



Bundesverband der Deutschen  
Binnenschifffahrt e.V. (BDB)  
Dammstraße 26, 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)

3. August 2022

## **Bund räumt das Versagen beim Flussausbau ein**

### **Beseitigung von Flachstellen und Engpässen an Flüssen und Kanälen ist überfällig!**

Das aktuelle Niedrigwasser behindert in zunehmendem Maße die Güterschifffahrt in Deutschland. Sie zählt beim Transport von Kohle, Getreide, Futtermitteln, Baustoffen, Mineralöl, Containern und weiteren Rohstoffen, etwa für die Chemie- und Stahlindustrie, zu den systemrelevanten Größen im Transport- und Logistiksektor – und ist deshalb stellvertretend für den Wirtschaftsstandort Deutschland auf eine verlässliche und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. In der aktuellen Niedrigwasserphase werden die teils seit Jahrzehnten bekannten Engpässe im Wasserstraßennetz – insbesondere an Rhein, Donau und Elbe – nun erneut zum limitierenden Faktor, der die Schifffahrt und deren Kunden massiv beeinträchtigt.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) richtet in dieser Situation den dringenden Appell an die Bundesregierung, die seit vielen Jahren überfällige Beseitigung der Engpässe im Wasserstraßennetz nun beschleunigt in Angriff zu nehmen. Top-bewertete Maßnahmen mit einem exzellenten Nutzen-Kosten-Verhältnis wie etwa die Vergrößerung der Fahrrinntiefe am Mittelrhein müssen schnellstmöglich umgesetzt werden. Dieses Projekt führt an diesem Rheinabschnitt zu einer um 20 cm verbesserten Abladetiefe. In der Praxis heißt das: Das Güterschiff kann deutlich mehr Ladung aufnehmen, und es kann bei Niedrigwasser deutlich länger in Fahrt bleiben. „Schneller planen und bauen“, hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) uns gegenüber als Losung für seine Verwaltung ausgegeben. Jetzt wird es höchste Zeit, dass danach gehandelt wird“, fordert BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen.

Als absolut kontraproduktiv bewertet der BDB in diesem Zusammenhang die von Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) vorgesehene Senkung des Wasserstraßenetats um rund 360 Mio. Euro ab Anfang kommenden Jahres. „Damit geht der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung das Geld aus. Der Flussausbau findet ab dann bestenfalls verlangsamt statt, Ausschreibungen für diese mehrjährigen Projekte können nicht mehr erfolgen. Und die Großindustrie aus dem Chemie-, Stahl- und Mineralölsektor, die sich gemeinsam mit uns seit dem Jahrhundertniedrigwasser 2018 für einen beschleunigten Flussausbau engagiert, kann noch ein paar Jahre länger auf die Fahrrinnenvertiefung am Rhein warten“, erklärt BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. „Hier muss nach der parlamentarischen Sommerpause in den dann anstehenden Haushaltsverhandlungen energisch gegengesteuert werden!“

Insgesamt gibt die Flussausbaupolitik des Bundes Anlass zur Sorge:

Die Bundesregierung hat Ende Juli in ihren Antworten auf eine parlamentarische Anfrage im Bundestag eingeräumt, dass nahezu sämtliche neue Flussausbauvorhaben, die 2016 von der Regierung im Bundesverkehrswegeplan beschlossen und im Wasserstraßenausbaugesetz aufgenommen wurden, bis heute kaum über ein erstes Planungsstadium hinausgekommen und vom Bau oder gar einer Inbetriebnahme jahrzehntelang entfernt sind. Die Antwort der Bundesregierung liegt dem BDB vor. „Es ist bezeichnend für die Flussausbaupolitik des Bundes, dass zum Beispiel mit der Fahrrinnenvertiefung des Untermains bis Aschaffenburg (Ziel: 3,10 Meter Abladung für das Großmotorgüterschiff) bis heute planerisch nicht einmal begonnen wurde, obwohl es das

zweithöchste Nutzen-Kosten-Verhältnis nach der Mittelrheinvertiefung im aktuellen Bundesverkehrsplan hat, eine hohe Netzbedeutung gegeben ist und diese Maßnahme eine qualifizierte Engpassbeseitigung beinhaltet. Ein weiteres Beispiel: Die Fahrrinnenvertiefung am Niederrhein von Duisburg bis Stürzelberg ist seit mittlerweile 9 Jahren in der Planung, jedoch bis heute nicht in der Phase der Planfeststellung angekommen“, kritisiert BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen. „So wird das nichts mit der Verlagerung von Gütern auf das Wasser und dem Erreichen der Klimaschutzziele in Deutschland und Europa!“ Schleusenbauprojekte wie etwa am Neckar, an der Mosel oder am Elbe-Seitenkanal sind seit Jahren bzw. Jahrzehnten für den Ausbau vorgesehen, ohne dass es hier zu nennenswerten Fortschritten kommt.

Die seit Wochen sinkenden Wasserstände, insbesondere an Rhein, Elbe und Donau, führen dazu, dass die Schiffe nur noch einen Teil der sonst üblichen Ladung mitnehmen können, um Grundberührungen zu verhindern. Das hat bei einer insgesamt sehr hohen Auslastung in der Binnenschifffahrt zur Folge, dass der Schiffsraum zunehmend knapp wird. Die historischen Niedrigwasserstände des Jahres 2018 werden am 3. August 2022 nicht erreicht:

- Der für die Oberrheinverkehre wichtige Pegel Kaub weist einen Stand von 62 cm aus, Tendenz fallend (2018: 25 cm).
- Der Pegel Duisburg-Ruhrort am Niederrhein weist einen Wasserstand von 190 cm aus (2018: 153 cm).
- Der für die Donauverkehre relevante Pegel Pfelling weist einen Wasserstand von 252 cm aus (2018: 228 cm).
- An der nach wie vor nicht ausgebauten Elbe beträgt der Pegel in Dömitz 20 cm (2018: 4 cm).

Über die aktuellen Pegelstände an den Flüssen und Kanälen informiert der Bund unter <https://www.elwis.de/DE/dynamisch/gewaesserkunde/wasserstaende/>

Informationen zur Entwicklung der Niedrigwassersituation gibt die Bundesanstalt für Gewässerkunde unter [https://www.bafg.de/DE/Home/homepage\\_node.html](https://www.bafg.de/DE/Home/homepage_node.html)

#### Bildunterschrift:

*Die Güterschifffahrt ist ein systemrelevanter Logistikpartner für die Großindustrie. Sie ist auf eine gut ausgebaute und verlässliche Wasserstraßeninfrastruktur, wie etwa hier am Rhein bei Düsseldorf, angewiesen. Den Verpflichtungen zum Ausbau der Flüsse und Kanäle kommt der Bund jedoch, wie er nun selber einräumt, seit vielen Jahren kaum nach. Das führt bei Niedrigwasser, wenn Schiffe nur noch teilabgeladen fahren können, zu massiven Behinderungen. Copyright: BDB e.V.*

#### **Über den BDB e.V.:**

*Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenahe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.*