

DISKUSSION

Detlef Aster:

Ich habe lange in der WSD Süd in Würzburg gearbeitet und kenne die Main-Donau-Wasserstraße ziemlich gut – dazu zwei Anmerkungen:

Die Main-Donau-Wasserstraße ist 2lagig mit Containern befahrbar, und sie ist zur Zeit zu insgesamt etwa 40 % ausgelastet – insoweit gibt es keinen Engpass für Container – dennoch fährt dort kein Containerschiff. Meine Frage wäre also, woher nehmen Sie den Optimismus, dass das hier im Raum Berlin/Brandenburg anders laufen könnte? In Süddeutschland ist es so, dass ganzjährig Tag und Nacht Züge der Bahn fahren, die einlagig mit Containern beladen sind – die Bahn hat keinerlei Interesse zu kooperieren, sondern ist ein harter Konkurrent der Binnenschifffahrt. Wenn man die Binnenschifffahrt fragt, warum sie keine Container fährt, dann ist die Antwort, weil es sich nicht rechnet – wir sind zu teuer, die Bahn unterbietet uns, wir bekommen keine Container, obwohl wir 2 Lagen fahren können und die Wasserstraße nicht ausgelastet ist.

Wieso können Sie also erwarten, dass es hier zwischen Stettin und Berlin anders sein könnte?

Ralf Behrens:

Im süddeutschen Raum haben Containerzüge ein Paradies – sie fahren voll in beiden Richtungen – das Problem ist eher eine Trassenknappheit als eine Ladungsknappheit. Es gibt alle möglichen Importe vom Weltmarkt aus den Seehäfen und alle möglichen Exportprodukte

Da ist das Stichwort Nachtsprung – das bekommt die Bahn geregelt, und die Binnenschifffahrt ist zeitlich auch nur annähernd konkurrenzfähig. Oder die Binnenschifffahrt könnte nur Leercontainer relativ langsam zu den Seehäfen zurückbringen – das reicht den Reedereien aber nicht, weil ihre Container, die sie für Rückfracht nutzen oder auch leer nach Asien zurückbringen wollen, dann 5-7 Tage unterwegs sind. Das war zumindest die alte Ökonomie bis zum März diesen Jahres – was daraus noch erwächst, weiß ich nicht.

Der Optimismus ist ein anderer. Die Strecke zwischen Stettin und Berlin ist kurz, sowohl für die Bahn wie für die Binnenschifffahrt. Die Paarigkeit der Verkehre ist nicht gut. Die Ostsee-Verkehre, wenn es schnell gehen soll, bestehen aus Trailern, die durchgehend die Autobahn nutzen. Wir haben hier Industriebetriebe, mit Industrieverkehren, die auch nicht paarig sind, die aber eine andere Kostenstruktur haben, bei denen der Containertransport Bestandteil der Produktionskostenfunktion, und nicht der Logistik ist. Deshalb bin ich hier optimistischer, wenn ich auch nicht von 100.000 TEU sprechen möchte, ich sehe

die Containerschiffahrt hier etwas anders, zumal Berlin immer noch importlastig ist, d.h. die Container kommen voll herein, und nicht alle finden Rückladung. Der nächstgelegene Hafen, der für das Binnenschiff 2lagig schnell und günstig erreichbar ist, ist dann Stettin, wo man es einspeisen kann in sog. Ostsee-Feederzirkel. Das Geheimnis beim Container ist ja, dass er der Seereederei gehört, also weder dem Spediteur noch dem Transporteur oder dem Ladungseigner. Die Seereederei will den Container so schnell wie möglich wieder in ihrem System sehen, sonst muss man dafür zahlen, und das will natürlich auch kein Verlader.

Auf dem Rhein fahre ich vergleichsweise schnell hin und her und bin nahezu konkurrenzgleich, zumal die Seereedereien an den Binnenschiffsverbindungen dann auch beteiligt sind. Die haben dort einen Sammelplatz, einen Annahmepunkt für Leercontainer, z.B. in Neuss oder in Mannheim, oder in Duisburg, das haben wir hier nicht – der Container kann auf dem LKW tatsächlich in einer „Tageskutsche“ von Hamburg nach Berlin und zurück transportiert werden, unter Einhaltung aller Lenkzeiten und Legalitäten. Da sind die wirklich gut, auch preislich am billigsten.

Nach Stettin sehe ich das im Zusammenhang mit dem Containerterminal - das wird aber Supply-Verkehr von Geschäft zu Geschäft sein, eher als Konsumprodukte, was dort funktionieren wird. Das hat begrenzte Potentiale, aber es hat Potentiale – daher dieser begrenzte Optimismus.

Horst Linde:

Herr Behrens, Sie haben sich getraut, das Stichwort Tesla anzusprechen – es reizt mich, das ein wenig aufzugreifen. Man kann wohl Container auch dem Wasserweg nach Grünheide, oder mindestens in die Nähe von Grünheide bringen. Sie haben Königs Wusterhausen erwähnt – das hieße, den Wasserweg von Westen her -da hat man dann auf dem Teltowkanal ein Problem mit den Brückenhöhen, das will ich aber jetzt nicht weiter vertiefen. Es gibt auch die andere Möglichkeit, mit dem großen Seeschiff viel weiter nach Osten gelangen zu können, bis zur Odermündung, den Ostseehäfen Stettin und/oder Swinemünde, und von dort ein Stück Wasserweg und ein Stück Landweg. Die Frage nach einem geeigneten Binnenhafen kommt ins Bild – man landet naheliegenderweise in Eberswalde – schade, dass der Hafen hier heute nicht anwesend sein kann -, noch weiter auf dem Wasser Richtung Berlin, und dann von dort nach Grünheide, macht wohl keinen Sinn. Das heißt nun allerdings, man hätte dann einen eher kurzen Wasserweg und, mit etwa 70 km, doch recht langen Landweg von Eberswalde nach Grünheide, den ich gern mit der Bahn zurücklegen würde.

Meine Frage wäre, würden Sie das auch so ähnlich sehen? Es gibt, wie Sie zu Recht gesagt haben, dass die Verkehrsträger nicht mehr nur einen harten Wettbewerb liefern sollten, sondern u.U. auch kooperieren sollten. Sehen Sie also einen Sinn darin, einen hier nicht besonders langen Binnenschiffstransport

mit einem ähnlich langen Bahntransport zu kombinieren? Man würde damit gewissen etablierten Lehrmeinungen widersprechen, wonach ein Binnenschiff doch mindestens etwa 300 km für sich haben und ein landseitiger Vor- oder Nachlauf möglichst kurz sein sollte – es würde das Auditorium sicher sehr interessieren, wie Sie hierzu stehen.

Ralf Behrens:

Ich habe diese Karte bewusst aufgeworfen – dazu folgendes: Container von Westen in Richtung Königs Wusterhausen werden nicht stattfinden, weil der Teltowkanal nur einlagig befahrbar bleiben wird. Das liegt nicht nur an der schönen Glienicker Brücke, die man, obwohl historisches Bau-Denkmal, eventuell sogar noch anheben könnte, sondern vor allem an der Stubenrauchbrücke, mit der U-Bahnlinie und dem U-Bahnhof, die man nicht nach oben bekommen würde – daher ist das Thema zweilagige Containerschifffahrt auf dem Teltowkanal gestorben.

Horst Linde (Zwischenruf):

Erlauben Sie einen Zwischenruf: Ich muss Ihnen an dieser Stelle widersprechen – der Stand der Schiffstechnik ist hier inzwischen weiter fortgeschritten – zweilagige Schiffe sind möglich und Gegenstand ernsthafter Projekte an der TU Berlin.

Ralf Behrens:

Das Problem ist ja auch, der Teltowkanal ist zu flach, die erforderliche Tauchtiefe ist nicht verfügbar, ich müsste eine Wanne baggern, um unter den Brücken „durchzutauchen“ – würde gehen, halte ich aber für ökonomisch bedenklich, weil Spezialschiffe sich im allgemeinen immer nur recht speziell amortisiert haben.

Ich habe aber das Thema Stahl-coils per Binnenschiff im Kopf – die könnten wir sehr wohl aus den West-Häfen oder aus Stettin heranziehen, wenn das Feinblech aus Schweden oder Finnland kommen soll. Es ist nicht eilig, muss nur planbar und pünktlich sein, es mag nicht angefasst werden, mag auch keine Erschütterungen, also eine nicht in die Mio. t gehende, aber hochwertige, hochzahlende Ladung. Dasselbe gilt für Farben und Lacke. Eberswalde als intermodales Zentrum bietet in Verbindung mit Stettin nicht nur für ein Werk, sondern für die Region sehr gute Kombinationsmöglichkeiten, wenn man dort preiswerte, logistisch vertaktete Shuttles bieten kann.

Bei der Bahn geht es nicht nur um Zugbildung, Koppeln, Entkoppeln, sondern da ist noch eine nicht so sympathische Landesgrenze dazwischen, mit technologischen, sicherheits- und signaltechnischen Schwierigkeiten. Die Binnenschifffahrt fährt nur auf dem Wasser und hat diese Probleme nicht. Das gilt nicht nur für Tesla, sondern das ist generell ein offener Wettbewerb.

Tesla wird seine Ladungen nicht über die Ostsee bekommen – außer die eben genannten, hoch attraktiven Bleche, die ich mir gut vorstellen kann und wo noch nichts entschieden ist.

Die meisten container-basierten Materialien aus Übersee werden über die West-Häfen aus Übersee kommen, d.h. Rotterdam bis Hamburg, die werden nicht erst auf ein Feeder-Schiff umgeladen, nach Stettin gebracht, dann noch einmal umgeschlagen, die sind dann inzwischen schon aus Rotterdam, Hamburg oder Bremerhaven angekommen. Bei Blech oder Holz und anderen Dingen aus dem Ostseeraum kann das anders aussehen, das ist ein nicht zu unterschätzendes Potential – also lieber Realismus, als an der falschen Stelle träumen.

Ein hoch interessantes Thema ist auch der Versorgungs- und Entsorgungsverkehr Berlins, z.B. in Richtung Schwedt oder Stettin – das klingt nicht besonders zukunftsorientiert, ist aber wichtig, wenn man 4,5 Mio. Menschen versorgen und entsorgen möchte.