

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

Newsletter 06/2017 (81. Ausgabe)
29.06.2017

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

Das 21. Internationale Oder/Havel-Colloquium, das der Oderverein am 13.09.2017 in Schwedt/Oder veranstaltet, bekommt seinen letzten Schliff. Im Mittelpunkt steht das Thema Containertransport aus und in die Oderregion und die Frage, welche Rolle spielt bzw. kann der Transport mit dem Binnenschiff spielen. Die Internationalität des Colloquiums wird in diesem Jahr neben dem Blick auf den Nachbarn Polen um die Arbeit des europäischen EMMA-Projektes ergänzt und erweitert. Das Programm wird in Kürze fertiggestellt sein.

Abkommen zur besseren Schifffahrt an der Grenzoder in der Warteschleife

Vor mehr als zwei Jahren ist das deutsch-polnische Regierungsabkommen zur Grenzoder unterzeichnet worden. Der Oderverein hatte das Abkommen zum Thema des 20. Internationalen Oder/Havel-Colloquiums am 23.06.2016 in Slubice gemacht. Doch passiert ist fast gar nichts, informiert jetzt der SPD-Bundestagsabgeordnete Stefan Zierke.

„Zwei kleine Maßnahmen hat das Verkehrsministerium in zwei Jahren geschafft. Eine Schwachstellenbeseitigung bei Reitwein und Bühneninstandsetzung bei Frankfurt / Oder. Aber die so dringend benötigten Ausbauarbeiten an der Klützer Querfahrt und an der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße für die Schwedter Industrie sind nicht in Sicht, obwohl alle Beteiligten wissen, wie wichtig die Anbindung zur Ostsee über den Stettiner Hafen ist“, erklärt Stefan Zierke.

„In der Antwort meiner Anfrage an das BMVI ist außerdem zu erfahren, dass nun eine deutsch-polnische Arbeitsgruppe für die Stromregelungskonzeption eingesetzt werden soll. Ich frage mich, warum erst jetzt und was ist vorher passiert? Die Wirtschaft und die Brandenburgische Landesregierung machen Druck, aber werden nicht gehört. Zulasten unserer Region. Es braucht dringend mehr Personal und auch den Willen, um das Abkommen zügig umzusetzen“, so Stefan Zierke.

Auch Landrat Dietmar Schulze (SPD) kann nicht nachvollziehen, warum das Bundesverkehrsministerium hier nicht handelt: „Ich stehe im engen Kontakt mit der Schwedter Industrie, kenne die Zahlen und auch die Tonnagen, die übers Wasser transportiert werden. Das Transportpotential für die Wasserstraße ist aber deutlich höher und im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit brauchen wir den Ausbau an der Klützer Querfahrt und der Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße“, so Dietmar Schulze.

Mit dem Abkommen wurde vereinbart, dass Ausbaumaßnahmen für die Fahrt von Küstenmotorschiffen zwischen dem Hafen Schwedt und der Ostsee im Bereich der Klützer Querfahrt durchgeführt werden. Ebenso wurde vereinbart, dass sich Deutschland mit bis zu 6.200.000 Euro an den Kosten für die Baumaßnahmen auf polnischer Seite in den Bereichen Dammscher See und Klützer Querfahrt beteiligt. (Quelle Pressemitteilung des Bundestagsabgeordneten Stefan Zierke)

Sanktionen und Reaktionen

Was hat der Getreidetransport mit dem Binnenschiff in Ostdeutschland mit den Russland-Sanktionen zu tun ? Auf den ersten Blick nichts. Doch wenn man genauer hinschaut, sieht man die Auswirkungen der enormen Ausweitung der Getreideproduktion in Russland. Als Folge der Sanktionen gegen Russland im Zuge der Annexion der Krim hat Russland - sozusagen als Gegenreaktion - gegen teure Getreideeinkäufe auf dem Weltmarkt die Produktion von Getreide im Land, die seit 1990/1991 massiv zurückgegangen ist (landwirtschaftliche Flächen in der Größe der Bundesrepublik Deutschland sind stillgelegt worden), in den letzten Jahren wieder stark ausgeweitet. Mit der Folge, dass Russland seit 2016 mehr durch den Verkauf von Getreide am Weltmarkt verdient als mit Waffenkäufen, wie Spiegel online schreibt. Inzwischen zeigen die russischen Getreideexporte Wirkungen auf dem europäischen Markt. Getreide ist in Ostdeutschland nur noch schwer zu verkaufen und infolgedessen brechen auch die Transportmengen für die Schifffahrt ein. Wie wird der Markt reagieren ? Ausgang offen.

Umweltfreundliche Antriebstoffe

Zur Verbesserung des Klimas und der Umwelt wird allerorts über den Ersatz des Gasöls als Kraftstoff für Binnenschiffe diskutiert. Lange Zeit war LNG (Liquid Natural Gas) als Alternative im Gespräch. Auf der Mitgliederversammlung der Europäischen Fluss-See-Transport-Union (ERSTU) wurde von Testprojekten in den Niederlanden mit dem GtL(Gas to Liquid)-Verfahren berichtet. Im Gegensatz zum LNG-Antrieb, der inzwischen auch beim Lkw zum Einsatz kommt, ist beim GtL-Verfahren keine Umstellung von Motoren erforderlich. Zusätzliche Investitionen entfallen also. Die Binnenschifffahrt wird ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das ist genauso sicher wie der Umstand, dass sich letztlich das wirtschaftlichste der umweltschonenden Verfahren für den Antrieb durchsetzen wird.

Internationales Wassertourismus-Projekt

In Zusammenarbeit mit der polnischen Region Kujawien-Pommern und dem litauischen Schifffahrtswissenschaftsinstitut NPPE in Klaipeda beteiligt sich der Verein Unser Finowkanal e.V. als deutscher Partner an dem soeben bewilligten EU-'Watertour'-Projekt entlang der Internationalen Wasserstraße E70.

Hauptziel des 'Watertour'-Projekts ist die Entwicklung geeigneter Maßnahmen und Systeme zur Harmonisierung des Wassertourismus zwischen den Ländern entlang dieser bedeutenden historischen Ost-West-Achse, deren Ursprung in der Notwendigkeit der einstigen preußischen Regierung bestand, Rohmaterialien und

Fertigprodukte zwischen Berlin und den damaligen östlichen Provinzen zu transportieren. Die zentrale Rolle spielte hierbei der Finowkanal, über den vor mehr als einhundert Jahren Floßholz bis aus Russland für den Aufbau der Stadt Berlin und den Betrieb der Industrien geschleust wurde. Nicht zuletzt erwarten die am Projekt beteiligten Länder eine wirtschaftliche Belebung der Regionen an dieser wichtigen touristischen Binnenwasserstraße durch den Abbau von Informationsdefiziten und Reisehindernissen. Schon heute zeichnet sich ein großes Interesse der Wassertouristen an der Erkundung der jeweiligen anderen Abschnitte dieser bedeutenden Wasserstraße ab.

Der Verein Unser Finowkanal würdigt diese Zusammenhänge mit der Arbeit und dem Einsatz seiner ehrenamtlichen Mitglieder zum Erhalt des Finowkanals als schiffbare Wasserstraße sowie der an seinen Ufern noch vorhandenen Denkmale aus der Pionierzeit der deutschen Industrialisierung. (Quelle Pressemitteilung des Vereins Unser Finowkanal)

* * * * *

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.

* * * * *

Verantw. 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