



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschiffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg  
Verantwortlich:  
Jens Schwanen  
Tel. (02 03) 8 00 06-60  
Fax (02 03) 8 00 06-65  
Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
E-Mail: [presse@Binnenschiff.de](mailto:presse@Binnenschiff.de)

17. Oktober 2016

## **BDB informiert über Niedrigwasser**

### **Trotz niedriger Wasserstände ist Schifffahrt weiterhin möglich**

Seit einigen Wochen sind in großen Teilen des deutschen Wasserstraßennetzes sinkende Wasserstände zu beobachten. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) nimmt diese Situation zum Anlass, über die Folgen von Niedrigwassersituationen, die im Spätsommer und Herbst aufgrund niedriger Regenfälle nicht ungewöhnlich sind, zu informieren.

Von Niedrigwasser sind derzeit insbesondere freifließende Flüsse wie Rhein, Donau und Elbe betroffen. Auf staugeregelten Flüssen wie Mosel, Neckar und Main sowie im westdeutschen Kanalgebiet und auf weiteren Kanälen sind die Auswirkungen deutlich geringer. Für das Binnenschiffahrtsgewerbe bedeuten niedrige Wasserstände, dass die Schiffe nicht maximal beladen werden können, da sie sonst zu viel Tiefgang haben. Mit welcher Auslastung Binnenschiffe noch fahren können, ist von verschiedenen individuellen Faktoren wie Art der Ladung, dem Schiffstyp und nicht zuletzt der im entsprechenden Fahrtgebiet zur Verfügung stehenden Fahrrinne abhängig. Dieser für die Schifffahrt hindernisfrei vorgehaltene Bereich hat z.B. am Niederrhein eine Tiefe von 2,80 m unter dem sog. Gleichwertigen Wasserstand (GIW), einem Referenzwert, der auf einen bestimmten Pegelstand bezogen ist. Im Mittelrheintal beträgt die Fahrrinntiefe stellenweise nur 1,90 m, so dass die Folgen bei Niedrigwasser hier deutlicher zu Tage treten. Es gibt aber auch Wasserstraßen, an denen der GIW nicht definiert ist. Anders als bei Hochwasserlagen, bei deren Auftreten ab bestimmten Hochwassermarken Maßnahmen wie Einschränkungen und Sperrungen von den zuständigen Behörden verhängt werden, ist Schifffahrt bei Niedrigwasser in der Regel bis an die physikalische Grenze möglich – so lange die Sicherheit gewährleistet ist.

Der Umstand, dass Binnenschiffe bei Niedrigwasser nicht ihre maximale Ladekapazität ausschöpfen können, bedeutet allerdings nicht, dass die Lieferungen nicht mehr ankommen. Im Dialog mit ihren Kunden können die Unternehmer vielmehr Lösungen finden, dank derer keine Tonne „liegen bleibt“. So besteht z.B. die Möglichkeit, die Ladung auf mehrere Schiffe zu verteilen oder einen späteren Liefertermin zu vereinbaren. Bei der Findung der effektivsten individuellen Lösungen sind Pegelvorhersagen, beispielsweise die des Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hilfreiche Instrumente.

Dem wirtschaftlichen Mehraufwand, den das Vorhalten zusätzlicher Schiffe verursacht, steht der Effekt gegenüber, dass die Nachfrage nach Schiffsraum in Niedrigwassersituationen traditionell steigt. In vielen Fahrtgebieten ist es außerdem üblich, dass die Kunden den Binnenschiffen ab einem bestimmten Pegelreferenzwert den sog. Kleinwasserzuschlag als Kompensation zahlen. Dieser ist in zahlreichen Frachtverträgen verankert.

Die Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im dazugehörigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsgesetz verankerten, vom BDB vorgeschlagenen Wasserstraßenprojekte verspricht übrigens auch eine verbesserte Schifffahrt bei Niedrigwasser. Denn die geplante Abladeoptimierungen der Fahrrinnen an Mittelrhein und Main werden potenzielle Engstellen entschärfen.

**Über den BDB e.V.:**

*Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) vertritt die gemeinsamen gewerblichen Interessen der Unternehmer in der Güter- sowie der Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen. Mitglieder des BDB sind deshalb Partikuliere, Reedereien und Genossenschaften. Auch Fördermitglieder unterstützen die Arbeit des BDB. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin bezieht Stellung zu verkehrspolitischen Fragen und bringt sich aktiv in die Gestaltung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ein. Seit der Fusion mit dem Arbeitgeberverband (AdB) im Jahr 2013 vertritt der BDB auch die Belange der Verbandsmitglieder in arbeits-, tarif- und sozialrechtlichen sowie personal-, sozial- und bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Der BDB betreibt das in Duisburg vor Anker liegende Schulschiff „Rhein“ – eine europaweit einzigartige Aus-, Fort- und Weiterbildungseinrichtung für das Binnenschifffahrtsgewerbe.*