

PODIUMSDISKUSSION

Guido Noack – Moderation

Martin Bock

Juliusz Grabowski

Torsten Kucklick

Eckhard Schinkel

Guido Noack:

Herr Kucklick, an Sie die erste Frage; Wir haben heute schon vom „demografischen Wandel“ gehört, aber auch davon, dass für die jungen Leute Freizeit, Spaß in der Freizeit wesentlich mehr im Vordergrund steht, um es diplomatisch zu formulieren – wie ist das denn bei Ihnen, wie massiv ist das Problem des demografischen Wandels bei Ihnen?

Torsten Kucklick:

Wie massiv ist das Problem – das ist die richtige Formulierung. Es besteht Reederei-übergreifend. Herr Maehmel hat dargestellt, dass es tatsächlich massiv ist. Es besteht auch darin, dass es nicht nur um 3 Jahre Ausbildung geht, sondern um 10 Jahre bis zum erfahrenen Kapitän. Es ist also auch ein Stück Passion, für die man die jungen Leute begeistern muss. Diese Entwicklung hätte eigentlich spätestens vor 10 Jahren einsetzen müssen. Das ist teilweise ein bisschen verschlafen worden, teilweise unterlag es auch wirtschaftlichen Zwängen, weil in den größeren Unternehmen eher kurzfristig gedacht wird. Man möchte den Controllern nicht zu nahe treten, aber sie sehen die Zahlen jetzt und erkennen wahrscheinlich den Mehrwert, der über die Jahre entsteht, zunächst einmal nicht. Damit haben wir das Problem heute, Reederei-übergreifend.

Guido Noack:

Das mit dem Controller haben Sie schön gesagt. Herr Bock, an Sie die Frage, warum gehört jetzt die Reederei Ed Line jetzt zu FGL?

Martin Bock:

Herr Noack, ich muss Sie korrigieren – Martin Bock ist Geschäftsführer bei der FGL und einigen anderen Gesellschaften des Raiffeisen-Konzerns; Martin Bock ist als Privatperson Mitgesellschafter der Ed Line.

Man kann in seinem Leben Häuser bauen, Bäume pflanzen, oder sich an einer Reederei beteiligen – ich habe alle drei Dinge gemacht, weil ich an das Thema Schifffahrt glaube, auch wenn es heute unspektakulär ist und wir uns auch über Probleme, z.B. Arbeitskräftemangel unterhalten. Wenn wir andererseits über CO2-Reduzierung, Verkehrsbelastung, Lärm usw. diskutieren, dann glaube ich

an die Schifffahrt, und dann war dies der Grund, weshalb ich mich vor einigen Jahren daran beteiligt habe, unabhängig von meinem Mandat, das ich innerhalb von FGL habe.

Guido Noack:

Also das Hobby zum Beruf gemacht? – ganz so sollte man es vielleicht doch nicht ausdrücken. Frage an Dr. Schinkel: Würden Sie heute, aus der Sicht des Wissenschaftlers, des Liebhabers, würden Sie im Jahr 2020 noch einmal ein neues Schiffshebewerk an der Havel/Oder-Wasserstraße planen, in Erwägung ziehen?

Eckhard Schinkel:

Mit den geeigneten Fachleuten, und die haben wir heute gehört, wäre das, technisch gesehen, sicherlich kein Risiko. Was aus der Sicht des Kulturwissenschaftlers eine offene Frage wäre – wir haben hier viele Spezialistinnen und Spezialisten -, aber wie funktioniert der Brückenschlag zu der breiten Öffentlichkeit? Wenn wir es schaffen, das was wir hier an Informationen haben, verständlich zu machen, so dass mittelfristig ein Wandel eintreten kann, dann muss uns vor so einer Geschichte wie einem neuen Hebewerk nicht bange sein.

Guido Noack:

Manche würden vielleicht auch sagen, nein, so ein Projekt würden wir nicht noch einmal angehen – obwohl wir wichtige Dinge gehört haben, warum sich das auch heute noch lohnen würde. An Herrn Grabowski die schwierige, weil politische Frage: Was würden Sie sich von der deutschen Seite wünschen – Sie sind nun einmal in der Grenzregion beheimatet -, um die Bedingungen für Sie als Unternehmen, als Hafen Szczecin-Swinoujscie noch zu verbessern?

Juliusz Grabowski:

Vor allem, dass Umschlag und Transport in beiden Richtungen verlaufen, dass Waren, soweit ökonomisch sinnvoll, über unsere Häfen nach Berlin und Brandenburg gelangen, und dass umgekehrt Berlin und Brandenburg als Quellen für Szczecin und Swinoujscie fungieren, dass Waren über unsere Häfen auf dem Seeweg z.B. nach Finnland, nach Russland und in die baltischen Staaten verschifft werden. Ich denke, es wird immer breiteren Kreisen bewusst, dass die Binnenschifffahrt weiter entwickelt werden sollte. Nicht bei allen Gütern spielt die Transportzeit eine dominierende Rolle. Es gibt viele Branchen, für die das Potential der Binnenschifffahrt genutzt werden kann. Das neue Schiffshebewerk bietet Chancen für viel mehr Güter und für mehr Kooperation mit Szczecin und Swinoujscie. Wir wünschen uns nichts mehr, als die Kooperation mit dem deutschen Hinterland zu verstärken – dies ist scheinbar einfach, aber doch recht kompliziert. Ich hoffe, dass die Havel/Oder-Wasserstraße so schnell wie möglich mindestens 90 % Auslastung erreicht, damit die Investition sich auch trägt.

Wolfgang Hebenstreit:

Frage an Herrn Kucklick: Rhenus hat die Deutsche Binnenreederei übernommen und ist damit auch ein großer Player auf den Wasserstraßen östlich der Elbe. Sie sitzen in Berlin – mich würde interessieren, wie sich jetzt die Zusammenarbeit zwischen Rhenus und DBR direkt in Berlin gestaltet.

Torsten Kucklick:

Zunächst kann ich sagen, dass dieser Schritt vollzogen wurde. Er ist strategisch natürlich auch deswegen unternommen worden, weil sich auch die Branche insgesamt verdichtet. Man hat im Westen der Republik mit dem Zusammenschluss von Imperial und HGK einen neuen großen Player. Es war vielleicht eine logische Gegenbewegung, dass die Rhenus jetzt die DBR als „billiges“ Unternehmen in ihre Gruppe übernimmt. Es ist vielleicht noch ein bisschen zu früh um zu sagen, wie sich das in Zukunft gestalten wird, Fakt ist natürlich, dass von der Flottengröße her gesehen, ist es eine echte „Marke“, die man entwickeln muss. Präsenz ist auch in Stettin vorhanden, insoweit kann Rhenus insgesamt jetzt fast ganz Europa abdecken. Deshalb spielt der Regionalbereich Ost, so wie wir das jetzt aufgestellt haben, wirklich eine zentrale Rolle.

Um den Brückenschlag zur Politik zu machen: Es ist schon sehr traurig zu sehen, mit welcher Nonchalance, im Gegensatz zu unseren polnischen Nachbarn, mit der Oder, dieser internationalen Wasserstraße, mit der Anbindung an Stettin umgegangen wird. Das macht uns mehr betroffen als alles andere. Aber wir wollen als Rhenus die Marktpräsenz hier weiter ausbauen – man kann nur sagen, wir sitzen alle im selben Boot. Gerade hier im Ostbereich haben wir es bitter nötig, dass wir mit einer Stimme sprechen, auch wenn wir unterschiedliche Reedereien repräsentieren. Da müssen wir „mit breiter Brust“ weiter in Richtung Politik auftreten.

Robert Radzimanowski:

Meine Frage richtet sich an Herrn Bock: Wenn das Schiffshebewerk wahrscheinlich im nächsten Jahr für den Verkehr freigegeben wird, ist FGL, die ja noch nicht so sehr mit Containern auf der Wasserstraße unterwegs ist, dann wunschlos glücklich, oder was brauchen Sie noch, um auch Ihren Standort in Schwedt ordentlich anfahren zu können?

Martin Bock:

Glücklich zu sein, ist ja in diesen Zeiten eine Frage – wenn wir am Oder/Spree-Kanal erleben, dass man den einfach mal so stilllegt und Schleusen nicht weiterbaut, dann muss man schon glücklich sein, dass das Schiffshebewerk nun fertiggestellt wird. Aber, und diese Diskussion sollte man schon noch führen, es bringt eigentlich keinen weiteren Nutzen, als dass man weiter Schiffe hinauf und hinunter befördern kann. Solange wir nicht die Frage beantworten, ob wir die Oder ausbauen und die HOW weiter ausbaggern wollen, so dass wir 2 m abladen können, bringt dieses Hebewerk für uns als Verloader nichts. Wir kom-

men nicht mit anderen Schiffen herein, wir haben keine Kostenvorteile in der Logistik, sondern wir haben immer noch weiter diese Beeinträchtigungen. Wir haben jetzt nicht mehr diese 3 Monate Stillstandszeit wie in der Vergangenheit, aber wir haben immer noch die Unberechenbarkeit der Abladetiefen – jeder Logistiker weiß, Logistik muss berechenbar sein, zumindest die Infrastruktur. Daher darf ich den Ball zurückspielen – für uns leider noch keine Veränderung – bitte führt diese Diskussion, wollt ihr die Oder zum Biotop werden lassen, dann müsst ihr die HOW ausbaggern, oder ihr hättet das Schiffshebewerk gar nicht bauen brauchen, wenn ihr beides zum Biotop versanden lassen wollt.

Horst Linde:

Ich hätte noch eine Frage an Herrn Schinkel, die auf den ersten Blick ein bisschen von unserem heutigen Thema wegführt, auf den zweiten Blick aber doch zum ganzen gehört: Sie hatten auf die Frage, was wären die Voraussetzungen dafür, über ein neues Bauwerk, wie ein Schiffshebewerk, nachdenken zu wollen, gesagt, es wäre wichtig, die Brücke zur Öffentlichkeit herzustellen.

So wie sich im Moment die Lage an der Oder darstellt – die polnischen Ausbaupläne, das deutsche Zögern, die Petitionen, die eingereicht werden, die Einsprüche auch von der landespolitischen Ebene -, ist diese Öffentlichkeitsfrage im Moment eigentlich eine Katastrophe, sie könnte schlimmer gar nicht sein. Meine wahrscheinlich kaum zu beantwortende Frage wäre, was kann man da tun, wie kann man da weiterkommen?

Ich fand es interessant, dass Herr Dietrich sagte, seine Zusammenarbeit mit dem Umweltschutz beim Bau des Hebewerks sei hervorragend gewesen und sei es noch jetzt. Das gilt leider für das, was jetzt an der Grenzoder geschehen soll oder schon begonnen wurde, überhaupt nicht – würde Ihnen dazu etwas einfallen?

Eckhard Schinkel:

Die Frage ist nicht so abwegig, denn es bewegt uns ja tatsächlich alle, wie dieser Diskurs laufen könnte oder laufen sollte. Es ist ganz richtig, was auch mein Vorredner sagte, man muss die Dinge im System und im Zusammenhang betrachten – allein die Bewunderung der Daten eines Schiffshebewerks wird uns nicht viel weiterführen. Dass dabei dicke Bretter zu bohren sind, darüber sind wir uns sicher alle einig, und dass damit schon längst hätte angefangen werden müssen, braucht man auch nicht zu wiederholen. Ich denke, dass unter diesen Aspekten unsere Öffentlichkeitsarbeit, unsere Museen, unsere Informationszentren noch einmal sehr genau überprüft werden müssten – inwieweit leisten sie schon einen Beitrag dazu, nicht nur Erinnerungsorte, sondern Kommunikationszentren zu sein.

Guido Noack:

Noch eine letzte Frage an das Podium, beginnend mit Herrn Grabowski; Wir feiern ja jetzt 30 Jahre deutsche Einheit – wie wird in 30 Jahren aus Ihrer Sicht die Binnenschifffahrt in Polen aussehen – was wünschen Sie sich dazu?

Juliusz Grabowski:

Ich denke, man sollte sich eine Oder wünschen, die schiffbar ist, die es erlaubt, verkehrlich genutzt zu werden. Die Oder erfordert noch viele Aufwendungen, es geht um großes Geld – die Summe, die wir für unser Containerterminal ausgeben, ist gering gegenüber dem, was man für die Oder aufwenden muss. Ich würde mich freuen, wenn die Oder so zurückkehren würde, wie ich sie als Kind in den 70er Jahren erlebt habe – die Werften an der Oder, bei Breslau, in Stettin, haben gearbeitet, wir hatten ein Dutzend Binnenhäfen mit gutem Umschlag, an den Kais in Stettin sah man viele Binnenschiffe. Ich würde mir die Oder wünschen, die sichtbare Ladungsmengen umschlagen kann – aber natürlich auf eine nachhaltige, nicht expansive Weise. Wir haben Gegner der Staustufen, Gegner von hydrotechnischen Anlagen – der Eingriff in die Natur sollte so gering wie möglich sein. Ich wünsche mir einen Fluss, der sowohl der deutschen wie der polnischen Seite konkreten Nutzen bringt. Wir brauchen die Schifffahrt – mehr würde ich mir gar nicht wünschen.

Guido Noack:

Herr Bock, für Sie habe ich mir die Spree/Oder-Wasserstraße ausgedacht – das ist, wie wir wissen, nicht ausreichend, aber bleiben wir doch mal vor der eigenen Haustür, dem Stammsitz von FGL – gäbe es dort zwei Projekte, die Schleuse Fürstenwalde und die, vielleicht autonome, Befahrbarkeit der Wasserstraße?

Martin Bock:

Ich bin ja manchmal auch ein bescheidener Mensch – wenn Prof. Linde vorhin von Automatisierung gesprochen hat, dann lassen Sie uns doch zuerst diskutieren, wie man die Wasserwege überhaupt nutzen kann, wie sie ihren grundlegenden Funktionen nachkommen können – wenn das sichergestellt ist, können wir sozusagen über die „Kür“ diskutieren.

Ich sehe meine Aufgabe in der FGL und auch in der Reederei darin, das Thema Wasserstraße immer wieder in Erinnerung zu rufen. Wenn wir über die nächste Generation diskutieren – was sind denn die Themen, die die nächste Generation interessieren? Da ist sicherlich auf der einen Seite die Work/Life-Balance, mit den damit zusammenhängenden Freiheiten und Genussrechten in der Freizeit der Menschen, aber auf der anderen Seite der Umweltschutz, das Klima – wir wissen alle, dass das Schiff der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist, also lasst uns doch mal diese Diskussion mit den Klima- und Umweltschützern austragen - das kann nur eine gemeinsame, und nicht eine kontroverse Diskussion sein; denn Gütertransporte werden wir in jedem Fall immer haben.

Und wenn wir über Klimaveränderung reden, müssen wir diskutieren, wie wir die LKW von der Straße bekommen. Wir wissen, dass das neue Hebewerk in den nächsten 5 Jahren nicht ausgelastet sein wird, es sei denn, alle Berlin kaufen sich plötzlich Sportboote. Also ist die Frage, welche Projekte können wir in die Öffentlichkeit tragen, wo wir Verkehre verlagern können, um damit zu CO₂- und Lärmreduzierung zu kommen.

Wenn Sie 30 Jahre Wjedervereinigung angesprochen haben – jeder, der in Brandenburg oder Sachsen-Anhalt mit dem Auto unterwegs ist, sieht die Riesenbaustellen und kann sich daran erinnern, dass diese Autobahnen schon einmal betonierte worden sind – kein Mensch würde auf die Idee kommen, die Autobahnen nicht instand zu setzen – genau dies tun wir aber mit den Wasserstraßen und schauen zu, wie sie unbenutzbar werden – dies ist ein Thema, das man in die Öffentlichkeit tragen sollte, da es ja letztlich Steuergelder sind, die dort zur Disposition stehen.

Gido Noack:

Herr Bock, Sie haben das Thema „Miteinander reden“ noch einmal deutlich herausgestellt. In der öffentlichen Berichterstattung, z.B. in einem 5 min – Beitrag bei Kowalski + Schmidt, war es aber so, dass man 20 – 30 sec Zeit hat, sich positiv über Belange der Schifffahrt zu sprechen, während dann die restlichen 4 ½ min darüber philosophiert wird, wie schlimm es ist, dass an der Grenzdor Bühnen saniert werden. Wir haben uns aber zum Auftrag gemacht, weiter miteinander zu reden – zum Beispiel mit der Landtagsabgeordneten Frau Hiekel, die wir Anfang des Sommers getroffen haben, wird es weitere Gespräche geben.

Herr Kucklick, wenn wir weiter nach Westen gehen, meine Frage an Sie, wie sieht es denn mit der Elbe aus – d.h. Nord/Süd-Richtung, aber anschließend auch die Ost/West-Verbindung über den Mittellandkanal – was sind da Ihre Wünsche für die nächsten 30 Jahre?

Torsten Kucklick:

Überregional gesehen, sind meine Wünsche die des Binnenschiffers, der sich wünscht, dass auch einmal ein Verkehrsminister über Verkehrsverlagerung spricht und Binnenschifffahrt als Lösungsweg in den Mund nimmt. Wir merken aus Kundenanfragen, dass das Thema Umwelt, CO₂-Fußabdruck eine immer größere Rolle spielt – da werden Verkehre auf uns zuwachsen, aber es fehlt im Moment noch der politische drive, das ist dort noch nicht verankert. Je weiter man nach Westen kommt, umso mehr ist das Thema höher angesiedelt, bis hin nach Holland, Belgien, wo es gesellschaftlich und von staatlicher Seite viel besser verankert ist – da haben wir hier noch so etwas wie den Schwarzen Peter, von dem wir uns befreien müssen.

Noch eine kurze Ergänzung: Wir haben mit dem Schiffshebewerk jetzt ein schönes Bauwerk mit viel Symbolkraft, mit einer Durchfahrthöhe von 5,25 m anstelle von 4,20 m, dies eröffnet erhebliche Potential, nicht nur im Containertransport,

aber wenn 10 km weiter der Bottleneck bei einer Brücke mit 4,50 m liegt, ist uns auch nicht geholfen.

Guido Noack:

Dr, Schinkel, Ihnen bleibt jetzt, fast hätte ich gesagt, die gesamtpolitische Sicht – wenn man hier in Eberswalde steht, sagt man sich, am Rhein läuft alles super – aber dennoch ganz konkret die Frage, wie wird es am Rhein in 30 Jahren aussehen?

Eckhard Schinkel:

Auch der Rhein hat sein Niedrigwasser und seine Verkehre – natürlich ist es die Hauptwasserstraße, die wir haben, aber wir sollten nicht die eine Wasserstraße gegen die andere setzen, das hilft gar nicht weiter – wir müssen immer von den hiesigen Verhältnissen ausgehen und fragen, wie wir hier ein Stück weiter kommen. Ich glaube, mit einem neuen Ansatz von Öffentlichkeitsarbeit wäre ein weiterer wichtiger Schritt getan, von den konkreten Maßnahmen, wie wir sie aus Ihren Unternehmen gerade gehört haben, gar nicht zu sprechen, damit bin ich voll d´accord.