

NIEDRIGWASSER UND DIE FOLGEN FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Ref: CC/CP (19)08



Bonn, 26. November 2019 – Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat am 26. November 2019 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bonn einen [Workshop zum Thema „Niedrigwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt“](#) veranstaltet.

Neun Referenten und elf Podiumsglieder tauschten auf dem Workshop ihre Ansichten über Niedrigwasser aus und diskutierten mit den 150 anwesenden Teilnehmern über die Herausforderungen für die Rheinschifffahrt. Die Zielsetzung des Workshops, die Binnenschifffahrt bei der Bewältigung der Herausforderungen von Niedrigwassern zu unterstützen und die Diskussion über Bewältigungsstrategien anzuregen, wurde durch die aktive Mitwirkung hochrangiger Teilnehmer von Industrie, Verwaltung, Flusskommissionen, Universitäten und Forschungseinrichtungen aus sechs europäischen Ländern sowie Vertretern der Europäischen Kommission rege unterstützt. Die Vielfalt der Teilnehmer ermöglichte es, die Herausforderungen aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten und bot eine einzigartige Gelegenheit, die Standpunkte aus der Sicht aller wichtigen Akteure der Binnenschifffahrt zu diskutieren.

Barbara Schäfer vom BMVI begrüßte die Teilnehmer im Namen des Präsidenten der ZKR, Herrn Achim Wehrmann. In ihrem Grußwort erinnerte sie an die zweite Jahreshälfte 2018, als zahlreiche Güter- und Fahrgastkabinenschiffe den Rhein in Teilen nicht mehr bzw. nur mit erheblich reduzierter Ladung passieren konnten. Dies führte zu einem Rückgang des Güterverkehrs verbunden mit erheblichen volkswirtschaftlichen Verlusten und Auswirkungen auf die gesamte deutsche Wirtschaft. Die Logistikketten, insbesondere für Rohstoffe (Eisenerz, Kohle) und Endprodukte der chemischen und petrochemischen Industrie, sowie der Containerverkehr wurden stark beeinträchtigt. Nach der Niedrigwasserperiode 2018 entwickelte das Bundesministerium den Aktionsplan „[Niedrigwasser Rhein](#)“, um zum Beispiel die Wasserstandsvorhersagen zu verbessern, aktuelle Informationen über die Tiefe der Fahrhinne bereitzustellen, Transportkonzepte und Schiffe anzupassen, den Ausbau der Infrastruktur zu beschleunigen und den gesellschaftlichen Dialog zu verbessern.

In seinem Grundsatzreferat stellte Michael Heinz, ZKR Kommissar und Leiter der Abteilung Umwelt, Technik und Wassertourismus in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, einen Ansatz für eine Analyse des Gesamtsystems Binnenschifffahrt vor. Er betonte, dass der Rhein im weltweiten Vergleich ein hydrologisch relativ ausgeglichener Fluss sei und daher nicht schlechtgeredet werden sollte. Er sei mit Intelligenz, Respekt und Umsicht zum Wohle aller zu nutzen und zu gestalten. Der Rhein hat grundsätzlich kein Kapazitätsproblem, sondern stellt die Schifffahrt vor Nutzungsherausforderungen. Die Rheinflotte und die Anforderungen an den Verkehrsträger haben sich in den letzten Jahrzehnten signifikant verändert. Sowohl die Schiffsgröße als auch der Tiefgang sind deutlich gestiegen. Daher ist die gesamte Logistikkette, von der Industrie bis zu den Reedereien, anfälliger für Niedrigwasserperioden geworden. Gleichzeitig stellt die Einbindung in industrielle Logistikketten und die damit verbundenen hohen Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Transporte eine große Herausforderung für diesen Verkehrsträger dar.

Jörg Uwe Belz, Forscher an der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz und Vertreter der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR), erläuterte in seinem Vortrag die Niedrigwassersituation 2018 in Europa. Für den Rhein als Fluss mit dynamischer Wasserführung ist eine Niedrigwasserperiode wie 2018 nichts Ungewöhnliches und daher auch in Zukunft zu erwarten. In den letzten 200 Jahren waren 15 Jahre zu verzeichnen, in denen die Schifffahrt auf dem Rhein – gemessen an den heutigen Infrastrukturanforderungen – mindestens an ebenso vielen Tagen behindert gewesen wäre, wobei die Situation in fünf dieser Jahre noch ausgeprägter war. Diese 15 Jahre liegen jedoch alle vor 1972.

Norbert Kriedel, Referent für Statistikfragen und Marktbeobachtung der ZKR, gab Einblicke in die makroökonomischen Effekte von Niedrigwasserperioden am Rhein und betrachtete dabei insbesondere die negativen Auswirkungen auf die deutsche Industrieproduktion. Philip Tomaskowicz, Leiter Schifffahrt bei Rhenus PartnerShip, informierte die Workshopteilnehmer über die wirtschaftlichen Folgen aus Sicht eines

ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

großen Binnenschifffahrtsunternehmens und die in solchen Situationen zu bewältigenden Herausforderungen.

Wytze de Boer, Senior Projektmanager Schiffe, Transport und Shipping bei MARIN, erläuterte, wie Schiffe in Zukunft angepasst werden sollten, um auch bei sehr niedrigen Wasserständen fahren zu können. Um die Bandbreite möglicher Anpassungsmaßnahmen zu ergründen, laufen derzeit mehrere Projekte und Studien. Schiffe können für einen effizienten Einsatz im Flach- oder Tiefwasser optimiert werden. Letztlich entscheiden jedoch die Reedereien, in welches Optimierungsszenario sie investieren wollen.

Cok Vinke, Geschäftsführer der Contargo Waterway Logistics BV, berichtete über die Flotte des Unternehmens und die Schiffe, die während der Niedrigwasserperiode 2018 noch gut betrieben werden konnten. Contargo habe aufgrund der Erfahrungen aus früheren Niedrigwasserperioden beispielsweise das Heck von vier seiner Schiffe modifiziert, um den Druck auf den Propeller zu erhöhen. Damit können die Schiffe bei Niedrigwasser effizienter fahren. Er wies aber auch auf die Grenzen solcher Anpassungsmaßnahmen hin, z. B. ihre starke Abhängigkeit von der Erfahrung der Besatzungen. Zwar sollten Binnenschiffe an jede Situation angepasst und vielseitig einsetzbar sein, um wirtschaftlich rentabel zu sein; gut qualifizierte Besatzungen seien jedoch unerlässlich.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org



Michael Schreuder, Senior Advisor für Binnenschifffahrt bei Rijkswaterstaat, stellte den Informationsbedarf der Branche vor. Er wies auf den Unterschied zwischen strategischen Langzeitinformationen und operativen Kurzzeitinformationen hin und erklärte den Teilnehmern, dass für letztere gute Kenntnisse über die geografischen Gegebenheiten des Fahrtgebiets, Echtzeit-Wasserstände und kurzzeit Wasserstandsvorhersagen (3 bis 6 Tage) erforderlich seien, um Verkehrsströme vorherzusagen und die geschätzte Ankunftszeit (ETA) des Schiffes zu berechnen. Im Hinblick auf die verfügbaren digitalen Werkzeuge skizzierte er derzeit bestehende Einschränkungen wie die Verfügbarkeit von Echtzeitdaten, die Berücksichtigung dynamischer Flussbetten und Langzeitvorhersagen des Wasserstands. Er gab auch einen Ausblick auf neue Entwicklungen wie verbesserte Wasserstandsvorhersagen im Rahmen des europäischen IMPREX-Projekts und erweiterte Tiefeninformationen in elektronischen Binnenschifffahrtskarten (ENCs) sowie Korridormanagementkonzepte wie RIS-COMEX.

Zur Einleitung der ersten Podiumsdiskussion zur Anpassung von Schiffen und Wasserstraßen erläuterte Joachim Schürings, Leiter Transport und Logistik bei der thyssenkrupp Steel Europe AG, wie sich die Niedrigwasserperiode 2018 auf die Aktivitäten von thyssenkrupp auswirkte. Er wies darauf hin, dass unverzüglich ein Paket von Maßnahmen umgesetzt werden müsse, um die negativen Auswirkungen von Niedrigwasser in Zukunft zu begrenzen. Solche Maßnahmen wurden von den Podiumsmitgliedern diskutiert, so z. B. technische Maßnahmen zur Verringerung des Tiefgangs der Schiffsflotte, Diversifizierung der Flotte, Instandhaltung der Infrastruktur, Erhöhung der Fahrwasserkapazität und Ausbau der Umschlagskapazitäten in den Häfen. In diesem Zusammenhang wurde mehrfach auf die Notwendigkeit eines intensiveren Dialogs zwischen Industrie, Logistik, Politik und Umweltverbänden hingewiesen, einem wichtigen Treiber für die Organisation dieses Workshops. So sei es unerlässlich, dass diese Akteure ihre Ideen und Visionen für die Zukunft bestmöglich einbringen

können, um das richtige Gleichgewicht zwischen Infrastruktur und Flottenentwicklung einerseits und dem Erhalt der biologischen Vielfalt und Gewässerschutz andererseits zu finden.

Zum Auftakt der zweiten Podiumsdiskussion zur Anpassung der Logistikkonzepte an Niedrigwasser zeigte Benoît Blank, Leiter Bulk Operations Europe bei BASF, die zentrale Bedeutung des Rheins und des Einsatzes von Binnenschiffen für die Rohstoffversorgung des BASF-Standorts Ludwigshafen auf. Die logistischen Ströme und Lieferungen zu diesem Werk wurden durch das Niedrigwasser in der zweiten Jahreshälfte 2018 erheblich gestört. Deshalb rüstet sich BASF bereits heute für die Zukunft und für eine mögliche neue Niedrigwasserperiode, indem sie ihre Logistikketten und Lagerkonzepte anpasst. Unter den zur Auswahl stehenden Lösungen wurde mehrfach die Digitalisierung genannt, sowohl für die Optimierung des Supply-Chain-Managements als auch für die Bereitstellung genauerer und längerfristiger Wasserstandsvorhersagen für den Rhein. Wobei eine gute Antizipation ein Schlüsselement für die Anpassung der logistischen Ketten an Niedrigwasserperioden ist. Die Verfügbarkeit modaler Alternativen und die weitere Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern – insbesondere dem Schienenverkehr – ist ebenfalls wichtig, um die Versorgung mit kritischen Rohstoffen zu sichern und das Ausmaß der Ausfälle von Binnenschiffen zu kompensieren. Dazu wäre die Möglichkeit eines schnellen Wechsels auf andere Verkehrsträger an den Ladeterminals erforderlich. Weitere Maßnahmen, die in der zweiten Diskussionsrunde vorgestellt wurden, waren Schiffsautomatisierung und Wassermanagement, ebenso die Anfälligkeit des Containerverkehrs, der im Vergleich zu Trocken- und Flüssiggütertransporten leichter über Schiene oder Straße abgewickelt werden kann.

In seinen Schlussworten betonte der Vorsitzende, Ivo ten Broeke vom niederländischen Ministerium für Verkehr, öffentliche Arbeiten und Wasserwirtschaft, dass es für die Herausforderungen der Binnenschifffahrt bei Niedrigwasser keine Patentlösungen gebe. Um sicherzustellen, dass die Binnenschifffahrt ein zuverlässiger Verkehrsträger

bleibt, und eine dauerhafte Verlagerung von der Wasserstraße auf andere Verkehrsträger zu vermeiden, müssen rasch Maßnahmen zur Anpassung der Flotten-, Infrastruktur-, Logistik- und Lagerkonzepte sowie zur Einführung digitaler Instrumente ergriffen werden. Die erforderlichen Maßnahmen sind bereits bekannt und verfügbar, doch gilt es jetzt, den ersten Schritt zur Umsetzung zu machen. Die Schlüsselakteure der Binnenschifffahrt sind sich einig, dass dies durch die Bereitstellung von Förder- und Finanzierungslösungen unterstützt werden muss.

Im Anschluss an diesen wichtigen Workshop wird das ZKR-Sekretariat in enger Zusammenarbeit mit den Workshopteilnehmern und den Binnenschifffahrtsakteuren einen Bericht über die Herausforderungen und bereits verfügbaren Maßnahmen zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit der Binnenschifffahrt bei Niedrigwasser erstellen. Die deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hat inzwischen die [Verlängerung ihrer Wasserstandsvorhersagen von vier auf zehn Tage für ausgewählte Rheinpegel](#) angekündigt.

Die Präsentationen und Fotos des Workshops sind unter folgendem Link verfügbar: <https://www.ccr-zkr.org/13020151-de.html>



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org