



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschiffahrt 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)

24. August 2018

## **BDB zu extremem Niedrigwasser in Süddeutschland:**

### **Historischer Pegeltiefstand führt zu massiven wirtschaftlichen Einbußen für die Schifffahrt auf der Donau**

Die Binnenschiffahrt auf der Donau sieht sich derzeit mit einer extremen Niedrigwassersituation konfrontiert. Der Pegelstand in Pfelling in Niederbayern erreichte heute mit 2,25 m einen historischen Tiefstand. Dieser lag bisher bei 2,30 m und wurde vor über sieben Jahrzehnten – am 25. September 1947 – gemessen. Für die Donauschifffahrt bedeuten diese Verhältnisse, dass aktuell nur noch sehr wenige, flachgängige Fahrzeuge mit einer Transportkapazität von ca. 1.000 t den Fluss befahren können – allerdings nur noch bis zu einer Abladung von bis zu maximal 200 t.

Ein solcher Transport entspricht noch etwa sieben bis zehn Lkw-Transporten. Zum Vergleich: Bei guten Wasserverhältnissen kann ein modernes Binnenschiff von 110 m Länge ca. 150 Lkw ersetzen! Eine derartige Minderauslastung und die mit ihr verbundenen Einbußen von (konservativ geschätzt) ca. 1.000 bis über 4.000 Euro pro Tag und Schiff führen dazu, dass auch der vielfach vertraglich vereinbarte Kleinwasserzuschlag den wirtschaftlichen Schaden nicht mehr kompensieren kann.

Der Großteil der neueren Binnenschiffe hat in der Regel eine Eintauchtiefe von 1,30 m bis 1,40 m und kann schon seit vielen Tagen die problematische Engpassstelle zwischen Straubing und Vilshofen nicht mehr passieren. In der Folge bilden sich auf der deutschen und österreichischen Donau an verschiedenen neuralgischen Punkten lange Schiffsstaus. Montan- und Agrargüter, Baustoffe und sonstige binnenschiffahrtsaffine Produkte bleiben liegen oder müssen über Ausweichrouten an ihr Ziel gebracht werden, was eine – auch von der Bundesregierung nicht gewünschte – dauerhafte Verkehrsverlagerung auf die ohnehin überlasteten Straßen bedeuten könnte.

„Die dramatische Situation zeigt, wie dringend der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen umgesetzt werden muss. Die Beseitigung dieses Engpasses kann entscheidend dazu beitragen, dass Transporte auch bei Niedrigwasser länger und besser plan- und durchführbar bleiben. Die jüngste Mitteilung der GDWS, dass aufgrund von Verzögerungen im Verwaltungsverfahren erst im Sommer nächsten Jahres mit dem Erlass des Planungsfeststellungsbeschlusses zum Ausbau der Donau zu rechnen sei, ist eine Hiobsbotschaft für die umweltfreundliche Binnenschiffahrt und ihre Kunden“, so Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB).

Aufgrund der starken Trockenheit und der damit verbundenen Ernteaufschläge hat die Bundesregierung erst kürzlich und erstmals seit dem „Jahrhundertssommer“ im Jahr 2003 ergänzend zu den Länderhilfen nationale Hilfszahlungen für die Landwirtschaft zugesagt. „Auch für die Binnenschiffahrt sollten staatliche Hilfen ernsthaft diskutiert werden. Neben den Landwirten sind schließlich gerade die Schifffahrtstreibenden in besonders starkem Maße von der Dürreperiode und der Austrocknung der Flüsse betroffen. Für die klein- und mittelständisch geprägte Branche sind derart

lang anhaltende und intensive Niedrigwasserlagen existenzbedrohend. Finanzhilfen wären ein wichtiges Signal dahingehend, dass die Regierung die Binnenschifffahrt – und damit den Verkehrsträger, der maßgeblich zu einer Bewältigung des stark ansteigenden Güteraufkommens in Deutschland beitragen soll – nicht im Stich lässt“, betont der BDB-Präsident.

Eine Entspannung der Lage an der Donau ist weiterhin nicht in Sicht. Erst lang anhaltende Regenfälle im süddeutschen Raum können zu einer Erholung der Pegel führen.

#### **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.*