



Zentralkommission für die
Rheinschifffahrt



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

RHEINSCHIFFFAHRT UND KLIMAWANDEL – HERAUSFORDERUNG UND CHANCE

ZKR-KONGRESS 2009

Jean-Marie Woehrling
Generalsekretär der ZKR

Resümee des ZKR-Kongresses 2009

I. EINLEITUNG

Die folgende Zusammenfassung der Diskussionen unmittelbar vor Ende des Kongresses darf nicht mit den noch zu erarbeitenden Schlussfolgerungen verwechselt werden. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wird sich für die Analyse der Ergebnisse dieser Veranstaltung Zeit nehmen, bevor sie tatsächlich Schlussfolgerungen ziehen und konkrete Vorschläge entwickeln wird. Die Vorschläge werden erst in einigen Monaten vorgelegt werden können; einige Schlussfolgerungen werden sogar noch mehr Zeit in Anspruch nehmen. Zusammenfassend können jedoch bereits einige Eindrücke geschildert, Lehren gezogen und Perspektiven aufgezeigt werden.

Der erste Eindruck, der aus den Diskussionen gewonnen werden konnte, ist, dass dieser Kongress seine Funktion als Treffpunkt für alle Akteure in der Binnenschifffahrt sehr gut erfüllt hat. Die Kongresse der ZKR werden in einem Abstand von einigen Jahren veranstaltet. Der letzte Kongress fand 2003 in Paris statt. Der diesjährige reiht sich in diese Tradition ein und kann schon jetzt als ein schöner Erfolg angesehen werden.

Bemerkenswert ist der Geist, der diesen Kongress geprägt hat. So war die Stimmung trotz Wirtschaftskrise und des Bewusstseins über den Klimawandel ausgesprochen positiv. Die Teilnehmer zeigten sich nicht entmutigt, sondern bereit, sich den Herausforderungen zu stellen und die Chancen des Augenblicks zu nutzen. Sie legten eine große Aufgeschlossenheit und Zuversicht an den Tag. Wie es einer der Referenten ausdrückte: Die Zukunft stellt keine Bedrohung dar; wir müssen die Veränderungen akzeptieren, um die sich bietenden Gelegenheiten besser nutzen zu können.

Ferner zeichnete sich der Kongress durch eine große Dialogbereitschaft seitens der Frachtführer und der Verlager, der Akteure der Binnenschifffahrt und der Vertreter der Umweltbewegungen sowie der Experten der vertretenen Fachrichtungen aus. Es herrschte ein ausgeprägter Sinn für das öffentliche Interesse, ein voluntaristischer Geist und das Bestreben vor, direktes Handeln mit langfristigen Perspektiven zu verbinden.

II. LANGFRISTIGE HYDROLOGIE DES RHEINS

Welche Lehren können aus der Veranstaltung gezogen werden?

Meteorologische und wirtschaftliche Unsicherheiten

Die erste Lehre ist Bescheidenheit. Es war die Hoffnung geäußert worden, dass es anhand wissenschaftlicher Studien möglich werden würde, die Hydrologie des Rheins in 50 oder 80 Jahren genau vorhersagen zu können. Die durch diese Studien hervorgebrachten Modelle zeigen uns zwar Tenden-

zen auf, sind aber nach wie vor mit einem hohen Maß an Unsicherheit behaftet. Zwischen den pessimistischsten und den optimistischsten Szenarien liegt immer noch eine große Kluft.

Allerdings ist die Ungewissheit über die langfristige Entwicklung der Hydrologie des Rheins in einen allgemeineren Rahmen gerückt. Man ist sich nämlich bewusst geworden, dass sie nur einen neben vielen anderen Unsicherheitsfaktoren darstellt, die man eher gewohnt ist. Langfristig sind die wirtschaftlichen und politischen Unsicherheiten weitaus größer als jene, die die Entwicklung der Hydrographie des Rheins betreffen. Die Vorstellung, die man aus den sicheren Visionen bezüglich der Entwicklung der Binnenschifffahrt gewinnen kann, ist zum Teil eine Illusion, welche die Bereitschaft zum Handeln nicht beeinflussen darf. Dieses Handeln muss in diesem wie auch anderen Bereichen einer gewissen unvermeidbaren Ungewissheit Rechnung tragen.

Gewissheit hoher und niedriger Wasserstände

Die zweite Lehre ist, dass eines jedoch sicher ist: der Klimawandel wird die Hydrologie des Rheins beeinflussen, und zwar in Form längerer Hoch- und Niedrigwasserperioden, auch wenn sich die Gesamtwassermenge nicht stark verändern wird und das Ausmaß dieser Entwicklungen noch nicht bekannt ist. Der Klimawandel ist für die Binnenschifffahrt eine unumgängliche Tatsache; sie muss sich mit ihm auseinandersetzen.

Handeln, aber mit Umsicht

Die dritte Lehre lässt sich wie folgt formulieren: Keine Panik! Die alarmierenden Nachrichten über das baldige Ende der Binnenschifffahrt sind völlig überzogen. Die Rheinschifffahrt ist nicht im Begriff, ihre Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren. Die Lage sollte daher nicht unnötig dramatisiert werden. Wir stehen sicherlich vor einem Problem, aber wir können darauf reagieren.

Dies insbesondere deshalb, weil die Entwicklung relativ langsam und schrittweise vonstatten gehen wird. Wenngleich die Ungewissheit für das Jahr 2050 groß ist, können wir doch davon ausgehen, dass die Veränderungen in den nächsten zwanzig Jahren noch sehr begrenzt sein werden. Sicherlich werden wir in den nächsten Jahren Hoch- und Niedrigwasserperioden erleben, dies jedoch unter Bedingungen, die mit denen der vergangenen Jahre weitgehend identisch sein werden. Tieferegreifende Veränderungen werden erst später festzustellen sein. Wir haben folglich Zeit, unsere Antwortstrategie auszubauen und insbesondere neue Technologien zu entwickeln, um auf diese Herausforderung besser reagieren zu können. Wie mehrere Referenten festgestellt haben, müssen wir handeln, aber mit Umsicht.

III. ANPASSUNGSSTRATEGIEN

Obleich manche Szenarien für die Zeit nach 2050 sehr alarmierend sind und von deutlichen Verschlechterungen in Form sehr langer Niedrigwasserperioden mit erheblichem Wassermangel ausgehen, sind andere Modelle wesentlich beruhigender und deuten eine gemäßigte Entwicklung an. Nun ja, es muss ja nicht zum Schlimmsten kommen! Zumindest ist die Wahrscheinlichkeit, dass es so kommt, nicht die höchste.

Der Kongress hat sich jedoch vor allem mit den Anpassungsstrategien befasst. Diese sind recht vielfältig und betreffen die Schiffstechnik genauso wie die logistische Organisation oder Infrastrukturanpassungen.

Schiffstechnik

Insbesondere was die Schiffstechnik angeht, sind sehr viel versprechende Arbeiten im Gange. In Zukunft wird es möglich sein, Ausrüstungen zu entwickeln, die den Schiffsverkehr auch bei sehr geringem Tiefgang erlauben. Auch Konzepte für längere Schiffe wurden angesprochen. Über die Abmessungen von Schiffen und den Sinn des gegenwärtigen Trends zum Bau immer größerer Schiffe wurde ausführlich diskutiert; allerdings zeigte sich, dass es gegenwärtig noch zu früh ist, Schlussfolgerungen über die künftige optimale Größe von Schiffen zu ziehen.

Organisation des Verkehrs und Logistikverfahren

Andere Forschungsarbeiten betrafen die Organisation des Verkehrs und die Logistikverfahren. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine verbesserte Voraussagbarkeit der verfügbaren Tiefgänge es den Schiffen ermöglichen werde, die zu einem gegebenen Zeitpunkt vorhandene Wassermenge bestmöglich zu nutzen. Die Möglichkeiten zur Entwicklung neuer Lagerverfahren wurden erörtert. Ferner wurde der Frage nachgegangen, welche Laderaumreserven vorhanden seien, um eine übermäßig große Nachfrage infolge von Niedrigwasserperioden decken zu können. Ganz allgemein zeigte sich, dass eine Überprüfung der Arbeitsmethoden zu hohen Produktivitätsgewinnen führen könnte.

Ausbau der Wasserstraße

Schließlich widmete sich der Kongress der Frage des Ausbaus der Wasserstraße. Dabei handelt es sich um ein hochsensibles Thema, das unter drei Prämissen behandelt wurde: keine Tabus, keine Überstürzung, aber eine beträchtliche Anstrengung zur Verbesserung des Dialogs zwischen den Interessenträgern. Infrastrukturanpassungen werden auf jeden Fall notwendig sein, um gegen die Erhöhung des Hochwasserrisikos vorzugehen. Es ist unstrittig, dass solche Anpassungen vor allem in den Niederlanden stattfinden werden, und zwar nicht nur um der Interessen der Binnenschifffahrt willen, sondern auch zur Gewährleistung der Sicherheit der Menschen. Neben diesem Aspekt wurden auch die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten an der Wasserstraße angesprochen, die dem neuen hydrographischen Bedingungen angepasst werden müssen. Eine mögliche Maßnahme könnte darin bestehen, die Schifffahrtsrinne zu vertiefen. Dadurch könnte eine engere, aber tiefere Fahrrinne geschaffen werden, die in Niedrigwasserperioden einen sichereren Tiefgang bieten würde. Bestimmte Infrastrukturarbeiten könnten sowohl im Interesse der Binnenschifffahrt als auch im Interesse der Umwelt (man denke an das Problem der Erwärmung der Wassertemperatur) oder der Trinkwasserversorgung erforderlich werden. Angesichts der Ungewissheit über die durch den Klimawandel ausgelösten Entwicklungen können Strategien entwickelt werden, die bevorzugt Maßnahmen vorsehen, die Vorteile unabhängig von der Art dieser Entwicklungen bieten („no regret-Strategien“). Es wird zunehmend um die Entwicklung von Infrastrukturmaßnahmen gehen, die darauf abzielen, nicht gegen, sondern „mit der Natur zu arbeiten“. Demgegenüber hat niemand den Wunsch, den Bau neuer Wehre oder Staubecken auf dem Rhein aufzunehmen, wenngleich in den Niederlanden zurzeit ziemlich kühne Szenarien diskutiert werden.

IV. ZUKUNFT DER BINNENSCHIFFFAHRT

Insgesamt konnte auf dem Kongress ein Konsens darüber erzielt werden, dass die Binnenschifffahrt Zukunft hat. Mehrmals wurde festgestellt, dass das entsprechende Potential durchaus vorhanden sei, z.B. was neue Märkte, die Senkung des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen sowie Produktivitätsgewinne betrifft. Dazu müssen die erworbenen Gewohnheiten und Funktionsweisen jedoch in vielerlei Hinsicht geändert werden. Wiederholt wurde dafür plädiert, Mut zu zeigen, und zwar nicht nur mit Blick auf das Gewerbe, sondern auch auf die Behörden und insbesondere die ZKR und deren Regelwerke. Letztere müssen technologische Innovationen begünstigen und sich rasch an die Entwicklung neuer Verfahren, z. B. im Hinblick auf Motoren, neue Werkstoffe oder Sicherheitstechniken, anpassen lassen. Die rasche Anpassung und die Begünstigung von Innovationen sind Voraussetzungen für die technische Entwicklung, ohne die dem neuen hydrographischen und wirtschaftlichen Kontext nicht entsprochen werden kann.

Reaktionsfähigkeit auf die Zukunftsaussichten

Die Perspektiven, die im Rahmen des Kongresses aufgezeigt wurden, waren somit durch das Vertrauen der Rhein- und Binnenschifffahrt in ihre eigene Reaktionsfähigkeit auf die Zukunftsaussichten gekennzeichnet. Zweckvollerweise wies bereits der Titel des Kongresses darauf hin, dass der Klimawandel für die Binnenschifffahrt nicht nur eine Herausforderung, sondern auch eine Chance darstelle.

Die derzeitige Wirtschaftskrise und der Klimawandel stellen gemeinsam die Entwicklung des Verkehrssystems in Frage. Es konnte gesagt werden, dass nach der Wirtschaftskrise nichts mehr so sein werde wie zuvor. Dies gilt besonders für das Verkehrssystem, das von der Bekämpfung des Klimawandels stark betroffen sein wird. In dieser Phase hat die Binnenschifffahrt gute Aussichten auf eine

deutliche Aufwertung. Weitere Chancen bieten sich ihr aufgrund ihres schadstoffarmen Charakters für den Fall der Einführung von Maßnahmen zur Besteuerung von Emissionen und externen Kosten.

Senkung der CO₂-Emissionen

Aufgrund ihrer Anerkennung als umweltfreundlicher Verkehrsträger zieht die Binnenschifffahrt immer mehr das Interesse der Verlager auf sich. Dies ist für sie Anlass, in ihren Bemühungen zur Senkung ihrer eigenen Emissionen nicht nachzulassen. Durch die Umstrukturierung der Wirtschaft zum Zwecke der Senkung der CO₂-Emissionen werden neuen Energieformen Bedeutung gewinnen, die der Binnenschifffahrt z. B. im Bereich der Biomasse neue Märkte erschließen könnten. Der Klimawandel ist für die Binnenschifffahrt folglich nicht nur mit Problemen verbunden, sondern eröffnet ihr auch Perspektiven und Chancen.

Dialogplattformen

Allerdings müssen diese Chancen auch genutzt werden. Diesbezüglich sind in den Binnenschifffahrtskreisen noch viele Arbeiten erforderlich. Der Kongress endete dementsprechend mit der Frage, welche Strukturen für diese Arbeiten am besten geeignet wären. Es wurden verschiedenen Aspekte angesprochen. So wurde die Notwendigkeit hervorgehoben, die dem Gewerbe zur Verfügung stehenden Strukturen zu stärken. Auch die Bedeutung von Dialogplattformen wurde thematisiert. Schließlich wurde jedoch darauf hingewiesen, dass, wie die besonders gelungene Organisation dieses Kongresses zeige, die Binnenschifffahrt mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt über ein wirksames Forum verfüge, das der gesamten europäischen Binnenschifffahrt offen stehe.

