

Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V.

Stowarzyszenie d/s zagospodarowania obszaru nurtu Odry i Haveli, stow. zarej.

15. Internationales Oder/Havel-Colloquium

Anspruch und Realismus in der Weiterentwicklung von Schifffahrt und Wasserstraßen in der Oder/Havel-Region

Potsdam / Großes Waisenhaus / Friedenssaal – 29. Juni 2011

Colloquiums-Bericht

Horst Linde (Hrsg.)



Motortankschiff bei Ausfahrt aus der Schleuse Kleinmachnow

Berlin, im September 2011

VORWORT

Horst Linde

Das 15. Internationale Oder/Havel-Colloquium fällt in eine Zeit allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs, aber auch kritischer Entwicklungen in der deutschen Verkehrspolitik. Als die Initiatoren zu Anfang dieses Jahres den Arbeitstitel der Veranstaltung formulierten – „Anspruch und Realismus in der Weiterentwicklung von Schifffahrt und Wasserstraßen in der Oder/Havel-Region“ -, da war ihnen zu diesem Zeitpunkt nicht bewusst, wie heftig sie heute mit den Realitäten einer neuen verkehrspolitischen Richtung konfrontiert sein würden, die nicht mehr daran glauben möchte, dass eine Ertüchtigung der Wasserstraßen in Ostdeutschland zu hinreichenden Effekten in der Verkehrsauslastung dieser Wasserstraßen führen wird, und die in Zeiten knapper Finanzen ihre Prioritäten eher zugunsten großer, schon heute hoch ausgelasteter westdeutscher Wasserstraßen setzen will.

Der Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel möchte demgegenüber deutlich machen, dass es seiner Überzeugung nach in der verladenden Wirtschaft Ostdeutschlands sehr wohl erhebliche Nachfragepotentiale gibt, die sich für die regionale und überregionale – auch grenzüberschreitende – Binnenschifffahrt und Küstenschifffahrt interessieren, die hiervon profitieren und sie sogar dringend nötig haben. An der Erschließung dieser Potentiale muss weiterhin gezielt gearbeitet werden; dies erfordert einen langen Atem und darf nicht bei einer vorschnellen Negativ-Bewertung des Erfolgs halbfertiger Ertüchtigungsmaßnahmen enden. Der Verein wird bemüht sein, zu dieser Arbeit weiterhin nach Kräften beizutragen.

Bei der Programmplanung zum 13. Colloquium hatten binnenschiffs-affine Gütermärkte der Region im Vordergrund gestanden, und die Transportangebote der Wasserstraßen und der Binnenschifffahrt waren aus diesem Blickwinkel beleuchtet worden. Dieses Mal sollte umgekehrt vorgegangen werden: Ausgehend von Stand und Perspektiven der Wasserstraßen, relevante Nachfragepotentiale aufzuzeigen und hierbei auch neue, aktuelle Adressen zu berücksichtigen. Faktisch läuft unser inhaltlicher Ansatz aber immer darauf hinaus, Angebot und Nachfrage in enger Wechselwirkung zu reflektieren.

Das Titelbild der Veranstaltung zeigt, aus gegebenem Anlass, die Nordkammer der Schleuse Kleinmachnow. Das Schiff steht symbolisch für zunehmenden Verkehr, anwachsende Schiffsgrößen, beengte Platzverhältnisse, Bedürfnis nach Erweiterung, im weiteren Rahmen der Wasserwege nach Osten und Westen.

Der schriftliche, per Internet verfügbare Bericht über das 15. Colloquium wird hiermit vorgelegt. Er basiert auf den EDV-gestützten Präsentationen der Beiträge oder in einigen Fällen auf zur Verfügung gestellte oder aus der Aufzeichnung entnommene Texte. Die Diskussion wird in gestraffter Form wiedergeben. Polnischen Beiträgen wird eine deutsche Zusammenfassung hinzugefügt.

GRUSSWORT

Gerhard Ostwald

„Versinkt die Binnenschifffahrt im Osten Deutschlands in die Bedeutungslosigkeit ?“

Sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrte Vertreter der Ministerien aus Berlin und Warschau, sehr geehrte Landtagsabgeordnete,
meine Damen und Herren,
panie i Panowie, serdecznie witamy,
herzlich willkommen zum heutigen Colloquium.

Als wir im Januar 2011 den Termin für das heutige Colloquium festlegten, da wussten wir noch nicht, welche Bedeutung dieser Tag für die Binnenschifffahrt haben sollte. Heute findet parallel zu dem Colloquium des Odervereins die Anhörung im Verkehrsausschuss im Bundestag zur Reform der Wasserstraßenverwaltung statt. Von dieser Anhörung erhoffen wir uns Einiges, auch wenn wir nicht direkt beteiligt sind. Auch das Thema des heutigen Tages könnte nicht besser passen.

Die Parteien, die die Bundesregierung tragen, hatten eine Reform der Wasserstraßenverwaltung beschlossen. Wenn man das hört, denkt man nicht sofort an böse Überraschungen. Die gab es dann mit dem ersten Bericht des Bundesverkehrsministers an den Haushaltsausschuss des Bundestages. Und bis heute steht auch im zweiten Bericht die Kategorisierung im Zusammenhang mit der personellen Reform ganz oben an. Besonders betroffen davon ist der Osten Deutschlands. Mit der Schleuse Kleinmachnow ging es los: der Ersatzneubau wurde – obwohl planfestgestellt – einfach gestrichen. Weitere wichtige Investitionen in die ostdeutschen Wasserstraßen wird es nicht mehr geben, wenn es nach dem Willen des Bundesverkehrsministers geht. Zwar sollen die begonnenen Projekte wie VDE 17 und Schiffshebewerk Niederfinow zu Ende geführt werden. Dennoch rüttelt das Kategorisierungskonzept an den Grundfesten unseres Vereins.

So soll die Oder zum Randnetz werden. Ausbau würde nicht mehr stattfinden. Und ganz schlimm trifft es die auch für die polnische Schifffahrt wichtige Verbindung, den Oder-Spree-Kanal. Er soll künftig nur noch touristischen Zwecken dienen. Offensichtlich hat niemand, der die Pläne gefertigt hat, beachtet, dass es ein deutsch-polnisches Abkommen zur Ermöglichung des Fluss/Seeschiffs-Verkehrs auf der Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße und zu Verbesserungen auf der

Stromoder gibt und dass bereits in die Schleusen des Oder-Spree-Kanals in Wernsdorf und Kersdorf erhebliche Summen investiert worden sind und noch werden.

Was sollen wir also von diesem Konzept halten? Zum Glück waren wir nicht die einzigen, die sich das gefragt haben. Die Pläne des Bundesverkehrsministers sind auf erheblichen Widerstand gestoßen, bei der Wirtschaft und den Ländern und Kommunen. Viele Hebel der parlamentarischen Demokratie wurden in Bewegung gesetzt, und so gab es zunächst Ende Mai den Beschluss, Priorisierung der Wasserstraßen und Verwaltungsreform zu entkoppeln. Sie haben dazu die Pressemitteilung des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt in der Tagungsmappe erhalten.

Als deutsch-polnische Vereinigung haben wir es als unsere Pflicht angesehen, auch die polnische Seite auf die Entwicklung hinzuweisen. Ich bin zu diesem Zweck Ende Mai in Warschau im Infrastrukturministerium gewesen, um das Augenmerk auf die Oder zu lenken und intensiv für die Unterzeichnung des deutsch-polnischen Abkommens zu werben. Es geht wie in Deutschland auch in Polen um das Geld. Der polnische Finanzminister zögert noch. Doch wenn es Polen ernst meint mit der Oder, muss gerade jetzt ein deutliches Zeichen für die geplanten – im Grunde nur kleinen – Ertüchtigungsmaßnahmen kommen. Wir können diese Bitte heute nur eindringlich wiederholen: die Oder darf eben nicht in die Bedeutungslosigkeit versinken !

Anspruch und Realismus sind zwei Stichworte, die in der Überschrift des heutigen Colloquiums stehen. Natürlich wissen wir, dass nicht alles so schnell zu realisieren ist, wie es die Wirtschaft eigentlich braucht. Wenn wir aber den erwarteten Zuwachs der Gütertransporte bis 2025 sehen, dann haben wir den Anspruch, dass aus dem Flickenteppich von Einzelmaßnahmen, was die Investitionen in den vergangenen Jahren angeht, endlich ein durchgängig befahrbares Netz von Wasserstraßen wird – mit verlässlichen Tauchtiefen und verlässlich einsetzbaren Fahrzeugen.

Ohne die neue Schleuse Kleinmachnow machen die verlängerten Schleusen in Wernsdorf und Kersdorf keinen Sinn, ganz zu schweigen von dem notwendigen Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde. Das Ziel, die Oder an möglichst vielen Tagen im Jahr, zumindest mit 1,80 m Tauchtiefe befahren zu können, muss umgesetzt werden. Die Degradierung der Oder zum Randnetz werden wir nicht hinnehmen. Was wären Wolfsburg, Hannover und Magdeburg ohne den Mittellandkanal. Ohne den Kanal wäre das VW-Werk nie gebaut worden. Hamm in Westfalen und Salzgitter haben eigene Stichkanäle zur Erschließung per Binnenschiff. Mit welcher Berechtigung soll jetzt die wirtschaftliche Entwicklung entlang den Wasserstraßen eingestellt werden? Die Häfen in Brandenburg und das Land Brandenburg haben

Millionen investiert. Soll das letztlich alles umsonst gewesen sein? Es ist zu begrüßen, dass sich besonders auch die Länder gegen die Pläne des Bundesverkehrsministers wehren. Vorbildlich setzt sich Sachsen-Anhalt für den Saale-Seitenkanal ein.

Die Vorträge, die uns heute erwarten, werden zeigen, ob die Ansprüche der Wirtschaft - der Schifffahrt und der Häfen - ebenso wie der Kommunen noch eine Chance haben angesichts der Pläne des Bundesverkehrsministers. Insofern werden wir einen spannenden Tag haben, mit hoffentlich vielen Diskussionen. Ich fordere Sie auf, intensiv daran teilzunehmen, und wünsche uns einen guten Tag.

Dziękuję bardzo!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !