

09.05.2014 - Loh/ND

**KLIWAS-Projektionen zeigen: Die Schifffahrt auf dem Rhein und im nordwestdeutschen Kanalgebiet wird durch den Klimawandel nicht eingeschränkt werden.**

**Industrievertreter fordern Politik und Verwaltung auf, den Sanierungsstau bei der Infrastruktur aufzulösen und Mittel für einen weiteren Ausbau bereitzustellen.**

Am 6.5.2014 lud der VBW im Stahlzentrum in Düsseldorf zu einem Thementag mit dem Titel „Klimawandel und Wasserstraßen: Perspektiven für die Industrie“ ein.

In dieser Veranstaltung, an der zahlreiche Vertreter der Industrie, der Binnenschifffahrt, der Hafengewirtschaft sowie aus Verwaltung und Verbänden teilnahmen, wurden die Ergebnisse des Projektes KLIWAS vorgestellt. Das 2013 beendete und vom Bundesverkehrsministerium initiierte Forschungsprogramm KLIWAS zielte darauf ab, mögliche klimabedingte Änderungen der Abflüsse und Wasserstände für Binnenwasserstraßen abzuschätzen. Zum ersten Mal liegen damit anhand gesicherter Daten erstellte Projektionen vor.

Darüber hinaus diskutierten die Teilnehmer mit Experten aus den zuständigen Bundesbehörden vor dem Hintergrund der zukünftigen Flotten- und Infrastrukturentwicklung über die klimabezogenen Auswirkungen auf die Industrie und die Logistik sowie über geeignete Anpassungsstrategien.

Mit großer Aufmerksamkeit wurde das Referat von Dr. Sebastian Kofalk, KLIWAS-Koordinator bei der Bundesanstalt für Gewässerkunde, aufgenommen:

Besonders untersucht wurde in KLIWAS der Rhein, auf dem 85% des Binnenschiffsverkehrs in Deutschland stattfindet und der das logistische Rückgrat für den Hinterlandverkehr der Rheinmündungshäfen, aber auch für die Industrie an Mosel, Main, Neckar, Saar und im Kanalgebiet bildet.

Anhand 20 Klimamodellketten wurden Szenarien für den für die Binnenschifffahrt kritischen Pegel Kaub am Mittelrhein errechnet. Für den Zeitraum 2021 bis 2050 zeigt das optimistische Szenario eine Erhöhung des Wasserdargebotes (Erhöhung der Niedrigwasserabflüsse von bis zu 10%), beim pessimistischen Szenario eine Abnahme der Niedrigwasserabflüsse von bis zu 10%.

Große Binnenschiffe werden im positiven Szenario auch zukünftig Kostenvorteile haben, hier sind Kostenreduktionen von bis zu 0,25 Cent je Tonnenkilometer für einen 110m GMS-Koppelverband möglich. Im pessimistischen Szenario würden große Schiffe auf der Strecke Rotterdam-Oberrhein im Massengutverkehr im Jahresmittel mit Kostensteigerungen von 0,8-0,25 Cent zu rechnen haben.

„Die Projektionen für die pessimistischen Szenarien sind kein Grund zur Beunruhigung. Die Binnenschifffahrt verfügt über vielfältige Anpassungsoptionen. Möglich wäre die Steigerung der Leichtigkeit durch schiffsseitige

**Verein für europäische  
Binnenschifffahrt und  
Wasserstraßen e. V.**

Association for European Inland  
Navigation and Waterways

Association de la Navigation  
Intérieure Européenne  
et des Voies Navigables

Vereniging voor Europese  
Binnenvaart en Waterwegen

**Ansprechpartner:**

Marcel Lohbeck  
Geschäftsführer

Haus Rhein  
Dammstraße 15-17  
47119 Duisburg

Telefon +49(0) 2 03/8 00 06-27  
Telefax +49(0) 2 03/8 00 06-28  
info@vbw-ev.de  
www.vbw-ev.de

Maßnahmen oder der Einsatz kleinerer Schiffseinheiten im Koppelverband. Aber auch auf der Infrastrukturseite können Maßnahmen ergriffen werden, um potenzielle Engstellen zu beseitigen, beispielsweise durch Unterhaltung abgestufter Fahrrinnen oder den Einsatz von Leitwerken“, so Dr. Kofalk.

Gute Nachrichten enthält KLIWAS auch für die verladende Wirtschaft. Die Versorgungssicherheit der Industrie ist in beiden Szenarien gewährleistet. Im pessimistischen Szenario können jedoch, vor allem im Herbst, langfristig Anpassungen der Lagerhaltung und der Logistik notwendig werden.

Insbesondere die Industrie im westdeutschen Kanalgebiet dürfte sich freuen: Eissperren im Winter werden wahrscheinlich abnehmen.

„Der Rhein ist in den letzten 150 Jahren vielfach an sich verändernde Umweltbedingungen und die Bedarfe der Nutzer angepasst worden. Die durch den Klimawandel zu erwartenden Veränderungen sind vor diesem Hintergrund keine allzu große technische Herausforderung. Die vorgeschlagenen wasserbaulichen Maßnahmen sind mit vertretbarem finanziellem Aufwand und umweltverträglich umsetzbar. Der Rhein wird auch in Zukunft ein äußerst stabiler Fluss sein und eine hohe Transportzuverlässigkeit garantieren“, konstatierte Michael Heinz, Leiter der GDWS - Außenstelle West -.

„Wir als Industrieunternehmen sind sehr dankbar für die nun vorliegenden Erkenntnisse. Investitionsentscheidungen werden oft fern der wassernahen Standorte getroffen. Meldungen über mögliche Beeinträchtigungen des Systems führen daher gelegentlich zu Irritationen. Die KLIWAS Ergebnisse zeigen aber, dass wir mit großer Wahrscheinlichkeit davon ausgehen können, dass unsere Investitionen an den Wasserstraßen sicher sind und wir mit dem Binnenschiff auch weiterhin einen umweltfreundlichen, kostengünstigen Verkehrsträger zur Verfügung haben werden“, erklärt Jörg Becker, Supply Operations Manager, FVC Rhine, bei der BP Europa SE, Bochum.

Ein deutliches Fazit zog Gerd Deimel, Bevollmächtigter des Vorstandes der LANXESS Deutschland GmbH: „Es gibt nun keine Ausreden mehr. Politik und Verwaltung müssen nun alles Notwendige tun, um den Sanierungsstau in der Wasserstraßeninfrastruktur aufzulösen, die notwendigen Planungskapazitäten bereit zu stellen und einen weiteren Ausbau zu ermöglichen.“ Er rief die Industrieunternehmen dazu auf, noch mehr als bisher potenzielle Kunden von den Vorteilen des Systems Schiff/Wasserstraße/Häfen zu überzeugen und dessen Kapazitätsreserven noch intensiver zu nutzen.

Der Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) ist eine seit über 140 Jahren existierende fachwissenschaftliche Organisation zur Förderung des intermodalen Verkehrsträgers Wasserstraße. Seine breite Mitgliederstruktur aus Binnenschifffahrt, Binnenhäfen, Industrie sowie Verwaltung und zahlreichen wissenschaftlichen Einrichtungen bildet alle am System Wasserstraße beteiligten Akteure ab. Kernelement des VBW sind die mit internationalen Experten besetzten Fachausschüsse für Binnenschiffe, Binnenwasserstraßen und Häfen, Binnenschifffahrtsrecht, Verkehrswirtschaft und Telematik, die für eine stetige Fortentwicklung des Verkehrssystems arbeiten.