

## ZUSAMMENFASSUNG + SCHLUSSWORT

Gerhard Ostwald

---

An mir liegt es nun, ein Fazit der heutigen Veranstaltung zu ziehen. Dabei möchte ich nicht auf alle Beiträge eingehen, sondern nur einige Punkte hervorheben, die mir besonders bemerkenswert erscheinen.

*„Binnenschifffahrt und Fluss-/Seeschifffahrt sind praktizierter Umweltschutz“* – so lautete, zugegeben etwas provokant, der Titel unseres 22. Colloquiums. Nachdem Sie alle Vortragenden gehört haben, muss ich einräumen, dass ich etwas nachdenklich geworden bin. So wie ich es jetzt sehe, ist die Frage der Umweltfreundlichkeit der Schifffahrt auch eine Frage des Standpunktes. Bei Lärm und CO<sub>2</sub> ja, dort ist die Schifffahrt umweltfreundlicher als die anderen Verkehrsträger, bei Emissionen wie Schwefeldioxyd, NO<sub>x</sub> und Feinstaub leider (noch) nicht. Wir sind also gezwungen, unsere Argumente differenzierter einzusetzen.

Der Oderverein begrüßt, dass die Republik Polen weiter an dem Ziel der Aufnahme der Oder in das TEN-T-Netz und der Ertüchtigung der Oder für die Wasserstraßenklasse IV arbeitet. Wir hoffen sehr, dass auch die deutsche Seite hierzu ihren Teil beitragen wird. Unverändert fordern wir die zügige Umsetzung des Deutsch-Polnischen Regierungsabkommens von 27. 4. 2015 zur Ertüchtigung der Oder.

Erschreckt hat mich die Aussage von Dr. Masilge, dass ab 2019 neue Standards für die Antriebsmotoren von Binnenschiffen gelten werden, es aber derartige neue Motoren noch gar nicht gibt. Das wird auch ein Dilemma sein für die eigentlich begrüßenswerte Förderung der Umrüstung mit neuen, umweltfreundlicheren Motoren und möglicherweise dazu führen, dass die alten Motoren weiter genutzt werden. Ich teile die Ansicht, dass ohne Anreize zur Modernisierung der Schiffsantriebe keine Veränderungen zu erwarten sind.

Herr Fiedler hat uns die Probleme der Häfen bei der Umstrukturierung vor Augen geführt, dies am Beispiel der Ausgleichsmaßnahmen, die unter gegebenen Bedingungen nur schwer oder gar nicht zu erfüllen sind.

Mit den Vorträgen, beginnend bei Herrn Overmann, über die Fragen der Technik, bis hin zur abschließenden Podiumsdiskussion, haben wir einen thematischen Kreis geschlossen – das führt auch zu der von Herrn Lücking aufgeworfenen Frage, was tut die Politik für die Verkehrsverlagerung weg von der Straße? Es darf hier nicht bei leeren Worten in der Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung bleiben, sondern die Aussagen müssen mit Leben, mit konkreten Maßnahmen erfüllt werden. Wir setzen dabei auf den neuen

Bundesverkehrsministern Andreas Scheuer, der der Binnenschifffahrt, so scheint es, aufgeschlossener gegenüber steht als sein Vorgänger.

Schließen möchte ich mit dem Dank an die Referenten für ihre Vorträge, für die Beiträge zur Podiumsdiskussion und für die Beteiligung an der Diskussion der Vorträge, an die Teilnehmer für ihr Erscheinen, an die Dolmetscher für ihre wie immer schwierige Arbeit, und nicht zuletzt an die IHK Potsdam für die Unterstützung unserer Veranstaltung.

Programm, Vorträge und Diskussionen werden wie immer auf die Homepage des Vereins eingestellt werden.