

HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

Conference Paper, Published Version

Dohms, Andreas; Denes, Tom; Demanet, Marc; Loyaerts, Yvon
Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

Deutsche Beiträge. Internationaler Schifffahrtskongress (PIANC)

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit/Provided in Cooperation with:
PIANC Deutschland

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/107219>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Dohms, Andreas; Denes, Tom; Demanet, Marc; Loyaerts, Yvon (2018): Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern. In: PIANC Deutschland (Hg.): Deutsche Beiträge. 34. Internationaler Schifffahrtskongress; Panama City, Panama, 07. - 11. Mai 2018. Bonn: PIANC Deutschland. S. 41-51.

Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.



Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

von **Andreas Dohms**¹, **Tom Denes**², **Marc Demanet**³ und **Yvon Loyaerts**⁴

1. Einleitung

Das Thema der neuen Arbeitsgruppe "Sustainable Inland Waterways – a Guide for Inland Waterway (IW) Managers on Social and Environmental Impacts" (INCOM WG 203) sind die Chancen und Herausforderungen, denen sich Binnenwasserstraßenbetreiber gegenüber sehen und die sich aus der Mehrfachnutzung und Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen ergeben. Hierbei geht es auch um das soziale und Umweltbewusstsein der Betreiber, die für den Betrieb und Ausbau dieser Wasserstraßen zuständig sind. Ziel ist es, einen allgemeinen Leitfaden für Binnenwasserstraßenbetreiber bereitzustellen, um deren Bewusstsein für die Notwendigkeit zu schärfen, nachhaltigere Binnenwasserstraßen zu schaffen und dabei die Nutzungsmöglichkeiten und Funktionen zu berücksichtigen, die diese für Interessenträger, wie Gemeinden, Organisationen und Privatpersonen, aber auch für die Industrie und verschiedenste Arten von Unternehmen haben. Auf Grundlage der Untersuchung früherer Berichte oder Begleitunterlagen wird die Arbeitsgruppe ermitteln, wie sich der Ansatz auf die Binnenwasserstraßenverwaltung auswirken wird:

Die Themen für die Präsentationen auf der Sitzung sind:

- Nutzen und Verwendungen von Binnenwasserstraßen
von **Andreas Dohms**
- Was bedeutet soziales und Umweltbewusstsein von Betreibern, auch bezeichnet als soziale Verantwortung von Unternehmen (Corporate Social Responsibility, CSR)?
von **Tom Denes**
und **Marc Demanet**
- Warum brauchen Entscheidungsträger und Ingenieure CSR sowie einen multifunktionalen Ansatz? Einige Anwendungen
von **Yvon Loyaerts**

2. Nutzen und Verwendungen von Binnenwasserstraßen

2.1 Einleitung

Das menschliche Leben hing schon immer mit dem Wasser zusammen. Neben einem direkten Zugang zum Wasser stellte auch die Nutzung der Flüsse als Verkehrsträger für Fracht und Menschen einen weiteren sehr wichtigen Anreiz dafür dar, sich an diesen niederzulassen. In früheren Zeiten war die Binnenschifffahrt der einzige Verkehrsträger, der gleichsam verfügbar und sicher war. Durch die Verbindung von Flüssen mit künstlichen Kanälen sind Wasserstraßensysteme geschaffen und ausgebaut worden.

Auch heute noch ist die Binnenschifffahrt ein wichtiges Element im nationalen und internationalen Güterverkehr. Weiterhin ist die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger anerkannt, insbesondere hinsichtlich ihres niedrigen spezifischen Treibstoffverbrauchs, der im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu weniger Kohlendioxid- und Abgasemissionen führt.

Binnenwasserstraßen waren und sind Lebensadern des Güterverkehrs und sie leisten einen Beitrag zu den Volkswirtschaften. Binnenwasserstraßen sind aber weit mehr als das. Flüsse und Kanäle erfüllen viele andere Funktionen und sind auch für die Gesellschaft wichtig. Um diese Wasserstraßen zu betreiben und auszubauen, müssen Binnenwasserstraßenbetreiber eine große Bandbreite von Interessen berücksichtigen, die sich aus den vielfältigen Funktionen der Wasserstraßen ergeben.

2.2 Strukturierung der Nutzen bzw. Verwendungen von Binnenwasserstraßen

Unter Bezugnahme auf frühere Untersuchungen - inner- und außerhalb von PIANC - sind Wasserstraßen mehr als nur Verkehrsträger. Die frühere InCom-Arbeitsgruppe 139 "Values of inland waterways" (Bericht in 2016 veröffentlicht) führt 12 Hauptverwendungen von Binnenwasserstraßen auf:

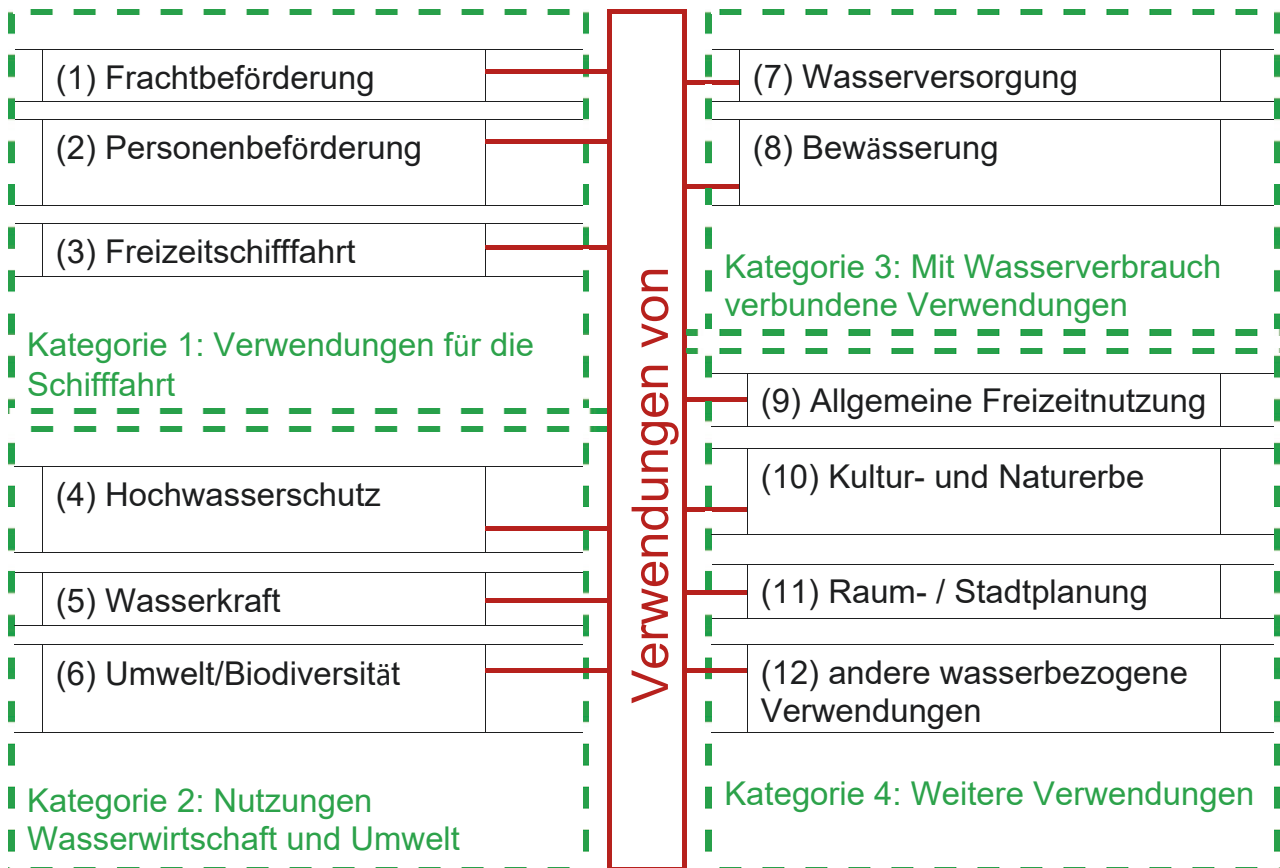
1 Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Andreas.dohms@wsv.bund.de

2 Arcadis, USA, Tom.Denes@Arcadis.com

3 SECO Belgien nv/ns, m.demanet@seco.be

4 Öffentlicher Dienst Walloniens, Generaldirektion Mobilität & Wasserstraßen, Belgien, yvon.loyaerts@spw.wallonie.be

Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern



Diese Liste gibt beeindruckende Einblicke in die Vielfalt der Nutzungen bzw. den Wert von Wasserstraßen, nicht nur für das Schifffahrtsgewerbe, sondern auch für eine breite Palette an Diensten für die Gesellschaft. Auf der einen Seite ist dies ein Vorteil von Binnenwasserstraßen gegenüber anderen Verkehrsträgern. Auf der anderen Seite allerdings ist es eine Herausforderung für die Wasserstraßen-Organisationen, die für die Verwaltung, den Betrieb und den Ausbau dieser Wasserstraßen verantwortlich sind. Darüber hinaus und deswegen sehen sich Wasserstraßen einer großen Bandbreite von Interessen gegenüber, die von einer großen Anzahl sehr unterschiedlicher Interessenträger ausgehen.

2.3 Analyse der Nutzen bzw. Verwendungen von Binnenwasserstraßen

Bei der Untersuchung der Verwendungen werden, wie vorstehend erläutert, die Vorteile der Verwendung und der Nichtverwendung betrachtet, ergänzt durch physische (äußeres Erscheinungsbild) und betriebliche Aspekte, sowie Wechselwirkungen mit anderen Verwendungen. Entsprechend hat die Arbeitsgruppe sieben Schlüsselaspekte erarbeitet, die nachstehend aufgeführt sind:

Eigenschaften und Verwaltung der Wasserstraße	
1	Physische Aspekte der Wasserstraße
2	Betriebliche Aspekte
Sozioökonomische Vorteile und Umweltauswirkungen	
3	Wirtschaftliche Aspekte
4	Umweltaspekte
5	Soziale Aspekte
Differenzierende Erwägungen	
6	Wechselwirkung
7	Interessenausgleich

Wofür stehen die Schlüsselaspekte?

Physische Aspekte von Wasserstraßen betreffen die physischen Eigenschaften (Dimensionierung, Erscheinungsbild) und die physische Struktur der Wasserstraßen sowie die hydraulischen Verhältnisse.

Betriebliche Aspekte betreffen den Betrieb der Wasserstraße, wie Sicherheitsfragen, Verkehrsregeln, Betriebszeiten, Informationssysteme usw.

Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

Wirtschaftliche Aspekte betreffen die wirtschaftlichen Kosten und Vorteile aller Verwendungen von Wasserstraßen.

Umweltaspekte betreffen die positiven oder negativen Auswirkungen auf die Umwelt, wie Auswirkungen auf das Klima, die Pflanzen- und Tierwelt, Lebensräume im Allgemeinen, geschützte Gebiete usw.

Soziale Aspekte betreffen die Auswirkungen auf die sozialen Bedingungen und das Wohlergehen der Menschen in Bereichen wie Beschäftigung, Sicherheit, Gesundheit und sozialer Zusammenhalt usw.

Wechselwirkung betrifft den wechselseitigen Einfluss von Vorteilen und Nachteilen, die sich aus den verschiedenen Wasserstraßenverwendungen ergeben, d. h. einander verstärkende, abschwächende oder gegenläufige Wirkung.

Interessenausgleich betrifft die bevorzugte Berücksichtigung bestimmter Verwendungen gegenüber anderen möglichen Verwendungen; hierzu zählen auch die Interessen der verschiedenen Interessenträger.

Die vorstehenden Aspekte sind als Checkliste für die Bewertung der verschiedenen Binnenwasserstraßennutzungen verwendet worden.

2.4 Beschreibung und Bewertung einer Wasserstraßennutzung: Freizeitschifffahrt

Im Folgenden wird die Methodik für die Beschreibung und Bewertung der Wasserstraßennutzung anhand des Beispiels der Freizeit- oder auch Sportschifffahrt dargestellt:

Zur Sportschifffahrt gehört eine große Vielfalt an wasserbasierten Aktivitäten, wie Bootfahren, Yachtsport, Segeln, Kanufahren, Surfen, Fischen, Rafting und Kitesurfen. Die Fahrgastschifffahrt, Flusskreuzfahrten und der Betrieb von Fähren können auch der Freizeitschifffahrt zugeordnet werden, sofern sie touristischen Zwecken dienen.

Das Befahren von Wasserstraßen zum eigenen Vergnügen, egal ob alleine oder in Gruppen, ist in vielen Ländern zu einem wichtigen Bestandteil des Lebensstils geworden - sowohl in Industrieländern als auch in Entwicklungsländern. Der Umfang der Sportschifffahrt hat vornehmlich in den letzten Jahrzehnten zugenommen und sie hat einen wichtigen Wirtschaftszweig nach vorne gebracht.

Sportschifffahrt wird entlang großer Flüsse oder Kanäle (in Europa z. B. auf den Flüssen Rhein, Donau oder Rhone) betrieben, die in vielen Fällen intensiv auch für den Güterverkehr genutzt werden. Sportschifffahrt wird auch entlang kleinerer Wasserstraßen betrieben, die ursprünglich oftmals während der ersten industriellen Revolution (18. oder 19. Jahrhundert) für den Transport von Gütern genutzt wurden, auf denen heute aber keine Güter mehr transportiert werden.

So wurde der Ausbau der Sportschifffahrt wichtig für den Erhalt aber auch für die Wiederbelebung einiger dieser historischen Wasserstraßen. Beispiele hierfür sind das große Kanalnetz im Vereinigten Königreich, auf dem sogenannte Narrowboats (schmale Kanalboote) eingesetzt werden, sowie der Erie-Kanal in den Vereinigten Staaten und der Göta-Kanal in Schweden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass sich die Sportschifffahrt für eine Vielzahl von wasserbasierten Aktivitäten eignet, die für die Binnenwasserstraßen und die umliegenden Gebiete Chancen bieten. Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass Investitionen in Wasserstraßen für Freizeit Zwecke oder in ergänzende landseitige Infrastruktur Auswirkungen haben, die möglicherweise zu gegenläufigen Interessen führen. Dies kann mit Hilfe der folgenden Schlüsselaspekte bewertet werden:

Physische Aspekte von Wasserstraßen: Große Wasserstraßen, auf denen Güter befördert werden, können auch für die Sportschifffahrt genutzt werden. Möglicherweise ist zusätzliche Ausstattung für die kleineren Boote erforderlich. Die Auswirkungen auf die Umgebung sind gering. Bei kleinen Wasserstraßen können Investitionen für bauliche Veränderungen der Größe oder Form des betroffenen Kanals erforderlich werden. Auswirkungen auf die Umgebung werden sich nicht vermeiden lassen, möglicherweise in Form der Schaffung einer unter technischen Gesichtspunkten entworfenen monotonen Wasserstraße.

Betriebliche Aspekte (Abbildung 1 und 2): Auf großen Wasserstraßen ist die Sportschifffahrt eine zusätzliche Nutzung, für die zusätzliche Ausstattung oder die Trennung der Verkehre aus Sicherheitsgründen erforderlich werden könnte. Auf kleineren Wasserstraßen, auf denen keine Güter befördert werden, wird für die Sportschifffahrt eine vollständige Betriebsausstattung, wie Schleusen, d. h. Selbstbedienungsschleusen mit allen erforderlichen Signalen und Zeichen, benötigt. Die Qualität der Ausstattung und die Zuverlässigkeit der Wasserstraße sind für ihre Attraktivität von entscheidender Bedeutung.

Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern



Abbildung 1 (links): Handlungsschiff und Sportboote in derselben Schleusenammer



Abbildung 2 (rechts): Selbstbedienungsschleuse an einer kleinen Wasserstraße, die nur für Freizeit Zwecke genutzt wird. (Quelle: WSA Lauenburg)

Wirtschaftliche und soziale Aspekte: Die Sportschifffahrt ist dazu geeignet, die Entstehung von Unternehmen aus dem Bereich Bootsbau (Bau und Instandsetzung) oder Tourismus (Hotels, Restaurants, Campingplätze, Einkaufsbereiche) zu fördern und auf diese Weise die wirtschaftliche Entwicklung und durch die Schaffung von Arbeitsplätzen auch das gesellschaftliche Wohlbefinden zu verbessern. Vernachlässigte historische Wasserstraßen können wieder aufgebaut und schiffbar gemacht werden. Die gesamte Umgebung profitiert.

Umweltaspekte: Die Sportschifffahrt hat Auswirkungen auf die natürliche und die menschliche Umwelt. Die Baumaßnahmen zum Ausbau der Wasserstraße haben Auswirkungen auf die unmittelbare Umgebung. Durch die Schifffahrt selbst entstehen Abgase und Geräuschemissionen. Verlaufen solche Wasserstraßen durch geschützte Gebiete, ergeben sich für diese direkte Auswirkungen.

Wechselwirkung: Grundsätzlich gilt, dass - im Wege von Instandhaltungs- und Verbesserungsmaßnahmen - verbesserte Schifffahrtsverhältnisse auch mehr Schifffahrt anziehen. Somit verstärken diese Aspekte sich gegenseitig. Wie oben gezeigt, haben die Sportschifffahrt und die wirtschaftliche Entwicklung großes Potenzial, einander zu verstärken. Auf der anderen Seite aber haben die Sportschifffahrt und die Umwelt auch das Potenzial, miteinander in Konflikt zu geraten. Durch Nutzung des Umweltpotenzials - z. B. für touristische Zwecke - ist ein nachhaltiger Ausbau der Wasserstraße und der umliegenden Region allerdings sehr gut möglich.

Interessenausgleich: Die Sportschifffahrt kann Vorteile bedeuten, aber sie kann auch Folgen für die Menschen oder die Umwelt haben. Insofern können die diesbezüglichen Interessen, für die verschiedenen Interessenträger stehen, unterschiedlich oder sogar gegenläufig sein. Gemeinden und Unternehmen unterstützen die Schifffahrt häufig und erhoffen sich davon eine wirtschaftliche und gesellschaftliche Weiterentwicklung. Umweltschutzor-

ganisationen, Aktivistengruppen oder Einzelpersonen können abweichende Interessen haben.

Ein richtiges Gleichgewicht zwischen diesen möglichen Interessen zu finden, ist von entscheidender Bedeutung für die erfolgreiche Entwicklung von Wasserstraßenprojekten. Zudem müssen all diese Interessen von Anfang an berücksichtigt werden, um Wasserstraßen auf nachhaltige Weise auszubauen.

In den nächsten zwei Kapiteln werden Werkzeuge vorgestellt, die verwendet werden können, und es wird erläutert, warum ein multifunktionaler Ansatz der beste Ansatz für Wasserstraßenbetreiber bzw. Entscheidungsträger ist.

3. Was bedeutet soziales und Umweltbewusstsein von Betreibern?

Der amerikanische Philosoph und Wissenschaftler Alfred Korzybski hat gesagt, „dass eine Karte nicht das Gebiet ist, das sie darstellt“. Wir können diesen Denkansatz leicht auf das Konzept der „nachhaltigen Entwicklung“ und der „sozialen Verantwortung von Unternehmen“ anwenden, da er von Mensch zu Mensch unterschiedlich verstanden wird. Weiterhin haben die Wörter „nachhaltig“, „Unternehmen“ und sogar „Verantwortung“, aus denen sich diese Konzepte zusammensetzen, nicht zwingend für jeden Menschen dieselbe Bedeutung, sondern hängen stark davon ab, wo dieser lebt (Bildungsstand, historische Entwicklung) sowie vom Wirtschaftssystem, das ihn bei seiner tagtäglichen Arbeit vorwiegend umgibt.

Um ein Missverständnis so weit wie möglich auszuschließen und als Einleitung zu diesem Beitrag, ist es wichtig, dem Leser zunächst klare Definitionen dieser Konzepte und Wörter an die Hand zu geben. Dies vermittelt dem Leser das Verständnis und die

Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

Vision des Autors bezüglich dieses großen Themas sowie seiner Anwendung auf den Bereich der Binnenwasserstraßenverwaltung.

3.1 Einführung der in diesem Beitrag verwendeten Konzepte

Gemäß der Begriffsbestimmung in ISO26000 [1]:

- **Nachhaltige Entwicklung:** „Entwicklung, die gegenwärtigen Bedürfnissen dergestalt Rechnung trägt, dass die Fähigkeit künftiger Generationen, ihre Bedürfnisse zu befriedigen, nicht gefährdet wird“
- **Soziale Verantwortung:** „Verantwortung einer Organisation für die Auswirkungen (positive wie negative) ihrer Entscheidungen und Aktivitäten auf die Gesellschaft und die Umwelt im Wege transparenten und ethischen Verhaltens, das:
 - zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt, einschließlich der Gesundheit und des Wohlergehens der Gesellschaft;
 - die Erwartungen der Interessenträger berücksichtigt (**Einzelperson oder Gruppe, die ein Interesse an einer Entscheidung oder Aktivität einer Organisation hat**);
 - geltendem Recht entspricht und im Einklang mit internationalen Verhaltensnormen steht und
 - in der gesamten Organisation eingeführt wird (**Einheit oder Gruppe von Personen und Einrichtungen mit einer Vereinbarung über die Verantwortlichkeiten, Befugnisse und Beziehungen und bestimmbare Ziele**) und in deren Beziehungen Anwendung findet.“

In Übereinstimmung mit dieser Begriffsbestimmung hat die EU-Kommission die soziale Verantwortung von Unternehmen (Corporate Social Responsibility, CSR) definiert als „Verantwortung von Unternehmen für ihre Auswirkungen auf die Gesellschaft“ [3].

Das Konzept der „sozialen Verantwortung von Unternehmen“ besteht aus drei ausgewogenen Wörtern, von denen jedes wichtig ist:

- **Unternehmen:** Nach ISO26000 und unserem Verständnis erfasst das Wort „Unternehmen“ alle Organisationen (gleich, ob privat oder öffentlich), die mit ihren Aktivitäten im Rahmen ihrer Möglichkeiten Einfluss auf eine nachhaltigere Entwick-

lung unserer Gesellschaft nehmen können. Über diese Begriffsbestimmung hinaus erfasst der Begriff „Unternehmen“ auch die für die Binnenwasserstraßen zuständigen öffentlichen Stellen, da diese die Aufgabe haben, die Binnenwasserstraßen und -anlagen zu überwachen und verwalten und zudem ganz eindeutig eine große Rolle bei der nachhaltigen Entwicklung der Binnenwasserstraßen spielen.

- **Sozial:** Im Kontext von CSR für Unternehmen kann dieser Begriff sich auf die Beziehung zwischen dem Unternehmen und seinen Mitarbeitern beziehen. Das Konzept „sozial“ ist allerdings viel umfassender. Hier muss der Begriff „sozial“ als Konzept verstanden werden, das alle sozialen Dimensionen umfasst, die mit der nachhaltigen Entwicklung der uns umgebenden Welt im Zusammenhang stehen.
- **Responsibility (Verantwortung):** Es ist erforderlich zwischen dem „lateinischen“ und „angelsächsischen“ wirtschaftlichen und kulturellen Ansatz zu unterscheiden. Beim „angelsächsischen Ansatz“ bezieht sich das Wort „Responsibility“ eher auf „Accountability“ (Verantwortung im Sinne der Möglichkeit zur Rechenschaft gezogen zu werden). Bei dieser Bedeutung wird CSR aus einem begrenzten Blickwinkel betrachtet, da die Unternehmen nur vom Eigentümer des Unternehmens zur Rechenschaft gezogen werden können. Beim „lateinischen“ Ansatz kann das Wort „Responsibility“ für Verantwortung (im Sinne einer nicht verbindlichen Verpflichtung: d. h. die Verpflichtung des Unternehmens etwas für eine nachhaltigere Entwicklung zu tun) stehen oder für „Accountability“ (die Verpflichtung eines Unternehmens etwas zu tun und die Möglichkeit, es für die Folgen seines Handelns zur Rechenschaft zu ziehen). Nach der Begriffsbestimmung der EU-Kommission muss das Wort „Responsibility“ wie folgt verstanden werden:
 - Befolgung der Gesetze;
 - Integration sozialer, umwelttechnischer, ethischer sowie verbraucher- und menschenrechtsbezogener Gesichtspunkte in ihre Geschäftsstrategie und Geschäftstätigkeit. Der Ansatz der EU-Kommission liegt näher am „lateinischen“ Ansatz als am angelsächsischen. In dem vorliegenden Dokument verwenden wir diese Begriffsbestimmung.

Tatsächlich baut CSR auf sieben ISO 26000-Prinzipien auf:

- **Accountability:** Eine Organisation soll für die Auswirkungen, die sie auf die Gesellschaft, die

Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

Wirtschaft und die Umwelt hat, zur Rechenschaft gezogen werden können. Diese „Accountability“ beschränkt sich jedoch auf:

- „die Folgen ihrer Entscheidungen und Aktivitäten für die Gesellschaft, die Umwelt und die Wirtschaft, insbesondere erhebliche negative Konsequenzen;
 - die Maßnahmen, die ergriffen werden, um die Wiederholung unbeabsichtigter und unvorhergesehener negativer Folgen zu verhindern“ [1]
- **Transparenz:** „Eine Organisation soll in ihren die Gesellschaft und Umwelt betreffenden Entscheidungen und Aktivitäten transparent sein“ [1]. Es erscheint offensichtlich, dass der Grundsatz der Transparenz eine der Grundlagen der CSR-Prinzipien ist, da er der Organisation erlaubt, ihr eindeutiges Engagement dafür zu zeigen, entsprechend ihrer Möglichkeiten an der globalen nachhaltigen Entwicklung teilzunehmen.
 - **Ethisches Verhalten:** Ethisches Verhalten zeigt sich in den von der Organisation geförderten Werten und in der Art und Weise, wie sie diese lebt - d. h. in ihrer Organisationsführung (Governance).
 - **Achtung der Interessen der Interessenträger:** „Eine Organisation soll die Interessen ihrer Interessenträger achten, berücksichtigen und auf diese eingehen“. Bei einer öffentlichen Organisation bedeutet dies, das richtige Gleichgewicht zwischen verschiedenen Interessen zu finden und auf eine nachhaltigere Entwicklung hinzuwirken.
 - **Achtung der Rechtstaatlichkeit:** Dieses Prinzip ist natürlich zwingend einzuhalten und für eine öffentliche Organisation mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Binnenwasserstraßen eine Selbstverständlichkeit.
 - **Achtung internationaler Verhaltensnormen:** Wenn es keine lokalen Normen gibt oder diese unterhalb des von internationalen Normen geforderten Niveaus liegen, soll die Organisation danach streben, solche internationalen Verhaltensnormen so weit wie möglich einzuhalten.
 - **Achtung der Menschenrechte:** Dieses Prinzip ist natürlich zwingend einzuhalten und für eine öffentliche Organisation mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Binnenwasserstraßen eine Selbstverständlichkeit.

3.2 Verhältnis zwischen nachhaltiger Entwicklung und der sozialen Verantwortung von Unternehmen

Nach den vorstehenden Begriffsbestimmungen ist „nachhaltige Entwicklung“ auf globaler und makroökonomischer Ebene [2] zu verstehen. Nachhaltige Entwicklung ist ein globales Ziel, das jedes Land in

seiner Entwicklung verfolgen soll (dies ist eine der Ideen der COP 21 von Paris).

Hauptziel der nachhaltigen Entwicklung ist eine weltweite nachhaltige Entwicklung. Ausgehend von dieser Annahme bedeutet das nicht, dass die Organisation, die CSR einführt, das Ziel hat, eine nachhaltige Organisation zu sein.

Die soziale Verantwortung von Unternehmen ist auf der Organisationsebene (mikroökonomische Ebene) angesiedelt. Eine Organisation, die CSR einführt, trägt zur weltweiten nachhaltigen Entwicklung bei, da die Organisation die wirtschaftlichen, sozialen und umweltbezogenen Konsequenzen ihrer Entscheidungen sowie ihre strategische Entwicklung und ihr Management berücksichtigt. Weiterhin zeigt eine Organisation, die die CSR-Konzepte einführt, dass ihr die Auswirkungen, die sie entsprechend ihres Gewichts auf die Gesellschaft hat, bewusst sind und zeigt ihre Bereitschaft, die Folgen ihrer Aktivitäten für die Gesellschaft zu berücksichtigen, sowie ihr Bestreben, ihre Aktivitäten global auf eine nachhaltige Entwicklung auszurichten.

3.3 Weshalb das CSR-Konzept heute so wichtig ist

Die Idee einer nachhaltigen Entwicklung entstand schrittweise während der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Während dieses Zeitraums kam es in der Mehrzahl der Industrienationen zu einem starken Wachstum. Am Ende der 1960er Jahre stellte eine Gruppe von Wissenschaftlern (genannt der „Club of Rome“) die Frage nach den Folgen dieses Wachstums für unseren Planeten und seine Bewohner.

Dies führte zum Meadows-Bericht mit dem Titel „Die Grenzen des Wachstums“ von 1972. Auf der Grundlage von mit Computermodellen durchgeführten Simulationen wurden die möglichen Konsequenzen der Weiterentwicklung der menschlichen Bevölkerung im Hinblick auf die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen bis etwa zum Jahr 2100 simuliert. Der Bericht ergab, dass das Wirtschaftswachstum bis 2100 aufgrund von Umweltverschmutzung, der Verarmung von Ackerland bzw. der Erschöpfung fossiler Brennstoffe zu einem drastischen Bevölkerungsrückgang führen würde.

Im Jahr 1972 behandelte die Konferenz der Vereinten Nationen über die menschliche Entwicklung in Stockholm die ökologische Entwicklung, die Wechselwirkungen zwischen Ökologie und Wirtschaft sowie die Entwicklung der südlichen und nördlichen Länder. Das war der erste Schritt in Richtung der Vision einer stärker in die vorhandene Umwelt integrierten Wirtschaft.

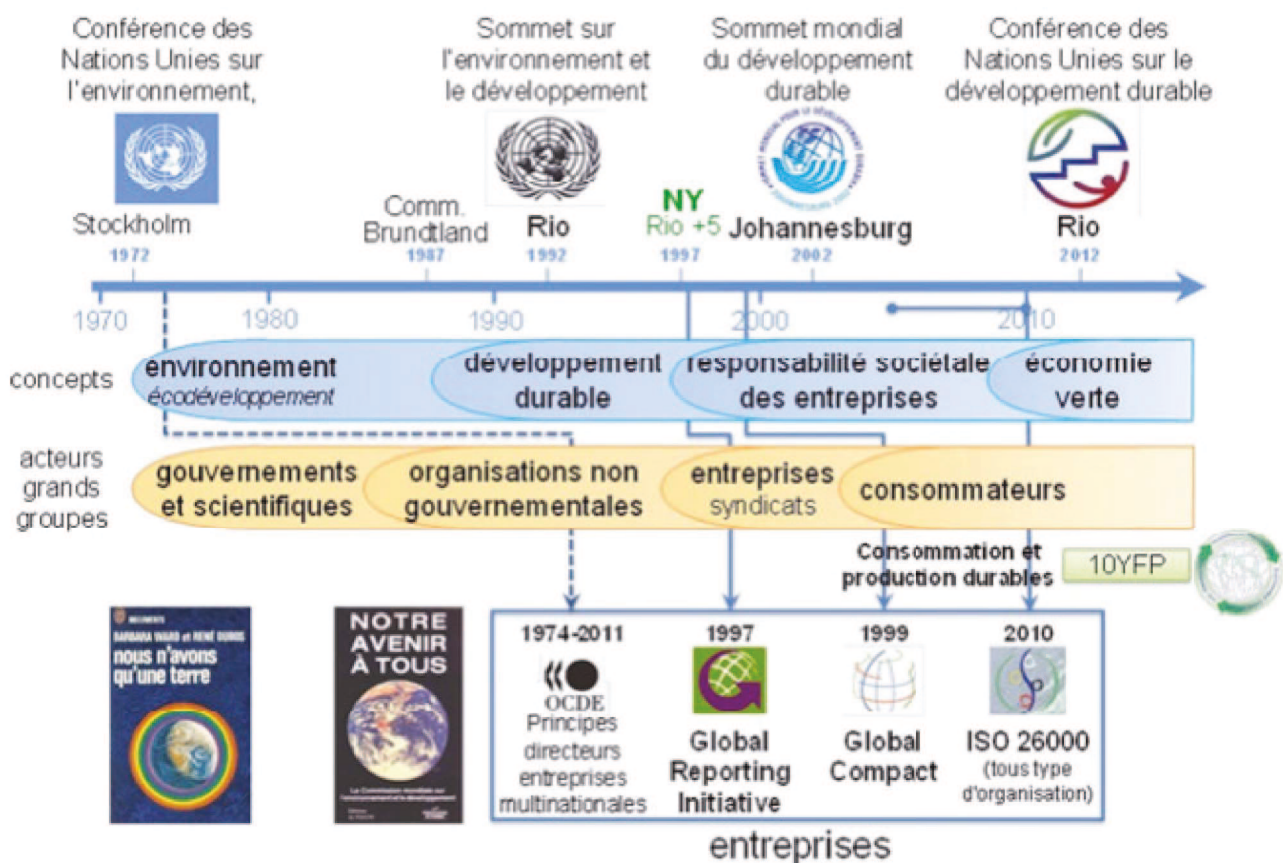
Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

Im Jahr 1987 schlug die Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (Brundtland-Bericht) eine Begriffsbestimmung für „nachhaltige Entwicklung“ vor; diese wurde oben genannt. Der Bericht zeigt, dass eine „nachhaltige“ Zukunft nur denkbar ist, wenn wir in der Gegenwart handeln.

Im Jahr 1992 ging aus dem dritten Weltumweltgipfel in Rio de Janeiro die Agenda 21 (21 Maßnahmen als Bekenntnis zur Einführung einer nachhaltigen Entwicklung) hervor. Die Begriffsbestimmung von „nachhaltiger Entwicklung“ umfasste „drei Säulen“, die miteinander in Einklang gebracht werden müssen: wirtschaftlicher Fortschritt, soziale Gerechtigkeit und Umweltschutz.

2005: In diesem Jahr trat das Kyoto-Protokoll zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der Europäischen Union und zur Schaffung eines Bewusstseins für die Auswirkungen lokal erzeugter Gase auf unseren Planeten in Kraft.

2015: Auf dem Cop 21 in Paris wurden Ziele zur Begrenzung des Temperaturanstiegs auf unserem Planeten festgelegt, um künftige Generationen und ihr Lebensumfeld zu erhalten. Die Konferenz war ein Erfolg, da ihr Ergebnis zum ersten Mal nicht in einem Messwert bestand, den die verschiedenen Länder erreichen mussten. Dieses Mal musste jedes Land einen Vorschlag für seinen Beitrag zu einer nachhaltigeren Entwicklung und für die Begrenzung des Klimawandels (der weltweite Anstieg der Temperatur auf unserem Planeten infolge des Verbrauchs fossiler Energie) machen.



Parallel zu dieser historischen Entwicklung nehmen wir ein globales Bewusstsein wahr (und zwar dafür, dass die Handlungen einiger sich auf die Handlungen anderer auswirken und dass nachhaltige Entwicklung weltweit verstanden werden muss). Dieses globale Bewusstsein, das seinen Ursprung in einer Gruppe von einigen Wissenschaftlern (dem „Club of Rome“) hatte, trat zunächst in großen internationalen Organisationen auf und erreichte schrittweise die Regierungen, Unternehmen (durch CSR) und schließlich Einzelpersonen.

Bei öffentlichen oder privaten Unternehmen spiegelt sich dies im Konzept der „Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt“ von Unternehmen im weitesten Sinne wieder; ein Konzept, das immer wichtiger wird. Mit anderen Worten - es ergibt sich für sie die Frage, wie öffentliche oder private Unternehmen entsprechend ihrer Möglichkeiten in einem globalen Prozess (wirtschaftlich, gesellschaftlich und umweltbezogen) hin zu einer „nachhaltigeren“ Entwicklung handeln.

Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

Zusammenfassend besteht das Ziel der Einführung des Konzepts der sozialen Verantwortung in einer Organisation darin, dass diese im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu einer besseren weltweiten nachhaltigen Entwicklung beiträgt.

Über die erwarteten Ergebnisse der Einrichtung eines CSR-Prozesses in einer Organisation hinaus ist die Steigerung des Bewusstseins durch den CSR-Ansatz eine fantastische Triebfeder, die große Veränderungen in einer Organisation in Richtung einer nachhaltigeren Entwicklung ermöglicht.

4. Warum brauchen Entscheidungsträger und Ingenieure CSR sowie einen multifunktionalen Ansatz?

4.1 Unternehmerischer Ansatz in öffentlichen Stellen mit Zuständigkeit für die Binnenwasserstraßen

Als Garanten für das öffentliche Wohlergehen haben Behörden möglicherweise eine Vorbild- oder sogar Wegbereiterfunktion, wenn es um den unternehmerischen Ansatz geht. In ihrem Bemühen um die Interessen aller übertragen sie in vielen Ländern dieses Bewusstsein auf die Regelungsebene, auf die gesellschaftlichen Ausrichtungen (die sie anstoßen) sowie durch die Art und Weise, wie sie sie umsetzen.

Weiterhin kann das für die Binnenwasserstraßen zuständige Ministerium, anders als andere Teile der öffentlichen Verwaltung (wie das Justizministerium), unmittelbar auf eine nachhaltige Entwicklung Einfluss nehmen. Über ihre Entscheidungen und Maßnahmen kommt Betreibern von Binnenwasserstraßen eine zentrale Rolle für eine nachhaltigere Entwicklung zu. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen der Gesellschaft als Ganzes und auf lange Sicht sind Betreiber von Binnenwasserstraßen in der Lage, die zur Anwendung vorgesehene Lösung nachhaltiger auszurichten: z. B. wird ein neues Dock nicht mehr nur als wirtschaftliches Werkzeug gesehen, sondern es wird auch umweltbezogenen und gesellschaftlichen Auswirkungen auf lokaler und globaler Ebene Rechnung getragen.

Eine neue Denk- und Arbeitsweise berücksichtigt die Nutzen, die Binnenwasserstraßen haben, sowie ihre Folgen für die o. g. technischen, wirtschaftlichen, umweltbezogenen und sozialen Aspekte.

Basierend auf dieser Annahme fällt die Stelle, die für die Binnenwasserstraßen zuständig ist, unter den Begriff „Unternehmen“.

Tatsächlich machen immer mehr Stellen mit Zuständigkeit für Binnenwasserstraßen die drei Säulen von CSR (sozial, umweltbezogen und wirtschaftlich) zum Bestandteil ihrer Projekte und ihres Handelns. Obgleich dieser Trend ausgeprägt ist, ist er nicht überall vorhanden und einige Behörden arbeiten in fachlicher Hinsicht immer noch auf herkömmliche Weise.

Einige Beispiele dafür, wie Ingenieure und Entscheidungsträger einen multifunktionalen Ansatz im Rahmen ihrer Verwaltungsaufgaben berücksichtigen, werden nachstehend aufgeführt.

4.2 Einige Beispiele für einen unternehmerischen Ansatz in Stellen, die für die Binnenwasserstraßen zuständig sind

Alle im Folgenden aufgeführten Beispiele stammen aus jüngeren Projekten unter Leitung der für die wallonischen Binnenwasserstraßen zuständigen Behörde (der „Service Public de Wallonie“).

Die Wallonie ist der südliche Teil der föderalen Monarchie Belgien. Bedingt durch den Aufbau des belgischen Staats haben die dezentralen Behörden die volle Verantwortung für die Verwaltung und den Betrieb des Binnenwasserstraßennetzwerks; für die Wallonie heißt das 451 km schiffbare Flüsse und Kanäle mit 80 Schleusenstandorten (von den einige mehr als eine Schleuse haben), 5 Schiffshebewerke und ein Schräghebewerk.

Der größte Teil des Netzwerks ist in Kategorie IV eingestuft, aber die Kommunalverwaltung hat einen großen Investitionsplan zum Ausbau des Netzes auf Kategorie Va oder höher genehmigt (die Maas bis auf Kategorie VI und einige weitere Abschnitte auf Kategorie Vb). Dieser übergreifende Ausbauplan begann ungefähr 2005 und soll bis etwa 2025 abgeschlossen sein. Das gesamte Netzwerk (Kategorie IV und höher) ist Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und insbesondere des multimodalen Korridors Nordsee – Mittelmeer. Im westlichen Teil von Wallonien sind die Projekte (hauptsächlich im Hinblick auf das Schelde-Becken) in das übergreifende europäische Binnenwasserstraßenprojekt Seine-Schelde integriert, das darauf ausgerichtet ist, die Verbindung des Seine-Beckens mit dem Norden Frankreichs und darüber hinaus mit Belgien und den Niederlanden zu verbessern.

Beispielhaft werden drei interessante Projekte vorgestellt:

- Der Ausbau der Schelde im Bereich der Stadt Tournai (Kategorie IV auf Va)

Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

- Der Bau einer Marina im Zentrum der Stadt Charleroi als Teil eines übergreifenden urbanen Projekts.
- Die Erneuerung der Kais entlang der Maas in der Stadt Dinant.

4.2.1 Die Schelde in Tournai

Die Schelde wie sie heute durch Tournai fließt ist ein kanalisierter Fluss, der an einigen Stellen wirklich sehr schmal ist, was das Befahren mit Schiffen schwierig, unangenehm und gefährlich macht: Unter einer Traditionsbrücke beträgt die Breite 12 m und es gibt scharfe und enge Kurven mit einer Minimalbreite von 19 m. Die Notwendigkeit von Verbesserungen ist in Anbetracht des gegenwärtigen und erwarteten Verkehrs offensichtlich. Darüber hinaus ist der Fluss ein wahrer Flaschenhals für das Seine-Schelde-Projekt.

Im Zuge der Verbreiterungsarbeiten, die im historischen Teil der Stadt stattfinden, war besondere Vorsicht von den ersten Schritten der Studien an die Regel, um den Befindlichkeiten der Bewohner und Lokalpolitiker Rechnung zu tragen. Seitens der Ingenieure und Entscheidungsträger war von Anfang an beabsichtigt, das Projekt nicht nur mit einem herkömmlich wirtschafts- und technikorientierten Ansatz anzugehen, sondern auch in einen übergreifenden Ansatz einzubetten, der Kultur- und Naturerbestätten sowie soziale und umweltbezogene Aspekte berücksichtigt.

Die Vorstudien führten zu einer Lösung, aus der ein übergreifendes städtisches Projekt entsteht. Die



4.2.2 Die Marina in Charleroi

Charleroi ist eine der wichtigsten historischen Industriestädte in Wallonien. Die Stahlkrise und die Schließung der Kohlegruben haben in den letzten Jahrzehnten jedoch zu einer schwierigen wirtschaftlichen Lage geführt. Um die lokale Wirtschaft wieder anzukurbeln und die Stadt erneut attraktiv

Umgestaltung des Flusses wurde ausgedehnt, um die umgebenden Flächen aufzuwerten, wobei die Wasserinfrastrukturarbeiten genutzt wurden, um die Umgebung entlang des Flusses umzugestalten. Die Sportschiffahrt wurde nicht vergessen; es wurde spezielle Infrastruktur und die Möglichkeit, in Zukunft eine Marina im Bereich eines Parks anzulegen, vorgesehen. Besondere Aufmerksamkeit wurde den Kultur- und Naturerbestätten (unter ihnen die symbolträchtigen Orte der Stadt) gewidmet: Mehrere Ausschüsse wurden eingerichtet, um das Projekt zu begleiten und um dabei zu helfen, die am besten geeignete Lösung zu finden. Weiterhin wurden die Einwohner gebeten, ihre Vorschläge und Präferenzen im Wege einer Befragung mitzuteilen.

Ebenso wurde bei der Erstellung der Ausschreibungsunterlagen verfahren. Ein derart sensibles Projekt bot die Gelegenheit, ein alternatives Ausschreibungsverfahren festzulegen. Der Preis war nicht das einzige Kriterium für die Wahl des Auftragnehmers. Mehrere Kriterien wurden berücksichtigt, darunter die Nutzung der Wasserstraße zur Beförderung der Baustoffe, die tägliche Organisation der Arbeiten und die Aufmerksamkeit, die der Begrenzung von Beeinträchtigungen der Bewohner geschenkt wurde, die Begrenzung der Folgen für die städtische Mobilität, die durch die Arbeiten oder durch den mit diesen Arbeiten zusammenhängenden Verkehr entstehende Verschmutzung, die Dauer der Arbeiten, ... Während der Arbeiten wurde eine spezifische Kommunikation eingerichtet, um zu erläutern, was geschieht und welche Gründe die Arbeiten und die zusätzlichen Verbesserungen haben.



zu machen, haben die lokalen Entscheidungsträger mit einem ehrgeizigen Plan begonnen, der das Ziel hat, das Stadtzentrum mit Hilfe öffentlicher und privater Investitionen neu zu gestalten.

Mehrere Projekte betreffen die Sambre, bei der es sich um einen Nebenfluss der Maas handelt, und ihre nähere Umgebung. Der Fluss fließt am Stadt-

Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

zentrum entlang. Er ist in Kategorie IV eingestuft und wird im Laufe der nächsten Jahre auf Va ausgebaut. In den letzten Jahren nutzten die Binnenwasserstraßenbehörden größere Kaimauerinstandhaltungsmaßnahmen, um die Kais auf der Stadtseite umzubauen: Neue Fußgängerzonen wurden geschaffen und alte Gebäude saniert. Auf der gegenüberliegenden Seite wurde der Bahnhofsbereich saniert und mit einem neuen Platz, neuen Bahnhöfen für Stadtbahn und Busse, einem multimodalen Verbindungszentrum usw. ausgestattet.

Der nächste Schritt ist ein Projekt im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft in der Nähe des Flusses, das den Bau von Apartments hohen und



4.2.3. Die Kais der Maas in Dinant

Dinant ist eine historische und touristische Stadt an der Maas nahe der französischen Grenze. Dennoch - und trotz des hohen Tourismuspotenzials - litt die Stadt unter der unzureichenden altmodischen Ausstattung entlang des Flusses: Die Kais waren zu schmal und unkomfortabel und wurden mit Autos befahren, als die Terrassen zwischen der Autospur und den alten für Erholungszwecke genutzten Uferdämmen lagen.

Auch hier nutzten die Binnenwasserstraßenbehörden erforderliche umfangreiche Instandhaltungsarbeiten, um das gesamte Gebiet entlang des Flusses aufzuwerten. Die Kais wurden vergrößert und überragen nun das Flussufer. Neue Dämme wurden gebaut und der Raum für die Terrassen bietet nun, da die Spur breiter und besser vom Bereich der Terrassen getrennt ist, mehr Komfort und ist attraktiver für Fußgänger und Touristen.

Die Bauphase war komplex - nicht nur weil die Arbeiten in einem sensiblen städtischen Bereich erfolgten: Die touristischen Wirtschaftsgüter müssen im Frühling und Sommer geschützt werden. Die Zusammenarbeit zwischen den Ingenieuren und

mittleren Preisniveaus zum Ziel hat. Hauptbestandteil des Projekts ist eine mit dem Fluss verbundene Marina. Die Marina soll ein hochattraktiver Ort sein, der die Stadt noch enger mit ihrem Fluss verbindet und so den Tourismus fördert und einen Mehrwert für die hier entstehenden Immobilien schafft.

Hierdurch dehnen die örtlichen Behörden dank der ÖPP und mit Hilfe der Region die Strategie rund um den Fluss aus. Die regionale Binnenwasserstraßenbehörde spielt eine wichtige Rolle: Ihre Ingenieure leisten Unterstützung bei den technischen Aspekten und der Binnenwasserstraßenhaushalt wird genutzt, um eine hochwertige Ausstattung entlang des Flusses zu fördern.



Technikern (Binnenwasserstraßenbehörde, lokale Straßenverkehrsbehörde, Facility-Manager, ...) auf der einen und den Lokalpolitikern und Tourismus-Anbietern auf der andere Seite war ganz eindeutig das Schlüsselement für ein erfolgreiches Projekt. Die Stadt und ihr Bürgermeister haben vor Ort aktiv mitgewirkt. Mit diesem Projektziel haben sie die Gelegenheit, die Stadt zu fördern. Beispielsweise verwenden sie heute den Namen „La Croisette“ (als Hinweis auf die bekannte Uferpromenade in Cannes) für die neugestalteten Kais entlang der Maas.



Multifunktionalität von Binnenwasserstraßen - Soziales und Umweltbewusstsein von Binnenwasserstraßenbetreibern

4.3. Einige abschließende Anmerkungen

Wie die vorstehenden Beispiele zeigen, entwickelt sich derzeit ein neuer Trend, der sich dann zeigt, wenn Binnenwasserstraßenbehörden über Instandhaltungs- bzw. Aufwertungsmaßnahmen nachdenken. Der herkömmlich technische Ansatz wird heute erweitert und in einen kooperativen Ansatz umgewandelt, bei dem alle Interessenträger teilnehmen, um einen Konsens zu finden und bei den Projekten - sowie letztlich für die Wasserstraße selbst - einen gesellschaftlichen Mehrwert zu generieren.

5. Zusammenfassung

Dieser Beitrag vermittelt eine Vorstellung davon, warum der Betrieb, die Instandhaltung bzw. der Ausbau von Binnenwasserstraßen auf nachhaltige Weise für Binnenwasserstraßenbetreiber erforderlich ist. Angesichts der Vielzahl von Verwendungen bzw. Funktionen - d. h. der Multifunktionalität - von Binnenwasserstraßen, wie in Kapitel 2 erläutert, liegt das breite Interesse seitens der Gesellschaft, der Organisationen und der Einzelpersonen an diesen Wasserstraßen auf der Hand. Dieses Bewusstsein erfordert einen umfassenden Ansatz bezüglich aller Arten von Aktivitäten im Zusammenhang mit der Verwaltung von Wasserstraßen. Das in Kapitel 3 erläuterte Konzept der „sozialen Verantwortung von Unternehmen“ erklärt die Grundlagen und bie-

tet allgemeine Leitlinien für ihre Anwendung. Beispiele für erfolgreiche auf unternehmerische Weise realisierte Projekte sind in Kapitel 4 enthalten.

Die Aufgabe der neuen Arbeitsgruppe wird sein, all dieses Wissen zu nutzen und aufzunehmen, um einen Leitfaden für Binnenwasserstraßenbetreiber zur Verfügung zu stellen. Erfahrungswerte anderer Wasserstraßenexperten werden gerne entgegengenommen.

6. Literatur

PIANC (2016) Final report “Values of Inland Waterways”, PIANC, Brussels

ISO 26000:2010 (E), « Guidance on social responsibility » - ISO/TMB Working Group on Social Responsibility

CAPRON M. and QUAIREL-LANOIZELEE F. (2016), « La responsabilité sociale d'entreprises », Editions La Découverte, Paris pp 5-28

UE Commission: http://ec.europa.eu/growth/industry/corporate-social-responsibility_en

BERGER A., de PERTHUIS C., PERIN N., (2014), « Le développement durable », Nathan, Paris