

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E. V.

Newsletter 08/2017 (83. Ausgabe)
19.09.2017

21. Internationales Oder/Havel-Colloquium am 13.09.2017 in Schwedt

In Kooperation mit dem europäischen INTERREG-Baltic Sea-Project EMMA fand am 13.09.2017 das 21. Internationale Oder/Havel-Colloquium des Odervereins zum Thema "Container und Regionalentwicklung im Revier Oder/Havel/Elbe" statt, an dem rund 60 interessierte Vertreter aus Politik, Wirtschaft und dem Umweltschutz teilgenommen haben. Gastredner von besonderer Bedeutung war die Ministerin des Landes Brandenburg für Infrastruktur und Landesplanung Kathrin Schneider. Ebenso bedeutend war die Kooperation des Odervereins mit dem EMMA-Projekt zur Förderung der Binnenschifffahrt im Ostseeraum, die in ein Round-Table-Gespräch mit internationalen Gästen innerhalb des Colloquiums mündete.

Wie können wir die Binnenschifffahrt gemeinsam voranbringen? Das fragte die Ministerin im Rahmen ihres Grußwortes und nannte als Antwort drei Punkte:

1. Der Ausbau der Häfen zu multimodalen Logistikknoten muss weiter gefördert werden.
2. Die Wirtschaftsförderung Brandenburg erarbeitet eine Studie zu den Flüssen und Kanälen angepassten Schiffen.
3. Die Digitalisierung kann zu Verbesserungen für die Schifffahrt beitragen. Dabei ist analog dem autonomen Fahren auf der Straße beispielsweise von einer virtuellen Betonung der Fahrwege für die Schifffahrt auszugehen. Gemeinsam mit dem Land Sachsen-Anhalt arbeitet Brandenburg an einem Projekt an der Elbe dazu.

Für Ministerin Schneider ist der Wasserweg wichtig, weil die Wirtschaft ihn benötigt. Entsprechend hat sie sich in der Pressemitteilung ihres Ministeriums vom 13.09.2017 geäußert. Sie gratulierte dem Oderverein zum 25jährigen Bestehen in diesem Jahr, dessen Arbeit zeige, dass ein langer Atem in Schifffahrtsfragen notwendig sei.

In seiner Zusammenfassung ging der Vorsitzende des Odervereins, Gerhard Ostwald, auf fünf Punkte ein:

- "1. Von Frau Ministerin Kathrin Schneider haben wir die Auffassung des Landes Brandenburg zur Binnenschifffahrt gehört. Sie stimmt uns hoffnungsvoll.
 2. Die Diskussionsbeiträge im EMMA-Round-Table-Gespräch und die Beiträge der Vortragenden haben gezeigt: Containertransporte in Berlin/Brandenburg finden zurzeit auf der Bahn statt. Aber auch davon profitieren die Häfen.
 3. Die Beispiele aus Schweden und aus Polen zeigen, dass Containertransporte auf dem Wasser möglich sind, wenn die äußeren Bedingungen stimmen. In Schweden ist der Druck so groß, dass Alternativen zur Straße benötigt werden. In Polen gab es einen ersten Versuch für Containertransporte auf der Weichsel und trotz aller Bedenken war der Transport von Gdingen bis Warschau erfolgreich.
 4. Die Verkehrsinfrastruktur für den uneingeschränkten zweilagigen Containertransport wird bis 2023 gegeben sein.

5. Schiffstypen für die Kanäle und Flüsse im Osten Deutschlands für den Containertransport sind entwickelt worden."

Sein Fazit: Somit bestehen auch im Revier Oder/Havel/Elbe gute Voraussetzungen, es erneut mit dem Schiffstransport von Containern zu versuchen.

Die Dokumentation der Veranstaltung wird in Kürze wieder auf der Homepage des Vereins unter www.oderverein.de erfolgen.

"Mehr Verkehr auf die Wasserstraße bringen"

Verkehrsministerin Kathrin Schneider hat auf dem 21. Oder/Havel-Colloquium in Schwedt die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Landes hervorgehoben.

„Für uns ist es wichtig, Teile des zunehmenden Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf die Binnenschifffahrt zu verlagern. Transporte auf dem Wasser sind umweltfreundlich, sicher und kostengünstig. Durch die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verlaufen drei der europäischen Verkehrskorridore. Das eröffnet uns die Chance, mehr als bisher vom Seehafenhinterlandverkehr zu profitieren. Der vom Bund finanzierte Ausbau der Oder-Havel-Wasserstraße und des Schiffshebewerks Niederfinow ist ein Schritt in die richtige Richtung. Aber auch die Schiffbarkeit der Elbe muss verbessert werden. Das Gesamtkonzept dafür liegt vor. Jetzt kommt es darauf an, dass der Bund die notwendigen Vorhaben auf den Weg bringt. Ich halte die Elbe für geeignet, um in einem digitalen Testfeld zu zeigen, dass auch mit der Anwendung moderner Informationstechnik viel für die Binnenschifffahrt getan werden kann“, sagte Ministerin Schneider.

Anfang des Jahres hatten der Bund und die Länder, durch die die Elbe verläuft, das Gesamtkonzept zur Nutzung und Entwicklung der Elbe (GKE) beschlossen. Das GKE gibt der Elbe eine langfristige Entwicklungsperspektive und ist ein Handlungsrahmen für die nächsten Jahre. Mit der Einrichtung eines digitalen Testfeldes entlang des Flusses ließen sich neue Systeme zur besseren Steuerung der Verkehrsabläufe oder Frachten und Transportbörsen erproben, die nach erfolgreichem Probelauf auch auf anderen Wasserstraßen zum Einsatz kommen könnten. Außerdem könnten sogenannte Watertrucks getestet werden. Dies sind schmale Schubverbände, die teilweise digital gesteuert, auch auf kleineren Wasserstraßen zum Einsatz kommen könnten. (Quelle Pressemitteilung des MIL v. 13.09.2017)

Blick nach Süddeutschland: 25 Jahre Main-Donau-Kanal

Im gleichen Jahr, als die Gründung des Odervereins erfolgte, ist auch der Main-Donau-Kanal für den Verkehr freigegeben worden. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) schreibt dazu:

"Eine Würdigung der am 25. September 1992 für den Verkehr freigegebenen 171 km langen Bundeswasserstraße, die den Main bei Bamberg mit der Donau in Kelheim verbindet, ist mehr als angemessen, war der Kanal mit 32 Jahren Bauzeit schließlich

ein wahres „Mammutprojekt“. Dies wird auch anhand der Tatsache deutlich, dass seitdem in Deutschland kein Wasserstraßenprojekt in annähernd dieser Größenordnung mehr umgesetzt wurde*. Im Schnitt werden seit 1992 jährlich 6,7 Mio. t Güter über den Kanal befördert – in der Spitze sogar knapp 9 Mio. t – womit die damaligen Erwartungen vor dem Bau deutlich übertroffen wurden. Der Kanal spielt im deutschen und europäischen Wasserstraßennetz insbesondere beim Transport von Massengütern wie Nahrungs- und Futtermitteln (28 % Anteil am Gütermix im Jahr 2016), Düngemitteln (16 %), land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (15 %) sowie Eisen, Stahl und anderen Metallen (12 %) eine gewichtige Rolle."

* Der Oderverein gratuliert zur damaligen Weitsicht, die leider in Ostdeutschland zurzeit fehlt. Bei aller Euphorie über die Erfolgsgeschichte Main-Donau-Kanal (MDK) hat der Verfasser der Pressemitteilung die Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes bei Magdeburg im Jahr 2003 vergessen, das ein mindestens ebenso großes Wasserstraßenprojekt war wie der MDK.

ERSTU mit neuem Generalsekretär

Für den im Juli 2017 verstorbenen Günter Hartkopf - der Newsletter hatte darüber berichtet - ist nunmehr vom Präsidium der Europäischen Fluss-See-Transport-Union (ERSTU) Dr. Wolfgang Hebenstreit zum neuen Generalsekretär berufen worden. Dr. Hebenstreit wird weiterhin Pressesprecher der ERSTU bleiben und das Generalsekretariat zusätzlich übernehmen. Der Oderverein wünscht Dr. Hebenstreit viel Erfolg für die neue Aufgabe und wird die Zusammenarbeit mit der ERSTU fortsetzen.

* * * * *

Haben Sie interessante Neuigkeiten aus Ihrem Bereich, die Sie gern im neuen Newsletter des Verein veröffentlicht sehen wollen ?

Dann mailen Sie Ihre Information an info@oderverein.de oder faxen Sie sie an +49 30 47480416.

* * * * *

Verantwortl. f. d. Inhalt: Gerhard Ostwald, Vorsitzender
VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STROMGEBIETES ODER/HAVEL E. V. , c/o Gerhard Ostwald, Le Pavillon-Str. 29, 13127 Berlin, Fon +49 30 47480414, Fax +49 30 47480416, E- Mail info@oderverein.de