

Verbandsgeschäftsführer Rechtsanwalt Gunter Dütemeyer im Ruhestand

Gunter Dütemeyer: Jurist mit Schiffermütze

Achtzehn Jahre leitete Rechtsanwalt Gunter Dütemeyer die Geschäfte des Arbeitgeberverbands der deutschen Binnenschifffahrt (AdB) und des Rhein-Ruhr-Hafenbetriebsverbandes (RRH). Parallel war Dütemeyer zehn Jahre lang Geschäftsführer des Verbandes für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW). Das Bild des Juristen mit Schiffermütze liegt also nahe. SUT-Redakteur Axel Götzte-Rohen interviewte Dütemeyer nach seiner Verabschiedung in den Ruhestand:

SUT: Droht Ihnen das gleiche Schicksal wie den meisten Pensionären, im Ruhestand weniger Zeit zu haben als vorher?

Dütemeyer: Ich denke nicht. Jetzt gönne ich mir erst einmal Urlaub. Danach will ich mich den Interessen widmen, die während der Zeit im Haus Rhein zwangsläufig zu kurz gekommen sind.

SUT: Woran denken Sie konkret?

Dütemeyer: Die Binnenschifffahrt und das „nasse System“ faszinieren mich noch immer. Ich kann mir gut vorstellen, mich zukünftig



Gunter Dütemeyer

Bild: Götzte

intensiver als bisher mit dem Binnenschifffahrtsrecht zu befassen. Ich bin ja noch immer stellvertretender Vorsitzender der Gesellschaft zur Förderung des Binnenschifffahrtsrechts an der Universität Mannheim. Aber auch die Arbeit als Anwalt ist eine Option. Konkret ist bisher nur, dass ich bei der Unternehmensberatung Abfall-inForm über die Themen Haftungs- und Transportrecht bei Abfalltransporten in der Binnenschifffahrt referieren werde. Alles weitere wird sich finden.

SUT: Wie sind Sie zur Binnenschifffahrt gekommen?

Dütemeyer: Nach dem Jurastudium in Freiburg und Münster habe ich zunächst den klassischen Weg gewählt. 1975 startete ich als Rechtsanwalt bei der Duisburger Kanzlei

Großhaus-Striepen-Altenburg ins Berufsleben. 1979 gab ich – vorher hatte ich zwei mal abgewinkt – dem Drängen meines Vaters nach, mich um die Geschäftsführerstelle beim AdB zu bewerben, die durch die Pensionierung von Wilhelm Giehl frei wurde. Im Juni 1997 wurde ich vom VBW-Präsidium als Nachfolger von Dr. Papst zum Geschäftsführer des VBW berufen – parallel zu meiner Aufgabe beim AdB und beim RRH.

SUT: Was waren die wichtigsten Phasen und Projekte während Ihrer Zeit beim VBW?

Dütemeyer: Hervorzuheben sind auf jeden Fall die wichtigen Impulse, die vom VBW zum europäischen Binnenschifffahrtsrecht ausgegangen sind. Die Internationalen Verlade- und Transportbedingungen (IVTB) sowie das CMNI sind maßgeblich vom VBW beeinflusst worden. Auch mit den Broschüren „Lebensraum Wasserstraße“ und „Mit dem Computer auf Zukunftskurs“ hat der VBW Themen akzentuiert, deren Wichtigkeit der Binnenschifffahrt erst selbst bewusst gemacht werden mussten. Ein wichtiger Schritt für die Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, war das 2001 in Wien unterzeichnete Kooperationsabkommen mit der Schippersvereniging Koninklijke Schuttevaer.

Ich wollte aber auch immer deutlich machen, wie bedeutsam die binnenschifffahrtsaffine Forschung ist. Und schließlich ging es mir darum, bei der Wirtschaft für einen stärkeren Rückhalt für das Binnenschiffsverkehrssystem zu finden. Ein Highlight meiner Tätigkeit beim AdB war der Bau und die Indienststellung des neuen Schulschiffes Rhein im Jahre 1984. Das war eine Entscheidung von unschätzbarem Wert für das Gewerbe.

SUT: Also eine rundherum glückliche Zeit beim VBW?

Dütemeyer: Ganz überwiegend denke ich gerne an die Jahre im Haus Rhein zurück. Es

gab allerdings eine Phase, in der mich das Gefühl bedrückt hat, dass es im Verhältnis der Verbände nicht um Sachfragen, sondern vor allem darum ging, Dominanz auszuüben. Im Übrigen bin ich von der Bundesregierung enttäuscht. Wenn ich deren Haltung zum Thema Elbe sehe, vom Donauausbau ganz zu schweigen – unter dynamischer und zukunftsorientierter Infrastrukturpolitik stelle ich mir etwas anderes vor.

SUT: Wie sehen Sie die Zukunft des VBW?

Dütemeyer: Der VBW hat auf jeden Fall das Potential, wieder zum Motor und Initiator bei den Themen Infrastruktur, Forschung und bei vielen Grundsatzfragen zu werden. Mit dem „Kopf über dem Niveau des Tagesgeschäftes“ kann der VBW die Binnenschifffahrt zum europäischen Thema machen.

SUT: Welche Themen sollte der VBW konkret anpacken?

Dütemeyer: Die europäische Wasserstraßeninfrastruktur ist noch immer nicht ausreichend auf die Zukunftsmärkte ausgerichtet. Ich meine damit vor allem die Seehafenhinterlandverkehre und Osteuropa. Ich vermisse in Deutschland den entschiedenen Willen, die Binnenschifffahrt zu einer echten Alternative der Verkehrsträger zu entwickeln. Daran ändern auch einige positive Signale in jüngster Zeit nichts. Deutschland hat die Führungsrolle den kleineren EU-Staaten überlassen, vor deren qualifiziertem und unermüdlichem Engagement ich allerdings den Hut ziehe. Solange das so bleibt, wird das „nasse System“ seine Kräfte kaum entfalten und sich selbst weiter entwickeln können.

Schließlich darf auch die „institutionelle Frage“ nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden. Die europäische Binnenschifffahrt muss permanent auf höchster EU-Ebene politisch verankert werden. Nur so kann sie sich ständige Aufmerksamkeit, Beteiligung und Unterstützung sichern. Ich denke dabei an eine Art „G13-Gruppe“ im Verkehrsministerrat. Mitglieder sollten die Staaten mit Anschluss an das Kernnetz der europäischen Wasserstraßen sein. Dieser Gruppe sollte eine „Europäische Flusskommission“ zugeordnet sein, die nach den Prinzipien der Mannheimer Akte beziehungsweise wie die ZKR arbeitet. Ich weiß, das ist schwierig, aber nur wenn man in neue Richtungen denkt, kommt etwas in Bewegung.

SUT: Sie glauben also an die Zukunft des VBW?

Dütemeyer: Auf jeden Fall! Die fachliche Tiefe und die strukturelle Breite machen den VBW absolut einzigartig!

SUT: Herr Dütemeyer, wir danken Ihnen für das Gespräch.