

BINNENSCHIFFFAHRT IM FOKUS DER LANDESPOLITIK

Kathrin Schneider, Potsdam

Vielen Dank, Dr. Kaden, sehr geehrter Herr Oswald, sehr geehrter Prof. Linde,

Sie haben für diese Veranstaltung die Chance genutzt, aus einem verabredeten Grußwort die Überschrift zu machen „*Binnenschifffahrt im Fokus der Landespolitik*“ - also einverstanden, das hätte ich auch so gemacht, weil das natürlich noch einmal einen ganz anderen Blickwinkel ermöglicht. Ich begrüße Sie alle sehr herzlich. Ich möchte insbesondere auch die internationalen Gäste begrüßen. Darauf komme ich noch zurück, weil das so wichtig ist bei der Logistik und den Infrastrukturen, dass man über die Grenzen, wo immer sie auch liegen mögen, über die inneren Grenzen und die Fachgrenzen, aber letztlich auch über die nationalen Grenzen hinaus schaut.

Wasserwege - Wasser überhaupt - sind eine wichtige Sache für Brandenburg - einmal, das ist heute das Thema, um Güter zu transportieren, die Wirtschaft zu stärken, daneben spielt aber auch der Tourismus auf dem Wasser eine große Rolle in Brandenburg. Da gibt es natürlich auch historische Aspekte - ich denke zum Beispiel an das alte Schiffshebewerk und an den Finowkanal. Das sind alles historische Dinge, die eine Rolle spielen und natürlich auch etwas mit Kultur zu tun haben. Aber heute geht es um Wirtschaft und um die Frage, wie Güter transportiert werden. Besonders wichtig ist dabei aus unserer Sicht die Verbindung zwischen Mittellandkanal, Elbe und Berlin und die Havel-Oder-Wasserstraße nach Stettin.

Wie bedeutsam ist die Binnenschifffahrt in Brandenburg - mit Blick auf die transportierten Güter im Land, und aus der Gesamtsicht der Bundesrepublik Deutschland? Wenn man sich die Zahlen vor Augen führt und wir dabei ehrlich sind, kommen wir bei den meisten Häfen nur auf ein paar hunderttausend Tonnen. Gerade mal Königs Wusterhausen schafft es in die Millionen Tonnen, oder hat es bis vor kurzem geschafft, wie man heute vielleicht sagen muss - wegen der Kohletransporte in Richtung Berlin, die aber inzwischen nicht mehr aktuell sind. Das heißt, hinsichtlich der Mengen sieht es erst einmal so aus, als ob es doch eher ein marginaler Anteil wäre, über den wir heute reden.

Sie haben vorhin den Vergleich mit dem Rhein gezogen. Die Leute dort würden wegen hunderttausend Tonnen gar nicht erst aufstehen. Aber ist es wirklich richtig, so heranzugehen? Wenn man sich anschaut, dass bestimmte wirtschaftliche Aktivitäten im Land faktisch nur möglich sind, weil wir den Wasserweg haben, dann wird das Bild plötzlich differenzierter. Nur mal als Beispiel, auch weil wir einen Moderator aus Berlin haben, den Westhafen

Berlin und die Turbinen von Siemens: Wir würden die Turbinen in dieser Größenordnung von Gewichten gar nicht aus Berlin heraus bekommen, wenn wir nicht den Wasserweg hätten - damit zeigt sich wieder, wie wirklich wichtige Wirtschaftszweige in der Region mit dem Thema Wassertransport zusammenhängen können.

Herr Schülke hatte schon darauf hingewiesen: Erfreulich ist es, dass der Bund mit dem Bundesverkehrswegeplan - wir reden ja hier von einer Verantwortung des Bundes - die Fertigstellung des Schiffshebewerkes in Niederfinow und den Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße beschlossen hat. Das sind Maßnahmen, die dort in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurden - sie werden also geplant, umgesetzt und finanziert. Nicht so erfreulich ist es, dass wir mit den Schleusen in Fürstenwalde und Kleinmachnow noch nicht weiter vorangekommen sind.

Was können wir zusammen tun, um das Thema Binnenschifffahrt weiter zu *pushen* und in den politischen Raum zu bringen? Aus meiner Sicht ist es wichtig, weiterhin das grenzüberschreitende und verkehrsträgerübergreifende Handeln in den Fokus zu rücken, dabei die Häfen als Wirtschaftsstandorte, als multimodale Logistiknoten zu verstehen, die als Gewerbe- und Industriegebiete weiterentwickelt werden müssen und die vor allen Dingen auch moderne Technologien stärker in den Blick nehmen müssen.

Gute Ansätze gibt es zum Beispiel in Wustermark, da passt das zusammen - eine Hafenkante, die lange Zeit schwierig zu entwickeln war, aber dann, als sich die Partner zusammengetan und die Themen Straße, Schiene und Wasserweg in einem Güterverkehrszentrum zusammengebracht haben, hat sich dort eine günstige Entwicklung ergeben. Es ist wichtig, dass die Akteure vor Ort zusammenarbeiten. Die Beteiligung hier, die Kontakte der Stadtspitze mit der Politik, des Landtagsabgeordneten Mike Bischoff mit der Wirtschaft, der IHK mit den Verbänden bestätigen, dass diese Zusammenarbeit hier bereits eine gute Tradition hat.

Zum Stichwort „Innovative Technologien“ möchte ich zwei Punkte ansprechen: Einmal die Frage der Entwicklung neuer Schiffe. Passen wir die Infrastruktur an größere Schiffe an, oder bauen wir Transportmittel so, dass sie in die Infrastruktur passen? Das ist eine interessante Frage, über die man diskutieren kann. Die Wirtschaftsförderung Berlin-Brandenburg schreibt dazu gerade eine Studie aus. Dann das große Thema Digitalisierung - Digitalisierung der Fahrwege – Beispiel Elbe: hier gibt es große Probleme mit der Schiffbarkeit. Hier hat sich Brandenburg mit Sachsen-Anhalt und Hamburg zusammengetan, und wir haben eine Studie „Elbe 4.0“ aufgelegt. Diese Studie zeigt auf, wie man mit Digitalisierung vielleicht auch Verbesserungen in der Schiffbarkeit erreichen kann. Es geht darum, so wie beim autonomen Fahren auf der A9, also auf der Straße, ein digitales Testfeld auf der Elbe zu installieren, um durch die Bereitstellung von Echtzeitinformationen zu Strömungs-

verhältnissen, Schiffsverkehr usw. in einer Art von virtueller Betonung eine verbesserte Nutzung der Elbe zu erreichen. Am 19.10. werden wir diese Studie bei der europäischen Kommission in Brüssel vorstellen. Von der verbesserten Elbeschiffbarkeit profitieren im Zulauf natürlich auch die angrenzenden Gewässer Havel und Oder.

Ich will es dabei belassen, möchte mich aber noch einmal beim Oder-Verein bedanken für diese Plattform, die der Verein seit langen Jahren bietet. Ich gratuliere Ihnen herzlich zum 25. Jubiläum Ihrer Gründung. Das Jubiläum zeigt, dass man bei solchen Prozessen einen langen Atem braucht. Wir werden sicherlich nicht nachlassen dürfen, diese Debatten, diese Plattformen weiter zu betreiben und unsere Stimme zu erheben, damit wir im Kontext auch sichtbar werden und sichtbar bleiben.

Dabei freue ich mich auch über das Projekt EMMA, weil es ganz wichtig ist, dass wir die Häfen, die hier, so könnte man fast sagen, in relativ unübersichtlicher Anzahl dicht beieinander liegen - sowohl die deutschen als auch die polnischen und die Ostseehäfen - bündeln und enger zusammen bringen, damit sie auf einer europäischen Landkarte überhaupt sichtbar werden. Es macht keinen Sinn, sich gegenseitig zu bekämpfen - wir müssen hier im Ostseeraum ein Verständnis entwickeln, dass wir nur zusammen erfolgreich sein und am Welthandel in einer globalisierten Welt teilnehmen können. Gemeinsam können wir auf Veränderungen reagieren und unsere gemeinsame Kraft einsetzen, um unsere Region - das ist in diesem Fall die gesamte Ostseeregion mit ihren Seehafen-Hinterlandverkehren - weiterzubringen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und uns allen eine erfolgreiche Konferenz, eine fruchtbare Diskussion und einen weiteren Schritt auf dem Weg zu einer starken Binnenschifffahrt.

Vielen Dank.