

Podiumsdiskussion

(11)

PERSPEKTIVEN KOORDINierter DEUTSCH-POLNISCHER AKTIVITÄTEN DES WASSER-MANAGEMENTS UND DER SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG

Detlef Aster – Würzburg (Moderator)

Michael Fiedler – Königs Wusterhausen

Thomas Gabriel – Magdeburg

Jacek Galiszkiewicz -Szczecin

Anna Goraj - Berlin

(Aster) Vorstellung der Teilnehmer: Frau Goraj, Herr Galiszkiewicz als „Anwälte“ der Schifffahrt, Herrn Fiedler, aus dem Stall von Herrn Linde, als „Anwalt“ der Häfen, Herr Gabriel, als GDWS-Mitarbeiter, der ständig um objektive, vorurteilslose Sichtweisen der komplexen Oder-Problematik bemüht ist.

(Aster) Ich möchte mit der Containerschifffahrt beginnen, dem Thema, das zum Schluss besprochen wurde. Herr Fiedler, Sie haben mit dem Hafen Königs Wusterhausen einen Strukturwandel erlebt, was Güterarten und Transporttechnik betrifft, Sie waren ein Massenguthafen – Massengut in der damaligen Form gibt es nur noch wenig oder gar nicht – Sie müssen mit dem Hafen überleben – wie haben Sie den Strukturwandlungsprozess gestaltet, und welche Rolle spielt die Containerschifffahrt in Ihrem Hafen, jetzt auch mit Blick auf die Anbindung zur Ostsee?

(Fiedler) Strukturwandel ist ein Thema, das wir in Königs Wusterhausen in den letzten fünf Jahren, denke ich, erfolgreich umgesetzt haben. Wir hatten knapp 2 Mio. t Braunkohleumschlag per Bahn aus der Lausitz ins Schiff, wir waren also sehr binnenschiffslastig und haben den Schwung zum Container geschafft – nicht zur Containerschifffahrt, weil wir leider keine Container aus dem Groß-Berliner Raum Richtung Stettin oder Hamburg versenden, wir machen das – noch – ausschließlich per Bahn.

Es sei mir erlaubt, an dieser Stelle einen Hinweis zu geben zum letzten Vortrag und zum Vortrag aus Stettin, das neue Terminal in Swinemünde betreffend. Macht bitte in Polen nicht den gleichen Fehler, wie er in Deutschland passiert ist, wo bei dem neuen Tiefwasser-Terminal Wilhelmshaven einen Binnenwasserstraßenanschluss herzustellen. Und es gehört viel Mut dazu, ein so großes Terminal vor die Küste zu setzen. Stettin und Swinemünde waren historische Häfen für Berlin, aber in der Containerschifffahrt so ein Terminal kann nur erfolgreich sein, wenn dort viele Liniendienste anlaufen. Es war für mich schwierig, in Königs Wusterhausen Bahnunternehmen zu finden, starke Partner zu finden,

die regelmäßige Verkehre einrichten. Wenn die Verkehre da sind, haben Container eine Chance, da mitzufahren, sei es auf der Bahn oder auf dem Schiff. Die Auslastung von Wilhelmshaven liegt bisher weit unter der Kapazitätsgrenze. Es sind neue Produkte am Markt, die nur attraktiv werden können, wenn die Verkehre auch dorthin gehen.

(Linde) Herr Fiedler, dazu nur kurz: Solche potentiellen großen Nachfrager gibt es sehr wohl, man muss sie aktivieren, man muss es für sie interessant machen – da ist meiner Überzeugung nach die Lage an einer großen Flussmündung, mit einem schiffbaren Wasserstraßennetz, eine gute, eine hervorragende Voraussetzung – das ist der Unterschied zu Wilhelmshaven, wo der Binnenschiffsanschluss nicht vergessen wurde, sondern um den heftig gestritten wurde und der bisher an vielen Schwierigkeiten, u.a. dem Nationalpark Wattenmeer, scheiterte.

(Aster) Ich kann zu der Thematik Container folgendes beitragen: Ich wohne in Würzburg an der Main/Donau-Wasserstraße. Wir haben dort Wasserstraßenklasse V, volle Abladetiefe, hohe Brückendurchfahrten für zweilagige Beladung. Wir sind in direkter Verbindung mit dem Rhein und der Donau. Aber wenn Sie aus dem Fenster schauen, werden Sie kein Containerschiff vorbeifahren sehen. Nach Aussage der Main-Schiffahrtsgenossenschaft, der dortigen Hausreederei, liegt dies daran, dass die Transportkosten der Bahn deutlich niedriger liegen als bei der Binnenschiffahrt. Darum meine Frage an die zuständigen Fachleute – sehen Sie diese Gefahr auch bei der Verbindung Ostsee – Berlin, wo alles getan wird, um Containerschiffahrt zu ermöglichen, dann aber doch kein Containerschiff fährt, weil die Bahn alles unterbietet – ist diese Gefahr hier nicht gegeben?

(Fiedler) Ich sehe diese Gefahr. Wir können in unserem Hafen mit der vorhandenen Umschlagstechnik auch Binnenschiffe abfertigen. Abgesehen davon, dass wir in Berlin noch ein Brückenproblem haben, könnten wir beladene Container mit dem Binnenschiff auch nach Hamburg fahren. Stand heute: Null Container – weil keine Reederei bereit war, das Risiko einzugehen, eine Linie mit kontinuierlichen Abfahrten anzubieten, denn nur das ist für die verladende Wirtschaft interessant. Wie es heißt, gibt es nur selten ein Unternehmen, das in der Lage ist, ein Schiff mit 80 TEU voll auszulasten – es gibt jedoch mehrere.

Ebenso ist es bei der Bahn. Sie werden selten einen Containerzug sehen, auf dem sich nur Container einer einzigen Reederei befinden – es sind mehrere – es sind „bunte Züge“, auf denen man Stellplätze bucht. Sie können nur dann attraktiv sein, wenn Sie regelmäßige Abfahrten haben. Das haben wir mit einem starken Partner, der METRANS, einem tschechischen Unternehmen, irgendwann geschafft.

Ich sehe in der Schifffahrt, auch in Swinemünde, die Gefahr mangelnder Auslastung regelmäßiger Dienste. Ich bin ein Freund der Binnenschiffahrt, auch ein Freund der Verbindung Stettin – Berlin. Aber ich sehe das äußerst kritisch,

solange nicht sichergestellt ist, dass die großen Containerschiffe wirklich dorthin fahren. Das kam in dem vorangehenden Vortrag nicht deutlich genug heraus. Die großen Übersee-Reedereien werden eben nicht von Shanghai über das Kattegat direkt nach Swinemünde fahren, sie werden keine 25.000 TEU für Swinemünde an Bord haben, sie werden vielleicht Teilladungen haben, und sie laufen vorher Rotterdam oder Hamburg an. Wenn die Ladung einmal in Europa angekommen ist, dann geht sie dort von Bord, das sehe ich als große Gefahr. Es wird Untersuchungen dazu geben, aber das Risiko ist gegeben.

(Richter) Die Gefahren sehe ich auch, aber Absicht des Colloquiums ist es ja eigentlich, auch in die Zukunft zu schauen, und ich würde nicht gern heute nur den Gedanken mitnehmen, es bleibt alles so wie gehabt. Schiffe aus China, die schon jetzt nach Danzig und Klaipeda fahren, wollen vermutlich Zwischenstationen einsparen. Wenn Polen seine Containerhäfen ausbaut, muss doch wohl ein Gedanke dahinterstehen. Vielleicht sollten wir ein bisschen mehr Mut zu dieser Mission haben. Ich würde mir wünschen, in diese Richtung zu denken. Die hier präsentierte Masterarbeit gibt mir auch ein bisschen Mut für die Zukunft.

(Aster) um Stichwort Mut würde ich jetzt auch gern etwas fragen, ich wechsele mal das Thema und schaue auf den polnischen Kollegen Galiszkiewicz – Sie haben einen Vortrag gehalten, in dem Sie Ihr Unternehmen und seine Leistungsfähigkeit, die von Ihnen eingesetzten Fahrzeuge vorgestellt haben. Sie enden mit einer Folie „Probleme“, einer Liste von mindestens 10 Problemen. Wenn Sie sich diese Probleme vor Augen führen – es sind schwerwiegende Probleme, keine, die sich mal so eben über Nacht lösen lassen. Trotzdem wollen visionär wirken und Hoffnung wecken. Wie würden Sie also jetzt mit diesen Problemen umgehen – sie einfach zu benennen ist relativ einfach, sie zu lösen, jedoch schwer. Haben Sie eine Prioritätenliste, was Ihre Probleme angeht? Womit fangen Sie an, um Schritt für Schritt die Lösung anzugehen? Haben Sie eine Liste zum Beispiel der ersten drei Probleme, die man leicht lösen kann? Kennen Sie so etwas – wie machen Sie das?

(Galiszkiewicz) Das ist eine schwierige Frage. Aber wir haben schon angefangen, daran zu arbeiten. Wir haben ja jetzt eine neue Regierung. Es gibt neue Direktoren bei den Behörden, die wir brauchen, die wir aufsuchen und mit denen wir sprechen. Wir haben auch gute Kollegen bei Wody Polskie. Wir haben auch den Schifffahrtsdirektor, der uns gegenüber wohlwollend eingestellt ist. Die erste Sache, die wir gemacht haben, wir haben die Oder, 3 Tage früher als geplant entsperrt. Das war ein erster Erfolg. Der zweite Erfolg, wie man sagen kann, ist das Schiffshebewerk Niederfinow, wo wir jetzt das ganze Jahr über fahren können. Wir sprechen jetzt mit Wody Polskie über die Eröffnung der Route für das ganze Jahr, auch im Winter, soweit kein Eis vorhanden ist. Wir kämpfen auch darum, mit unseren Schubverbänden am Verkehr mit dem Containerterminal Swinemünde teilnehmen zu können. Wir arbeiten mit dem Ministerium und machen Druck für die Modernisierung der Oder, wo die Hälfte unserer Flotte Beschäftigung finden kann.

(Aster) Also noch Hoffnung zum Schluss. Wir haben auf dem Podium auch eine Vertreterin des Speditions- und Schifffahrtsgewerbes, der Reederei Ed Line aus Berlin. Frau Goraj, wenn Sie sich das heutige Thema vor Augen führen – Umwelt, Wasserwirtschaft, Schifffahrt, Transportgewerbe –, und wenn Sie nach vorn blicken, wie stellt sich Ihr Unternehmen auf, um diese Aufgaben anzugehen – haben Sie Zukunftsvisionen, wie Sie Ihr Unternehmen für die Zukunft fit machen?

(Goraj) Ich vertrete ein deutsches Unternehmen, dennoch spreche ich Polnisch – die deutsch-polnische Zusammenarbeit in der Schifffahrt funktioniert hervorragend, wir verstehen uns perfekt. Wir haben unsere Flotte den Wasserstraßen im Osten Deutschlands angepasst, unsere Fahrzeuge sind etwas flachgängiger, damit können wir hier agieren. Wir waren auch bei Regulierungsarbeiten in Stettin beteiligt. In Umweltangelegenheiten sehen wir als Schifffahrt, ebenso wie die polnische Seite, generell und die Oder betreffend, das folgende Problem:

Nach Herrn Schütz gibt es keinen ganzheitlichen Ansatz für den Fluss. Laut dem Kollegen von Wody Polshie gibt es für die polnischen Gewässer ein Programm, ein Handbuch für die Renaturierung, einen Plan für den Hochwasserschutz und ein Handbuch für Hydrotechnik, also keinen einheitlichen Ansatz. Nach dem Hochwasser 1997 haben wir das deutsch-polnische Abkommen abgeschlossen, mit der Zielsetzung Hochwasserschutz, von der auch die Schifffahrt in gewissem Sinn profitiert. Auf Websites der deutschen Ämter kann man das von der Bundesanstalt für Wasserbau entwickelte Stromregelungskonzept anschauen, mit dem hauptsächlich der Ansatz Hochwasserschutz, Eisbrechereinsatz. Eine von 5 Varianten ist 1,80 m garantierte Wassertiefe für Eisbrecher. Transittiefen für Schiffe wurden, was wir zu schätzen wissen, modellhaft untersucht – z.B. wären von der Neiße- bis zur Wartemündung könnte man 2,70 m erreichen und ab Wartemündung 3,00 m.

Mit entsprechenden Regulierungsbauwerken wäre mehr erreichbar. Nach den Ansätzen des Abkommens soll jedoch nichts verändert werden, man basiert auf vorhandenen Bauwerken, es gab nie einen neuen Gedanken, eine neue Idee, kein Mut, kein mutiger Gedanke. Darauf wurde ich vergleichsweise bei der Elbe aufmerksam. Dort experimentiert die Wasserstraßenverwaltung mit Regulierungsbauwerken, mit den Buhnen, man sucht nach Buhnen, die gleichzeitig auch ökologisch sind. So etwas fehlt an der Oder, die Buhnen, die Regulierungen entwickeln sich nicht, wir haben nur Lösungen wie vor 100 Jahren, das Thema wird nicht aufgegriffen, wie dies an der Elbe geschieht. Dann hatten wir 2022 die Öko-Katastrophe und haben uns auf die Ökologie konzentriert. Dann kam das nächste Problem dazu, die Goldalge, da sollte die alte Oder wiederum nicht angetastet werden.

Es gibt keine andere nachhaltige Option als den Versuch eines komplexen ganzheitlichen Ansatzes, also den Blick auf die Oder von Quelle bis zur Mündung, im Sinne der deutsch-polnischen Zusammenarbeit, mit den Optionen Schifffahrt, Hochwasserschutz, ökologisch konzipierte Rückhaltebecken. Ich

glaube, solche Konzepte existieren, aber sie wurden nie aufgegriffen. Und so blicken wir bei Ed Line eben auch auf die Elbe und andere Wasserstraßen in Deutschland.

(Aster) Den Gedanken greife ich auf. Die geringe Experimentierfreude, die Sie gerade zum Ausdruck bringen – da komme ich auf Herrn Gabriel zu sprechen und bringe mal das Beispiel Reitwein-Kiez – ich kann mich noch gut erinnern – in vielen Veranstaltungen wurde über das Thema vorgetragen. Herr Gabriel, würden Sie kurz auf die Experimentierfreude der WSV zu sprechen kommen – ich denke, da können wir einiges dazu sagen.

(Gabriel) Eigentlich können Sie die Frage fast schon selbst beantworten, aus Ihrer Verantwortung von damals heraus. Ich hatte ja nur die freudige Aufgabe, den Themenbereich zu übernehmen, und das mache ich auch gern. Vielleicht ein paar Hinweise zum Sortieren der Gedanken, ich fange mal beim Abkommen an.

Das Abkommen, das 2015 zwischen Deutschland und Polen abgeschlossen wurde, hatte 3 Überschriften, die in Klammern gesetzt waren. Dort war neben dem Hochwasserschutz auch die Schifffahrt ein Thema gewesen und die Sicherung des Abflusses. Das Entscheidende beim Thema Hochwasser war das Zusammenwirken mit der Eis-Problematik. Das Abkommen ist aus deutscher Sicht ein rein schifffahrtsbezogenes Abkommen, um im Ergebnis entsprechende Tiefen herzustellen, die für Eisbrecher benötigt werden, um einen adäquaten Eisauflauf an der Grenzsöder zu realisieren.

Dafür hatte man sich des Stromregelungskonzeptes bedient, das in der Bundesanstalt für Wasserbau erarbeitet worden ist, mit Unterstützung einer deutsch-polnischen Arbeitsgruppe, die auch die Zielparameter definiert hat. Ein Zielparameter für dies Konzept war eine mittlere Wassertiefe von 1,80 m oberhalb der Warthe-Mündung an 80 % des Jahres, und unterhalb der Warthe-Mündung an 90 % des Jahres. Das war letztlich das Ziel, auf das man sich im Rahmen der deutsch-polnischen Zusammenarbeit geeinigt hat.

Das Ganze hatte auch den Hintergrund, dass das bestehende Regulationssystem – und da haben Sie Recht mit Ihren Ausführungen – weitestgehend erhalten bleiben sollte, d.h. es gab keine Überlegung auf deutscher und polnischer Seite, die mehrheitsfähig gewesen wäre, davon abzuweichen. Dieses Ziel ist dann nachher, 2015, in diesem Abkommen beschlossen worden. Es ist ratifiziert worden. Auf polnischer Seite sind in den letzten Jahren ja auch schon Maßnahmen dementsprechend umgesetzt worden. Und auf deutscher Seite ist eine Maßnahme, die Herr Aster gerade erwähnt hat, die Maßnahme Reitwein, auch schon realisiert worden, und gerade diese Maßnahme ist ein besonders gutes und gelungenes Beispiel für eine andere Herangehensweise an den Flussbau, die genau das, was Sie gerade angemahnt haben, in hervorragender Weise und exemplarisch verwirklicht, nämlich einerseits verkehrliche

Verbesserung in einem Schwachstellenbereich zu erreichen, und gleichzeitig eine ökologische Aufwertung zu erzielen.

Das hat u.a. auch seine Ursache darin, dass wir als Bundeswasserstraßenverwaltung mittlerweile ein anderes Aufgabenportfolio haben als das, was wir früher hatten. Wir sind mittlerweile, mit einer entsprechenden Gesetzesänderung im Jahr 2021, neben Herstellung, Unterhaltung und Betrieb der Wasserstraßen als Verkehrswege auch für die Umsetzung von Maßnahmen zur Zielerreichung der Wasserrahmenrichtlinie zuständig. Und unsere Aufgabe ist es eben jetzt, diese beiden Ziele, die verkehrliche Verbesserung und die ökologische Aufwertung, zusammenzubringen, und dies versuchen wir auch mit einem integrativen Ansatz. Wie gesagt, ein Beispiel die Maßnahme Reitwein. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt ist dabei in anderen Abschnitten in ähnlicher Art und Weise, auch mit der Bundesanstalt für Wasserbau, genau diese Projekte in dem Sinne, wie Sie es angemahnt haben, zu planen und umzusetzen.

Auch die polnischen Kollege haben auf polnischer Seite schon Maßnahmen durchgeführt – ich denke da nur an das Parallelwerk Küstrinkiez, wo wir letztlich ein hinterströmtes Parallelwerk haben, das mit einem entsprechenden Anschluss an den Hauptstrom durch Unterbrechung im Parallelwerk realisiert wurde, so dass wir dort einerseits einen Regelungseffekt haben, mit positiven Auswirkungen auf die Fahrrinnenverhältnisse, andererseits aber im rückwärtigen, dem Ufer zugeordneten Bereich eine Optimierung der ökologischen Verhältnisse haben. Ich denke, dies wird für uns alle zukünftig der Weg sein, den wir zu beschreiten haben. Verkehrliche und ökologische Maßnahmen zu denken, zu planen und voranzubringen, aber eben auch vor dem Hintergrund gemeinsam abgestimmter Zielvorstellungen, wie sie für die Oder im Abkommen definiert sind. Das hat damals die Zustimmung beider Regierungen erfahren – das sind eben die 1,60 m mittlere Fahrrinntiefe im bestehenden Regulationssystem.

(Wiesenhütter) Sie kennen das Thema auch aus Ihrer Zeit in Berlin beim Wasserstraßenneubauamt. Da muss ja jetzt ein bisschen Dampf dahinter. Ich meine, wir sind im Jahr 2024, und wir reden über das Thema seit 1990, als ich mit Herrn Eichler von RHENUS das erste Mal in Stettin war. Wir haben jetzt ganz realistische Vorschläge, die aber eigentlich 2029 enden. Und jetzt ist das Ganze auch ein Kapazitätsproblem, sprich Personalproblem. Wie erreichen wir es, dass da mehr Druck erzeugt wird, und Sie mehr Personal bekommen. Hilft es, wenn die polnische Seite mal stärkeren Druck bei der Bundesregierung macht – Wie sehen da die Chancen aus? Wann rechnen Sie mit einem Zeitplan, nach dem wir soweit sind und die Datenmaterialien für die Oder vorliegen und endlich Entscheidungen und Maßnahmen erfolgen können, die das möglich machen, was wir uns alle vorstellen?

(Aster) Ja, das ist eine gute Frage – wie kann man Druck erzeugen? Ich könnte jetzt die gleiche Antwort geben wie heute schon ein paar Mal. Wir waren alle

Beamte und mussten die Anweisungen des Ministeriums umsetzen. Ich denke, nur die Nutzer der Wasserstraße können diesen Druck erzeugen. Wenn die Verwaltung in sich Druck erzeugt, wird wenig passieren. Nur die Nutzer, die Reedereien und Spediteure, müssen hier tätig werden.

(Noack) Wenn die Nutzer Druck machen, bekommen sie eventuell viel Ärger. Man muss an dieser Stelle leider feststellen, die Ministerien sagen ja, Binnenschifffahrt ist auch schön, aber wir müssen unseren LKW-Verkehr auch im Auge behalten, damit haben wir in Deutschland große Probleme. Lassen Sie uns darüber nachdenken, wie wir Formate entwickeln, dass der Druck mehr als nur ein kleiner Druck werden kann, dass wir mit allen hier anwesenden wichtigen Nutzern aus Polen und Deutschland Dinge entwickeln, die mehr Druck erzeugen. Auch als Kammer zweifeln wir immer wieder an der Frage, wie geht gesunder Druck?

(Aster) Wenn die Mitarbeiter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung laut werden, heißt es, die denken nur an ihre Arbeitsplätze – so etwas kommt, wie ich oft erlebt habe, nicht gut an. Also kann es nur von denen kommen, die die Wasserstraße tatsächlich nutzen.

(Fiedler) Herr Aster, ich bin da ganz auf Ihrer Seite. Ich kann hier nur die deutsche Seite beleuchten. Wir haben einen Pluralismus der Verbände. Wenn ich nur an unsere beiden großen Binnenschifffahrtsverbände denke, den BÖB, den Bundesverband der Öffentlichen Binnenhäfen, da bin ich Mitglied, und den BDB, den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt, die sind im Augenblick alles andere als gute Freunde, da braucht man sich nicht zu wundern, denn viele kleine Stimmen hört man nicht, man muss sich zusammenschließen. Es ist ganz wichtig, hier einen Schulterschluss zu zeigen. Ich engagiere mich auch für die Wasserstraßen im Deutschen Speditions- und Logistik-Verband, das ist ein ziemlich großer Verband mit einer relativ guten Lobby-Arbeit. Mein Appell wäre hier, dass die Protagonisten der Wasserstraßen, seien es Häfen, Reedereien und auch Tourismus-Verbände, einen engeren Schulterschluss zu zeigen und entsprechend lauter zu werden. Das ist die einzige Chance, die wir haben, da bin ich voll und ganz auf Ihrer Linie.

(Aster) Ich wechsle noch einmal ganz kurz das Thema – über Wasserbewirtschaftungsmodelle haben wir heute einen Vortrag gehört, und das Wort ist mehrfach benutzt worden. Herr Gabriel, Sie haben lange in der Wasserwirtschaft und als Hydrologe in der Gewässerkunde gearbeitet – wie kann sich ein Nutzer der Wasserstraße die Handhabung eines Wasserhaushaltsmodells im Hinblick auf die Oder überhaupt vorstellen, ist das irgendjemand, der Wasser für die Oder besorgt, wenn Niedrigwasser herrscht, oder wo ist der Nutzen für die Schifffahrt, wenn es heißt, wir brauchen ein Wasserhaushaltsmodell, was dann auch noch viele Jahre dauert die Aufstellung – wo ist der Nutzen für die Binnenschifffahrt speziell auf der Grenzoder oder der Oder insgesamt?

(Gabriel) Ein direkter Nutzen für die Binnenschifffahrt ist natürlich nicht gegeben, aber die Notwendigkeit einer Planungsgrundlage für ein Wasserhaushaltsmodell ist definitiv. Wir sind mit unseren Maßnahmen und Planungen gehalten, das auch alles in einem entsprechenden Rechtsrahmen umzusetzen. In der Regel ist es so, dass wir bei Planung von Maßnahmen, die einen Ausbautatbestand erfüllen, naturwissenschaftliche Untersuchungen und Grundlagenenerhebungen durchführen müssen. Wir müssen in ein Planfeststellungsverfahren gehen und hier Unterlagen vorlegen, dass unsere Maßnahmen umweltverträglich sind, den Hochwasserschutz nicht verschlechtern und möglichst keine negativen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben.

Dafür benötigen wir Modellgrundlagen, die umfänglich und aufwendig erstellt werden. Wir sind auch im Dialog mit den polnischen Kollegen, denn ein Wasserhaushaltsmodell, das für die Grenzoder erstellt wird, benötigt natürlich Daten aus dem gesamten Einzugsgebiet der Oder. Da ist es sehr wichtig, diese Daten gemeinsam mit den polnischen Kollegen zu erheben und bereitzustellen, damit die damit beauftragte Oberbehörde, die Bundesanstalt für Gewässerkunde, dieses Modell entwickeln kann, auch im Kontakt mit RZGW Stettin und WSA

(Aster) Wenn ich Sie höre, Herr Gabriel, denke ich an den Kalender, es sieht so aus, dass dies noch viele Jahre dauern wird, um es vorsichtig auszudrücken. Spediteure wollen den Nutzen sehen und kalkulatorisch planen.

Ich komme zurück auf einen Beitrag von Herrn Schütz, der eine bessere Bewirtschaftung des Wassers, des Hochwassers und Niedrigwassers, angemahnt hat. Die Oder war ja nie als staugeregelte Wasserstraße geplant. Die 24 Staustufen im Oberlauf waren eine gut gemachte Planung unserer Urgroßväter. Polen hat noch eine weitere Staustufe ergänzt, aber es war nie daran gedacht, mit diesem System ganzjährig auf der Oder Schifffahrt zu treiben, sondern man hat immer mit Zuschusswasser gearbeitet, ebenso wie auch an der Elbe und der Weser. Dazu wurden Staustufen und große Wasserspeicher gebaut. An der Elbe gibt es auch einen Wasserspeicher, der aber nicht zur Verfügung steht. Wie ist das in Polen? Ich weiß, dass es Wasserspeicher und Talsperren gibt, auch große Talsperren, und noch mehr waren geplant. Ist es aussichtslos, wenn wir im Sommer so wenig Wasser haben, dass aus diesen Talsperren Wasser abgegeben und der Schifffahrt zur Verfügung gestellt wird. Warum gibt es keine Initiative, im Sommer aus Talsperren Wasser für die Schifffahrt bereit zu stellen?

(Schütz) Derzeit funktioniert der Transport auf der Oder – es werden Wellen von den oberen Speicherbecken und den Schleusen freigelassen. Als wir die erste Phase der Instandsetzung an der Grenzoder gemacht haben, hat es auch funktioniert, die Fahrrinne ist tiefer, es fährt sich besser, wir warten nun auf die zweite Phase und die Beendigung der Abschlussarbeiten. Das hat uns gut geholfen.

Galiszkiewicz) Wir hatten viele Transport-Anfragen von Unternehmen in Küstrin und entlang der Oder. Derzeit eignet sich die Oder für großvolumige Transporte – 1,80 m Fahrrinntiefe würden uns reichen, dann können solche Transporte funktionieren. Da werden viele Behälter gebaut, die über die Oder transportiert wurden. Was die Pläne für die Zukunft angeht: Der Krieg in der Ukraine wird einmal zu Ende gehen - die Ukraine wird für den Wiederaufbau viel Material brauchen, das wird über Stettin und Swinemünde und über die Wasserstraßen aus Deutschland verfrachtet. Vielleicht entsteht einmal ein Kanal von Ost nach West. Wir glauben daran, dass Osteuropa irgendwann Fahrt aufnimmt und dass jeder Arbeit findet beim Wiederaufbau der Ukraine, und dass Europa und Asien sich zu einer freundschaftlichen Zusammenarbeit verbinden.

(Aster) Ich denke, bei der Speicherbewirtschaftung lässt sich noch etwas optimieren, aber es sind Anfänge, die in die richtige Richtung zeigen.

Wir haben wohl noch ein paar Minuten – stellen Sie bitte Ihre letzten Fragen.

(Häfner) Als Geschäftsführer der BEST Logistik Stettin habe ich, nach 40 Jahren Arbeit in der Schifffahrt, davon fast 25 Jahre hier in Stettin, gerade mein berufliches Leben abgeschlossen. Ich bin also Zeuge der Degeneration der Oder zu einem teilweise kaum noch schiffbaren Rinnsal.

Die Bilder, die Herr Schütz in seinem Vortrag gezeigt hat, das waren nur Sondertransporte. Dies hat eine Ursache, alle anderen Güter sind weg, die sind zur Straße und Schiene, nur die, die dort nicht gehen, sind noch da, weil sie aus physischen Gründen nicht den Verkehrsträger wechseln können, sind geblieben, koste es, was es wolle. Wir sind beschäftigt mit Anlieferung und Bau von Kraftwerken in Polen. Das gleiche Problem besteht an der Weichsel

Aber wir haben schon noch Ideen – es interessiert uns, was in 10 Jahren sein wird, aber was ist nächstes Jahr – das ist es, was uns brennt. Wir haben heute darüber gesprochen, ob die Oder Wasserstraßenklasse 4 ist oder weniger. Auch wenn bei Klasse 4 2,50 m Abladung definiert sind, werden wir dies nicht durchgehend erreichen – das wollen wir auch gar nicht, aber wir wollen die Fahrzeugabmessungen der Klasse 4, mit Abladungen von 1,40 / 1,60 / 1,80 m, wenn wir Glück haben.

Zum Schluss noch eine Anekdote zum Thema Umwelt. Ich hatte mich mal für ein Haus in Hennigsdorf interessiert, „direkt am Kanal“ gelegen, also gebaut an einer Stelle, wo vorher Natur war und Natur zerstört wurde. Es wird durch Kanalbau etwas zerstört, aber es entsteht etwas Neues, das wieder Natur ist. Da sind Fische drin, da sitzen Angler, da sind Spaziergänger, da fahren Kanus, da fährt die gewerbliche Schifffahrt, da landen Vögel. Es ist also wieder Natur entstanden, das vergessen manche. Nach der Baumaßnahme hat man wieder etwas, im Gegensatz zur Autobahn oder zur Schiene.

(Aster) Sie sprechen die Multi-Funktion der Wasserstraße an. Keiner sitzt auf der Parkbank neben einer ICE-Trasse, aber am Fluss, am Kanal kann man ganz gut

entspannen, einen Fahrradweg gibt es meist auch noch. In diesem Sinn schließen wir also jetzt ab – Ermutigung an den Oder-Verein, weitere Oder/Havel-Colloquien zu organisieren, auf denen man sich interdisziplinär austauschen kann, wo auch Spediteure, Behördenvertreter und andere Leute zusammenkommen.