

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse



■ **Klimawandel und Wasserstraßen**

Das Archimedes-Prinzip

Die Elbe bei Dresden: Eine malerische Flusslandschaft mit Elbsandsteingebirge, Frauenkirche und Semperoper. Die ehrwürdige sächsische Stadtkulisse säumt die Ränder der Auenlandschaften der Elbe. Trifft es der Tourist mit seiner Kamera besonders gut, schippert nicht einmal ein Binnenschiff durch das friedliche Bild. Die Chancen für dieses Szenario stehen gut: Bei Niedrigwasser ist der Fluss an manchen Stellen weniger als einen Meter tief. Was den Paparazzo freut, ist für die Wirtschaft weniger erheiternd. Umso mehr, da extreme Wassersituationen als Reaktion auf den Klimawandel künftig noch häufiger auftreten dürften.

Kapitän Detlef Bütow, Geschäftsführer der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH, kennt sich aus mit Fracht auf Binnengewässern: „Das Archimedes-Prinzip lässt sich nicht austricksen: Der Kahn schwimmt nur dann, wenn genug Wasser unterm Kiel ist. Sonst geht nichts mehr. So einfach ist das.“ An der Elbe konnten Bütow und seine Crew das Szenario mit zu wenig Wasser schon mehrfach studieren – öfter, als ihnen lieb ist: Die Hochwasser 2003 und 2006 schwemmten große Mengen Sand an und verringerten die schiffbare Fahrtiefe der Elbe bei Niedrigwasser an einigen Stellen auf weniger als einen Meter – „gerade genug für ein Paddelboot“, so Bütow. Da die Bundesregierung seit 2002 einen Instandhaltungsstopp für die Wasserstraße Elbe erlassen hatte, war der Flusslauf nur noch sehr eingeschränkt für die Binnenschifffahrt nutzbar. Dieser Stopp ist jetzt zwar aufgehoben. Die Aufräumarbeiten aus den Jahren des „Öko-Fundamentalismus“, wie es Bütow nennt, werden sich allerdings bis etwa 2010 hinziehen. Bis dahin werden sich Szenarien mit Niedrigwasser noch häufiger wiederholen. Der Klimawandel macht auch vor den Binnengewässern nicht halt. Studien haben ergeben, dass die Winter wärmer und schneeärmer werden könnten und die Sommer dafür mehr Niederschläge bringen. In Summe bedeutet das für die Elbe, dass die für den Wasserstand wichtige Schneeschmelze im Frühjahr geringer ausfällt. Dies werden auch die häufigeren Niederschläge in den Sommermonaten nicht ausgleichen können.

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

Die gute Nachricht: Die Hafentreiber entlang der Elbe waren in den vergangenen Jahren gezwungen Strategien zu entwickeln, wie sie auch ohne ausreichend Wasser gute Geschäfte machen könnten. „Das war unsere Generalprobe für kommende dürre Jahre“, so Bütow. Mittlerweile steht die Strategie auf soliden Füßen. Auf drei soliden Füßen, genauer gesagt: Denn die Lösung ist trimodal. Wasserstraße, Schienenweg und Straße ergänzen sich zu einem optimalen, flexibel nutzbaren Transportnetz – und alle drei Verkehrsträger verbinden sich am Hafen.

Pilotprojekt zwischen Magdeburg und Dresden

Seit Dezember 2006 hat die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH einen regelmäßigen Pendelverkehr zwischen Magdeburg und Dresden eingerichtet. Natürlich mit genau definierten Abfahrts- und Laufzeiten. „Das Schiff lädt, was der Fluss hergibt“, so umreißt Bütow kurz das Prinzip der Planung – die niedrigste Stelle im Fluss ist das Nadelöhr. Ist mehr Ware zu transportieren, wird flexibel und situativ auf Bahn oder sogar auf die Straße umdisponiert, mit klarer Präferenz für die Schiene, wie Bütow bekräftigt: „Jeder Verkehrsträger hat seine Stärken: Die Nahverkehrsverteilung gehört auf die Straße, Mittel- und Langstrecken auf die Schiene oder aufs Schiff.“ Damit dieses Modell auch langfristig funktioniert, hat die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH eigens Schiffe bei ihren Reedern gechartert. Der Reeder erhält einen festen monatlichen Betrag und lädt dafür das auf, was der Wasserstand am Fluss zulässt. Der Kunde dagegen bezahlt die Fracht nach Stückzahl oder Tonnage. Den Puffer zwischen beiden Parteien spielt der Hafen, der anfallende Verluste und Gewinne über eine Jahresgesamtrechnung ausgleichen kann. „Wir als Hafen können hier freier agieren als der Reeder, der sonst bei Niedrigwasser auf seinen monatlichen Betriebskosten sitzen bleibt und irgendwann sein Geschäft aufgibt. Wir minimieren das Risiko, indem wir die Lasten auf mehrere Schultern verteilen“, erläutert Bütow die Überlegung hinter diesem Prinzip. Dass der Hafen einen Teil des Risikos selbst übernimmt, geschieht aber natürlich nicht aus rein altruistischen Gründen: Der Hafen ist auf seine Infrastruktur angewiesen, und dazu gehören natürlich die Reeder mit ihren Schiffen. „Wir bieten unsere Arbeitsplätze garantiert immer hier am Standort an“, verdeutlicht Bütow. „Speditionsunternehmen können frei entscheiden, wo sie ihr Hauptquartier aufschlagen. Wir Häfen hängen am Wasser. Mit den Bedingungen, die uns der Standort vorgibt, müssen wir klar kommen. Mit oder ohne Klimawandel.“

Jüngster Erfolg der Dresdner: Auch der Umweltschutzverband B.U.N.D. hat mittlerweile die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Wirtschaft erkannt. Auf einem Treffen von Schifffahrtsverbänden und Mitgliedern des B.U.N.D. Anfang August 2007 wurden die gegenseitigen Positionen ausgetauscht. Was vorher nicht zu erwarten war, geschah: Die Binnenschifffahrt und der Umweltverband einigten sich auf eine gemeinsame Position. Die Umweltschützer und die Binnenschiffer fordern die Politik auf, eine „flussangepasste Binnenschifffahrtslogistik“ anzustreben – eine Logistik also, die den Bedürfnissen des Flusses Rechnung trägt. Zugleich soll aber die Elbe (wieder) auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden, um den ökologisch sinnvollen Verkehrsträger Binnenschiff gegenüber anderen Transportmöglichkeiten nicht zu benachteiligen.