

PODIUMSDISKUSSION

Ostwald: Wie sieht die Verwaltung der polnischen Häfen Szczecin-Swinoujscie die Entwicklung der Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit dem Neubau des Schiffshebewerks Niederfinow?

Dr. Miklewicz: Sichtweise in Polen: Übergeordnete europäische Sicht – nationale – kommunale / lokale Sicht; Polen abhängig von EU-Förderungen (Kofinanzierungen); in der Verkehrspolitik großer Nachholbedarf – Regionalpolitik zielt auf Integrität der Regionen – Großteil der Investitionen geht in lokalen Straßenbau; Probleme z.B. in polnisch/tschechischer Zusammenarbeit beim Straßenbau in der Region Riesengebirge – wenig Investitionen in die Bahn – keine Investitionen in die Binnenschifffahrt – Diskussionen hierüber – Hafen Stettin/Swinemünde konzentriert sich auf sein LNG-Projekt – Versorgung mit LNG als Brennstoff für kleinere Schiffe geplant – Perspektiven für Schienenausbau in Richtung baltischer und adriatischer Raum – Ausbau des Fährterminals für intermodale Verkehre – Augenmerk der polnischen Politik legt Augenmerk auf Ertüchtigung der mittleren Oder – Anschluss von Städten entlang der Oder – Verbindung Stettin – Berlin dennoch grundlegend wichtig besonders für den Hafen Stettin – Hinweis auf deutsch-polnischen Staatsvertrag zur Entwicklung der Oder bezüglich Hochwasserschutz und Schiffsverkehr – Binnenschifffahrt in Westpolen langsam entwickelnd, aber voranschreitend – generell Finanzierungsprobleme.

Ostwald: Getreidehandel in Fürstenwalde (Getreide, Futtermittel, Düngemittel) möchte mehr per Binnenschiff transportieren – Bedingung dafür Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schleusen Kleinmachnow und Fürstenwalde – fehlt hierfür der politische Wille auf Seiten des Landes Brandenburg?

Schumann: Das Land Brandenburg wurde im Zusammenhang mit möglichen Initiativen in Richtung EU nicht gefragt – Antwort auf diesbezügliche EU-Anfrage erfolgte durch den Bund – daher in Brandenburg zunächst nichts passiert – Politik in Brandenburg hat offenbar wenig Einfluss auf die EU-Ebene.

Ostwald: Warum wird nicht massiver vorgegangen?

Schumann: Zunächst müssen auf Seiten des Landes entsprechende Mehrheiten gewonnen werden – dann können diesbezügliche Entscheidungen getroffen werden – heutiges Colloquium hierfür hilfreich.

Ostwald: Wie sieht die Senatsverwaltung in Berlin die Entwicklung der Schifffahrtsstraße Berlin-Stettin – kann an alte Zeiten angeknüpft werden, oder gibt es hierfür keine Güterpotentiale?

Dr. Menge: Bei allen Gesprächsrunden mit Bund und EU hat man sich in Berlin für HOW und SOW eingesetzt – beide für Berlin von Bedeutung – politischer Entscheidungsprozess erforderlich – Rhein hierbei allerdings immer dominant – deswegen schwieriger Prozess – interessante Möglichkeiten für Linienverkehre, besonders auf der Strecke Berlin–Stettin – Vorteile wegen guter Leistungsfähigkeit und Anlaufbarkeit des Seehafens gesehen – sollten verstärkt genutzt werden – wirtschaftliche Potentiale hierfür in Berlin vorhanden – sollten und müssten stärker genutzt werden – Wertschöpfung mit Liniendiensten durch die Region zu verknüpfen - Hinweis z.B. auf Papierindustrie in Schwedt – Frage nach Einsetzbarkeit von Fluss/Seeschiffen zwischen Berlin und z.B. England und Schweden?

Ostwald: Zuerst Angebot an Verkehrs-Infrastruktur schaffen oder Nachfrage der verladenden Wirtschaft sicherstellen?

Menge: Hierüber lange Diskussionen – zunächst verkehrspolitische Grundsatzentscheidungen erforderlich.