

(9)

**PODIUMSDISKUSSION -
VERNETZUNG + WETTBEWERB + KOOPERATION
DER VERKEHRSTRÄGER INNERHALB REGIONALER
UND ÜBERREGIONALER VERKEHRSNETZE**

Robert Radzimanowski / IHK Frankfurt (Oder) - Moderator

Michael Fiedler / Hafen Königs Wusterhausen

Jacek Galiszkiewicz / Navigar Trans Szczecin

Torsten Kucklick / Rhenus Berlin

Felix Lösch / Leipa Logistik Schwedt

(Moderator – Vorstellung Teilnehmer – Frage an Lösch + Fiedler) Als Höhepunkt der Veranstaltung die Podiumsdiskussion mit den vorgestellten Teilnehmern – im Mittelpunkt die Frage, was muss geschehen, oder was funktioniert schon, im Hinblick auf Einbindung der Binnenschifffahrt in multimodale Transport- und Logistikketten – Frage an Lösch als Verloader und Fiedler als Umschlag, was für Güterströme kontrollieren Sie, wie verteilen sie sich auf die Verkehrsträger, welche Bedeutung hat Binnenschifffahrt heute für Sie?

(Lösch) Wir sind mit 300 Mitarbeitern ein großes Unternehmen und übernehmen jede Art von Logistik-Aufgaben für die Papierfabriken in Schwedt und Schrobenhausen – hier Schwedt im Vordergrund der Diskussion - wir sind mit der Hälfte unserer Fertigwaren auf der Schiene – das ist relativ einzigartig und schwer zu halten, es hängt auch von einer bestimmten Kundenstruktur ab – Fertigwarenströme laufen auch per Container nach Übersee – mit Einsatz von Zugsystemen nach Hamburg.

Wenn, wie wir gehört haben, Swinemünde im Zuge der weiteren Entwicklung mit Übersee-Direktverkehren rechnen kann, wäre dies für uns sehr interessant, denn es geht uns immer um den kürzesten Weg zum leistungsfähigen Seehafen.

Den verbleibenden Teil an Fertigpapierprodukten machen wir heute europaweit per LKW, teils mit eigenen, teils mit anderen LKW. Da das Fertigpapier zu 100 % aus Altpapier hergestellt wird, haben wir in der Gegenrichtung relativ viele Altpapierladungen in das Werk Schwedt, fast zu 100 % auf der Straße.

(Fiedler) Güterstrukturen sind ein wesentliches Thema für unseren Hafen – wir haben in den letzten 5 Jahren einen erheblichen Strukturwandel durchlaufen – einen Strukturwandel, den auch das System Wasserstraße / Binnenschiff realisieren muss. Wir haben bis 2017 ca. 2 Mio. t Braunkohle aus der Lausitz auf Schiffe nach Berlin umgeschlagen – das war dann von heute auf morgen vorbei – dem Kohleausstieg sei an dieser Stelle Dank – 2017 stellte sich die

dramatische Frage, was kommt nach der Kohle? – jetzt, 5 Jahre später fällt es leicht zu sagen, den Hafen KW gibt es noch, und wir sind erfolgreicher als jemals zuvor mit dem Kohleumschlag – wir haben heute Ergebnisse, die 2017 undenkbar waren.

Damit sind die Umschlagserlöse gemeint, und nicht die umgeschlagenen Tonnen – meine Bitte auch hier an das Auditorium, eine Abkehr vom Tonnen-Denken, an dem sich auch die Politik immer noch orientiert – wie viele Tonnen werden auf der Wasserstraße transportiert? – dies ist Denken von gestern – wichtig ist heute, welche Funktion können wir Drei – Wasserstraße, Binnenschiff und Hafen – als Problemlöser in der Gegenwart auf den Weg bringen – wir haben im Verkehr große Probleme – wir reden von Klimawandel und Verkehrswende – da müssen wir uns anders verkaufen – dann bekommen wir eine andere Wahrnehmung bei den Haushältern – wir brauchen Mittel aus der Politik, aus der EU – dann kann die Wasserstraße diese Wende leisten.

(Moderator – Frage an Galizkiewicz) Wir haben viel über neue Ansätze der Binnenschifffahrt erfahren – wir haben von der Binnenreederei gehört, dass sie auf der Oder und in der Region schon ganz gut unterwegs ist – was fehlt Ihnen, als polnischem Schiffsbetreiber, um noch mehr Kunden für die Wasserstraße zu gewinnen – was sind Ihre größten Baustellen, um die Schifffahrt hier in der Region noch weiter voranzubringen?

(Galizkiewicz) Wir sind ein Transportunternehmen, auch ein Schifffahrtsunternehmen, und seit 25 Jahren auf dem regionalen Markt tätig – die Route Swinemünde / Schwedt ist verbessert worden – die Regalica-Brücke Podjuchy hat uns zu schaffen gemacht, sie ist inzwischen weg und wird durch eine höhere Brücke ersetzt – auch an einigen anderen Stellen eine bessere Durchfahrt ermöglicht und möchten gern Transporte zwischen Schwedt und Stettin-Swinemünde übernehmen, Papier und anderes.

Uns liegt sehr daran, dass ein Containerhafen in Swinemünde entsteht und dass wir Container nicht nur nach Stettin, sondern nach Breslau, nach Schlesien verfrachten können – diese Strecken, auch die nach Berlin, wären uns sehr wichtig. Ich stehe heute allerdings unter Schock – der Ausbau der Oder auf deutscher Seite ist erst in der Planung – die polnische Seite wird vermutlich jetzt fertiggestellt werden, während die deutsche Seite immer noch in der Planungsphase steht – wir müssen auf unserer Seite vielleicht etwas nachbessern – es geht nicht um einen Kampf zwischen uns, es geht auch nicht um einen Wettbewerb, sondern wir müssen zusammenspielen.

Wenn sich die Metropolenregion Berlin weiter entwickelt, muss man die Strecke Stettin / Berlin ausbauen – große Schiffe kommen schon nach Stettin und sollten im Zuge entsprechender Transportketten nach Berlin weitergeführt werden.

(Moderator – Frage an Kucklick) Schütz hatte schon berichtet, dass Sie trotz der Widrigkeiten auf den Wasserstraßen der Region für Ihre Kunden schon eine Menge möglich machen – dafür, dass Verkehre stattfinden können und

Verkehrsverlagerung möglich wird. Gerade bei Generatoren und anderen großen Projektladungen sind Sie alternativlos, denn wenn es die Wasserstraße nicht bewältigen kann, gibt es auch keine andere Möglichkeit, diese Dinge zu transportieren – mit entsprechenden Auswirkungen für die Wirtschaftsstandorte, wo derartiges produziert oder benötigt wird. Was wären Ihre Erwartungen an die Politik, was würde Ihnen helfen, dieses Geschäftsmodell weiter auszubauen – welche Voraussetzungen würden Sie sich wünschen, um hier noch erfolgreicher tätig zu werden?

(Kucklick) Anknüpfend an die Vorredner – Vernetzung ist das Gebot der Stunde – uns fehlt der politische Rückenwind an allen Ecken und Enden – das *Standing* der Binnenschifffahrt in Deutschland ist vom Grundsatz her schlecht – je weiter man nach Osten kommt, umso schlechter wird es. Maßstab für die Schifffahrt in Deutschland ist der Rhein – das tut uns für die Schifffahrt im Osten nicht gut – im Hinblick auf die transportierten Mengen – davon wurde schon gesprochen - fristen wir ein bisschen ein Schattendasein, und wir müssen aufpassen, dass uns die Wasserstraßen nicht deklassifiziert werden, dass sich Politik und Verwaltung wegen zu geringer Mengen daraus zurückziehen – das ist das oberste Ziel.

Man sieht dies – damit wären wir beim Thema - an der leidigen Diskussion über den Oder-Ausbau – wir dürfen mit dem Druck nicht nachlassen, wenn die Einhaltung von Planungsdaten nicht gewährleistet ist und man sich jahrelang der Diskussion über einen sinnvollen Oder-Ausbau entzieht – und jetzt auch noch auf dem Klageweg versucht, dies zu verhindern – dies ist kein gutes Beispiel für die derzeitige Funktion der deutschen Politik.

Aber wir können regional einiges bewegen – dies haben wir in letzter Zeit bewiesen – auch im Hinblick auf transportierte Mengen. Rückblickend war 2017 das mengenmäßig schlechteste Jahr – nach dem Wegfall der Kohle haben wir das *Revival* geschafft – die Kunden sind wieder da – es gibt viele binnenschifffahrtsaffine Projekte, die kann aber noch nicht das Ende sein – „Ladung bringt Ladung“ – wenn es auf einer Relation Ladung gibt, dann zieht sie andere Ladungen nach sich – wir müssen da weiter die Werbetrommel rühren – mit einem besseren *Background* durch die Politik kann uns dies gelingen.

(Moderator – Frage an Auditorium) So also die Wahrnehmung der Politik – die regelmäßig geäußerten Wünsche – Verkehrswende, Dekarbonisierung des Verkehrs – im Vergleich zu den Dingen, die tatsächlich umgesetzt werden, klaffen Anspruch und Wirklichkeit an vielen Stellen auseinander – um dieses Thema in die deutsche Politik zu transportieren, nehmen wir gern auch Ihre Unterstützung wahr – Polen hat gezeigt, dass man dort die Ertüchtigung der Wasserstraßen und die Verkehrsverlagerung von der Straße insbesondere auf die Wasserstraßen sehr ernst nimmt – für die Runde der Teilnehmer jetzt also Gelegenheit, Fragen an das Podium zu richten, Aspekte anzusprechen, die hier noch betont werden sollten.

(Richter) Die Beiträge der polnischen Kollegen waren sehr beeindruckend – wir sind ja EU, und dies ist gelebte Europäische Union – dies schließt auch Berlin und Stettin ein – dies ist in den Köpfen der Politiker noch nicht drin – dort klingt das noch nach Grenze, nach Zweistaatlichkeit. Die Praktiker machen das, wie vorgetragen wurde, offenbar ganz anders – wenn wir diesen Gedanken von hier mitnehmen – was auch mit der aktuellen Problematik *Krieg und Frieden* zusammenhängt –, dass wir als Europäer auftreten und Verkehrspolitik entsprechend gestalten, dann wäre dies eine hervorragende Sache.

(Zahorski) In Westpommern arbeiten wir gerade an einer Verkehrsstrategie – wir haben Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg auf der linken, der deutschen Seite und auf der rechten Seite Stettin, Westpommern und das Lebuser Land – mit der Oder als Nord/Süd-Achse – das ist so wie ein Schmetterling mit zwei Flügeln auf der deutschen und zwei Flügeln auf der polnischen Seite – aus dieser grenzüberschreitenden Region kann eine starke dynamische Entwicklungsregion werden – wir haben große Potentiale und müssen die Oder dazu nutzen, dies in die Wirklichkeit zu überführen. Die Wasserstraße Berlin/-Stettin/Ostsee wurde immer wieder zitiert – dies ist wichtig – der Krieg in der Ukraine geht eines Tages zu Ende – wir bekommen dann Mio. Tonnen von Gütern, die aus dem Westen in die Ukraine zu bringen sind – vielleicht 5 - 6 t p.a. – darauf müssen wir vorbereitet sein.

(Moderator) Danke für den wichtigen Hinweis – ein Aspekt, der in der deutschen Politik keine Beachtung findet – die Verkehrsströme, die erforderlich sind, um den Wiederaufbau der Ukraine zu bewerkstelligen, werden hier durch diese Region gehen – wir wissen, dass die Verkehrswege schon heute überlastet sind – wir hatten Beispiele von der Bahn, wo man sich Jahrzehnte darüber unterhalten hat, ob man mal ein Stückchen Gleis legen sollte – wir sehen das an der wichtigen Autobahn A12, wo wir seit 30 Jahren darüber reden, ob wir auf deutscher Seite noch eine dritte Spur anbauen, um dem Verkehrsansturm Herr zu werden – also ein wichtiger Appell, hier heute schon ein bisschen visionär an morgen zu denken.

(Kucklick) Zu ergänzen wäre, dass es die aktuellen Güterströme in die andere Richtung gibt – viele Tausende Tonnen von Getreide aus der Ukraine – ein Großteil auch über Polen, was bereits jetzt abgefahren werden muss – und wir haben hier ganz unmittelbar in Fürstenwalde die AGRAVIS, die versucht, ganze Züge auf das Wasser zu bringen, und ein bisschen daran scheitert, das wir eine zu kleine Schleuse haben, die nur kleine, nicht mehr existierende Fahrzeuge durchlässt – auch da wäre noch viel mehr machbar.

(Galiskiewicz) Eine Ergänzung von meiner Seite – das Getreide aus der Ukraine haben wir schon letztes Jahr nach Deutschland und in den Westen Europas gebracht - Frau Ministerin Baerbock von den Grünen hat gesagt, wir müssen alles tun, um Getreide aus der Ukraine auf dem Wasserweg abzufahren – es ist zu hoffen, dass das auch ihre Parteifreunde gehört haben und sich nicht

vehement überall gegen Ertüchtigung und Ausbau stellen – wenn wir CO₂-freie Transporte realisieren wollen, dann geht das nicht ohne die Wasserstraße.

(Goraj) In der Praxis haben wir jetzt eine kleine Krise – Ladung in Stettin war da, aber es gibt zu wenig Schiffe – die Ladung ist immer noch da – wir müssten vielleicht daran denken, auch andere Schiffe, z.B. holländische, deutsche Schiffe nach Stettin zu holen – die Verfügbarkeit von Schiffen wird zum Problem in der Binnenschifffahrt.

(Linde) Noch eine weitere kleine Anmerkung zu der z.B. von Kucklick und Radzimanowski zu Recht geäußerten Kritik an der deutschen Verkehrspolitik, die Oder betreffend – die dort vertretene Position, es gäbe keine wirtschaftlichen Potentiale, keine Transportnachfrage, also interessiere man sich nicht für Schifffahrt auf der Oder, könnte man durchaus auch ganz anders sehen – wenn man Standorte wie Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde, Schwedt, vielleicht sogar Frankfurt (Oder) vorbehaltlos betrachtet, dann gibt es dort latente Potentiale, die auf verbesserte Schifffahrtsbedingungen warten – die vielleicht nicht ganz die Dimension von Breslau/Oberschlesien, die jedoch in einer gemeinschaftlichen, nicht distanzierenden Sichtweise ein ökonomisches und ökologisches Positivum für die deutsche und polnische Wirtschaft ergeben würden – wenn man es so nennen will, eine „win-win“-Situation für alle Beteiligten.

(Moderator – Frage an Podium) Frage an alle vier – was würden Sie sich wünschen im Zusammenspiel der Verkehrsträger – wir haben uns zuletzt etwas auf die Binnenschifffahrt konzentriert - Herausforderungen richten sich aber auch an die anderen Verkehrsträger – was sind z.B. die Wünsche von Leipa bezüglich öffentlicher Unterstützung im Umgang mit den Verkehrsträgern – hin zu der Vorstellung, jeder Verkehrsträger möge da eingesetzt werden, wo er ökonomisch und vielleicht auch ökologisch am sinnvollsten ist.

(Lösch) Ein klares Statement zu diesem Punkt – es wird nur eine Veränderung geben, wenn die Verkehrsträger miteinander funktionieren und die Politik aufhört, Lippenbekenntnisse abzugeben pro Schiene und pro Binnenschiff, und danach nicht gehandelt wird – wir wissen genau, dass der Neubau von Schienenstrecken Zeithorizonte von 10 Jahren hat und es mit der Binnenschifffahrt derzeit nicht anders aussieht – da helfen keine Lippenbekenntnisse zu beschleunigten Planungsverfahren, sondern nur schnelles Handeln. Das ist es, was ich in politischen Diskussionsrunden einfordere. Wir haben uns europaweit sehr hohe Barrieren auferlegt – es gibt aber Länder – ich blicke da auch auf unsere polnischen Freunde -, die in der Lage sind, auch mit europäischen Richtlinien vernünftig umzugehen – siehe z.B. den schnellen Ausbau der Oder – wir Deutschen stehen uns da im Augenblick mächtig im Wege. Da habe ich mir ganz viel mehr von einer Rot/Grün/Gelben Bundesregierung erhofft, aber da passiert leider im Augenblick viel zu wenig.

(Fiedler) Um „noch etwas Wasser in den Wein zu gießen“ – ein Bekenntnis zur Schifffahrt vernehme ich leider so nicht, zur Bahn schon eher. Wir haben die Zahlen gesehen – 54 % Steigerung im Straßengüterverkehr – 33 % bei der Bahn – Schifffahrt spielt in dem Gedankengang leider keine Rolle, außer dass eine Stagnation konstatiert wird – das schiebt man wie eine sich selbst erfüllende Prophezeiung vor sich her – vor diesem Hintergrund könnte man jetzt pessimistisch sein, aber wir sind ja „Berufs-Optimisten“ und haben im Kleinen bewiesen, dass wir das anders können.

(Galiskiewicz) Als Stettiner wünsche ich mir, dass ich mit dem Zug für vielleicht 5 € in einer Stunde von Stettin nach Berlin komme, damit wir schneller zueinander finden. Schubleichter kommen nicht überall hin – wir brauchen immer auch „die letzte Meile“ mit einem anderen Verkehrsträger - und wir möchten von Stettin nach Berlin über die Oder und die Havel fahren können – mit einem Tiefgang von 2,00 m, aber stellenweise haben wir 1,80 m und müssen warten, bis wir mehr Wasser haben – das wünsche ich mir also.

(Kucklick) Um den Punkt meines Kollegen aufzugreifen – ich bin für den Zug von Berlin nach Stettin in einer Stunde, mit Zwischenhalt in Schwedt – dort gab es schon Planungen für einen Übergang nach Polen - meine Vision ist eine Anbindung von Schwedt mit einer direkten Bahnlinie von Stettin nach Schwed – dann müsste man in der Politik nicht von Wandel reden – dann würde die Stadt sich ganz allein wandeln – meine Kernforderung ist, dass unsere Politik lernen muss, sich den Fakten zu nähern und nicht die Schiene zu fordern, obwohl die Schiene gar nicht kann – dann muss ein konkreter und konsequenter Schritt unternommen werden in Richtung auf die Frage, was kann ich mit der Binnenschifffahrt machen – da ist noch viel möglich, nur interessiert das anscheinend niemanden.

(Noack) Herzlichen Dank für diese Einschätzungen – wir haben bis zum nächsten Colloquium ein paar Aufgaben übertragen bekommen, denen wir uns ja auch schon seit Jahren widmen – sie sind immer noch aktuell und werden angesichts der politischen Rahmenbedingungen immer wichtiger.