

(12)

Podiumsdiskussion

KOOPERATION ZWISCHEN SEESCHIFFFAHRT + HÄFEN + BINNENVERKEHRSTRÄGERN

Moderation

Gerhard Ostwald / Vors. Oder-Verein – Berlin

Martin Bock / Reederei Ed Line – Berlin

Henry Forster / Mukran Port – Fährhafen Sassnitz GmbH

Sören Jurrat / Seehafen Stralsund GmbH

Julian Richter / Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Dr. Jürgen Lange / Hamburger Sozialforschungsgesellschaft e.V.

Rafal Zahorski / Seaports Authority Szczecin-Swinoujście

(Ostwald) Ich bitte Herrn Forster, mal mit einem Statement anzufangen – Wahrscheinlich können Sie nichts über Binnenschifffahrt, umso mehr aber über die Schiene sagen?

(Forster) Vielleicht kann ich in ein oder zwei Jahren ein bisschen mehr über Binnenschifffahrt sagen, je nachdem, wo die Reise hingeht. Wir sind natürlich sehr daran interessiert. Mukran-Port kennen die meisten durch das berühmterberühmte Energy-Terminal, das wir seit 1,5 Jahren betreiben. Wir hatten vor kurzem zwei Regasifizierungsschiffe, zur Zeit haben wir eines davon, aber wenn die Entwicklung so weiter geht – wir bekommen gerade jede Woche einen LNG-Tanker – werden es wahrscheinlich wieder zwei werden. Ansonsten sind wir eigentlich gar kein richtiger Hafen, sondern ein Industriegelände mit Kaikante. Ein Hafen ist oft eine Flussmündung, den Fluss entlang gibt es viele Abzweige und Kaikanten. So sind wir gar nicht, wir sind eigentlich ein 430 ha großes Industriegelände, das zu etwa 2/3 aus Bahngleisen besteht. Die Entstehungsgeschichte des Hafens ist geprägt durch den Transitverkehr von Russland in die DDR und die Umachung der Breitspur- auf die Schmalspurbahn unter Umgehung von Polen. Wir feiern nächstes Jahr 40. Geburtstag und sind somit ein sehr junger Hafen. Wir spielen insoweit auch in der Hanse-Geschichte keine Rolle.

Soweit ganz kurz zu unserem Hafen. Unsere Perspektive ist eine etwas andere. Wir wollen vor allem ein großes Industriegebiet werden und sind dazu auf dem besten Weg. Es gibt viele Industrieunternehmen, die sich für uns interessieren. Das bekannteste ist einer der weltweit größten Edelstahl-Hersteller, der sich bei uns ansiedeln wollen oder werden. Wir versuchen unsere Güter- und Logistik-

Ströme nicht nur dadurch zu erzielen, dass wir ein interessanter Logistik-Standort für andere werden. sondern wir wollen unsere Umsätze dadurch generieren, dass wir die Industrie selbst bei uns ansiedeln. Denn wir haben zwei große Vorteile, wir haben einen großen Bahnhof, und wir haben einen Tiefsee-Hafen, wir haben bis vor zwei Monaten ausgebaggert auf 15 m Wassertiefe inklusive Zufahrt, und wir haben ein eigenes Energiekonzept – Industrie geht immer dorthin, wo Energie günstig verfügbar ist. Das sind im wesentlichen unsere Strategien.

(Ostwald) Herr Forster, vielen Dank für Ihre Ausführungen, große Industriegebiete – das kommt mir auch von Herrn Zahorski her bekannt vor, ein wenig in diese Richtung läuft es auch in Stralsund bei Herrn Jurrat, Sie haben allerdings Probleme mit der Ausdehnung, weil Sie nicht genügend Umland haben, um größere Ansiedlungen zu ermöglichen. Aber wie sieht es bei Ihnen mit Kooperationen aus? Sie sprachen von Binnenschiffen und von Binnen-Kreuzfahrtschiffen, die Ihnen Touristen herbringen – sind da noch Entwicklungsmöglichkeiten?

(Jurrat) Ja, ich habe eingangs Flusskreuzschiffahrt als eines unserer Geschäftsfelder genannt – Schiffe, die auch an Stettin vorbeifahren und weiter nach Berlin, soweit sie dafür passen – einige bleiben in Stettin und fahren nicht weiter. Dieses Segment weiter auszubauen, ist für uns eine große Zielsetzung. Sicherlich würde es uns auch freuen, wenn wir wieder mehr Ladung per Binnenschiff abfertigen und die Standortvorteile von Stralsund nutzen könnten. Unsere besondere Zielrichtung ist es aber, im maritimen Tourismus noch aktiver zu werden. Prof. Linde hatte heute morgen über Ostsee-Kreuzfahrten gesprochen und die Frage nach dem Anlaufen von St. Petersburg gestellt, das aber derzeit wohl nicht in den Fahrplänen der Reedereien enthalten ist. Aber dennoch möchten wir auch die Hochsee-Kreuzfahrt für uns erschließen und unseren Hafen entsprechend zu vermarkten, auch vor dem Hintergrund des Weltkulturerbes, dies natürlich nicht allein, sondern in Zusammenarbeit mit den Reedereien, von denen wir wissen, dass sie gefragt sind, jedes Jahr neue Ziele zu erschließen. Die großen Rennstrecken zwischen Kopenhagen, Rostock, Helsinki usw. sind für die Passiere auch vielleicht irgendwann langweilig, und die Reedereien könnten sich mit Expeditionsschiffen von 120 – 140 m Länge, die hier gut passen, in unser Revier platzieren. Daran wollen wir weiter arbeiten.

Wir sind aber kein reiner Kreuzfahrt-Hafen, dies ist eine der Säulen des Geschäfts. Ich sehe die Kollegen der Deutschen Binnenreederei auch gern mit im Boot. Die Frage wäre, was man noch mehr machen? Ich hatte vorhin unser Industriegebiet kurz erklärt. Wir haben für die Neuentwicklung von Flächen wohl eher wenig Spielraum, aber unser Pfand ist die Insolvenzmasse der Werft, als einer Industrieanlage, die wir wiederbeleben könnten und Produktionsbetriebe hierher holen und den Hafen damit auslasten, wie auch Herr Forster in Bezug auf Mukran gesagt hat. In Vorpommern haben wir ja schon einiges an Industrie, die weiter auszubauen wäre. Das wäre für uns sehr wichtig, z.B. auch mit

Projektladung im Süden, Projektladung mit der Binnenschifffahrt und logischerweise auch mit der Seeschifffahrt.

(Ostwald) Das sind ja immerhin Perspektiven, die nicht schlecht aussehen, sofern es zu Investitionen kommt, gerade in Deutschland, im Gegensatz zu anderen Ländern, investiert im Augenblick niemand so recht. Liegt dies an der Stimmung in der Wirtschaft, fehlt das Geld oder der Glaube an die Zukunft?

Wir haben hier auch Herrn Schütz, als Vertreter der Gruppe Binnenreederei - Rhenus - Partnership, einer der beiden großen Gruppen in Deutschland, die eigene Schiffe haben und Binnenschifffahrt betreiben. Sie sind nicht selbst Hafenbetreiber, aber Sie agieren als Partner – da stellt sich die Frage, wie es mit dem Umschlag aussieht, wenn Sie Großraumladung, Schwergüter oder auch Container zu transportieren haben, geht das ohne Probleme in den Häfen, z.B. auch in Hamburg oder Stettin?

(Schütz) Diese Frage kann man nicht grundsätzlich beantworten. Von mir aus kann ich sagen, Schiff und Hafen gehören auf jeden Fall untrennbar zusammen. Wir müssen unsere Güter ja irgendwo übernehmen und abliefern, da sind wir auf Häfen angewiesen, ebenso wie die Häfen auf uns, wenn sie nicht gerade trimodal aufgestellt sind. Wir sind also eine aus der Vernunft und der Zusammenarbeit begründete „Zwangsehe“. Ich habe bis jetzt Hafenbetreiber in Deutschland und in Polen kennengelernt als Leute, die Visionen haben und um Ziele kämpfen – das geht auch nicht anders, weil wir teilweise von der Politik etwas im Stich gelassen werden. Es geht nur mit Eigeninitiative, wofür ich den Polen dankbar bin. Ich habe also noch kein Negativbeispiel, wo ein Hafen keine Chance oder kein Interesse sieht, es wird durchaus lösungsorientiert nach Möglichkeiten geschaut. Im Bereich der Projektladungen stößt man an Grenzen im Hinblick auf Krankapazitäten, Ausfahrten aus den Häfen, Einfahrten in die Häfen mit besonders großen Teilen. Aber grundsätzlich sind wir in Europa, was die Häfen betrifft, gut aufgestellt, es hat in den letzten Jahren erhebliche Entwicklungen gegeben.

Das nächste große Projekt, das uns in Mitteleuropa, insbesondere in Deutschland umtreibt, wird die Windkraft sein. Dies ist ein ganz großes Thema, das uns in den nächsten Jahren überrollen wird. Ich bin mir noch nicht sicher, wohin die Reise gehen wird, die Hersteller haben Ziele und Anforderungen in der Installation von Giga Watt-Leistungen, aber es scheitert an der Logistik. Wir stoßen auf den Straßen an Grenzen wegen der immer schlechter werdenden Infrastruktur, und wir sind nicht die Schnellsten im Bauen und Umsetzen von Plänen, deshalb ist man darauf angewiesen, alle Verkehrsträger zu nutzen. Nicht nur das Binnenschiff, auch Schiene und Straße müssen sich intelligent vernetzen, die Schaltzentrale ist dabei immer der Hafen. Wenn man im kombinierten und im gebrochenen Verkehr die Verkehrsträger ständig wechseln muss, wird jetzt viel Druck entstehen, und wir sind auf viel Hilfe und Unterstützung angewiesen. Ich sehe da aber gar keine Abwehrhaltung, sondern alle sind lösungsorientiert, ich denke, wir werden alles lösen, aber nur zusammen, wenn

uns nicht wieder irgendetwas politisch in die Seite fährt, davon gehe ich jetzt erst einmal nicht aus.

(Ostwald) Das hört sich alles sehr positiv an. Wenn wir jetzt hören, dass 2 % des Umschlags in Lübeck mit dem Binnenschiff erfolgt und das Hamburg mit Containern ebenfalls bei etwa 2 % liegt – ungeachtet der dort sehr viel größeren Mengen -, so stellt sich mir die Frage, wie wird es denn in Swinemünde aussehen, wenn das Container-Terminal fertig sein wird? Herr Zahorski, Sie wollen etwa 10 % erreichen, woher nehmen Sie diese positive Sicht? Glauben Sie an Direktverkehre? Werden Sie wirklich von großen Seereedereien angelaufen werden, so dass Sie die entsprechenden Mengen haben, um dann 10 % auf das Binnenschiff umschlagen zu können?

(Zahorski) Ich darf es vielleicht so sagen: Auf der letzten Logistik-Messe in München habe ich mit nahezu allen großen Reedereien gesprochen. Als ich auf den Stand kam und meine Visitenkarte Stettin-Swinemünde zeigte, waren da zuerst die Hostessen, dann der Stand-Leiter, und irgendwann waren wir bei der Geschäftsführung und den Vorständen, und wir sprachen über die Perspektiven dieses Terminals, das 2030 fertiggestellt sein wird, so dass es heute zu früh ist zu sagen, welche Reedereien es anlaufen werden. Keine Reederei wird das jetzt zugeben, das sie an Swinemünde denkt, denn sie müssen ihre Interessen bei den bestehenden Häfen wahren. Die Häfen erfahren es als letzte, wie eine Reederei sich entscheidet.

Wir müssen auch daran denken, dass wir auch in Stettin ein Container-Terminal haben – nicht mit großem Erfolg, denn wir waren dort bisher nicht intermodal aufgestellt. Diese Möglichkeiten entstehen jetzt. Wenn wir in Swinemünde beginnen, wird Stettin bereits Container in Richtung Berlin und Region abfertigen. Wir planen, 300 – 400 TEU pro Tag per Binnenschiff haben werden, wenn Swinemünde eröffnet wird. Die Erfahrung zeigt, dass wir zuerst den intermodalen Markt gut unter Kontrolle haben müssen, um dann mit anderen neuen Verkehren zu beginnen. Wir starten dort nicht mit einem Schiff und ansonsten mit LKW. Das Problem in Polen ist, dass wir einen gigantischen Straßenverkehr haben. Die meisten Transporte aus Stettin und Swinemünde gehen dort per LKW weg. Aus der Sicht der Frachtführer sind LKW in allen Häfen Europas am meisten gehasst. Man würde am liebsten nur die Auflieger abfertigen – dies per Bahn und per Binnenschiff. Es ist schön, einen Ganzzug zu bedienen – mit vielen LKW und vielen Fahrern hat man viele Probleme – auch die Digitalisierung treiben wir dabei soweit möglich voran. Die Stärke des Hafens liegt darin, dass das Binnenschiff problemlos hereinkommt, dort erwartet wird, eingeplant ist und schnell abgefertigt wird und wieder herausgeht. Nicht nur die Seeschiffe müssen schnell bedient werden, auch die Binnenschiffe und die Bahn, dann ist dies ein für alle interessanter Hafen. Wenn wir dabei auch die Kosten für alle senken, ist dies eine erfolgreiche Operation.

Beim Import, mit größeren Umschlagsmengen, kann man auch umso besseres Geld verdienen, je mehr ein Schiff laden kann. In Stettin setzen wir Binnenschiffe

auf traditionelle Weise ein, indem wir am Seeschiff auf der kaiabgewandten Seite längsseits gehen, um Ladung aufzunehmen oder abzugeben. Mit dem Binnenschiff können wir zu kleineren Liegeplätzen gehen, um auf LKW oder Bahn umzuladen. An 12,5 m – Kais kann man nicht sinnvoll Binnenschiffe liegen haben. Wir brauchen das Binnenschiff aber als Medium für Modernisierung und Rationalisierung der Arbeit. Ich weiß noch, dass wir Anfang der 90er Jahre Hunderte von Leichtern im Einsatz hatten. Ende der 70er Jahre hatten wir einen Binnenschiffs-Anteil von 16 % -ich möchte Ihnen garantieren, dass es bald mehr werden wird.

(Ostwald) Die Zusammenarbeit zwischen Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt funktioniert in den Häfen ja wohl nicht immer so ganz reibungslos. Rotterdam hat aufgrund seiner Größe einige Vorteile, aber Binnenschiffe mussten in der Vergangenheit manchmal warten – ich weiß nicht, ob dies heute noch so ist, dort hat sich wohl einiges entwickelt. Aber in Hamburg hat man den Eindruck, dass die Binnenschiffe nicht so ganz beliebt sind, weil sie den Seeverkehr immer nur stören, sie sind irgendwie ein nicht so gern gesehener Faktor. Dazu kommt, dass die Umschlagskosten sehr hoch und damit für Anbieter von Containertransporten nicht so interessant sind. Da gibt es noch Probleme, die noch gelöst werden müssen, um wirklich zu einer Kooperation zu kommen.

Aber Herr Schütz hatte schon angedeutet, dass sich die Dinge recht positiv entwickeln, und Herr Forster hatte davon gesprochen, dass bei ihm eventuell auch Binnenschiffe ankommen werden. Dies würde bedeuten, dass sie zugelassen werden müssen für die Befahrung einer Ostsee-Strecke ohne besondere Schutzmaßnahmen, wie sie jetzt in Swinemünde eventuell verwirklicht werden. Herr Forster, glauben Sie wirklich daran, dass Binnenschiffe auf diese Weise zu Ihnen gelangen können?

(Forster) Es wäre schlecht, wenn ich jetzt sagen würde, dass ich daran nicht glaube. Natürlich glaube ich daran, und natürlich müssten bestimmte Voraussetzungen gegeben sein. Eine Zeitlang warentechnische Möglichkeiten, z.B. Freibord-Erhöhungen, diskutiert worden. Jetzt wird offenbar über die Ausweitung bestimmter Fahrtgebietszonen gesprochen, wobei sicherlich meteorologische Bedingungen zu berücksichtigen sein werden. Grundsätzlich glauben wir aber daran, wir liegen genau so günstig wie Swinemünde oder Stettin, Wir werden also Binnenschiffe in unser Konzept einbeziehen können. Dies ist wichtig auch für Industrie und Gewerbe, die sich bei uns ansiedeln. Nicht jeder fährt mit Panmax-Schiffen durch die Gegend, nicht jeder hat 50 – 100.000 t zu disponieren. Wir müssen den Hafen in einem gewissen Maß diversifizieren. Wenn man sich abhängig macht von bestimmten Hauptaufgaben, dann ist das ein schönes Geschäft, wenn man eine Reihe von Jahren viel Geld verdient. Aber dann bricht dieses Geschäft auf einmal weg. Es klingt hier immer so ein gewisses Politiker-Bashing durch, in jedem zweiten Satz hat die Politik etwas falsch gemacht. Aber nicht jeder Fehler, der in Deutschland passiert, ist ein politischer Fehler, es gibt auch ganz viele Management-Fehler, das sollten wir nicht

vergessen. Dass wir 150 Jahre nach Erfindung des E-Autos nicht in der Lage sind, ein solches bezahlbares Auto zu bauen, ist kein politischer, sondern ein Management-Fehler. Wenn ich jetzt mal den Hafen Mukranport nehme – ich betone dies, weil manchmal auch von Saßnitz geredet wird – man darf nicht vergessen, dass wir zwei Häfen haben, die beide nicht sehr klein sind. Aber wir reden immer über den Industriehafen Mukranport. In der Vergangenheit haben wir uns auf Mega-Projekte konzentriert, Nordstream I, Nordstream II, Offshore usw. Jetzt gibt es keins mehr von diesen Großprojekten, wir hätten in der Vergangenheit ein bisschen mehr darauf achten sollen, Partner zu gewinnen, die langfristig zu uns stehen, und sie nicht verprellen – insoweit bin ich für starke Flexibilisierung, starke Diversität, deswegen muss das Thema Binnenschiffe bei uns eine ebenso große Rolle spielen wie große Schiffe.

(Ostwald) Warten wir es ab, schön wäre es, wenn es eine Möglichkeit auch für Ihren Hafen gäbe. Dazu kann uns Herr Schütz noch etwas sagen, er hat eine Neuigkeit, die noch nicht so bekannt ist.

(Schütz) Passend zum Thema und um den Wunsch nach Binnenschiffen für Mukran noch zu unterstützen, kann ich jetzt eine relativ frische Information überbringen. Im Rahmen eines Schwerlast-Symposiums letzte Woche in Rostock, mit einem Beitrag vom Bundesverkehrsministerium, kam das Ergebnis jahrelanger, zusammen mit dem Hafen Rostock und verschiedenen Herstellern unternommener Bemühungen zu Sprache, Binnenschiffen wieder die Fahrt nach Rostock zu ermöglichen. Ich hatte 2018 darüber berichtet, dass es zu DDR-Zeiten durchaus üblich war, mit Schubverbänden, die eigentlich im Kanalgebiet eingesetzt werden, bis nach Rostock zu fahren. Der Grund dafür, dass das plötzlich nicht mehr funktionierte, war die Unterzeichnung eines internationalen Freibord-Abkommens, danach war es vorbei mit einer küstennahen Binnenschiffahrt. Mit einigen Mitstreitern, auch mit Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums, konnte erreicht werden, dass wir wieder mit Binnenschiffen nach Rostock fahren werden. Wir haben vor, im nächsten Jahr die ersten Testfahrten zu machen. Wir haben einen Schubverband im Maßstab 1:6 in Duisburg in verschiedenen Testszenarien überprüft, ob er die Anforderungen erfüllt, dies konnte bestätigt werden – bei einer Wellenhöhe von maximal 0,50 m, das ist nicht viel, aber auch nicht wenig, das haben wir im Durchschnitt an 200 Tagen im Jahr. Dass man also unter günstigen Bedingungen fahren kann, ist ein großer Erfolg, über den wir uns sehr freuen. Das wird den Markt erheblich verändern. Warum gerade Rostock, warum Rhenus oder die Deutsche Binnenreederei? Ich sehe uns wirklich ein bisschen als Pioniere, nicht nur für diesen speziellen Fall, sondern wir nehmen uns vor, mit Binnenschiffen wieder generell küstennah zu fahren, was in Belgien, den Niederlanden durchaus üblich ist. Wir haben eine bestimmte Strecke untersucht, wir fahren durch den Elbe-Lübeck-Kanal, fahren dann heraus, den kurzen Weg nach Rostock, 6 Stunden Fahrt, an Wismar vorbei, wo wir auch noch einen Nothafen haben. Bis Stralsund fahren wir ja heute schon mit Binnenschiffen, jetzt müssen wir noch den Brückenschlag nach Rostock machen, das sehe ich total positiv.

Das Bundesverkehrsministerium hat sich dies selbst auf die Fahne geschrieben, also wird man versuchen, die betreffenden Zonen in Zukunft zu ändern. Man wird auch mehr Revierzentralen im Ostseeraum bekommen, die man dringend benötigt, wenn die Dinge sich wie erwartet entwickeln. Verkehrszonen werden also neu strukturiert, küstennahe Fahrt wird unter bestimmten Wetterrestriktionen und technischen Bedingungen möglich sein. Binnenschifffahrt wird nicht mehr im Binnenland enden, sondern wir versuchen, die deutschen, und nicht nur die deutschen Seehäfen an das Binnennetz anzubinden. Da werden sich in Zukunft viele Möglichkeiten ergeben, an die wir noch gar nicht denken. Den heutigen Tag, bei dem es um den Ostseeraum geht, kann man nicht besser nutzen, als diese Entwicklung zu verkünden.

Noch kurz zur Ergänzung: Ich bin so optimistisch, weil wir meist West- oder Südwest-Wind haben, so dass die Strecke von Saßnitz in Richtung Rostock geschützt ist und es dort kaum Seegang gibt.

(Ostwald) Mit diesen positiven Informationen haben wir am Schluss des 29. Colloquiums noch ein großes Highlight erreicht. Ich würde das Auditorium jetzt noch gern einbeziehen:

(Zahorski) In diesen Hafenfragen gibt es oft Dinge, um die man jahrelang kämpft, wie z.B. diese Binnenschiffs-Verbindung nach Rostock, und wenn sie dann da sind, erweitern wir sie auf eine Größe, dass man sich nicht erinnern kann, das jemals bezweifelt zu haben.

Wenn man sich entscheidet, ein Terminal wie Swinoujscie zu bauen und sich um Bahnverbindungen später kümmern will, dann war das eine politische, und keine planerisch gute Entscheidung – dasselbe auch in Wilhelmshaven, wo die Anfänge schwierig waren und es erst nach 10 Jahren richtig funktionierte. Menschen waren trotz großer Erfahrung am Anfang nicht erfolgreich, man muss sich also sehr gut vorbereiten. Wenn wir jetzt über die Rückkehr von Industrie und Produktion nach Europa sprechen, dann sind Verkehr und Logistik die ersten Faktoren, die eine Produktion billiger oder teurer machen. Wenn ich Züge von Rotterdam nach Polen fahren sehe, dann frage ich mich, wo die Logistik geblieben ist. Die Züge fahren über deutsche Bahnstrecken und beschädigen die Infrastruktur. Dies sollte so organisiert werden, dass Seehäfen und Binnenhäfen nahe an den Abnehmern liegen. Auch die Zahl der LKW sollte eingeschränkt werden, und wir sollten mit der Bahn und vor allem mit dem Binnenschiff transportieren – wir sollten auch nicht vergessen, dass die Güter am billigsten auf dem Binnenleichter auf das große Seeschiff warten und nicht auf der Bahn oder dem LKW.

(Richter) Mich hat das hier Gehörte sehr begeistert. Ich bin seit 2003 nicht mehr im Dienst. Ich habe im Bundesamt für Güterverkehr 10 Jahre verkehrsträgerübergreifende Marktbeobachtung gemacht. Wir haben gesagt, der Hauptlauf von Transporten sollte der Schifffahrt und der Bahn gehören und der Vor- und Nachlauf dem LKW. Leider ist dies heute nicht so. In Deutschland werden 2,3

Mrd. t Güter p.a. transportiert, davon 85 % auf der Straße, 10 % mit der Bahn und 5 % mit dem Binnenschiff. Eine andere Frage ist die, wie sich das mit Polen entwickelt hat, Ich war 2003 bei der Osterweiterung damit beauftragt, für den Straßenverkehr die Kostenunterschiede zwischen Deutschland und Polen festzustellen. Das waren lediglich 27 %. Es waren die Lohnkosten, alles andere, Equipment usw., waren gleich.

Bisher waren eigentlich die Niederländer die Straßenverkehrsnation in Westeuropa, jetzt sind es die Polen. Die Kabotage, die die polnischen LKW in Deutschland fahren, z.B. im Raum Dresden – Köln, beträgt ca. 300 Mio. t p.a. Das ist etwa die gleiche Menge, die die Bahnverkehrsunternehmen in Deutschland überhaupt bewegen – das ist schon recht beachtlich. Wir hatten, beginnend 1993 bis 1998 die völlige Liberalisierung des Verkehrsmarktes in Europa. Es gelten nur noch die fachliche Eignung, die persönliche Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit als Parameter, um ein Gewerbe anzumelden. Deutschland hatte eine quantitative Zugangsbegrenzung, es waren 38.000 sehr begehrte Fernverkehrsgenehmigungen in der alten Bundesrepublik. Ich hatte 7.600 ermittelt für die neuen Bundesländer. In Dresden gab es dann noch einen Aufschlag, d.h. 12.000 für die Ostdeutschen, das waren dann insgesamt 5.000 Genehmigungen. Das ist alles weg, CEMT, bilaterale Genehmigungen sind weg, wir müssen uns diesen Marktbedingungen jetzt stellen, gerade deshalb muss man dem Verband Dank sagen, weil dort hervorragende Arbeit geleistet wurde, in dem Sinne, wie ich es hier geschildert habe.

(Peplow) Jetzt kommt der Historiker in mir wieder durch. Wir haben viel gehört über Potential-Erhöhung, von 2 % auf 4 %, Binnenschifffahrt soll jetzt auch wieder küstennahe Schifffahrt sein. Wie sieht es denn jetzt aus mit Personal und Material – wie schnell kann man das erhöhen? Wie ist das Potential an Binnenschiffen und Binnenschiffern, ist das etwas, das wir bei Entwicklung und Ausbau mitdenken müssen? Müssen wir dann an einen Ausbildungsbereich denken, der sicherlich auch etwas darniederliegt, wie hoch ist die Anzahl der potentiellen Binnenschiffer?

(Schütz) Tatsächlich, wie mittlerweile überall, gibt es bei uns ein Problem mit einem Mangel an Arbeits- und Fachkräften. Das treibt uns alle um. Wir haben noch das große Glück, das etwa 80 % unserer Besatzungen polnische Binnenschiffer sind, die eine sehr gute Ausbildung haben. Auf der Oder gibt es wegen der schwierigen Bedingungen für sie wenig Spielraum, so dass sie froh sind, bei uns europaweit fahren zu können. Das funktioniert noch gut, ist aber auch endlich. Die Leute werden mittlerweile auch älter, und Nachwuchs hinkt ein bisschen nach. Ich habe einige Hoffnung im Hinblick auf Testfelder für autonomes Fahren, unterstütztes Fahren, so dass man vielleicht weniger Besatzung auf den Schiffen braucht. Ich denke, die Reise wird in diese Richtung gehen, dass man viel mit Unterstützung, Sensorik usw. macht und das alles nur noch überwacht. Teilweise werden Binnenschiffe schon von Büros aus gesteuert,

man sitzt am Schreibtisch und steuert das Schiff vom Monitor wie ein Computerspiel. Das gibt es schon alles.

Was mich mehr umtreibt und zu einem Apell an die IHK veranlasst, ist die Berufsausbildung im Bereich Spedition, wo Binnenschifffahrt gar kein Thema mehr ist. Bei mir war es schon wenig, das war aber vor 30 Jahren, mittlerweile haben wir Null Stunden Binnenschifffahrt für einen Speditionskaufmann und Logistiker, der Transportketten plant – einen ganzen Verkehrsträger komplett auszuklammern, ist für mich überhaupt nicht nachvollziehbar. Wenn wir schon in der Ausbildung auf die spezifischen Merkmale der Verkehrsträger keinen Wert legen, woher soll dann das Wissen hierüber herkommen? Später während der Berufstätigkeit? Da gibt es nie wieder Berührungspunkte. Da wird über Binnenschifffahrt überhaupt nicht mehr nachgedacht. Da werden Ketten geplant auf LKW und Bahn, aber das Binnenschiff kommt immer zu kurz. Aus meiner Sicht liegt hier der stärkste Hebel, an dem wir ansetzen können, indem wir den jungen Leuten, die in Zukunft die Logistik planen, nicht nur bei uns, sondern auch generell, den Verkehrsträger Binnenschiff nahebringen – hier also noch einmal der Apell an die IHK – wir sind gern bereit, uns hier als Fachleute einzubringen. Später an Bord lassen sich die weiterführenden Kenntnisse leichter vermitteln. Aber wenn der Verkehrsträger Binnenschiff bei den Logistikern überhaupt nicht im Fokus ist, dann ist das wirklich traurig, wenn man hier ansetzt, kann man viel bewegen.

(Ostwald) Wir können dann die letzte Runde starten – wiederum an Herrn Forster die Frage, wir haben jetzt das Jahr 2025. Wo stehen wir 2030 – wie schätzen Sie das ein?

(Forster) Ich bin grundsätzlich ein optimistischer Mensch – das sind ja immer eher wenige. Wir malen gern alles schwarz und gucken pessimistisch in die Zukunft. Aber wenn es politische Zwänge gibt, haben wir es gerade in Europa geschafft, technische Lösungen zu finden. Sollen wir Leute ausbilden und Schiffe bauen, wenn wir mit Binnenschiffen nirgendwo hinfahren dürfen? Wenn wir jetzt aber eine belastbare politische Perspektive haben, dann wird alles andere nachrücken. Dann wird Sören Jurrat in seiner Werft wieder Schiffe, Binnenschiffe, bauen, und dann werden wir auch junge Leute dafür begeistern können. Vielleicht müssen wir mit Digitalisierung und moderne Technologien auch nicht jeden Arbeitsplatz besetzen. In Skandinavien kann man sehen, wie dort Probleme gelöst werden. Wenn Sie in 30 min über den Stavangerfjord fahren, da ist kein Mensch, da fahren Sie auf die Fähre, Ihr Kennzeichen wird automatisch eingelesen, das Ticket wird von Ihrem Konto abgebucht. Dann gehen Sie oben ins Bistro, da nehmen 2 Kameras Ihre Kaffee- und Brötchenbestellung auf. Wenn ich dagegen über die Trave fahre vom Priwall nach Travemünde, dann verkauft man mir eine Fahrkarte und weist mich ein, auf der anderen Seite das Gleiche, und das 24 h an 7 Tagen, das ist unvorstellbar. Ich denke, dass wir da moderner, digitaler werden müssen, dass wir uns auf Schwerpunkte konzentrieren müssen, ich schätze das Wort „Fachkräfte-

mangel“ nicht, ich glaube, dass wir viele unserer Fachkräfte falsch ausgebildet und falsch einsetzen.

(Ostwald) Herr Jurrat, wie sehen Sie die Situation im Jahr 2030?

(Jurrat) 2030 ist ja nicht mehr lange hin, noch knapp 4 Jahre. Als Optimist teile ich die Auffassung meines Kollegen aus Mukran. Das bringt das Leben im Hafengeschäft so mit sich. Ich bin 30 Jahre dabei und habe viele Ladungen gehen sehen, bei denen man sich immer wieder neu erfinden muss. An einer Stelle bin ich ein bisschen pessimistischer, wenn ich den polnischen Kollegen höre, wie fix dort manche Dinge voran gehen und ich einige Zweifel habe, ob wir uns in Deutschland nicht verzetteln. Da ist Polen wirklich ein Vorbild. Ich betrachte durch die Hafenbrille, wie schnell dort Projekte umgesetzt werden, wie schnell dort Verwaltungsakte stattfinden. Wir kommen wieder auf das oft strapazierte Wort „Entbürokratisierung“ – diesen Fortschritt sehe ich bei uns nicht. Wir reden schon seit 20 oder 30 Jahren darüber – damit habe ich dann so einige Probleme. Grundsätzlich bin ich aber optimistisch gestimmt, dass wir auch 2030 erfolgreich am Markt sein werden, zusammen mit der Binnenschifffahrt, denn am Ende haben wir als Hafen das große Ziel – sei es als Seehafen oder Binnenhafen -, uns ein Stück weit zu „dekarbonisieren“. Wir wollen Verkehrswende betreiben, indem wir vor allem die LKW von der Straße bekommen und den Verkehrsträger Binnenschifffahrt wieder dahin bringen, wo er mal war, so dass auf den Binnenwasserstraßen mehr Ladung transportiert wird.

(Ostwald) Herr Schütz und Herr Zahorski bitte noch kurz:

(Schütz) Mein Ziel ist es eigentlich nicht, weniger Straßenverkehr zu haben – das wird nicht passieren, wenn man sich die noch zu erwartenden hohen Zuwächse ansieht – ich wäre schon froh, wenn wir moderate Anstiegswerte haben werden und schon jetzt wirklich ein Umdenken stattfindet, wie man in der Zukunft neue Netze spinnen und neue Ketten schmieden kann. Da bin ich auch positiv überrascht, weil wir den Zwang verspüren – der Mensch funktioniert ja besonders gut unter Druck, und die Druckphase haben wir jetzt – wir haben so viel weltweit, in Europa und in Deutschland zu tun, wir müssen zwangsläufig an einem Strang ziehen – dann sehe ich keine Zukunftsängste, auch nicht 2030.

(Zahorski) Ich würde es sehr wollen, und es wäre mein Traum – ich denke, wir sind uns da einig -, dass noch 2030 Binnenschiffe aus Swinoujście, aus Szczecin und Police nach Berlin und weiter fahren – mit 2 Lagen Containern – dann werden wir die Freude haben, etwas gemacht, etwas erreicht zu haben, das nach uns bleiben wird – es wird sich lohnen.

(Ostwald) Ich kann zur Zusammenfassung kommen und natürlich nicht alles aufschlüsseln, was wir heute den Tag über gehört haben, einiges war aber doch besonders bemerkenswert – ich denke zum Beispiel, dass wir von der Hanse heute noch etwas lernen können, obwohl es sie in der Form, wie sie oft dargestellt wurde, gar nicht gab. Interessant war es zu hören, dass die Kaufleute einen Druck auf die Entwicklung ausgeübt haben – ich denke, Kaufleute

brauchen wir heute nicht unbedingt als diejenigen, die einen Druck ausüben, sondern wir müssten mehr Politiker haben, die selbst erkennen, wohin der Weg geht – die Politiker sollten endlich mehr zusammenstehen und zusammenarbeiten, denn die Entwicklungen, die wir jetzt haben, sind so weitreichend, dass wir die gesamte Kraft brauchen – wir können vielleicht von den Kaufleuten der Hanse lernen, dass auch der politische Druck etwas verändern kann, zu Entwicklungen führen kann und zum Umsetzen von Infrastruktur- und Investitionsmaßnahmen für die Binnenschifffahrt, die ja in Deutschland kaum noch vorkommt. Was wir heute Vormittag gehört haben, bezog sich, auch historisch gesehen, zunächst auf die gesamte Ostsee. Nachmittags waren es einzelne Häfen und Institutionen, die dargestellt haben, wie sie die Entwicklung sehen. Insoweit denke ich, wir können weiterhin positiv gestimmt sein – es bleibt uns auch gar nichts anderes übrig, als nach vorn zu schauen. In der Erwartung, dass sich die Lage so entwickelt, dass wieder Handel möglich ist, auch mit Ländern, die im Augenblick weniger darauf eingestellt sind. Der Isolationismus, der derzeit von den USA ausgeht, kann nicht auf Dauer so bestehen bleiben. Insofern wird sich auch da wieder etwas verändern. Ich denke, wir haben Entwicklungen vor uns, die dazu angetan sind, dass wir positiv eingestellt sein können, dass wir also entsprechende Investitionen brauchen. In Deutschland hat der Staat im Moment das Geld dazu und soll das richtig in die Verkehrsträger investieren, damit die Wirtschaft in Zukunft davon profitieren kann und Zusammenarbeit wieder vorangetrieben wird. Das wäre so etwas wie der Versuch einer übergreifenden Zusammenfassung des heutigen Tages.