

Chancen und Bedrohungen für die Rheinschifffahrt im heutigen Verkehrssystem und Rolle der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Jean-Marie Woehrling
Generalsekretär der
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Wie schon die beiden Vorredner betont haben, spielt die europäische Dimension eine immer wichtigere Rolle im gegenwärtigen Verständnis einer effektiven Binnenschifffahrtspolitik. Noch vor 15 Jahren waren die nationalen Wasserstraßen in einem bedeutenden Maße in nationale Regulierungssysteme eingeschlossen. Es gibt nun ein einheitliches Netz von Wasserstraßen für nahezu ganz Europa. Die Europäisierung der Binnenschifffahrt ist zum großen Teil eine feststehende Tatsache.

Wie bedeutend sind diese Änderungen für die Rheinschifffahrt und die ZKR? Welche Chance, welche Herausforderungen bringen sie mit sich? Unter gewissen Gesichtspunkten wird das Aufkommen dieser europäischen Dimension wie eine regelrechte Umwälzung mit grundsätzlichen Auswirkungen gesehen. Aus einer anderen Sicht erscheint sie eher wie eine gleitende Weiterentwicklung des schon Bestehenden.

Für den Rhein erscheinen die Änderungen weniger bedeutend als für die anderen Wasserstraßen. Für die ZKR ist die Europäisierung der Binnenschifffahrt eine Einladung ihre Rolle neu zu definieren.

Rheinschifffahrt und Europäisierung der Binnenschifffahrt

Vor 20 Jahren war der Rhein die einzige Wasserstraße, auf der Schifffahrtsfreiheit bestand, mit einem freien Marktsystem, freien Frachten, einem freien Vertragsrecht, freiem Wettbewerb. All dies wurde im Rahmen einer einheitlichen Rechtsordnung durch gemeinsame Regelungen, die Sicherheit und Gleichheit garantieren, festgelegt.

Diese Grundsätze sind in das EG-Recht eingeflossen und von der EU übernommen worden, um auf alle europäischen Wasserstraßen ausgedehnt zu werden. Umgesetzt in EU-Recht sind die Grundsätze des Rheinregimes die Grundlage der europäischen Binnenschifffahrt geworden.

Nicht nur die Grundsätze, sondern auch die konkreten Sicherheitsregelungen des Rheins sind auf das europäische Binnenschifffahrtssystem ausgedehnt worden. Diesen Ausdehnungseffekt kann man veranschaulichen anhand der Anfang 2009 eingeführten rechtlichen Änderungen: die Inkraftsetzung der Richtlinie 2006/87 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und der ADN-Verordnung für den Transport von gefährlichen Gütern. In beiden Fällen sind Vorschriften, die auf dem Rhein entwickelt worden sind, nun auf ganz Europa übertragen worden. Viele ähnliche Beispiele könnten noch angeführt werden, um diese Entwicklung zu belegen.

Es muss betont werden, dass diese Entwicklung nicht der Ausdruck eines „Imperialismus“ des Rheinregimes oder eines „Herrschaftswillens“ der Rheinschifffahrt ist, die ihre Eigenarten den anderen Teilen der europäischen Schifffahrt aufdrängen möchte. Die Rheinschifffahrt hat von niemandem verlangt, ihr Rechtssystem oder ihre Sicherheitsregelungen zu übernehmen. Die beschriebene Entwicklung ist das Ergebnis eines gemeinsamen Konsenses, die europäische Harmonisierung nicht auf der Grundlage eines Durchschnittsstandards durchzuführen. Man wollte eine Vereinheitlichung, aber ohne Abstriche bei den höchsten Standards zu machen. Und die höchsten Standards sind eben diejenigen des Rheins.

Die Schlussfolgerung, die man aus dieser Betrachtung ziehen kann, ist, dass für die Rheinschifffahrt diese Europäisierung im Grunde keine grundsätzliche Systemänderung darstellt und auch keine grundsätzlichen Auswirkungen hat.

Der Rhein hatte früher eine gesonderte Organisation. Er bleibt heute das Rückgrat der neuen europäischen Organisation mit nahezu 70% der europäischen Binnenschifffahrt.

Noch weniger als in der Vergangenheit macht es Sinn, zwischen der Rheinschifffahrt und der europäischen Schifffahrt Gegensätze aufzubauen. Sicher haben kleinere, weniger befahrene Wasserstraßen andere Probleme als der Rhein. Insbesondere das Problem der Verbesserung der Infrastruktur ist für den Rhein weniger problematisch als für andere Ströme. Nicht alles, was für die Rheinschifffahrt gut ist, ist auch für die europäische Binnenschifffahrt angebracht. Darum wäre es auch nicht ratsam, systematisch alle Regelungen des Rheins – ich denke zum Beispiel an die Besatzungsvorschriften – europaweit zu vereinheitlichen. Aber es ist unbestreitbar, dass die meisten Fragen, die sich der Rheinschifffahrt stellen, auch die ganze europäische Binnenschifffahrt betreffen. Auch Begriffe wie „Zugehörigkeit zur Rheinschifffahrt“ haben zum großen Teil ihre Bedeutung verloren, weil die Zugehörigkeit zur EG-Schifffahrt der Zugehörigkeit der Rheinschifffahrt gleichgestellt worden ist und nun die europäische Binnenschifffahrt die meisten Binnenschifffahrtsstaaten einschließt. Zwar ist das Zusatzprotokoll Nr. 2 zur Mannheimer Akte, das die „Rheinflotte“ definiert, nicht aufgehoben worden. Aber seine Bedeutung tendiert allmählich zum Belanglosen.

Sicher hat die Europäisierung der Binnenschifffahrt auch für die Rheinschifffahrt bedeutende Auswirkungen. In der Tat ist die Zahl der Flaggen, die man auf dem Rhein antrifft, vielfältiger geworden. Heute sind dort sogar maltesische Flaggen zu finden. Diese Entwicklung bleibt aber bis jetzt ziemlich beschränkt. Die Beförderungsmengen von Schiffen aus Nichtmitgliedstaaten der ZKR bleiben auf dem Rhein trotz eines Anstiegs unter 5 %. Immer mehr Rheinschiffe gehen auch auf andere Wasserstraßen. Es bleibt dabei, dass sich die große Mehrheit der Schiffe in einem bestimmten Becken oder Korridoren bewegt. Trotz Europäisierung bleibt der Wechselverkehr zwischen diesen Korridoren beschränkt.

Eine größere nationale Vielfalt ist aber nicht nur bei den Schiffen, sondern auch beim Schiffspersonal erkennbar. Obwohl keine genauen Statistiken vorliegen, schätzt man die Zahl der Besatzungsmitglieder auf dem Rhein, die nicht Angehörige der Rheinuferstaaten sind, auf ungefähr 30 %.

Dazu muss noch darauf hingewiesen werden, dass die Flagge immer öfter nur einen beschränkten Hinweis auf die nationale Herkunft eines Schiffes liefert. Sie gibt keine sichere Auskunft darüber, welche Mannschaft auf dem Schiff arbeitet, mit welchem Kapital das Schiff finanziert wurde, wo die Geschäftsführung des Schiffes stattfindet, welche Strecke es fährt und welche Frachten es befördert.

Zusammenfassend stellt die Europäisierung für die Rheinschifffahrt eine Chance und kein Problem dar.

Chancen und Probleme der Rheinschifffahrt

Was sind dann eigentlich die wichtigen Fragen für die Rheinschifffahrt?

Sehen wir momentan von der Wirtschaftskrise ab. Sie wird sicherlich auch für den Rhein schlimme Auswirkungen haben. Aber deren Ausmaß und Dauerhaftigkeit sind schwer voraussehbar. Man kann davon ausgehen, dass der Rheinschifffahrtssektor Verluste erleiden, insgesamt aber solide bleiben und keine strukturellen Einbußen erfahren wird. Es ist ein stabiles System, das möglicherweise aus dieser Krise noch stärker herausgehen wird. Wir sehen übrigens, dass diese Krise auch einige positive Aspekte hat: in mehreren Ländern sind im Rahmen der Krisenprogramme die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur und Fördermittel für die Modernisierung der Flotten bedeutend aufgestockt worden.

Über den Einfluss des Klimawandels auf die Rheinschifffahrt, der mittelfristig eine ernste Bedrohung darstellen könnte, möchte ich nur wenige Aussagen machen, da die ZKR im Juni 2009 einen großen Kongress über dieses Thema halten wird, im Rahmen dessen diese Frage eingehend diskutiert wird. Um dem Klimawandel vorzubeugen, kann die Binnenschifffahrt nur sehr wenig tun. Ihre Emissionen tragen nur minimal zum Klimawandel bei. Möglich ist aber, Anpassungsstrategien hinsichtlich der Auswirkungen dieses Klimawandels zu entwickeln. Für solche Anpassungen gibt es sicher Spielräume in den Bereichen Infrastruktur, Schiffbau und Logistik, aber um diese Spielräume effektiv nutzen zu können, müssen frühzeitig zuverlässige Aussagen gemacht werden können, welche effektiven Konsequenzen durch den Klimawandel für den Rhein zu erwarten sind. Der Kongress wird, so hoffe ich, klare Wege aufzeigen, wie sich die Schifffahrt anpassen kann.

Das eigentliche Hauptproblem für das System Rhein besteht nach wie vor darin, herauszufinden, wie man den Verkehr auf dem Rhein erheblich steigern kann. Es muss nämlich festgestellt werden, dass bis jetzt weder die Europäisierung der Binnenschifffahrt noch die anderen Strukturmaßnahmen oder die politischen Fördermaßnahmen dem Rhein enorme Zuwächse bei den Beförderungsmengen gebracht haben. Seit 30 Jahren bleibt das Gesamtvolumen der auf dem Rhein transportierten Mengen verhältnismäßig stabil. Es liegt bei ca. 210 Mio. t (+/- 5 %) für den traditionellen Rhein und 320 Mio. t für den Rhein insgesamt. In dieser Hinsicht unterscheidet sich der Rhein von einigen anderen Wasserstraßen, die in den letzten Jahren starke Zuwächse verzeichnet haben. Die Erklärung liegt auf der Hand: der Zuwachs ist umso größer, je niedriger der Ausgangspunkt ist. Für Wasserstraßen mit einem bescheidenen Verkehr können einige neue Frachtverträge zu einer bedeutenden Steigerung führen. Für den Rhein bedarf es sehr vieler zusätzlicher Beförderungsmengen, um einen Zuwachs von nur 1 % verbuchen zu können. Denn ein 1 %, das sind schon 3 Mio. t!

Es wäre übrigens falsch zu glauben, dass sich auf dem Rhein in den letzten 30 Jahren nichts geändert hat, weil das Gesamtvolumen der transportierten Mengen nur wenig zugenommen hat. Zuerst einmal ist die annähernd gleiche Menge mit weniger, dafür aber größeren Schiffen, mit weniger Personal und weniger Kosten, befördert worden. Zweitens hat es bedeutende Änderungen bei den Güterarten und den Beförderungsformen gegeben. Die Menge der Erz- und Eisentransporte ist z. B. zurückgegangen, während die chemischen Erzeugnisse und die Fertigwaren zugenommen haben. Der Zuwachs an Container-Transporten ist auch auf dem Rhein sehr stark gewachsen. Seit 20 Jahren hat er sich mehr als verdoppelt. Letztlich muss man auch bemerken, dass schon das Wahren desselben Niveaus bei gewissen Transportgüterverkehren an sich eine Leistung darstellt, weil im betreffenden Zeitraum viele wirtschaftliche Umstrukturierungen stattgefunden haben. Viele traditionelle Industrieunternehmen haben ihren Standort verlegt. Viele dieser Entwicklungen hatten ungünstige Auswirkungen auf den Schiffsverkehr, man denke z. B. an die Probleme der Stahlindustrie. Es ist schon ein bedeutendes Ergebnis, dass angesichts der tief greifenden wirtschaftlichen Änderungen, die im Rheingebiet stattgefunden haben, der Binnenschiffsverkehr dennoch leicht gestiegen ist.

Es kann trotzdem ein wenig entmutigend erscheinen, dass das höchstentwickelte Glied der Binnenschifffahrt Schwierigkeiten hat, in einem großen Maße neue Märkte zu gewinnen. Denn die Rheinschifffahrt bietet eigentlich sehr gute Verhältnisse: eine gute Infrastruktur, geringe rechtliche oder bürokratische Hindernisse, ein ausgewogenes Regelwerk, viele gut ausgestattete Häfen, keine überlasteten Schleusen, eine moderne Flotte, ein stark organisiertes Gewerbe, ein schon weit entwickeltes RIS-System, einen zuverlässigen institutionellen Rahmen mit der ZKR, großartige Seehäfen an der Mündung der Wasserstraße, eine Umgebung von stark industrialisierten Gebieten usw. Im Grunde hat die Rheinschifffahrt fast alles, was man sich an anderen Wasserstraßen erträumt, alles, was erforderlich scheint, um deutlich mehr Verkehr auf die Wasserstraße zu holen.

Tatsache ist aber, dass, trotz seiner grundsätzlich guten Ausstattung, auch der Rhein seine Probleme und Beschränkungen hat. Diese liegen gegenwärtig insbesondere bei den Staus und Wartezeiten in den Seehäfen. Diese Umschlagsschwierigkeiten bremsen den Transport von Containern auf dem Rhein und führen zu klaren Verlusten von Marktanteilen für die Binnenschifffahrt. Die Lösungen zur Überwindung dieser Probleme sind nun bekannt: man muss in zusätzliche, der Binnenschifffahrt gewidmete Umschlag- und Liegeplätze in den Häfen investieren; es könnten auch zentrale Anlaufpunkte für alle einen Hafen anlaufenden Containerbinnenschiffe eingerichtet werden. Solch ein „Container Transferium“ ist in Vorbereitung in Rotterdam. Eine andere Orientierung, die schon teilweise ausgeführt ist, besteht darin, im Hinterland Hubs einzurichten. Es könnten auch besondere

Containerbrücken entwickelt werden, um einen direkten Umschlag vom Seeschiff zum Binnenschiff zu ermöglichen. Alle diese Lösungen werden noch Zeit kosten. Vielleicht bringt auch die Krise eine unerwartete Abhilfe, da der Seeverkehr einen deutlichen Rückgang verzeichnen wird.

Aber auch im Hinterland ist die Entwicklung der notwendigen Umschlagsinfrastrukturen schwierig. Der Rheinkorridor ist ein Raum, wo um jeden Quadratmeter gerungen wird. Wohnungsbau, Industrie, Freizeiteinrichtungen, Naturschutz und Schifffahrt streiten um Platz am Wasser. Die Entwicklungsmöglichkeiten für Liege- oder Umschlagsflächen sind deswegen beschränkt.

Darüber hinaus muss auch die Rheinschifffahrt darum kämpfen, dass das System Schiff/Wasserweg optimaler in die logistischen Ketten eingebunden wird. Dieses Konzept der Einbindung in die multimodalen logistischen Ketten ist der zentrale Begriff geworden in der gegenwärtigen Strategie zur Entwicklung der Rheinschifffahrt. Binnenschifffahrt und andere Verkehrsträger müssen zur Entwicklung von Transportalternativen eng zusammenarbeiten.

Klar ist aber, dass der Durchbruch nicht von einem einzigen Faktor abhängt. Die Strategie muss global sein und die entscheidenden Komponenten einbeziehen: Infrastruktur, Flotte, Schiffspersonal und Integration in Transportnetzwerke.

Dazu gehört auch eine bessere Kenntnis der tatsächlichen Situation auf der Wasserstraße. Die Schwierigkeit, genaue Angaben über die Entwicklung der Flotte und der Güterströme machen zu können, zeigt, wie wichtig es ist, die statistischen Instrumente weiter zu verbessern. Nur genaue Daten über die Verkehrsentwicklungen und potentiellen Märkte erlauben es, das Funktionieren des Verkehrssystems zu verstehen und seine Entwicklung zu beherrschen. Deswegen hat die ZKR in enger Verbindung mit der Europäischen Kommission beschlossen, ein Marktbeobachtungssystem zu entwickeln.

Rolle der ZKR im europäischen Kontext

Obwohl die Europäisierung der Binnenschifffahrt die Eigenarten der Rheinschifffahrt nicht geändert hat, so hatte sie doch tief greifende Auswirkungen auf die Institutionen, die die Schifffahrt verwalten.

Es ist allgemein bekannt, dass es in den letzten Jahren eine breit angelegte Debatte über die institutionelle Organisation der europäischen Binnenschifffahrt gegeben hat. Diese Debatte wurde zum Teil durch die ZKR selbst initiiert und drehte sich um die Frage der zukünftigen Rolle, die sie im Rahmen dieser europäischen Binnenschifffahrt spielen sollte. Sollte sie auf ihre herkömmliche Position zugunsten einer neuen Organisation, einer europäischen Agentur, verzichten? Nach eingehender Diskussion ist man zu dem Schluss gekommen, dass die beste Lösung nicht in der Gründung einer neuen Organisation liege, sondern in der besseren Zusammenarbeit der bestehenden Strukturen. Dieses Zusammenwirken unterschiedlicher Behörden ermöglicht nämlich eine Maximierung ihrer jeweiligen Kapazitäten, fördert die Ergreifung von Initiativen und verstärkt die Dynamik des gesamten Systems besser als der Versuch, eine einheitliche integrative Struktur aufzubauen. Statt starren Institutionen mit strikt abgesteckten Zuständigkeiten zieht die heutige Zeit Netzwerke vor, Netzwerke, die es den verschiedenen Akteuren oder Stakeholdern erlauben, ihre jeweilige Expertise, Fähigkeiten, Vorschläge und verfügbaren Kräfte einbringen zu können. Das ist der Geist der Initiative PLATINA, an der sich die ZKR beteiligen will. Es ist auch die Handlungsform, die die ZKR für ihren eigenen Tätigkeitsbereich entwickelt, wenn sie zum Beispiel Runde Tische oder Arbeitsgruppen organisiert, um alle von einem bestimmten Problem Betroffenen zusammenzubringen und gemeinsam Lösungen auszuarbeiten.

Auf jeden Fall ist es klüger, die bewährten Fähigkeiten so gut wie möglich zu nutzen, statt eine neue kostspielige Organisation aufzubauen, die ihre Effektivität noch unter Beweis zu stellen hätte. Es ist sinnvoller, die Expertise dort zu holen, wo sie ist, statt zu versuchen, sie komplett von Null aufzubauen. Und was die Expertise im Bereich Binnenschifffahrt betrifft, hat die ZKR ihre Fähigkeiten bewiesen.

Eigentlich geht es darum, die ZKR in dem Auftrag zu bestätigen, nicht nur für den Rhein, sondern für die Binnenschifffahrt im Allgemeinen tätig zu sein. Die Wahrnehmung dieses breiter gefassten Auftrages ist übrigens für die ZKR kein Novum. Mit der ständigen Übernahme der Rheinregelungen auf andere Wasserstraßen hat die ZKR schon seit Jahren eine den Rhein übergreifende Rolle gespielt. Viele Rechtsinstitute, die für die gesamte Binnenschifffahrt in Europa bedeutende Dienste erbringen wie das CMNI- Abkommen, sind auf die Initiative oder Unterstützung der ZKR zurückzuführen. Wenn man die Tätigkeit der ZKR und ihres Sekretariats betrachtet, stellt man fest, dass nur ein kleiner Anteil der Arbeit ausschließlich den Rhein betrifft. Die Mehrzahl der behandelten Fragen betrifft die Binnenschifffahrt im Allgemeinen. So findet man in den gegenwärtigen Arbeitsprogrammen z. B. Punkte wie die Beherrschung einer gemeinsamen Sprache in der Binnenschifffahrt, die Einführung von schwefelfreiem Kraftstoff, die Reduzierung der Emissionsgrenzwerte der Schiffsmotoren, die Revision der CLNI, die europaweite Harmonisierung der Prüfung der Streckenkenntnisse usw.

Die ZKR hat sich für die Entwicklung der europäischen Dimension der Binnenschifffahrt entschieden eingesetzt und bemüht sich, ihre Tätigkeit an diese Ziele anzupassen. Mit dem Status des Beobachterstaats beteiligen sich fast alle europäischen Schifffahrtsstaaten an ihren Arbeitsgruppen und Ausschüssen. Mit dem Zusatzprotokoll Nr. 7 hat sie die Grundlage geschaffen, um nichtrheinische Atteste und Zeugnisse anzuerkennen. Ein umfangreiches Programm für die Anerkennung von nationalen Schiffsführerzeugnissen und Schifferdienstbüchern ist auf dem Weg. Die ZKR hat der Entwicklung zugestimmt, aus den Regelungen für den Rhein europäische Regelungen machen. Um dieser Tatsache Rechnung zu tragen, ist die ZKR bereit, die Ausübung ihrer rechtlichen Kompetenzen anzupassen. Zwar hat sie auf keine ihrer Zuständigkeiten formell verzichtet; jedoch hat sie beschlossen, zukünftig ihr Regelwerk in den europäischen Rahmen einzugliedern. Das heißt u. a., dass die zukünftigen Änderungen der Regelung über den Transport von gefährlichen Gütern im Rahmen des Verwaltungsausschusses des ADN-Abkommens beschlossen werden und dass die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften durch Entscheidungen der Europäischen Kommission stattfinden wird. An diesen Regelungsänderungen wird sich die ZKR beteiligen und ihre Fachkenntnisse einbringen. Sie wird sie für den Rhein übernehmen, aber keine abweichenden Regelungen treffen.

Zukünftige Aufgaben für die Binnenschifffahrt

Meine Überzeugung ist, dass man in den letzten zehn Jahren eigentlich viel zu viel über institutionelle und rechtliche Fragen sowie die Vereinheitlichung der Regelwerke gesprochen hat. Diese Diskussion ist nun eigentlich zu Ende. Es ist Zeit, eher konkrete Fragen anzugehen. Ich möchte drei solche Fragen ansprechen.

In der nächsten Zeit wird es darum gehen zu gewährleisten, dass die neuen einheitlichen Regelwerke gut funktionieren, d. h. richtig umgesetzt und in einem befriedigenden Rhythmus angepasst werden, dass effektive Kontrollen stattfinden können und dass die festgestellten Mängel korrigiert werden können. Dies wird eine komplexe Aufgabe, weil die Zahl der Mitspieler in dem neuen europäischen Binnenschifffahrtssystem viel größer ist als bei der ZKR. Insbesondere wird die Harmonisierung und die Kontrolle der Umsetzung der Regelungen neue Instrumente und Verfahren erfordern, die zwischen den fünf stark integrierten Mitgliedstaaten der ZKR nicht notwendig waren. Die ZKR ist bereit, zu diesem Prozess der Weiterentwicklung der neuen europäischen Regelwerke ihre Erfahrung und ihren Verwaltungsapparat zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck schlägt sie vor, ihre Kooperation mit der Europäischen Kommission zu verstärken.

Eine noch wichtigere Frage für die Zukunft der Binnenschifffahrt, zu welcher die ZKR sich bemühen wird, einen Beitrag zu leisten, betrifft das Personal und insbesondere die Ausbildung und die Festlegung der Bedingungen für die Befähigung zum Binnenschifferberuf. Eine sehr breite Diskussion ist im Gange. Sie betrifft die Berufsprofile, die gegenseitige Anerkennung von Schifferdienstbüchern und Schiffsführerzeugnissen, die Harmonisierung der Ausbildungen, die Bewertung der gegenwärtigen Besatzungsvorschriften usw. Alle diese Fragen stehen in Beziehung mit dem Ziel, den Beschäftigungssektor Binnenschifffahrt attraktiver zu machen, die Mobilität zu erleichtern und der Bedeutung der neuen Technologien besser Rechnung zu tragen. Dies ist eine zentrale Angelegenheit für die ZKR. Sie hat beschlossen, in der nächsten Zeit Arbeitsgruppen und Runde Tische zu initiieren über die Themen Einsatz von Simulatoren, Entwicklung von praktischen Prüfungen, Anpassung der

Befähigungen an die heutigen technischen Gegebenheiten und Erleichterung der Übergangsmöglichkeiten zwischen Berufen (Quereinsteiger).

Ein anderes Problem, dessen man sich bewusst werden muss, betrifft die möglichen Auswirkungen der Globalisierung auf die Binnenschifffahrt. Die gegenwärtige Wirtschaftskrise hat gezeigt, dass die Deregulierung zu problematischen Praktiken führen kann. Die Binnenschifffahrt im Allgemeinen und die Rheinschifffahrt im Besonderen stellen noch eine geordnete Welt dar mit verantwortungsvollen Entscheidungsträgern, Achtung auf langfristige Auswirkungen, effizienter Selbstkontrolle und Respekt der jeweiligen Interessen der Partner. Aber auch in diesem Sektor bergen die Verschärfung des Wettbewerbs und die Preisgabe bewährter Verfahren das Risiko, dass man sich immer mehr an schnellen Gewinnen orientiert. Gewisse neue Vorgehensweisen sind schon feststellbar. Herkömmliche Begriffe wie „Schiffseigner“ oder „Flagge“ verlieren ihre klare Bedeutung. Neue Wirtschaftsformen kommen auf, bei denen die rechtliche, finanzielle und soziale Verantwortung zunehmend unklar ist. Auch die soziale Absicherung für das Personal wird durch Auslagerung der Arbeitsverträge, Sozialabbau und die Nichteinhaltung der arbeitsrechtlichen Vorschriften in Frage gestellt. Diese Entwicklung gefährdet nicht nur die sozialen Rahmenbedingungen, sondern auch den fairen Wettbewerb. Um sie besser in den Griff zu bekommen, müssen wir uns bemühen, neue Rechts- und Kontrollinstrumente zu entwickeln. Die ZKR hat in diesem Bereich eine Erfahrung, die sie einsetzen möchte.

Es gibt noch viele andere für die Binnenschifffahrt wichtige Aufgaben, für die die ZKR weniger geeignet ist und die von anderen Institutionen besser wahrgenommen werden können. Keine Institution kann für sich in Anspruch nehmen, die Kompetenz für alle Themenbereiche zu besitzen. Viele Themen erfordern eine enge Zusammenarbeit zwischen den jeweiligen Strukturen, die auf den entsprechenden Gebieten tätig sind. Die ZKR hat das Anliegen, diese Zusammenarbeit zu verbessern und an gemeinsamen Initiativen wirksam teilzunehmen.

Wir alle zusammen haben zahlreiche Aufgaben vor uns. Aber wir sind voller Zuversicht und Optimismus. Die Rheinschifffahrt zeigt Dynamik. Diese bringt einige Bedrohungen und viele Chancen mit sich. Keine Chancen ohne Bedrohungen. Manche Entwicklungen sind zugleich Bedrohungen und Chancen. Hauptsache, die Abwärtsspirale, die noch vor einiger Zeit diagnostiziert wurde, ist nun durchbrochen. Wie Herr Ministerialdirektor Törkel bei den Feierlichkeiten anlässlich des 140. Jubiläums der Mannheimer Akte letzten November in Straßburg so treffend festgestellt hat, „steht das System Schiff/Wasserweg vor einer Renaissance“. Diese Renaissance zu erkennen ist wichtig. In der gegenwärtigen Krisenstimmung mit vielen Fragen über die Nachhaltigkeit unseres Wirtschaftssystems und über die Bedrohung des Klimawandels ist die Binnenschifffahrt der vernünftige und umweltschonende Verkehrsträger. Der Kampf um das Image der Binnenschifffahrt ist zum großen Teil schon gewonnen. Insbesondere die Rheinschifffahrt wird als ein unverzichtbares Element des europäischen Verkehrssystems anerkannt und gepriesen. Ich übernehme noch einmal die Worte von Herrn Törkel: „Die Binnenschifffahrt hat Zukunft und die ZKR hat Zukunft“. Führen wir die Arbeit weiter.