

Diskussion

(Dietrich) Eine Frage an Herrn Zahorski, die aber auch im Zusammenhang mit dem Vortrag von Herrn Dimmek steht. Vielen Dank für den sehr engagierten Vortrag. Ich habe viel von Ihnen gehört, Sie aber bisher noch nicht persönlich kennengelernt. Ich bin auch einer von den deutschen Kollegen, die an Ihren Zielen mitarbeiten und sich über Ihre Erfolge freuen. In diesem Zusammenhang meine Frage: Wir dachten früher wohl mal, die Hamburger würden sich freuen über den Ausbau der Wasserstraße, und wir könnten seit jetzt schon 6 Jahren mit 5,25 m Durchfahrtshöhe vom Hamburger Hafen nach Berlin fahren, d.h. ein zweilagiger Containerverkehr wäre heute wirtschaftlich möglich. Prof. Linde hat dies auch mit mehreren Bachelor- und Masterarbeiten belegen lassen. Trotzdem findet ein zweilagiger Containerverkehr zwischen Hamburg und Berlin nicht statt. Zwischen Stettin und Berlin, haben wir heute gerade gehört, können wir heute schon mit einigen Einschränkungen bis Eberswalde mit 5,25 m fahren, und zwischen Eberswalde und Berlin sind es nur noch 9 Brücken, die weniger als 5,25 m Durchfahrtshöhe haben, diese Brücken im Paket anzuheben, ist etwas, das sich auch Deutschland leisten könnte. Wir könnten dann von Stettin bis nach Duisburg mit 5,25 m fahren. Halten Sie es für realistisch, dass von Stettin, wenn es ein großer Containerhafen wird, dann tatsächlich auch zweilagig Container gefahren werden, oder werden wir nur Preisregulativ für die Bahn oder die Straße werden?

(Zahorski) Ich kann dazu folgendes sagen: Wir haben von Anfang an angenommen, dass die Verbindung Stettin/Swinemünde – Berlin zweilagig gefahren werden wird, weil nur dies hinreichend wirtschaftlich sein wird. Unser Ministerium erhielt von uns eine Liste von Themen, die man mit der deutschen Seite besprechen sollte. Ich weiß nicht, ob Ihnen dies bekannt ist. Die letzten Gespräche zwischen unseren Ministerien gab es 2015, als wir den Grenzoder-Vertrag unterzeichnet haben. Dies war nach 14 Jahren Verhandlung ein riesiger Erfolg. Dann kam eine neue Verwaltung, die gesagt hat, dieses Abkommen ist nicht günstig. Sie haben von der Wasserstraßenklasse V gesprochen und von Stauregelung bis nach Tschechien. Diese Visionen sind vorbei. Jetzt sind wir alle wieder auf der Erde angekommen und sollten unsere Ministerien wieder miteinander sprechen, damit wir zu einer Abstimmung kommen. Denn ich beschäftige mich mit dem Container-Terminal, und ich habe allen versprochen, dass wir 2030 von Stettin zweilagig nach Berlin fahren werden und umgekehrt. Es sagt niemand, wir wollen einen Wettbewerb mit Hamburg, aber wir wollen eine Alternative hierzu verwirklichen.

Auch Schwedt, es ist gut, dass es hier genannt wurde, sollte ein multimodaler Hafen sein, dort sollten auch Container umgeschlagen werden. An der Straße zwischen Ostsee und Berlin wird man viele Umladepätze schaffen können. Was der Kollege heute zur Havel/Oder-Wasserstraße gezeigt hat, das sind auch unsere Träume. Was für mich das größte Fragezeichen ist, was wird von der deutschen Seite kommen, nachdem bei uns alles schon geordnet ist? Wenn ich jetzt meinem Ministerium sage, Deutschland baut die HOW bis 2030 aus, dann ist das für uns beschämend, weil wir mit der Oder da nicht mithalten. Wenn wir aber den Oder/Spree-Kanal erreichen, dann können wir auch weiter nach Süden kommen. Das Ergebnis der Gespräche zwischen den Ministerien sollte ein Antrag sein, mit der Oder als deutsch-polnischem Fluss das europäische TNT-Wasserstraßen-Netz zu schließen.

(Noack) Vielen Dank für die Empfehlung, auch unseren Minister zu bewegen, sich für die Oder persönlich einzusetzen, vielleicht schaffen Sie es ja, auch Ihren Ministerpräsidenten dazu zu gewinnen, dann müsste auch die deutsche Seite eine Kommission adäquat zu besetzen – das wäre in diesem Fall vermutlich notwendig.

(Schütz) An Herrn Dietrich eine Erklärung aus der Sicht der Deutschen Binnenreederei, warum kein Containerverkehr zwischen Hamburg und Berlin stattfindet. Es liegt de facto an der Umlaufzeit. Wir wären darauf angewiesen, einen Umlauf Hamburg / Berlin in 7 Tagen zu schaffen, um einen regulären Linienverkehr aufrecht zu erhalten. Auch verschiedene andere Dinge sprechen dagegen. Im Hamburger Hafen wird ein Binnenschiff immer noch ein bisschen stiefmütterlich behandelt, wir haben dort lange Wartezeiten, es scheitert schon bei der Beladung, die länger dauert als geplant. Wir haben Störungen, z.B. in Scharnebeck, wo man nicht sehen kann, ob man 6 Stunden oder 24 Stunden warten muss. Deswegen ist ein Verkehr tatsächlich nicht planbar, und deswegen findet er nur über die Straße oder die Schiene statt.

Ich erwarte, dass dies in Swinoujście anders wird, zumal wir dort kürzere Fahrzeiten haben. Ich habe allerdings auch eine Anmerkung hierzu: In Swinoujście besteht das Problem, dass wir dort wetterabhängige Restriktionen für Binnenschiffe zu beachten haben – wir dürfen nur bis zu Windstärke 4 auslaufen – dies wird kontrolliert - man muss sich auch von Szczecin nach Swinoujście anmelden und darf bei Windstärke 5 nicht fahren – da sehe ich eine gewisse Problematik im Hinblick auf Planbarkeit eines Liniendienstes. Trotzdem sehe ich in Swinoujście große Chancen für den ostdeutschen und norddeutschen Bereich, da gibt es viele Gütermengen, die wir sonst über Hamburg abgefahren haben oder auf die Schiene nehmen, darauf freue ich mich. Man weiß auch, dass Stettin früher der Hafen für Berlin war. Ich würde mich freuen, wenn es hier eine Renaissance geben wird. Ich bin auch sicher, dass die polnischen und deutschen Kollegen vertrauensvoll miteinander umgehen und konstruktiv zusammenarbeiten werden. Dies war nicht immer so. Insoweit freue ich mich

auf eine bessere Zukunft und darauf, dass sich unsere Länder wirklich miteinander abstimmen und Verkehre gemeinsam aufrechterhalten.

(Zahorski) Wir planen zwei Dinge für Swinoujście: Erstens sprechen wir mit der maritimen Verwaltung, um den Binnentransport am Eingang zum Terminal zu liberalisieren. Dafür bauen wir einen integrierten Wellenschutz, mit Aufschüttung großer Mengen von Sand aus Stettin, wo aufgrund von Baggerungen ein Überschuss besteht. In dem so geschützten Hafen können wir dann auch die Binnenleichter abfertigen. Zweitens bauen wir ein multimodales Terminal im Hafen von Swinoujście, wo jetzt Kohle liegt und wo wir die Verbindung zur Bahn schaffen werden. Auch dort werden, geschützt von der See, Binnenleichter abgefertigt. Seit 18 Monaten arbeite ich an diesem Projekt, Binnenschifffahrt ist inzwischen auch ein wichtiger Bestandteil des Projektes. Für die ostdeutschen Unternehmen muss eine Entscheidungsfreiheit, eine Alternative auch in Richtung des Straßenanschlusses bestehen.

Ich bin auch dafür, dass man in Schwedt, an diesem günstigen Standort, einen großen Hafen baut. Ich denke auch an Eberswalde und Eisenhüttenstadt, mit seinem früheren Stahl-Umschlag. Wir können die Binnenschifffahrt revitalisieren. Wir haben nach der Hochwasser-Katastrophe auch eine Lösung für die Oder – wir und Sie wissen, dass die Deutschen nichts ohne die Polen machen können, und die Polen nichts ohne die Deutschen – ich bin überzeugt, dass wir diese mutigen Visionen schaffen werden.

(Noack) Vielen Dank - ich freue mich wirklich sehr über diese deutlich spürbare Wertschätzung des benachbarten Landes und seiner Vertreter.