

SCHLUSSWORT

HORST LINDE, BERLIN

Sehr verehrte Damen, meine Herren, wegen der fortgeschrittenen Zeit und um die noch folgende Besichtigung des Hebewerks-Neubaus nicht weiter hinauszuzögern, nur die Andeutung eines Schlussworts:

Was wir aus Brandenburg und Berlin und auch aus Stettin gehört haben, macht mir Hoffnung, dass sich zumindest die regionale Verkehrspolitik weiterhin und vielleicht sogar wieder verstärkt für Schifffahrt und Wasserstraßen interessieren und einsetzen wird, dass dort die Notwendigkeit gesehen wird, auf die überregionale, die Bundes- bzw. Staatspolitik Einfluss zu nehmen, die Interessen der Regionen noch intensiver zu vertreten, dass die notwendige Kommunikation zwischen den Interessengruppen noch verbessert werden kann und dass „NGOs“, Fördervereine wie der unsrige hierbei noch verstärkt mithelfen können.

Zur Frage nach „Ladung“, nach Beschäftigungsmöglichkeiten für Binnenschiffe haben wir vernommen, dass aussichtsreiche Nachfragepotentiale durchaus vorhanden sind, dass in dieser Hinsicht zumindest in Teilmärkten mit expansiven Entwicklungen gerechnet werden kann.

Hierfür geeigneter, rationell einsetzbarer Schiffsraum ist, wie uns berichtet wurde, in überregionalem Rahmen vorhanden; es wird sich kaum noch um kleine Fahrzeuge, sondern um eine bestimmte Bandbreite mittelgroßer bis großer Schiffe handeln, die europaweit einsetzbar sind und für die unsere regionalen Wasserstraßen noch weiter ertüchtigt werden müssen, was für die Abladetiefen auf der HOW, als unserem heutigen Themenschwerpunkt, oder z.B. auch auf dem Teltowkanal kritisch ist. Nach meiner Einschätzung besteht die Gefahr, dass die Schifffahrtsindustrie wegen ungünstiger Bedingungen das Interesse an unseren Wasserwegen ganz verlieren und ihre Beschäftigung im Westen suchen wird – dies wäre ungünstig für die hiesige verladende Wirtschaft und würde den Kritikern der Schifffahrt im östlichen Deutschland Recht geben.

Herr Dietrich macht uns starke Hoffnung auf ein modernes, auf bewährter Technik basierendes, hoch leistungsfähiges Hebewerk. Frustrierend ist die ungünstige Entwicklung der Fertigstellungsprognosen, die auch für engagierte Beobachter schwer nachvollziehbar erscheint und die anscheinend nicht in ungelösten technischen Problemen begründet ist.

Wichtig waren die Hinweise, dass zur Ertüchtigung der HOW nicht nur der Neubau des Hebewerks, sondern noch weitere Maßnahmen erforderlich sind,

vor allem die Steigerung der Abladetiefe, die nach der derzeitigen Bundespolitik überhaupt nicht in Sicht ist, aber dringend eingefordert werden muss.

Wirtschaftsstandorte und Unternehmen der verladenden Wirtschaft mit Affinität zur Binnenschifffahrt lassen sich meist nur an Hand weniger ausgewählter Beispiele darstellen. Als erklärter „Schwedt-Fan“ freut es mich sehr, dass der Industriestandort Schwedt und seine spezifischen Potentiale aus verschiedenen Blickwinkeln stark beleuchtet wurden. Altpapier für die dortige Papierindustrie, über dessen Transportverlagerung auf das Wasser in der Vergangenheit schon wiederholt diskutiert wurde, kann diesem ökonomisch und ökologisch erstrebenswerten Ziel jetzt möglicherweise näher gebracht werden, auch unter Nutzung der Möglichkeiten des neuen Schiffshebewerkes (z.B. im Falle von Containereinsatz). Auch andere Gütertransporte per Binnenschiff, z.B. groß dimensionierte Anlagen und Projektladungen, werden hiervon sofort erheblich profitieren.

Auch Häfen müssen an Verbesserungen ihrer wasserseitigen Erreichbarkeit ein elementares Interesse haben. An den Beispielen Berlin, Schwedt und insbesondere auch Stettin-Swinemünde, in ihrer Funktion als Schnittstelle zwischen Binnen- und Seeschifffahrt, kam dies deutlich zur Sprache.

Abschließend soll der herzliche Dank der Veranstalter an die Referenten, die Übersetzer, die Diskussionsredner, den Moderator, die Bauleitung des Hebewerkes und alle Teilnehmer zum Ausdruck gebracht werden.