



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
E-Mail: presse@Binnenschiff.de

29. August 2022

Gemeinsame Bekräftigung des Aktionsplans „Niedrigwasser Rhein“

Minister Wissing schlägt neue „Beschleunigungskommission“ vor

Der Rhein ist die Hauptschlagader der europäischen Binnenschifffahrt. Entsprechend kommt ihm eine überragende Bedeutung in der Ver- und Entsorgung von Industrie, Handel und Verbrauchern zu. Mehr als 80% der transportierten Binnenschiffstonnagen werden über den Rhein verschifft. Wasseraffine, namhafte Produzenten haben sich entlang dieser Wasserstraße angesiedelt und sind wichtige Jobmotoren entlang des gesamten Rheins.

Am 29. August 2022 fand in Mainz ein „Bekräftigungstermin“ zum „8-Punkte-Plan Niedrigwasser-Rhein“ statt. Nach dem verheerenden Niedrigwasser 2018, das große Teile der produzierenden Industrie und der Schifffahrt getroffen hat, hatten Gewerbevertreter aus Chemie, Stahl, Baustoffen und Schifffahrt im Jahre 2019 mit dem damaligen Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, einen 8-Punkte-Plan unterschrieben. Das Handlungsfeld Mittelrheinausbau, welches lange bekannt und im Bundesverkehrswegeplan 2015 beschrieben ist, rückt nun wieder verstärkt in den Fokus: 2022 bringt für die Schifffahrt und ihre Kunden ähnliche Verhältnisse wie das katastrophale Kleinwasserjahr 2018. Heute werden die Effekte allerdings durch die starke Nachfrage nach Kraftwerkskohle und den anhaltenden Ukrainekrieg verstärkt und verschlimmert: Es drohen erstmalig Versorgungsengpässe nicht gekanntes Ausmaßes für Gewerbe und Verbraucher.

Der gemeinsame Bekräftigungstermin von Bundesminister Dr. Volker Wissing mit Spitzenvertretern der Wirtschaft sollte somit zur rechten Zeit kommen, um den besonderen Nachdruck zu bekräftigen, den der Bund mit der WSV in der Projektierung dieses bedeutenden Vorhabens einlegt. Hieß es in der vergangenen Legislatur noch, eine Fertigstellung könnte in der zweiten Hälfte der Dekade der 20er Jahre dieses Jahrhunderts erfolgen, so weiß die Wirtschaft nun mit Gewissheit, dass mit einem Abschluss des Projektes nicht vor den 30er Jahren zu rechnen ist. Für die wirtschaftsstarke Rhein-Main-Region ist das eine echte Hiobsbotschaft, denn alle paar Jahre hat sie sich mit den negativen Folgen von Niedrigwasserphasen zu beschäftigen. Kurzfristige Mehrkosten für den Einsatz größerer Flotten oder umgeleiteter Verkehre sind dabei nur ein Mosaikstein, im schlimmsten Fall droht der Verlust von Aufträgen, die Abwanderung von Produktion oder gar der Abstieg im Rating börsennotierter Konzerne. Die von Bundesfinanzminister Lindner angekündigten drastischen Mittelkürzungen für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle ab 01.01.2023 geben wenig Hoffnung, dass diese Baumaßnahme am Mittelrhein zeitnah realisiert wird.

Minister Wissing kündigte nun in Mainz die Gründung einer neuen gemeinsamen „Beschleunigungskommission“, bestehend aus Vertretern aus Politik, Behörden und Industrie“ an. Damit sollen „alle zur Verfügung stehenden Ressourcen gebündelt werden“, so der Minister. Neben der Fahrinnenoptimierung soll in dieser Beschleunigungskommission auch die Erhöhung der Anzahl niedrigwassergeeigneter Schiffe geprüft werden: „Seitens des Bundesverkehrsministeriums wird geprüft, wie z.B. mit begleitenden Fördermaßnahmen der Bau niedrigwassergeeigneter Schiffe noch zielgerichteter unterstützt werden kann.“

Die Erwartungshaltung mancher Stakeholder an die Binnenschifffahrt, wieder einmal mehr über flussangepasste Binnenschiffskonzepte nachzudenken, geht allerdings an den Realitäten der Branche vorbei. Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt, erklärt hierzu:

„Wir können nicht für jeden Fluss das angepasste Binnenschiff bauen. Das mag zwar bei einzelnen Punkt-zu-Punkt-Verkehren oder Werksverkehren möglich sein, rechnet sich jedoch betriebswirtschaftlich keinesfalls für Schiffe, die auf fast allen europäischen Wasserstraßen aktiv sind. Hier sind nicht nur Tiefgänge der limitierende Faktor, sondern auch Schleusenbreiten und Kammerlängen. Der Bund beabsichtigt nach uns vorliegenden Informationen nicht, diese Bauwerke in ihren Abmessungen nun den neuen, flussangepassten Binnenschiffen anzugleichen. Daher muss der Bund jetzt verstärkt und beschleunigt die sogenannte Abladeoptimierung am Mittelrhein herstellen, d.h. die Vertiefung der Fahrrinne um 20 cm und damit die Angleichung an die Fahrrinne oberhalb und unterhalb der Ausbaustrecke. Die Planungs- und Realisierungszeiträume bei den LNG-Terminals in Wilhelmshaven verdeutlichen sehr eindrucksvoll, dass bei einem höheren Interesse Planungsläufe extrem beschleunigt werden können und den Stillstand in unserer Republik zu durchbrechen helfen. Seit der Wiedervereinigung wurden über zehn neue Planbeschleunigungsgesetze auf den Weg gebracht, leider haben diese den Flussausbau in keinster Weise beschleunigt.“

Droht die Versorgung mit Kohle, Treibstoff, Baustoffen oder beispielsweise Agrargütern auszufallen, weil die Schiffe am Mittelrhein derzeit mitunter nur noch ein Viertel ihrer ursprünglichen Tonnagen tragen können, werden das letztendlich alle über signifikante Wohlstandsverluste zu spüren bekommen. Eine Antwort, wie die Gesellschaft hiermit umgehen will, bleiben das BMDV und die neue Bundesregierung schuldig.

Bildunterschrift:

Der Rhein ist die Hauptschlagader der europäischen Binnenschifffahrt. Mehr als 80% der transportierten Binnenschiffstonnagen werden über ihn verschifft. Wasseraffine, namhafte Produzenten haben sich entlang dieser Wasserstraße angesiedelt. Eine neue „Beschleunigungskommission“ soll nun die Fahrrinnenvertiefung am Mittelrhein voranbringen.

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.