

(2)

DEUTSCHE FLÜSSE – AKTUELLE PROBLEMATIK VON WASSER-MANAGEMENT UND SCHIFFFAHRT

Dirk Schwardmann - Bonn

Sehr geehrter Herr Ostwald, Herr Prof. Linde, Herr Knuth, Herr Noack, Herr Rdes, meine sehr geehrten Damen und Herren,

An meiner Stelle sollte heute unsere Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Susanne Henckel, hier stehen. Leider ist sie terminlich verhindert und hat mich gebeten, sie zu vertreten, was ich sehr gern tue. Frau Henckel lässt Sie ganz herzlich grüßen und wünscht der Veranstaltung einen guten Verlauf.

Der Titel des Grußwortes „Deutsche Flüsse – -aktuelle (und komplexe?) Problematik von Wasser-Management und Schifffahrt“ ist eine zutreffende Beschreibung der Ist-Situation, denn

Erstens benötigen wir die Schifffahrt zukünftig sicher noch sehr viel stärker als bisher, für den klimafreundlichen und sicheren Transport von Waren und Gütern, der

Zweitens an unseren Flüssen und den sie verbindenden Kanälen wasserbau-liche Unterhaltungs- und Anpassungsmaßnahmen erfordert, die

Drittens wiederum auch unmittelbare und mittelbare Auswirkungen auf Wasser, Ökologie und Naturhaushalt haben, die

Viertens zu vermeiden oder zu minimieren und auszugleichen sind und

Fünftens, je nach dem Charakter der Bundeswasserstraße, also des Gewässers (freifließend, staugeregelt, künstlich), einen guten ökologischen Zustand oder zumindest ein gutes ökologisches Potential bewirken sollen.

Und als wäre der zuvor beschriebene Kreis nicht schon „quadratisch“ genug, tun wir das dann bitte auch noch unter Beachtung

- + von Wasserangebot, Hochwasserschutz, Erholungsfunktionen,
- + von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit
- + von begrenzten Sachmitteln
- + von altersbedingt schwindendem Personal bei uns und unseren Auftragnehmern
- + und unter dem allseits zu Recht beklagtem akuten Fachkräftemangel auf dem Arbeitsmarkt
- + sowie an Mosel, Rhein, Ems, Elbe und Oder im internationalen Kontext.

Das vorstehend Gesagte ist nur eine kurze Zusammenfassung der wesentlichen Aspekte, die heute bei der Vorbereitung, Planung und Durchführung von Maßnahmen zu beachten sind, und längst noch keine umfassende Beschreibung. Aber, und hier schießt sich der erste Argumentationskreis: Komplexe Problematik? – oh ja !

Aber die Herausforderungen können wir annehmen und die Problematik auflösen. Und das wollen wir nicht nur tun, das tun wir bereits.

Erfolgreiche Beispiele an Bundeswasserstraßen belegen nämlich, dass man Erhalt und Anpassungen der verkehrlichen Infrastruktur mit Verbesserungen beim Hochwasserschutz, Verbesserungen für die Gewässer-Ökologie, für Natur und Landschaft und bei der Nachhaltigkeit nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch sinnvoll verknüpft umsetzen kann.

Zahlreiche Maßnahmen, die wir derzeit an Bundeswasserstraßen – z.B. im Rahmen des Bundesprogramm „Blaues Band Deutschland“ gemeinsam und partnerschaftlich mit Bundesländern, Kommunen, Verbänden und Vereinen umsetzen, beweisen nicht nur, dass unser integrativer Ansatz funktioniert, sondern sogar zu Erfolgsgeschichten führt.

In der öffentlichen Diskussion über unsere Infrastruktur, seien es Wasserstraßen oder Landverkehrsträger, wird ja häufig viel zu früh die Frage nach der Wertigkeit oder Wichtigkeit der unterschiedlichen Nutzungen, Interessen oder Entwicklungsperspektiven gestellt. Diese Fragestellung allein verkürzt aber schon die Anzahl der Lösungsmöglichkeiten, denn sie ermöglicht immer nur Teillösungen. Gerade bei den Bundeswasserstraßen wird zu häufig die Frage gestellt:

„Wäre es nicht besser, die Mittel für Erhalt und Anpassung der verkehrlichen Infrastruktur in den Schutz und die Verbesserung des Wasserangebotes, der Wasserqualität und die ökologische Entwicklung zu investieren?“

Die Antwort lautet klar „Nein“ – das wäre weder besser noch sinnvoll! Denn wenn wir in Zeiten knapper und perspektivisch sicherlich noch knapper werdender öffentlicher Kassen mit dem verfügbaren Personal in unsere Wasserstraßen investieren, dann müssen wir dies so tun, dass wir für alle Nutzungen und Ansprüche Vorteile erreichen.

Wer also glaubt, die Werte, die hinter internationalen oder nationalen Regelungen stehen, stünden in einem Über- und Unterordnungsverhältnis und seien zumindest einer Abwägung zugänglich, irrt. Sie stehen gleichrangig nebeneinander. Abwägungsentscheidungen sind immer die *ultima ratio* – und in sehr vielen Fällen gar nicht erforderlich.

An dieser Stelle sollten wir auch kurz Transportleistungen des Verkehrsträgers Wasserstraße oder des Verkehrsmittels Binnenschiff betrachten.

Auch wenn die Gütertransportleistung der Bundeswasserstraßen im Modal Split der Verkehrsträger gering zu sein scheint, so wäre schon eine Verlagerung der heutigen Transporte auf andere Verkehrsträger nicht möglich, da unsere Landverkehrsträger bereits heute mehr als ausgelastet sind und deren Infrastruktur zusätzliche Verkehre in den kommenden Jahren ganz sicher nicht mehr aufnehmen kann.

Der unvermittelte Einsturz der Carola-Brücke in Dresden ist ein erschreckendes Beispiel für die aktuelle Situation. Aber auch unsere täglichen „Erfahrungen“ auf Straße und Schiene belegen die vorgenannte Aussage.

Zusammenfassend betrachtet stehen wir – so glaube ich – vor einer (neuen) Ära der Binnenschifffahrt, für die selbstverständlich eine funktionsfähige Infrastruktur erforderlich ist. Wir selbst wissen nur zu gut, dass auch unsere Infrastruktur „in die Jahre gekommen ist“. Aber wenn die Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße im Vergleich zu anderen bewerten, dann steht die Wasserstraße „gut da“.

Sie können sich vorstellen, dass ich in verkehrsträger-übergreifenden Diskussionsforen für diese nüchterne Feststellung nicht unbedingt von teilnehmenden Kolleginnen und Kollegen der Straße und der Schiene geliebt werde. Aber wir müssen endlich mit dem Kannibalismus der Verkehrsträger aufhören und gemeinsam in unserem Land alle Verkehrsträger-umfassende Transportkonzepte entwickeln und leben. Das ist nicht nur eine Aufgabe der Politik und der Verwaltungen, sondern auch für alle diejenigen, die mit der Logistik und den Transportketten unmittelbar oder mittelbar zu tun haben.

Es geht bei dieser Diskussion also längst nicht mehr um eher archaisch anmutende Prognose-Modelle, mit der Abschätzung möglicher Verkehrsverlagerungen oder -zunahmen auf Straße und/oder Bahn, es geht darum, wo und wie die Binnenschifffahrt Transportbedarfe sinnvoll ergänzen kann.

Und, meine Damen und Herren, als verantwortungsvolle Entscheidungsträger haben wir bei unserem Handeln für unsere Infrastruktur selbstverständlich die natürlichen Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen zu bewahren und – dort, wo es erforderlich ist – auch wiederherzustellen. Dies sind nicht nur bloße Handlungsempfehlungen oder verbindliche Vorgaben, sondern es ist mittlerweile das Selbstverständnis des handelnden Menschen. Auch wenn dies, historisch betrachtet, leider nicht zu allen Zeiten so war, so können wir heute diesen Bewusstseinswandel auf allen Ebenen attestieren.

So jedenfalls erlebe ich meine eigene Verwaltung bei ihrem täglichen Tun an unseren Wasserstraßen, und so wird sie – in enger Abstimmung mit den polnischen Kolleginnen und Kollegen – auch hier an der Oder agieren. Bezogen auf die Oder, stelle ich gern noch einmal klar, dass es uns gemeinsam, nach Maßgabe des Deutsch-Polnischen Oder-Abkommens von 2015 – oder, weniger formal formuliert – in Abstimmung mit unseren polnischen Partnern – darum geht,

- + die verkehrliche Situation zu stabilisieren,
- + den Hochwasserschutz in Polen und in Deutschland zu verbessern, u.a. durch die
Sicherstellung des Eisaufbruchs,
- + Maßnahmen zur Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie, unter Einbeziehung der ökologischen Gewässerentwicklung und der Auenrenaturierung, umzusetzen.

Und auch die Maßnahmen an der Oder werden auf eindrucksvolle Art beweisen, wie man vermeintlich unterschiedliche Interessen miteinander sinnvoll verknüpfen kann, ohne sie miteinander oder gar gegeneinander abzuwägen.

Herr Messing, der zuständige Unterabteilungsleiter der GDWS, wird in seinem Vortrag zum Wasser-Management aus deutscher Sicht sehr viel detaillierter, als ich es tun könnte, auf die besonderen Herausforderungen und die integrierten Lösungsansätze für die Oder eingehen.

Neben einer umfassenden und aktuellen Datenerfassung mit dynamischen Fortschreibungen ist die Zusammenarbeit ein weiterer wesentlicher Garant für das Gelingen von Projekten. Ja, meine Damen und Herren, wir können die vielfältigen Herausforderungen national und international nur gemeinsam stemmen. Internationale, interdisziplinäre und organisationsunabhängige Zusammenarbeit aller Wissensträger ist die entscheidende Voraussetzung dafür, dass wir die Herausforderungen im Sinne von Mensch und Natur erfüllen. Das heißt, wir verknüpfen vermeintlich unterschiedliche Zielrichtungen durch konkrete Umsetzungsmaßnahmen miteinander.

Integration, nicht Separation ist das Schlagwort.

Im Anschluss reise ich gleich weiter nach Hanau am Main, um dort morgen der Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung zwischen der WSV und einer Gemeinde zur Planung und Umsetzung wasserwirtschaftlicher Maßnahmen zum Zweck der Auenrevitalisierung im Rahmen des Bundesprogramms *Blaues Band Deutschland* beizuwohnen. Dort gehen wir, wie an vielen anderen Stellen, bereits den „nächsten Schritt“ in Richtung eines gemeinsamen interaktiven Handelns.

Bei den Stichworten Zusammenarbeit und gemeinsames Wirken bedanke ich mich ausdrücklich beim Verein zur Förderung des Stromgebietes Oder/Havel e.V. für das kontinuierlich hohe Engagement und die vielfältigen Aktivitäten zur Unterstützung und Förderung der Wasserstraßen im international geprägten Einzugsgebiet der Oder.

Die Veranstaltung heute hier in Stettin ist dafür ein weiterer wichtiger Meilenstein, da die ausgewählten Themen das breite Spektrum von Ansprüchen und Wirkungen abbilden und die Podiumsdiskussion am Nachmittag sicherlich zeigen wird, dass und wie der Interessenausgleich machbar ist.

Ich danke nochmals herzlich auch im Namen von Frau Staatssekretärin Susanne Henckel für die Einladung und wünschen Ihnen allen einen interessanten und informativen Tag.

Diskussion

(Richter) Eine Anmerkung zu Herrn Schwardmann: Ich habe 13 Jahre im Bundesamt für Güterverkehr die Mautbeobachtung mitgestaltet, und wenn ich heute Berichte lese, nach denen etwa 4 Mrd. t p.a. Güter in Deutschland befördert werden, davon etwa 300 Mio. t durch die Bahn und etwa 200 Mio.t mit Schiffen, dann ist es schön zu hören, dass der *Modal Split* in der Veränderung begriffen ist.

Ich habe Überschlagsrechnungen gemacht, nach denen ich mir vorstellen könnte, dass es etwa eine Menge von 300 – 500 Mio. t gibt, die verlagerungsfähig auf Bahn und Binnenschifffahrt wären. Das wäre ein Anfang. Ich glaube, wir sind auch aufgerufen, die Gesetze in Europa und Deutschland in dieser Richtung zu verändern. Wir brauchen eine gemeinsame Gesetzgebung für Straße, Bahn und Schifffahrt. Wenn Merz vor einigen Tagen gesagt hat, Es liegt viel Privatkapital auf der Bank, wir müssen aber Ansätze schaffen, dass das Geld in Investitionen umgesetzt werden kann, finde ich, dass dies ein richtiger Weg ist. Und wenn wir aufzeigen würden, dass wir tatsächlich ein so hohes Verlagerungspotential haben, dann muss dafür ein Anreiz zur Aktivierung gegeben werden.

In dem ersten heute gehörten Beitrag, der mir gut gefallen hat, dass die polnische Regierung bis 2030 einen konkreten Plan hat. Ich glaube, da haben wir noch Nachholbedarf. Der Weg müsste also entsprechend gegangen werden. Die Verlagerung ist mehrfach angesprochen worden – vielleicht kann auch der Oder-Verein, so wie er hier zusammen sitzt, dazu einen Beitrag leisten.

(Schwardmann) Ich gebe Ihnen vollkommen Recht – vielen Dank für die Unterstützung. Wir müssen den Kannibalismus der Verkehrsträger beenden. Es macht keinen Sinn – es geht nicht darum, sich gegenseitig Güter abzujagen, sondern darum, die Gütertransporte vernünftig und sinnvoll zu verteilen – dies ist eine riesige politische Herausforderung.