

Die Anpassung der Gebirgsstrecke ab der Loreley ist eine der Kernfragen

Kolloquium zu Niedrigwasser und Klimawandel in Straßburg

Eine Frage der Anpassung

Am 21. Juni veranstaltete das Consortium international pour le développement des voies navigables in Zusammenarbeit mit dem Interreg Programm Clim'ability in Straßburg eine Debatte über die Auswirkungen des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt. Für Transportfachleute, Binnenhäfen, Behörden und Hydrologen war es eine Gelegenheit, das Niedrigwasser, seine Folgen und mögliche Anpassungen zu analysieren.

Der Generaldirektor von Danser France, Guy Erat, bestätigte die schwierige Situation der Reeder: „Es ist wichtig zu verstehen, dass ein Zentimeter 5 bis 10 t weniger Ladung bedeutet. Letztes Jahr konnten Binnenschiffe nur 20 bis 25 % ihrer Kapazität laden. Als sich die Durchflussmenge des Rhein wieder normalisierte, hat man noch einen Monat warten müssen, bis die Verloader die Binnenschifffahrt wieder nutzten.“ In Frankreich haben sich die Verloader vor einigen Jahren bemüht, ihre Logistik umweltfreundlicher zu gestalten und den CO₂-Ausstoß um 6 % zu senken. Aber 2018 konnte dieses Ziel nicht erreicht werden, weil keine Alternative zur Straße bestand. „2018 war ein dunkles Jahr für die Unternehmen. Logistikengpässe haben nicht nur zu einer Erhöhung der Kosten geführt, sondern zum Teil auch zu einem Rückgang des Umsatzes“, so Jean-Marc Rohlmann, Präsident des Vereins des elsässischen Verloader Acuta.

In Deutschland verzeichnete BASF aufgrund von Wassermangel, der zu erheblichen logistischen Problemen führte, einen Verlust von 52 Mio. Euro. Der Mangel an Kühlwasser zwang das Werk, die Produktionsmenge zu senken. Das Gleiche erlebte ThyssenKrupp. Insgesamt betragen sich die Kosten für die deutsche Wirtschaft Milliarden. „Da viele Industriestandorte am Rhein von Investmentfonds abhängig sind, die dort investieren, wo sie eine Zukunft sehen, stehen Tausende von Arbeitsplätzen auf dem Spiel“, so Gerhard Hamerling, Leiter der Abteilung Verkehr und Straßenbau von Rheinland-Pfalz.

Binnenhäfen waren auch betroffen. In Basel versprach das Jahr 2018 ein Rekordjahr zu werden. Aber es war es nicht der Fall: 2018 endete mit einem Verkehrsrückgang von 20 %. Gleiches galt für Straßburg, das einen Rückgang im Binnenschiffsverkehr um 26 %



Das Kolloquium war gut besucht

erlebte, was das niedrigste Verkehrsaufkommen der letzten 50 Jahren war. „Das Niedrigwasser hat Auswirkungen auf die Schifffahrt, aber auch auf die Wirtschaft gehabt. Die Stromerzeugung der Wasserkraftwerke wurde geschwächt, die Industrie und der Tourismus ebenso. Und wir hatten große Angst um den Grundwasserspiegel und das hydrogeologische System des Rheins“, so Catherine Trautmann, Präsidentin des Hafens Straßburg.

Acht Monate später sehen Fachleute es jedoch nicht als so katastrophal. „Obwohl 2018 eine Rekordlänge hatte, ist Niedrigwasser am Rhein keine Ausnahmeerscheinung. 2015 gab es 156 Tage Niedrigwasser, 2016 104 Tage und 2017 124 Tage“, mahnt

Erat. Danser hat Maßnahmen ergriffen. Zum Beispiel entwickelt das Unternehmen andere Schifffahrtsgebiete, wie Nordfrankreich und Belgien.

Wer wie Jean-Laurent Herrmann den Beginn der Containerisierung kennt, sieht das philosophisch. „Früher wurden die Schiffe an den Fluss angepasst, aber danach wurden die Wasserfahrzeuge kontinuierlich größer. Als ich in den Markt eingestiegen bin, haben wir bis 2,50 m Tiefe geladen; heute sind Binnenschiffe für 4,50 m Tiefe gebaut. Sollen wir die alten Normen wieder anwenden? Der Fluss und die Natur werden sich nicht an die Industrie anpassen. Es liegt an der Industrie, sich an die Natur anzupassen!“, erklärt der ehemalige Rhenus-Verkaufsleiter.

„Die Auswirkung des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt ist ein zentrales Thema, das nicht so schnell von der Tagesordnung verschwindet wird“, bestätigt Bruno Georges, Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. Dieser meint, dass man das Problem ohne Panikmache und Kleinreden angehen soll. Die Branche müsse an einer Anpassung an den Klimawandel arbeiten.

Angesichts des Niedrigwasserproblems hat die deutsche Industrie mehrere Lösungs-Vorschläge unterbreitet, wie die Entwicklung einer Katamaranflotte. Angesichts der Lebensdauer der Binnenschiffe scheint es unmöglich zu sein, die Struktur der Rheinflotte kurzfristig zu ändern. Außerdem wären diese Flachschniffe unter normalen Schifffahrtsbedingungen nicht wettbewerbsfähig. BASF schlägt außerdem vor, die Gebirgstrecke mit Dämmen auszustatten. Eine undenkbar Lösung für die Experten, die auch von den Operateuren mit Skepsis gesehen wird.



Catherine Troutmann und Philippe Trimaille, stellvertretender Bürgermeister der Stadt Mulhouse | Bilder: Stey

Tony Nicolay, Geschäftsführer von Haeger & Schmidt Logistics, machte einen Vergleich zu den Ausbauten, die in Nimwegen im Rahmen des Programms „Ruimte vor de Rivier“ durchgeführt wurden. Zwischen 2013 und 2017 wurde der Waal ein Inlass hinzugefügt, um dem Fluss mehr Raum zu geben, insbesondere bei Überschwemmungen. „Aber letztes Jahr hatte Nijmegen den gleichen Wasserstand wie Kaub. Der Rhein lebte nur vom Grundwasserspiegel.“ Nicolay meint, die Holländer haben sich geirrt; durch die Verbreiterung des Flussbetts „haben sie den Wasserstand stromaufwärts abgesenkt. Gehen wir im Gebirge nicht dasselbe Risiko ein?“ Ansonsten gibt es ein Vorhaben, den Rheinabschnitt zwischen Oestrich und Sankt Goar zu vertiefen. Mit

dieser Vertiefung, dessen Kosten auf 60 Mio. Euro geschätzt werden, sollen die Schiffe 30 cm Tiefgang gewinnen. Damit sollen die Kosten des Binnenschiffsverkehrs um 20 % sinken. Die das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan als vorrangig enthalten. Es werde jedoch nicht vor 2032 verwirklicht. Das Problem ist: Auf diesem Abschnitt reicht es nicht aus, den Rhein auszubaggern; sondern müssen die Felsen, die das Flussbett bilden, angepasst werden. Die Sache ist auch politisch, weil die Bauarbeiten Umweltfragen mit sich bringen und vom Teil der Bevölkerung sehr schlecht angenommen werden.

„Den Fluss zu vertiefen ist nutzlos, wenn es nicht genug Wasser gibt“, so Harald Köthe, Direktor des Internationalen Zentrums für globalen Wandel Koblenz. Dieser Einschätzung stimmt Laurent Schmitt zu. Der Hydromorphologe und Professor an der Universität Straßburg erklärt: „Der Fluss ist ein gepulstes System, das überflutet werden muss. Indem man sein Bett vertieft, reduziert man die Häufigkeit dieser Überflutungen, was nicht ohne Konsequenzen ist.“ Außerdem ist das Rheinbett im Gebirge nicht nur aus Stein – es enthält auch Schwemmböden mit Kies, die eine wichtige Stabilisierungsrolle spielen. Schließlich dürfe man nicht vergessen, dass der Rhein bis zum Sandoz-Unfall der am stärksten verschmutzte Fluss Europas war. „Wenn man sein Bett putzt, riskiert man, die verschmutzte Teilchen wieder ins Wasser suspendieren zu lassen“, ergänzt Köthe.

Es ist schwierig, die Auswirkung des Klimawandels auf das Rheinsystem genau zu bestimmen, da es zahlreiche Parameter gibt. Es ist jedoch bekannt, dass die Erwärmung den „Puffer“ aus Gletscher-Schneewasser gefährdet und damit die Gefahr besteht, dass sich extreme Wetterereignisse verstärken. „Wir haben keine kurzfristige Lösung, und sicher kein Wundermittel um diese Entwicklung zu vermeiden, aber wir haben Instrumente, um uns an diese Ereignisse anzupassen“, so Köthe. Für die Rheinwasserbedingungen stehen zur Zeit Prognosen bis zu zehn Tagen zur Verfügung.

Die Erfahrung zeigt auch, dass man sich auf die Existenz alternativer Lösungen zur Binnenschifffahrt verlassen kann. „Ich habe darum gebeten, dass auf Basis der vorliegenden Daten hinsichtlich der vier europäischen Korridore, die sich in Straßburg treffen, ausführliche multimodale Überlegungen angestellt werden, um Aktionsvorschläge zu unterbreiten. Binnenhäfen am Oberrhein müssen von der Europäischen Kommission gehört werden“, so Catherine Trautmann. Ihrerseits plant die ZKR mehrere Initiativen: Ende 2019 ein Seminar zum Klimawandel, in Zusammenarbeit mit der Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR), und Überlegungsarbeit innerhalb des Rhein-Alpen-Korridors. Außerdem wird die ZKR eine Studie zur Finanzierung der Modernisierung und Greening der Flotte leiten. „Niedrigwässer sollen für uns eine Gelegenheit sein, gehört zu werden“, schloss sie.

Nathalie Stey

NEU Historisches vom Strom

Im Mai 2019 wurde die Buchreihe mit der Neuerscheinung **„100 Jahre Reederei Jaegers“ fortgesetzt**. Der Band XXVI von Autor Dr. Ingo Steller umfasst 134 Seiten im Vierfarbdruck mit zahlreichen Abbildungen, einer ausführlichen Flottendokumentation und einer detaillierten Beschreibung der Geschichte des erfolgreichen Binnenschiffahrtsunternehmens. Er wird zum Preis von 32,50 Euro zzgl. Versandkosten angeboten.



Historisches vom Strom
NEU
100
Jahre Reederei Jaegers

Band 26

www.schiffahrtundtechnik.de