



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 15-17, 47119 Duisburg  
Verantwortlich:  
Jens Schwanen  
Tel. (02 03) 8 00 06-61  
Fax (02 03) 8 00 06-65  
Internet: [www.Binnenschiff.de](http://www.Binnenschiff.de)  
E-Mail: [presse@Binnenschiff.de](mailto:presse@Binnenschiff.de)

31. Juli 2018

## **BDB informiert über Niedrigwasser**

### **Fallende Pegel behindern die Schifffahrt, die Versorgung der Kundschaft ist aber nicht gefährdet**

Bereits seit mehreren Wochen sind in großen Teilen des deutschen Wasserstraßennetzes sinkende Wasserstände zu beobachten. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) nimmt dies zum Anlass, aktuell über die Auswirkungen des Niedrigwassers auf die Binnenschifffahrt zu informieren.

Nahezu jedes Jahr kommt es in den Sommermonaten aufgrund fehlender Niederschläge zu sinkenden Pegelständen an den Flüssen und Kanälen in Deutschland. Insofern stellt die momentane Situation grundsätzlich kein ungewöhnliches Ereignis dar, zumal die Wasserstände sich erfahrungsgemäß bei einsetzendem, ergiebigem Niederschlag auch innerhalb weniger Tage wieder normalisieren. Der fehlende Regen und die weiter fallenden Wasserstände bereiten der Binnenschifffahrt zurzeit allerdings erheblichen Mehraufwand.

Die niedrigen Wasserstände führen dazu, dass die Schiffe nicht maximal beladen werden können, da sie sonst zu viel Tiefgang haben. Grundberührungen oder Festfahrungen wären die Folge. In vielen Regionen fahren deshalb zurzeit Schiffe mit deutlich weniger Ladung als sonst üblich. Auch am Rhein – die mit Abstand wichtigste Wasserstraße im Bundesgebiet – können Binnenschiffe je nach Fahrtstrecke teilweise nur noch die Hälfte oder noch weniger der normalen Ladung transportieren. Das erfordert erheblichen Mehraufwand im Binnenschifffahrtsgewerbe. Ladungspartien, die üblicherweise mit einer Fahrt transportiert werden, müssen zum Beispiel auf mehrere Schiffe aufgeteilt werden. In vielen Fahrtgebieten ist es deshalb üblich, dass die Kunden den Binnenschiffern ab einem bestimmten Pegelreferenzwert den sog. Kleinwasserzuschlag als Kompensation zahlen.

„Entwarnung“ kann derzeit für die Versorgung der Industrie gegeben werden: Im Dialog mit ihren Kunden können die Binnenschiffer Lösungen finden, damit der Transportauftrag durchgeführt wird und sprichwörtlich keine Tonne Fracht liegen bleibt. So besteht etwa die Möglichkeit, die Ladung auf mehrere Schiffe zu verteilen oder einen späteren Liefertermin zu vereinbaren. Bei der Findung der effektivsten individuellen Lösungen sind die Pegelvorhersagen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hilfreiche Instrumente. Die bundesweiten Pegelstände können tagesaktuell im Internet auf der Website der WSV unter <http://www.pegelonline.wsv.de/gast/start> abgerufen werden.

Von Niedrigwasser sind derzeit insbesondere frei fließende Flüsse wie etwa der Rhein, die Donau, die Elbe und die Oder betroffen. Auf staugeregelten Flüssen wie Mosel, Neckar und Main sowie im westdeutschen Kanalgebiet und auf weiteren Kanälen sind die Auswirkungen zurzeit noch geringer, da dort das Wasserabflussverhalten ein anderes ist. Mit welcher Auslastung Binnenschiffe zurzeit im Bundesgebiet noch fahren können, lässt sich nicht pauschal beantworten. Dies ist von verschiedenen individuellen Faktoren wie der Art der Ladung, dem Schiffstyp und nicht zuletzt der im entsprechenden Fahrtgebiet zur Verfügung stehenden Fahrrinne abhängig.

Auskünfte zu den Fahrwasserverhältnissen erteilt die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Sitz in Bonn.

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 Appell des Binnenschifffahrtsgewerbes an die Politik lautet, die seit Jahren bestehenden und hinlänglich bekannten Engstellen, die im gesamten Wasserstraßennetz existieren, so schnell wie möglich zu beseitigen. Zu nennen sind etwa die geplanten Abladeoptimierungen der Fahrrinnen an Mittelrhein und Main, die Beseitigung des 70 km langen Engpasses an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen sowie die Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe. Diese Baumaßnahmen sorgen auch in Niedrigwassersituationen für die notwendige Planbarkeit und Verlässlichkeit beim Gütertransport auf dem Wasser.

#### **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.*