



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
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

23. Oktober 2018

Dürre in Deutschland erfordert das Handeln von Politik und Verwaltung Binnenschifffahrt auf dem Trockenen

Die monatelange Dürre in Deutschland hinterlässt in der Binnenschifffahrt deutliche Spuren. Die Flüsse führen stellenweise kaum noch Wasser. Auf dem Rhein, der wichtigsten Binnenwasserstraße in ganz Europa, musste die Schifffahrt im Süden Deutschlands in Teilen eingestellt werden, nachdem z.B. am Pegel Kaub historische Tiefstände gemessen wurden. Auf der Elbe wurde die gewerbliche Schifffahrt bereits vor Monaten eingestellt. Und an der Donau bereitet die seit Jahrzehnten vernachlässigte, 70 Kilometer lange Strecke zwischen Straubing und Vilshofen erhebliche Schwierigkeiten, da dort Flussausbaumaßnahmen nicht stattfinden. Die seit Juni anhaltende Trockenheit macht sich nicht nur in den frei fließenden Flüssen, sondern mittlerweile auch in den staugeregelten Flüssen und Kanälen bemerkbar. Auch hier ist die Befahrbarkeit wegen sinkender Wasserstände eingeschränkt.

Die Folgen für die gewerbliche Schifffahrt und ihre Kundschaft aus Wirtschaft und Industrie sind gravierend. Zwar musste die Schifffahrt in Deutschland bis dato nicht vollständig eingestellt werden. Das würde den Wirtschaftsstandort Deutschland bei einem jährlichen Transportvolumen auf dem Wasser von rund 223 Mio. Tonnen Gütern kollabieren lassen. Diese Mengen lassen sich nicht auf Schiene oder Straße verlagern. Große und dementsprechend schwere Schiffe, die tief im Wasser liegen und wie sie etwa im Containerverkehr oder in der Tankschifffahrt eingesetzt werden, müssen ihre Fahrten jedoch einstellen. Sie warten nun in den Häfen auf steigende Pegel. Verdienstaufälle von bis zu 4.000 Euro pro Tag und in Einzelfällen auch mehr, die von niemandem ausgeglichen werden, sind die Folge. Binnenschiffer mit kleineren bzw. leichteren Schiffen können ihre Schiffe nur noch mit deutlich geringeren Mengen beladen, da sonst Grundberührungen oder gar Festfahrungen im Fluss drohen. Mit erheblich mehr Fahrten und entsprechenden Mehrkosten bemüht die Branche sich darum, die Folgen für die Kundschaft so gering wie möglich zu halten. Trotzdem können Frachtverträge mitunter nicht mehr zeitgerecht erfüllt werden. Für die Industrie wichtige Rohstoffe wie etwa in der Chemiebranche müssen notfalls den Verkehrsträger wechseln und mit dem Lkw transportiert werden.

Schwere wirtschaftliche Konsequenzen hat die Wetterlage auch für die Fahrgastschifffahrt: Flusskreuzfahrten werden wegen des fehlenden Wassers nicht mehr plangemäß durchgeführt. Für die Touristen attraktive Fahrtziele in deutschen Großstädten können von der Tagesausflugschifffahrt nicht mehr angesteuert werden. Das trifft die Branche hart, die auf das Saisongeschäft angewiesen ist.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) richtet deshalb den Appell an Politik und Verwaltung, aus dieser Situation nun die richtigen Schlüsse zu ziehen:

1. Die Auswirkungen der klimatischen Veränderungen auf die Wasserstraßen und die Schifffahrt wurden 2015 vom Bund im Rahmen des Forschungsprojekts KLIWAS untersucht (www.kliwas.de). Die an sich erfreulichen Ergebnisse, dass Flüsse wie etwa der Rhein eher marginal betroffen sein werden, bedürfen nach drei Jahren mit ausgedehntem Niedrigwasser offensichtlich der erneuten Prüfung. Der Bund muss Strategien entwickeln, die-

se Entwicklung abzufedern, z.B. durch flussbauliche Maßnahmen. Eine von der Politik, der Wirtschaft und der Bevölkerung gewollte Verlagerung des Güterverkehrs auf das Wasser kann sonst nicht stattfinden.

2. Verladende Wirtschaft und Industrie benötigen attraktive Angebote, um ihre Waren und Güter über den Wasserweg zu transportieren. Planbarkeit und Verlässlichkeit des Transports sind ausschlaggebende Kriterien bei der Wahl des Verkehrsmittels. Wichtige Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen müssen deshalb prioritär behandelt und so schnell wie möglich umgesetzt werden. Engpässe gehören beseitigt und die Befahrbarkeit optimiert. Die Wasserstraßen stehen im Eigentum des Bundes und werden von ihm unterhalten und ausgebaut. Es liegt somit allein in der Verantwortung der Regierung, dass zum Beispiel der Ausbau am Mittelrhein, wo rund 75 Millionen Tonnen Güter pro Jahr transportiert werden, endlich realisiert wird. Die hier vorgesehene Sohlstabilisierung hat eine Vertiefung der Fahrrinne zur Folge, so dass der Rhein auch bei Niedrigwasser deutlich länger genutzt werden kann. Von allen Infrastrukturmaßnahmen in Deutschland hat dieses Projekt nachgewiesenermaßen den höchsten volkswirtschaftlichen Nutzen.
3. Der Bund wird aufgefordert, das Gesamtbild der dürrebedingten Schäden im Jahr 2018 aufzunehmen. Die wirtschaftliche Beeinträchtigung der vom Niedrigwasser unmittelbar betroffenen Güter- und Fahrgastschifffahrt, die an der Ausübung des Gewerbes gehindert ist, muss gemeinsam mit den Betroffenen, den Industrie- und Handelskammern und den Verbänden ermittelt werden. Bei existenzbedrohenden Situationen sollte der Bund nun ad hoc Hilfsmittel für die betroffenen Schifffahrtsbetriebe zur Verfügung stellen.
4. Die Forst- und Landwirtschaft verfügt in Deutschland über einen Krisenmechanismus, der bei Naturereignissen dann anspringt, wenn z.B. ein „widriges Witterungsereignis nationalen Ausmaßes“ festgestellt wird. Bundesagrarministerin Julia Klöckner hat die Dürre 2018 so eingestuft. Der Bund wird den betroffenen Landwirten, deren Existenz nun bedroht ist, deshalb in diesem Jahr mit 150 bis 170 Millionen Euro beistehen. Zu prüfen ist, ob ein ähnlicher Krisenmechanismus auch für andere Branchen geschaffen wird, die unmittelbar von Naturereignissen betroffen sind. Die Schifffahrt operiert auf frei fließenden Flüssen, deren Pegelstände durch den Klimawandel zunehmende Extreme aufweisen, sei es in Form von mehrmonatigem Niedrigwasser, sei es durch Hochwasser, bei dem die Schifffahrt durch die Behörden reglementiert wird. Ein Krisenmechanismus analog zur Forst- und Landwirtschaft, der bei extremen Veränderungen der Wasserstände und existenzbedrohenden Auswirkungen Hilfszahlungen an die Binnenschifffahrt ermöglicht, erscheint angemessen.

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.