aber gar nicht weiß, was am Tag x überhaupt für Möglichkeiten da sind, Transporte durchzuführen - ein Beispiel habe ich schon angesprochen.

Es gibt auch andere Beispiele, wo Unternehmen sich bereit erklären, selbst Infrastruktur auszubauen, diese sog. PPP-Projekte, und das Bundesverkehrsministerium sich hinstellt und sagt, Euer Geld brauch ich nicht, ich habe Geld im Überfluss, aber ich will das Projekt gar nicht, selbst wenn Ihr es aus eurer eigenen Tasche bezahlt. Ich will gar nicht, dass dort eine Verbesserung eintritt, dann gibt es einen Moment wo ich die Wirtschaft nicht mehr begeistern kann, sich aus dem Fenster zu lehnen und zu sagen, ich gebe jetzt verbindliche Erklärungen ab, und sozusagen unter Strafandrohung werde ich die auch einhalten, wenn auf der anderen Seite ein Partner sitzt, der heute Versprechungen macht, an die er sich übermorgen nicht mehr erinnern kann. Ich glaube dies ist ein großes Problem. Würden wir da mehr Verlässlichkeit be-

kommen , wären auch die Aussagen aus der Wirtschaft deutlich verbindlicher als sie im Moment sind.

Boris Kluge:

Es ist nicht so, dass wir das nicht auch machen müssen. Wenn man eine KV-Förderung bekommt, dann hat man eine Verpflichtung, für bestimmte Umschlagsmengen, und im Extremfall droht die Rückzahlung der Förderung. Dies ist zum Glück noch nicht passiert. Wenn Sie Gleisanschlüsse fördern wollen - ein ganz wichtiger Thema - ist es genauso, da gibt es Mindestumschlagsmengen, und ich kenne da so gut wie keinen Fall, wo das dann nicht realisiert wurde.

Die Häfen und die verladende Wirtschaft sind durchaus zu Mengenzusagen bereit, die Wirtschaft hat sie jetzt auch gerade hier in der Region bewiesen mit ihrem Engagement für ein privates Schleusenmodell, und wir Häfen würden, mit unseren Kommunen im Rücken, auch Zusagen machen, da bin ich mir ziemlich sicher.

Gunnar Platz:

Das waren gute und klare Aussagen, die man auch so transportieren kann - an Herrn Wac noch einmal die Frage: Wie Herr Kluge gesagt hat, geht der Container nicht von A nach B, sondern von A nach Y, das betrifft den Seehafen-Hinterlandverkehr, verändert sich die Rolle der Seehäfen, der Ostseehäfen im besonderen, ist die Anbindung an Hamburg und die Westhäfen nicht mehr so vorherrschend, konzentriert man sich mit Containerverkehren auch verstärkt auf die Ostseehäfen im Direktanlauf?

Pawel Wac:

Genauso ist es aus Stettiner Sicht – Danzig wird sich auf jeden Fall schnell und stark entwickeln, man sieht dies schon an den Zahlen, 2007 hat man eine Umschlagskapazität von 1,5 Mio TEU fertiggestellt, diese Marke wird man dieses Jahr wahrscheinlich schon erreichen, 2016 wurde die Umschlagskapazität auf 3 Mio TEU erhöht. Durch Investitionen außerhalb des Hafens – Gleisanschlüsse, Bahntrassen - kann die Umschlagskapazität schnell auf 4 – 5 Mio TEU gesteigert werden. Ich denke, dies ist die Richtung, in die sich die Kunden entwickeln werden, das sieht man auch an den neuen Allianzen – verschiedene große Carrier haben sich entschlossen, Danzig direkt anzulaufen, das wird die Perspektiven in der Ostsee verändern. Ich rechne damit, dass in den nächsten 10 bis 12 Jahren Danzig an die 3 Mio - Marke kommen wird. Das verändert auch die Perspektive für Stettin. Wir haben gesehen, dass Hamburg

und Bremerhaven für uns bisher die großen Hubs waren, von denen wir gelebt haben. Jetzt müssen wir als DB Port und als Hafen insgesamt auch in östlicher Richtung sehen, ob es sich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten lohnt, von Danzig nach Stettin zu feedern. Ich würde mir das wünschen, das ist mein Projekt, das werde ich vorantreiben. Es ist immer die Frage, was der Kunde bereit ist zu zahlen, Aus der Sicht von Stettin noch zwei Sätze: Blickt man auf die kurzen Verbindungen von Stettin nach Skandinavien und UK, so sind wir in der Lage, diese selbst zu entwickeln, und sie werden sich auch gut entwickeln.

Gunnar Platz:

Mit diesen Veränderungen entstehen dann auch neue Chancen hier für die Region und für die Binnenwasserwege - wir hätten hier noch viele Themen, ich habe noch viele Fragen auf meiner Liste, vieles hat sich aus der Diskussion ergeben, aber ich glaube, wir sind jetzt an dem Zeitpunkt angekommen wo wir die Runde hier beenden müssen. Es war eine spannende Diskussion, Sie alle sind große Fürsprecher der Binnenschifffahrt, hier in der Region und darüber hinaus, und haben viel Enthusiasmus gezeigt, wenn das so alles weitergetragen wird und dafür weitergekämpft wird, dann kann man positiv in die Zukunft der Binnenschifffahrt blicken. Ich möchte mich ganz herzlich bedanken für die Teilnahme hier am Panel, ich freue mich auf auf spannende Vorträge und weitere Diskussionen heute nachmittag - Vielen Dank.

Beatrice Richter:

Als die hier für das EMMA-Projekt Zuständige möchte ich Sie noch auf folgendes hinweisen: Am 16.11. diesen Jahres wird in Breslau eine Oder-Konferenz stattfinden, dort werden viele Fachleute erwartet. Die polnische Seite organisiert dies unter der Schirmherrschaft des Ministeriums für maritime Wirtschaft und Binnenschifffahrt, aber auch die Kammerunion Elbe-Oder wird dabei sein. Auch das EMMA-Projekt wird daran beteiligt sein. Wir würden uns sehr freuen, wenn auch Unternehmen aus unserer Region und darüber hinaus nach Breslau kommen und unserer Region eine starke Stimme geben würden. Falls Sie es nicht nach Breslau schaffen, haben Sie noch eine weitere Chance: Am 21.02.2018 wird in den nordischen Botschaften in Berlin die nächste EMMA-Konferenz stattfinden, gemeinsam mit der Kammerunion Elbe-Oder. Dort werden alle EMMA-Vertreter, alle Länder wieder vorgestellt werden. Da wir in den nordischen Botschaften tagen, werden wir den Fokus natürlich auf die nordischen Länder Schweden, Litauen und Finnland legen, aber auch unsere Oder-Region und die Elbe-Region werden nicht zu kurz kommen. Ich würde mich freuen, wenn ich Sie auch in Berlin wieder begrüßen dürfte - Vielen Dank.