

SCHLUSSWORT

PROF. HORST LINDE, BERLIN

Meine Damen und meine Herren, das obligate Schlusswort – der Versuch, alles Gehörte zusammenzufassen und zu würdigen – ein Versuch, der auch leicht misslingen kann.

Herr Ostwald, wir hatten uns ja ein wenig Sorge gemacht über die hinreichende Akquirierung von Referenten und Teilnehmern - sie hatten zu Recht auf die geübte Zurückhaltung der Politikvertreter von Bund und Land hingewiesen. Ohne eine Bewertung vorwegnehmen zu wollen, denke ich, unsere Sorgen, soweit es den Verlauf der Veranstaltung betrifft, waren letztlich unbegründet, wir hatten ein „volles Haus“ und nach meinem Eindruck ein im Ganzen rundes und inhaltsreiches Colloquium.

Ich möchte zunächst Folgendes sagen: Ich habe mich über die klaren Worte von Seiten unserer polnischen Referenten sehr gefreut – von Herrn Zukowski, Dr. Kreft und Dr. Jagura.

Falls an der Gültigkeit des Abkommens noch Zweifel bestanden: Es ist also in Kraft, rechtlich ist damit aus der Sicht beider Regierungen offenbar alles in Ordnung und man kann mit voller Kraft an seiner Umsetzung arbeiten.

Die polnische Seite hat augenscheinlich ein durchaus starkes Interesse an dem Abkommen und seiner Umsetzung. Es war bemerkenswert zu hören, dass Polen in Sachen Binnenschifffahrt noch erheblich mehr will, dass die Binnenschifffahrt eine ganz neue Rolle spielen und ein ganz neues Zeitalter für die Binnenschifffahrt in und mit Polen anbrechen soll. So sollen für die polnischen Wasserstraßen internationale Standards, im Sinne von Wasserstraßenklasse V oder mindestens IV, verwirklicht werden. Auch die Ideen in Richtung auf eine Kanalverbindung zu Donau und Elbe sollen offenbar reaktiviert werden. Bei aller hierzu auf deutscher Seite bisher geäußerten Skepsis werden wir als Oder-Verein vielleicht über unser mögliches Engagement in dieses Thema neu nachdenken müssen.

Ich denke nicht, dass durch diese weitergehenden Ziele die Umsetzung des hier heute zur Diskussion stehenden Abkommens notwendigerweise in Gefahr geraten muss; man muss aber sicherlich darauf achten, dass diese Ziele nicht als Vorwand für eine vernachlässigte Umsetzung missbraucht werden.

Zwei Feststellungen von Herrn Zukowski fand ich bemerkenswert: Die formulierten Teil-Probleme des Abkommens – Eis, Hochwasser, Schifffahrt – müssen stets im Zusammenhang und in Wechselwirkung gesehen werden – auch Dr. Kreft hat sich in diesem Sinn geäußert - und die Verwirklichung der gesetzten Ziele wird beträchtliches Geld kosten. Aber nichts zu tun, kann ebenfalls sehr teuer werden.

Die Herren Dr. Kreft und Bärthel haben nach meiner Einschätzung den positiven Eindruck vermittelt, dass sie sich in den gemeinsamen Planungs- und Umsetzungsarbeiten auf einer gemeinsamen, einvernehmlichen Linie befinden, dass es dabei in angemessener Geschwindigkeit vorangeht und zu einem überschaubaren, wenn auch nicht ausgesprochen kurzfristigen Zeitpunkt zu einer Fertigstellung der Maßnahmen kommen wird, wobei aber auch noch mancherlei Schwierigkeiten zu überwinden sein werden. Dies bezog sich im Wesentlichen auf die vereinbarte Beseitigung definierter örtlicher Schwachstellen in Bezug auf Abflussverhalten, Wasserstand, Hochwassergefahr, Eisabfuhr. Die Relevanz des Themas „Hochwasser-Management“ wurde in diesem Zusammenhang von Dr. Neumüller anschaulich vermittelt. Die Ausbaggerung der Klützer Querfahrt wurde von beiden Rednern zunächst nicht angesprochen – der Wunsch nach Informationen zu Terminen und technischen Details – tatsächlich anzustrebende Fahrwassertiefe - bleibt somit bestehen.

Es wurde auch deutlich, dass auf der Oder eingesetzte Eisbrecher nicht einen einheitlichen Tiefgang von 1,45 m haben, wie uns Frau Wilms von den Grünen vor Kurzem glauben machen wollte, sondern sich bis ca. 1,70 m erstrecken, so dass eine Fahrwassertiefe von 1,80 m auch aus dieser Sicht durchaus notwendig und gerechtfertigt erscheint. Mit Schwierigkeiten von dieser Seite im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen wird aber wohl noch zu rechnen sein.

Kommerzielle Schifffahrt ist, wie schon gesagt wurde, ein weiterer Teilaspekt bei den Verbesserungsmaßnahmen im Bereich der Grenzoder – ein aus unserer Sicht wichtiger und zentraler Aspekt, und die Bedürfnisse der regionalen Wirtschaft zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen herauszustellen, war ein Anliegen der Veranstaltung. Es kamen drei charakteristische und beispielhafte Wirtschaftsbereiche zur Sprache:

- o Die Schwedter Papierindustrie mit ihrem Transportbedarf bei Rohstoffen, Hilfsstoffen und Produkten;
- o Die u. a. auch in Schwedt ansässige Agrarhandelsgruppe mit ihren Aktivitäten im Handel und Transport von Getreide, Getreideprodukten, Hülsenfrüchten, Saatgut, Futter- und Düngemitteln;
- o Ein im Bereich des Transportes von Schwergütern, Industrieanlagen und Projektladungen tätiges Logistik-Unternehmen.

Alle hier vorliegenden Transportaufgaben sind - wie wir gehört haben - von erheblicher Relevanz mindestens für den Bereich der unteren Oder, zum Teil für die gesamte Oder bis nach Schlesien, zum Teil bis in europäische Küstengewässer oder weltweite Übersee-Schifffahrt.

Der oft von politischer Seite erhobene Vorwurf, die Wirtschaft artikuliere ihr Interesse an Schifffahrt und Wasserwegen nicht hinreichend deutlich, kann zumindest für unsere Region damit wohl als widerlegt gelten. Dasselbe gilt für den anderen Standard-Kritikpunkt, die regionalen Bedürfnisse der östlichen Bundesländer seien in quantitativer Hinsicht, verglichen etwa mit der Rhein-Region, allesamt nicht lohnend.

Es ist nach meinem Dafürhalten ein bisher nicht hinreichend diskutiertes volkswirtschaftliches Problem, zu erkennen, dass auch mittlere Größenordnungen für die Wirtschaft einer Region von lebenswichtiger Bedeutung sein können (wobei es sich z. B. bei dem Papier aus Schwedt schon längst nicht mehr um mittlere Größenordnungen handelt).

In der abschließenden Podiumsdiskussion mit Vertretern aus der Wirtschaft und der Verwaltung konnten noch einige Fragen erhellert und vertieft werden, so z. B. der noch zu etablierende deutsch-polnische Ausschuss zur Umsetzung des Abkommens, an dessen Zustandekommen und Tätigkeit auch unser Verein ein lebhaftes Interesse hat. Die von Herrn Ostwald zum Schluss gestellte Frage, ob es im Zuge der Veranstaltung gelungen ist, das mit Vorbedacht hinter den Colloquiums-Titel gesetzte Fragezeichen ein Stück weit zu relativieren, erhielt keine einheitliche, eher eine noch zögerliche Antwort.

Zur Berichtslegung über die Veranstaltung ist noch anzumerken, dass in der wie in den vorangehenden Jahren üblichen Vorgehensweise umgehend ein EDV-gestützter Bericht erstellt werden wird, der auf den EDV-Präsentationen der gehaltenen Vorträge beruht, auch die Diskussion in gestraffter Form aufnimmt und der in Kürze über die Internet-Adresse des Vereins zugänglich sein wird: www.oderverein.de.

Abschließend herzliche Danksagungen an den Hausherrn, die Europa-Universität, an die Vortragenden, an die Übersetzer, an den Moderator und an alle Anwesenden für aufmerksame und engagierte Teilnahme.

Das 20. Internationale Oder/Havel-Colloquium ist damit geschlossen.