

## PODIUMSDISKUSSION

---

**(Fiedler / Moderator)** Vorstellung der Teilnehmer:

+ Karl-Heinz Breitzmann Prof. / ehem. Uni Rostock

+ Jacek Galiszkiwicz / Navigar Trans, Szczecin

+ Ewa Luczak / Urzad Zeglugi Srodladowej Szczecin

+ Marta Ochnichowska / Urzad Zeglugi Srodladowej Szczecin

+ David Schütz / Deutsche Binnenreederei AG Berlin

+ Robert Schumann / Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Potsdam

**(Moderator)** Frage an Frau Luczak und Frau Ochnichowska: Was bedeutet für Sie persönlich und für Ihre Verwaltung das „Jahr der Oder“ – was sind Ihre Ziele und Ambitionen für das Jahr 2019?

**(Luczak)** Ich arbeite im Binnenschiffahrtsamt Szczecin und bin Vorsitzende des Zentralen Prüfungsausschusses - in unserer täglichen Arbeit beschäftigen wir uns mit Fragen der Sicherheit auf den Wasserstraßen – Investitionsvorhaben sind Aufgabe der Wasserstraßenverwaltung – wir können eher zu Fragen der Schiffsbesetzung Stellung nehmen – ich möchte also an meine Kollegin Frau Ochnichowska weitergeben.

**(Ochnichowska)** Ich bin ebenfalls Mitarbeiterin des Binnenschiffahrtsamtes Szczecin – wir können über Digitalisierung etwas sagen, über die Umsetzung dieser modernen Technologien in Polen.

**(Moderator)** Wie schon erwähnt wurde, beschäftigen wir uns auf deutscher Seite, nahe der Oder, für die nächsten 3 – 5 Jahre mit einem Testfeld zur Digitalisierung der Schifffahrt – gibt es auf Seiten der polnischen Verwaltung schon Diskussionen mit unserem Ministerium – hier ergäbe sich eine Gelegenheit, eine erste Brücke nach Polen zu schlagen?

**(Luczak)** Nicht bei unserem Binnenschiffahrtsamt – ich nehme an, dass das Warschauer Ministerium schon Kontakte zu der deutschen Verwaltung hat - wir sind mit Informationssystemen beschäftigt, also mit dem Grundservice entlang der Oder – in diesem Bereich sind Investitionen geplant, aber keine Assistenzsysteme, sondern begleitende Sicherheitssysteme.

**(Moderator)** Diesen Service, den Sie anbieten, z.B. Flussinformationen, Strömungsgeschwindigkeiten, Pegelstände usw., wären Grundlagen für Assistenzsysteme – vielleicht gelingt es uns, hier eine Brücke zu schlagen zwischen zuständigen polnischen und deutschen Stellen.

Meine Damen und Herren, Ihnen ist sicher bekannt, dass es auf der Oder zur Zeit fast gar keinen Verkehr gibt – ich spreche aus meiner Erfahrung nicht nur

als Hafenleiter, sondern auch als Freizeitskipper – ich fuhr vor 2 Jahren mit meinem Boot von Eisenhüttenstadt bis Swinoujscie – mir kam nur ein kleines Motorgüterschiff entgegen – ich möchte Herrn Aster zustimmen, dass es zu spät ist für die Oder, wenn wir nicht jetzt handeln – ich möchte hierzu ein paar Diskussionspunkte in den Raum werfen – wir haben uns heute über Güterverkehr auf der Oder unterhalten, seien es Containerverkehre oder andere Gütertransporte. Wir haben auf der Oder aber auch andere Nutzungen – eine solche, die in den letzten Jahren insbesondere von der polnischen Seite inzwischen gut entwickelt wurde, ist der Tourismus – wir haben ein „*Blaues Band*“, mit inzwischen guten infrastrukturellen Angeboten, die allerdings noch nicht so stark genutzt werden.

Es gibt aber auch die Möglichkeit, den Personenverkehr auf der Oder wieder nach vorn zu bringen – wir haben uns lange darüber unterhalten, z.B. über schnelle Bahnverbindungen zwischen Berlin und Szczecin – aber warum nutzt man nicht die Oder mit flachgehenden Fahrgastschiffen – Russland hat uns dies schon vor Jahrzehnten mit Tragflächenbooten vorgemacht – z.B. für eine schnelle Verbindung zwischen Frankfurt (Oder) und Szczecin - vielleicht würde dies auch den Güterverkehr wieder beflügeln – mein Herz, wie Sie wissen schlägt für die Häfen an der Oder, wo bisher nur rudimentäre Umschlagseinrichtungen vorhanden sind – Herr Häfner benötigt natürlich eine geeignete RoRo-Rampe, das wäre relativ einfach darzustellen – meine Frage an Herrn Schumann, was ist hier die Sicht der Landesregierung Brandenburg – wird es weitere Entwicklungen entlang der Oder geben, soweit dies Umschlagseinrichtungen und die Entwicklung der Oder im Güterverkehrsbereich betrifft – wir können dies im Moment nicht Frau Jesse fragen, da sie nicht anwesend ist, also bitte eine Stellungnahme von Herrn Schumann.

**(Schumann)** Was die Umschlagseinrichtungen angeht, ist das die Frage nach „Henne und Ei“ – was war zuerst da – jemand muss zunächst investieren, bevor ein Rücklauf von Einnahmen kommt. Zur Zukunft der Oder-Schifffahrt hatte ja Herr Aster ein realistisches Bild gezeichnet – mit gewissen herrschenden Paradigmen haben wir der Binnenschifffahrt in Ostdeutschland und auf der Oder in der Vergangenheit vielleicht eher geschadet – dies Paradigma war „größere Schiffe sind wirtschaftlicher, also brauchen wir größere Schiffe, also auch größere Schleusen, dann sind kleinere Schiffe und kleinere Schleusen unwirtschaftlich, und ein Verkehrsweg hat sich damit vielleicht erlegt“ – dies Paradigma gilt es zu durchbrechen – dies treibt uns auch in Brandenburg um, zusammen mit Berlin – wenn man mit kreativen Lösungen kleinerer Schiffe wirtschaftlich sein könnte, hätte das Revier, so denke ich, eine Zukunft – dies setzt bestimmte Entwicklungen voraus. Insoweit wäre es gut, wenn es Tourismus gäbe, was aber nicht dazu führen darf, dass bestehende Umschlagsanlagen zu Marinas für Sportboote werden – das wäre dann nicht mehr umkehrbar – auch dies ist etwas, das uns beschäftigt, wo wir gern Vorsorge treffen würden.

**(Moderator)** Herr Schumann, Sie sprachen von einem Paradigmenwechsel bezüglich Schiffsgrößenentwicklung – ich erinnere mich an Diskussionen mit Vertretern des BUND hier im Rahmen der Oder-Colloquien, wo es auch um diese Frage ging – inzwischen sind wir wohl an einem Punkt, wo wir von einer Optimierung von Schiffsgrößen sprechen. Wir haben heute auch viel über Leichtbau erfahren – auch das kann in diesem Sinn von Nutzen sein. Wir haben hier in der Runde zwei Reedereivertreter – ich bitte zunächst Herrn Galiszkiewicz, uns etwas über seine Planungen bezüglich neuer Schiffstypen und Schiffsgrößen zu berichten.

**(Galiszkiewicz)** Zu uns nach Szczecin kommen Schiffe aus Basel und aus Berlin – die Verbindung mit Berlin ist für uns die wichtigste – wir brauchen hier 2,00 m Tiefgang – dies muss garantiert sein, sonst kommt kein Schiff nach Szczecin – wir haben Ladungen in Szczecin, aber kein Schiff wird kommen, wenn wir kein Wasser haben – 1,50 m lohnen sich nicht – auf der Oder 3,50 m zu haben, ist für uns nicht so wichtig, wohl aber mindestens 1,80 m Fahrwassertiefe.

**(Moderator)** Wir haben mit Herrn Schütz einen Vertreter einer Reedereigruppe mit polnischem Hintergrund – DBR befährt nicht nur die Region westlich der Oder, sondern auch das gesamte Oderstromgebiet – ich kenne die DBR-Flotte ja ganz gut, allein schon aus den Geschäften, die über den Hafen KW laufen – wird es im Hause DBR neue Schiffstypen geben? – wir haben heute deutlich gehört, dass eine technische Entwicklung verfügbar ist – es sind von anerkannten Fachleuten Vorschläge für neue Schiffstypen gemacht worden, die in der Lage sein werden, die Oder-Gewässer schnell wieder einer gewerblichen Nutzung zuzuführen – was passiert also im Hause DBR?

**(Schütz)** zu meiner Person: Ich leite die Abteilung Sondertransporte, habe also einen ähnlichen Blickwinkel wie Herr Häfner. Man kann, wenn es nötig ist und wenn Geld da ist, jetzt schon viel machen - wenn die Zeit nicht eine ganz große Rolle spielt, kann man auf der Oder z.B. auf eine Welle warten – an Massenguttransporte ist auf der Oder derzeit überhaupt nicht zu denken – eine ähnliche Problematik wie auf der Elbe, im Falle der Oder sogar noch etwas brisanter. Es gibt Schiffstypen, die für Elbe und Oder gebaut wurden – unsere Ambition ist es, diese Typen zu erhalten, was heute immer schwieriger wird – es geht um den Erhalt der Flotte – nicht um Neubau – dies Thema ist für uns sehr weit weg.

Es gibt Stromschubschiffe auf der Elbe mit 80 – 85 cm Tiefgang und auf der Oder solche mit 75 cm Tiefgang, die man auch entsprechend einsetzen kann – man kann die Schiffe z.B. auf der Strecke nach Antwerpen „durchtauschen“ und so einen durchgehenden Verkehr aufbauen – dies ist ein Vorteil der Schubverbandstechnik, wie auch Herr Häfner betont hat.

Es geht nicht nur um Investitionen – das Geld ist vielleicht da - ein Problem ist das Fehlen erfahrener Schiffsführer – die alten gehen weg, neue kommen nicht nach – die Lage ist für die Binnenschifffahrt in den letzten 10 Jahren

wirklich dramatisch geworden – wir müssen uns also auf autonomes Fahren konzentrieren – sonst kommen vom Rhein her harte Zeiten auf uns zu.

**(Moderator)** Investitionsbedarf in unseren Verkehrsträger wurde offenbar erkannt – Investitionsbereitschaft der Wirtschaft ist aber anscheinend begrenzt – unsere Wirtschaftsstrukturen und investiven Möglichkeiten sind andere als bei den Großkonzernen am Rhein – wir haben z.B. Arcelor Mittal, PCK, LEIPA, Cemex Rüdersdorf – meine Frage an Prof. Breitzmann: Wenn wir andere Schiffstypen entwickeln und einsetzen wollen, wenn wir dem Personalmangel vorbeugen und vielleicht zu autonom betriebenen Schiffen kommen müssen – welche fiskal-politischen Instrumente hat der Staat, um in der Oder-Region derartige Entwicklungen zu fördern, dies möglichst in EU-konformer Weise?

**(Breitzmann)** Ich komme von der Ostsee – von daher der für mich naheliegende Hinweis – Binnenschifffahrt ist zu einem erheblichen Teil Hinterlandverkehr der großen Seeschifffahrt – vor allem auf dem Rhein, mit Abstrichen auf der Elbe – hieraus ergeben sich wichtige Randbedingungen für die Entwicklung der Binnenschifffahrt.

Zu der soeben diskutierten Frage „große Schiffe – kleine Schiffe“ – See- und Binnenschifffahrt, ebenso auch Bahn und Straßenfahrzeuge, sind offensichtliche Beispiele dafür, dass mit großen Einheiten spezifisch kostengünstiger transportiert werden kann als mit kleinen - ich bin 1960 als Praktikant bei der DBR auf der Elbe gefahren – das war ein ähnliches Jahr wie 2019 – außerordentlich wenig Wasser – wenn wir nicht für bestimmte Schiffsgrößen die erforderlichen Infrastrukturbedingungen schaffen, wird alles andere nichts werden – die Binnenschifffahrt ist von daher sehr investitionsintensiv – wieviel Tiefgang für welche Schiffsgrößen brauchen Sie z.B. auf Ihren Gewässern – nach der bei uns üblichen Arbeitsteilung hat der Staat für die Infrastruktur zu sorgen hat, damit die privaten Verkehrsunternehmen damit arbeiten können – es gibt da offensichtlich einen gewissen Unterschied zwischen Polen, das sich jetzt viel vorgenommen hat, und der abwartenden oder sogar ablehnenden Haltung in Deutschland – Infrastruktur könnte vielleicht auch durch die EU gefördert werden – Polen ist wohl das Land mit dem höchsten Anteil an von der EU geförderten Investitionen in die Infrastruktur – Forschungsförderung wäre ein weiteres großes Feld von unterstützenden Möglichkeiten – was man dort offenbar nicht so gut kann, ist Subventionierung tatsächlicher Einsätze z.B. von Prototypen.

Damit wären wir auch wieder bei den angesprochenen kleineren Schiffen – wenn man die ostdeutschen Wasserstraßen betrachtet, sind sie, nicht ausschließlich, aber auch, gedacht und werden genutzt für den Wassertourismus – dies ist ein außerordentlich wichtiges, nicht zu unterschätzendes Thema – zu dem sich in den letzten Jahren viel getan hat – man sehe sich z.B. in Waren und Röbel an der Müritz an, wie dort mit Wassertourismus Geld verdient wird – wenn aber wegen angeblich fehlender Perspektiven im Güterverkehr nichts in

die Wasserstraßen investiert wird, besteht die Gefahr – wir erleben das z.B. auch in Rostock -, dass auch für den Wassertourismus, zumindest mit etwas größeren Einheiten, z.B. Flusskreuzfahrtschiffen und Ausflugsschiffen, nichts mehr an Entwicklungsmöglichkeiten übrig bleibt.

Noch ein Wort zur Seeschifffahrt: Aus der Sicht des maritimen Ostseeverkehrs, insbesondere auch der polnischen Häfen, haben wir gute Rahmenbedingungen – es werden derzeit ca. 9 Mio. t Güter p.a. in den Ostseehäfen umgeschlagen – ca. 10 % aller weltweit über See transportierten Güter berühren die Ostsee – die polnischen Häfen, auch Stettin und Swinemünde, sind in den letzten Jahren mit am stärksten gewachsen – dies betrifft die gesamte Breite der Güterarten – Container-, Massengut- und trockene Massenschüttgut-Transporte spielen eine wichtige Rolle für die süd- und südwestpolnische Wirtschaft – d.h. es sind günstige Grundvoraussetzungen vorhanden, um mit der Binnenschifffahrt etwas zu tun – wir reden in Deutschland, in Europa ständig von einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Wasser – dabei spielt, das haben Sie hier schon vor kurzem besprochen, der Zusammenhang mit der Umweltthematik eine wichtige Rolle – zumindest aus der Sicht des Ressourcenverbrauchs hat die Binnenschifffahrt hier riesige Vorteile – wenn der Verkehr in nächster Zeit noch stärker unter Druck kommen wird, wäre dies ein zu beachtender Punkt.

**(Moderator)** Die Verkehrsverlagerung in Europa hat in den letzten 30 Jahren offenbar nicht funktioniert, und insbesondere hat sich dies nicht auf die Binnenschifffahrt ausgewirkt – wir haben rückläufige Verkehrszahlen – der Verkehrsträger Binnenschifffahrt hat sich trotz aller Bemühungen nicht nach vorn entwickelt – trotzdem hilft es nicht, jetzt den Kopf in den Sand zu stecken – Frage in Richtung Auditorium – Herr Aster hatte erwähnt, dass ein innovatives Binnenschiff ca. 20 % höhere Kosten verursachen würde – das wäre ein Kostenfaktor, den ein Schifffahrtsunternehmen vielleicht von einer derartigen Investition abhalten würde – kann man dies irgendwie kompensieren durch Förderungen – Frage auch an Herrn Krause, gibt es schon Kostenermittlungen für ein nach Ihren Leichtbaukonzepten konzipiertes Binnenschiff?

**(Aster)** Nach einer groben Kostenabschätzung bewegen sich Mehrkosten im Bereich 20 – 25 % - das sind Zahlen aus einem von mir zitierten Gutachten – es handelt sich dabei im wesentlichen um höheren Investitionsbedarf.

**(Schütz)** (auch zu von Krause herungereicherter Materialprobe) Man kann dem vorgeschlagenen Leichtbau-Material durchaus etwas Innovatives „anfühlen“ – das Verhältnis von Gewicht und Festigkeit erscheint mir super sinnvoll – was mich ein bisschen umtreibt – es passieren mal Havarien – wie sieht es mit der Reparierbarkeit aus – gibt es dort höhere Kosten -geht das schnell genug – kann das jede Werft – gibt es in dieser Richtung schon Untersuchungen oder Erfahrungen?

**(Krause)** Diesen Punkt haben wir natürlich betrachtet – es gibt verschiedene Möglichkeiten der Herangehensweise – Ausgangspunkt der Konstruktion ist Verbindung der Deckschichten des Sandwich-Materials – d.h. z.B. örtliches Ausschneiden + Einsetzen + Wiederverbinden auf beiden Seiten – Innenseiten u.U. problematisch – auch Abdeckung mit örtlichem Plattenmaterial.

**(Schütz)** Resultiert örtliche Wiederherstellung in ebenfalls ca. 20 25 % höheren Reparaturkosten – gibt es dazu schon Erfahrungswerte?

**(Krause)** Es gibt hierzu noch keine vertieften Erkenntnisse – entsprechende Untersuchungen wären denkbar - wegen des guten Energie-Absorptionsverhaltens von Aluminiumschäumen und Sandwichplatten könnte man realistischweise auch eine Beule in einer Wandung erst einmal drin lassen?

**(Moderator)** Noch ein Hinweis: Es gibt häufig Schäden in Laderäumen z.B. beim Umschlag mit Greifern – darüber wäre später auch noch zu sprechen – jetzt noch eine Anmerkung von Frau Bakiewicz:

**(Bakiewicz)** Frage an alle Podiumsteilnehmer, da wir uns im deutsch-polnischen Grenzraum befinden und uns nachher auf eine deutsch-polnische Oder-Schifffahrt begeben: Gibt es Beispiele für grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich der Binnenschifffahrt – nach meinem bisherigen Eindruck ist dies eher nicht der Fall, aber vielleicht findet sich doch ein Beispiel – vielleicht auf der Verwaltungsebene oder bei Binnenreedereien oder in anderen Bereichen – die heutige Veranstaltung ist sicher so ein positives Beispiel – von noch anderen würde ich gern erfahren.

**(Aster)** Es gibt den deutsch-polnischen Grenzgewässer-Vertrag, in dem die Schifffahrt keine dominierende Rolle spielt, sondern Umweltaspekte eine große Bedeutung haben – da gibt es Kommissionen, Arbeitsgruppen usw. – es gibt auch eine gemeinsame Arbeitsgruppe der Verkehrsverwaltungen – Prof. Schmidt von der Bundesanstalt für Wasserbau ist in deutsch-polnischen Stromregulierungskonzepten engagiert – es macht keinen Sinn, in Deutschland Buhnen zu bauen, wenn sie in Polen nicht kompatibel sind – das kann man nur als Ganzes betrachten – es gibt also seit vielen Jahren eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit - dann gibt es natürlich noch den „hoch-heiligen“ deutsch-polnischen Eisaufbruch, der jedes Jahr aufgrund einer bestehenden Vereinbarung praktiziert wird – aus meiner Sicht gibt es ein gutes kollegiales, fast freundschaftliches Verhältnis zur polnischen Verwaltung – ich habe in der Zusammenarbeit noch nichts Negatives erfahren.

Herr Pohlman hat dies aus seiner Sicht auch noch so erlebt – ich habe das hoffentlich so wiedergegeben, wie auch er es empfunden hat – es war bisher immer eine sehr kollegiale Zusammenarbeit.

**(Moderator)** Bei aller Kollegialität möchte ich an dieser Stelle doch festhalten, dass es bis zum heutigen Tage nicht gelungen ist, die Oder als Schifffahrtsweg dahin zu bringen, wo sie sein könnte – wir können zusammensitzen in großen

oder kleinen Runden – letztendlich zählen die Fakten, die draußen passieren – und da muss es uns gelingen, Brücken zwischen Deutschland und Polen und nach Europa zu schlagen – jetzt aber die Frage noch einmal an das Podium:

**(Schütz)** Nach der Konstellation unserer Firma sind wir in der Tat ein positives Beispiel für deutsch-polnische Zusammenarbeit – die ehemalige polnische Staatsreederei hat die ehemalige Staatsreederei der ehemaligen DDR gekauft – das ist faktisch schon eine Zusammenarbeit, mit guten und schlechten Seiten – die Interessen sind letztlich die gleichen – wir sitzen an denselben Wasserstraßen – wir haben dieselben Probleme – wir sitzen als Europäer in sprichwörtlich demselben Boot – wenn es um die Infrastruktur für Binnenschifffahrt in Europa geht, müssen wir eine wichtige Rolle übernehmen – deutsch-polnische Zusammenarbeit ist hier ein guter Anfang.

**(Moderator)** Frage an Herrn Schumann: wie sieht die Zusammenarbeit mit unsrem Nachbarn aus der Sicht der Landesregierung aus?

**(Schumann)** Ich könnte einiges berichten über fZusammenarbeit im Straßenbau, und noch mehr im Eisenbahnwesen – was die Binnenschifffahrt, Schiffsbetrieb, Organisation von Frachten usw. angeht, bin ich hier umringt von Fachleuten – was die Infrastruktur angeht, so ist die Aufgabenteilung in Deutschland so, dass dies Sache der Bundesverwaltung ist – soweit ich dort Kontakt habe, kann ich bestätigen, was Herr Aster gesagt hat – ich hatte immer den Eindruck eines kollegialen Verhältnisses – man hat das gleiche Interesse – man kann sich am gemeinsamen Fluss auch nicht ausweichen.

**(Galiskiewicz)** Die eine gute Sache ist, unsere Matrosen sprechen sehr gut deutsch – die andere, viele unserer deutschen Kunden sprechen Polnisch, z.B. Herr Häfner und Herr Krüger – die deutschen Ämter arbeiten mit unseren sehr gut zusammen – wir lassen unsere Schiffe durch SUK Deutschland untersuchen, diese Zusammenarbeit ist auch sehr gut, ebenso sogar auch mit Verladern – z.B. kommt Schrott aus Polen nach Brandenburg, und von Brandenburg kommt Stahl nach Szczecin und wird dort umgeschlagen nach Mexiko oder USA – die Zusammenarbeit ist also insgesamt sehr gut und hilft beiden Seiten.

**(Luczak)** Unser Binnenschifffahrtsamt trifft sich regelmäßig mit dem Partneramt in Magdeburg – das sind fruchtbare Begegnungen – wir besprechen dort u.a. die Qualifizierungsunterlagen der Matrosen, und wir arbeiten an gemeinsamen Stellungnahmen zu vielen Problemen – wir beobachten z.B. auch die beiden Oderufer und den Eisaubruch, den wir gemeinsam veranlassen.

**(Moderator)** Es ist schön zu hören, dass zumindest die Grundlagen für gemeinsames Arbeiten am Fluss nach wie vor gegeben sind – die waren auch wohl immer da – den Eisaubruch gibt es schon seit Jahrzehnten – dass man zum Unterhalt des Flusses etwas tun muss, ist auch allen klar – wir sollten

aber jetzt wirklich in die Zukunft schauen – sonst ist es wirklich „5 nach 12“ und nicht „5 vor 12“ – da pflichte ich allen Rednern ausdrücklich bei.

**(Radzimanowski)** Noch eine Anmerkung zur jahrzehntelangen Zusammenarbeit – da haben wir den Oder-Verein, der sich schon seit mehr als einem Vierteljahrhundert der deutsch-polnischen Zusammenarbeit, insbesondere auf dem Feld der Binnenschifffahrt widmet – wir haben die Kammerunion Elbe-Oder, die seit knapp 20 Jahren wichtige Themen der Wirtschaftskammern entlang Oder und Elbe und übergreifend wahrnimmt – jetzt aber noch ein ganz junges Projekt:

**(Lars Streng / Beeskow)** Ich möchte namens der Kreisverwaltung Oder/Spree über ein kleines Begegnungsprojekt informieren, bei dem wir uns der Förderung der Binnenschifffahrt in der hiesigen Grenzregion widmen wollen – gemeinsam mit polnischen Nachbarkreisen werden wir in der zweiten Jahreshälfte Fachveranstaltungen organisieren und sind gerade dabei dies vorzubereiten – auch auf regionaler Ebene findet also Zusammenarbeit statt.

**(Moderator)** Es freut mich zu hören, dass die grenznahen Regionen den Austausch viel intensiver realisieren können als wir, die wir schon 80 – 90 km entfernt sind. Jetzt abschließend an alle Diskutanten eine kurze Frage, mit der Bitte um eine kurze, präzise Antwort – damit wir alle ein Gefühl mitnehmen, ob wir für die Oder, für den gewerblichen Güterverkehr noch eine perspektivische Chance sehen – wenn ja, was ist der wichtigste Schritt, den man tun muss?

**(Breitzmann)** Gewerblicher Verkehr hat auch was mit Tourismus zu tun – es ist nicht nur der Güterverkehr – dies würde ich gern festhalten wollen – die Veranstaltung hat deutlich gezeigt, dass man Lobbyarbeit machen muss – dafür ist der Oder-Verein außerordentlich wichtig – machen Sie weiter so, auf allen Ebenen – d.h. bei Landkreisen, dem Land, natürlich beim Bund und in der EU.

**(Luczak)** Das Wichtigste ist es, die Umschlagstellen an der Oder im multimodalen Modus auszubauen – also intermodale Umschlagsplätze – Anbindung an die Bahn, so dass die Güter weiter ins Landesinnere gelangen können – dies wäre für mich ein wichtiger Aspekt.

**(Ochnichowska)** Selbstverständlich stimme ich mit den Ausführungen meiner Vorredner überein – vor allem muss der Nachwuchs dazu animiert werden – den jungen Leuten müssen Bedingungen geschaffen werden, in der Binnenschifffahrt einen guten Job zu finden.

**(Galiskiewicz)** Wie an der Uni ein Professor gesagt hat – eine Idee ist manchmal stärker als 100 Patronen – deswegen zuerst Ideen – und wichtig ist, dass wir auf der Grenzoder immer 2,00 m zur Verfügung haben und mit 1,80 m fahren können.



**(Schumann)** Das Wichtigste mit einem Wort – das ist für mich „Information und Intelligenz“ – wir haben heute viel gehört – in dieser Richtung muss es weitergehen - da darf es keine Denkvorgaben oder Blockaden geben – wir müssen, wie gerade gesagt wurde, über die Wasserstraße und das Schiff hinaus in Richtung Intermodalität denken.

**(Schütz)** Aus meiner Perspektive brauchen wir einen tatsächlich gelebten Wandel in der Verkehrspolitik, nicht nur Lippenbekenntnisse, sondern tatsächlich Fortschritte – es gibt sie ja, aber sie sind viel zu klein – es liegt auch an unserer Lobbyarbeit – LKW und Bahn mit ihrer Riesenlobby bekommen alles durchgesetzt – Binnenschifffahrt ist davon ganz weit weg, auch selbstverschuldet – wir brauchen dringend Unterstützung von der Politik – wenn man dann fragt, was war zuerst da, die Henne oder das Ei – wir brauchen erst einmal einen Hühnerstall, sonst kommt der Fuchs, und dann haben wir nichts mehr.

**(Moderator)** Mit diesen sprachlichen Bildern schlagen wir jetzt einen Bogen zum Beginn der Veranstaltung – das war ja jetzt schon beinahe Literatur, was Herr Schütz geäußert hat – also herzlichen Dank an meine Podiumsteilnehmer – ich freue mich auf weitere anregende Gespräche.