

(3)

## DISKUSSION ZUR GESAMTSICHT DER VERKEHRSTRÄGER

---

**(Noack)** Kurze Zusammenfassung der bisher gehörten Vorträge – der kulturgeschichtlichen Einführung und der Selbstdarstellung der Verkehrsträger Bahn, Straßenverkehr und Schifffahrt – Einladung an das Auditorium zur Diskussion – im Sinne einer kritischen Gesamtsicht der Verkehrsträger.

**(Klinkenberg)** Als Schiffbau-Ingenieurin und freiberufliche Mediatorin Frage an Herrn Schütz zu dem vorgestellten Umbau eines Schubschiffes für die Oder – welcher Tiefgang wurde hierbei zugrunde gelegt, und welche Verkehre sollen damit durchgeführt werden?

**(Schütz)** Der Tiefgang von 1,20 m wurde durch den Umbau nicht verändert – dieser kommt für die obere Oder nur bedingt in Frage, ist für Relationen zwischen Stettin und dem Kanalgebiet aber perfekt geeignet – eine weitere Reduzierung z.B. auf 0,80 m oder unsere Elbe-Schiffe mit 0,85 m würde auf flachem Wasser gut funktionieren, wäre aber auf den Kanälen nicht so effektiv – der Bison-Typ ist mit 1,20 m ein Kompromiss, der auf der Oder bei einigermaßen ausreichendem Wasser gut fahren kann, aber auch auf den Kanälen perfekt einsetzbar ist – eine sog. „Eierlegende Wollmilch-Sau“.

**(Richter)** Es ist erfreulich zu hören, dass die 1993 von mir konzipierten Marktberichte über die Güterverkehrsträger jetzt in qualifizierterer Form weiterentwickelt wurden und aktuell zur Verfügung stehen – hieraus 3..4 Punkte: + Liberalisierung bei der Bahn 1993-95, von England kommend – der Markt wird alles richten – Güterkraftverkehrsgesetz als Schutz für die Bahn – 38.000 Fernverkehrsgenehmigungen in der alten BRD – 12.000 für Ostdeutschland, eigentlich nur 7.600 – zusätzliches „Sahnehäubchen für Dr. Sandhäger / AL BMV – dann aber Wegfall verschiedener Genehmigungen, gleichzeitig dazu nicht passende Pläne zur Verschlinkung der Bahn – laut Frau Nikuta / DB Cargo jetzt zunächst das Bestandsnetz sicher machen – nicht jede neue Bundesregierung sollte ein neues Entwicklungsprogramm schreiben – Bahnnetze auszubauen, dauert länger als eine Legislaturperiode – da geht es um Laufzeiten von 10 – 15 Jahren.

+ Der wichtige Aspekt Bildung / Wissenschaft – Kombiniertes Verkehr muss noch weiter geschult und gelehrt werden – ebenso die Rolle des Spediteurs, der ja Vorlauf, Nachlauf und Hauptlauf organisiert – es ist bedauerlich zu sehen, was hier mitunter von den Parteien praktiziert wird – daher auch das heutige Colloquium, bei dem alle Verkehrsträger zu Wort kommen, besonders gut und nützlich.

+ Transportmenge der Deutschen Binnenreederei zu DDR-Zeiten 12 Mio. t p.a.  
– vor 100 Jahren auch schon 11,1 Mio t – „Berlin wurde aus dem Kahn erbaut“  
– derzeit leider nur ca. 1,5 Mio t – d.h. für die gesamtdeutsche Binnenschifffahrt werden aktive Pioniere gebraucht.

**(Zahorski)** Als Vertreter des Marschalls von West-Pommern und Zuständiger für neue Logistikkonzepte ist es für mich überraschend, dass so wenig über Wasserstoff geredet wird – z.B. über Forschung und Entwicklung mit dem Ziel, Dieselmotoren so zu konzipieren, dass sie mit 5 % Dieselöl und 95 % Wasserstoff betrieben werden können – Wasserstoffzellen z.B. in Lokomotiven, ausgetauscht wie Batterien – die Zukunft liegt vermutlich beim Wasserstoff – die Bahn wird voraussichtlich vom Wasserstoff dominiert werden – vielleicht wird Ammoniak noch dazu kommen

Eine andere Frage wäre, gibt es eine Verkehrsstrategie in Polen – jede Regierung entwickelt eine neue Strategie – „Zentralknotenpunkte“ werden nach dem 15. 10. vermutlich nicht weitergebaut werden – das polnische Projekt mit „Hauptverkehrsknoten“, bei dem die Schiene eine größere Rolle spielen soll, läuft seit 8 Jahren – es wurden dabei nicht alle Alternativen richtig erwogen – dieser Entwurf wird nach dem 15. 10. vermutlich nicht weiter umgesetzt werden.

Den Verkehren mit Deutschland auf der Grenzoder versuchen wir mit einem verabschiedeten Vertrag näher zu kommen – 2015 gab es 15 Staustufen an der oberen Oder – wir hatten auch ein Konzept eines Kanals Oder/Elbe-Donau – weitere Projekte wollten wir mit 11 Mrd. € gemeinsam umsetzen – bis heute gibt es jedoch keine Informationen, kein Wissen darüber, was wir an der Grenzoder alles umsetzen wollen – nach der Wahl wird man sich der Sache in einem deutsch-polnischen Kontext noch einmal annehmen müssen, um ein gemeinsames Konzept zu entwickeln.

**(Noack)** Vielen von uns ist bewusst, dass der 15. 10. in Polen, auch gerade für die Grenzregion, ein wichtiger Tag sein wird – die Spannung wurde durch den Beitrag von Zahorski noch einmal deutlich gesteigert - wir haben z.B. kürzlich in Kostrzyn von vielen konkreten Plänen in der Grenzregion gehört – dies steht im Verhältnis 10 : 1 zu entsprechenden Projekten in Brandenburg und zu Überlegungen, wie ein zukünftiges Verkehrskonzept aussehen kann.

Herr Tief hat darauf hingewiesen – wir haben uns Gedanken gemacht, dabei aber den Güterverkehr vergessen – wir wollen nur noch mit dem Fahrrad fahren und mit Zügen, die es in Brandenburg oft noch gar nicht gibt – wir schreiben z.B. seit 30 Jahren über die Verbesserung des Umstiegs zwischen Bus und Bahn – vielen Dank für die Klarstellungen, was in Polen im Verkehrsbereich gedacht und gemacht wird

**(Linde)** Als Anhänger des geplanten Container-Terminals Swinoujscie, mit potentiellen Hinterländern nicht nur in Polen, im Raum Wroclaw/Oberschlesien, sondern auch in Deutschland, im Raum Berlin / Brandenburg, folgende Frage an Schiene + Straße + Schifffahrt: Wie stehen die Verkehrsträger zu diesem

Projekt, ist dies schon ein Thema für Sie, besteht Interesse an von dort generierten Hinterland-Verkehren, gibt es schon eine Befassung hiermit?

**(Schütz)** Es gibt noch keine konkreten Pläne – aus der Historie ist bekannt, dass Stettin und Swinemünde die Häfen für Berlin waren – aus der Sicht der Binnenschifffahrt eine hervorragende Alternative für die Zukunft – die Binnenschifffahrt wird sich stark auf Containerschifffahrt stützen müssen – es wird mit der Entwicklung dann vermutlich sehr schnell gehen – die Schiffe sind verfügbar – wenn das Terminal stehen wird und die Rahmenbedingungen bezüglich eines zweilagigen Verkehrs mit Berlin gegeben sind, wird schnell im Regelverkehr gefahren werden – im Moment sind einige Brückendurchfahrtshöhen noch kritisch – wenn man dies gezielt anfasst, sind extrem große Potentiale zwischen Stettin/Swinemünde und Berlin erkennbar.

**(Overmann)** Es wäre zunächst die Frage zu stellen, woher kommen die Container, die nach Swinemünde kommen sollen – für Container aus Skandinavien mag die Richtung Region Berlin eine Rolle spielen – für den sonstigen Seeverkehr sind die klassischen Nordseehäfen, Hamburg und die Westhäfen, eher relevant – von dort kann man mit etablierten Container-Ganzzügen sehr gut in die Region Berlin fahren – für einzelne andere Alternativen mag Swinemünde interessant sein, vorausgesetzt, es existiert eine belastbare elektrifizierte Anbindung – andernfalls wären Bedenken vorzubringen.

**(Tief)** Container-Transporte über die Straße lassen sich bei Anfrage aufbauen – insoweit durchaus machbar – auch hier die Frage nach der Herkunft der Container – wenn sie z.B. aus Asien, aus China kommen sollen, stellt sich die Frage, wird sich dieser Terminal-Standort wirklich so entwickeln und die derzeit angedachten Potentiale realisieren?

**(Linde)** Eine Klarstellung zu den Beiträgen von Tief und Overmann – es geht in Swinoujscie um Übersee-Container, nicht um Ostsee-Container, die hier allenfalls marginale Bedeutung haben können – es geht darum, dass ein Terminal Swinoujscie aller Voraussicht nach nur dann Erfolg haben wird, wenn er, ebenso wie Danzig und Klaipeda, von großen Deepsea-Verkehren mit entsprechend großen Schiffen regelmäßig direkt angelaufen wird. Wenn es zu derartigen Direktverkehren kommen wird, dann wird ein Containertransport von z.B. Shanghai nach Wilhelmshaven, Bremerhaven oder Swinoujscie annähernd das Gleiche kosten, d.h. ein Transport von Wilhelmshaven oder Bremerhaven nach Swinoujscie wird faktisch „umsonst“ sein, und wird, trotz des Umweges über Skagen, schneller als jeder landseitige Transport. So gesehen, wird dann der Weg über die Ostsee nach Berlin, z.B. per Binnenwasserstraße, durchaus interessant.

**(Galiskiewicz)** Zur Ergänzung – wenn die großen Schiffe nach Swinoujscie kommen werden, werden wir mit den Seehäfen sprechen und mit unseren kleinen Schiffen Container von Swinoujscie nach Szczecin und Wroclaw, und auch nach Berlin bringen – eine andere Frage ist aber, wann wird die Bahn-

Verbindung zwischen Szczecin und Berlin fertig – es wäre auch wichtig, wenn die Region Berlin auch per Bahn angebunden wäre – der heutige Zustand, z.B. auch im Personenverkehr, ist „Mittelalter“ – es gab in 34 Jahren keine Verbesserung auf dieser Strecke.

**(Radzimanowski)** Dazu noch eine Anmerkung - 2012 wurde der Vertrag zum Ausbau der Schienenstrecke Berlin / Stettin geschlossen – es wurde bedauert, dass dies erst 2020 abgeschlossen sein sollte – wir wissen, in welchem Jahr wir heute leben – im Moment wird diskutiert, dass die Strecke 2026 zur Verfügung stehen soll, wenn alles gut läuft.

**(Richter)** Als Beitrag hierzu noch einige Zahlen aus Europa – das ist schon ein bisschen mehr als in Polen kalkuliert wird - Rotterdam 15,3 Mio TEU p.a, Antwerpen 12 Mio. TEU, Hamburg 8,7 Mio. TEU, Valencia 5,5 Mio. TEU, Bremerhaven 5,2 Mio. TEU, Danzig 2,1 Mio. TEU – wenn die Häfen in Polen ausgebaut werden, damit die Schiffe nicht die Hafengebühren in Rotterdam usw. bezahlen müssen, sondern z.B. von China aus durchfahren zu lassen, dann liegt darin für Berlin, angesichts der kurzen Strecke Stettin / Berlin eine große Chance – hier ändert sich also etwas Entscheidendes – dies ist gelebte Europäische Union, zu der Polen 2003 dazu kam – man will also Container nicht länger über die Ostsee-Autobahn z.B. von Bremen nach Polen fahren, sondern sie selbst im Hafen in Empfang nehmen – davon können wir in Berlin, wenn wir klug sind, profitieren – die Bahnbrücken, z.B. in Buch und Bernau, werden allerdings noch lange für die Befahrbarkeit mit Containern brauchen.

**(Zahorski)** Noch eine Anmerkung zum Terminal Swinoujscie – im öffentlichen Raum gibt es viele Informationen hierzu, aber wir haben ein Wahljahr – es waren keine logistischen Daten zu dem Terminal Swinoujscie zu finden – es gibt keine Bahnstrecke Swinoujscie / Wroclaw – im Jahre 1886 wurde zwischen Szczecin und Wroclaw eine Strecke gebaut – die aktuellen Ausbaupläne wurden 2016 gelöscht – die effektive Geschwindigkeit intermodaler Güterzüge ist 20 km/h – das Terminal in Szczecin hat keinen einzigen intermodalen Zug – nahezu 100 % aller Container werden per LKW zu- und abgeführt – wenn wir von Containern reden wollen, ohne, wie z.B. Hamburg und andere deutsche Häfen, über leistungsfähige Bahnverbindungen zu verfügen, dann können wir nicht ernsthaft die weitere Entwicklung diskutieren – entsprechende Pläne für eine Bahnstrecke entlang der Oder zwischen Szczecin und Wroclaw wären abzuwarten, ehe man weiter von der Entwicklung der Terminals in Swinoujscie sprechen kann.

**(Ostwald)** Ein Hinweis zu der Frage von Zahorski, warum wir nicht über Wasserstoff reden – Wasserstoff hat sicher eine Zukunft – seine Herstellung ist bisher allerdings so teuer, dass sie mit den derzeit verfügbaren Energiequellen jetzt praktisch nicht möglich ist