



Nach dem nicht öffentlichen Spitzengespräch zum Niedrigwasser informierten Steffen Bauer, Vorstandsvorsitzender der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen über Ergebnisse und weitere Schritte (v. l. n. r.).

Ralf Brandt / BMV

Jetzt zählt Tempo

Das extreme Niedrigwasser setzt Schifffahrt und Wirtschaft unter Druck. Nach einem Spitzengespräch in Bonn kündigt Bundesverkehrsminister Steffen Bilger Sofortmaßnahmen an und will den Ausbau der Wasserstraßen beschleunigen.

Wie dringlich das Thema ist, zu dem Bundesverkehrsminister Steffen Bilger Vertreter von Binnenschifffahrt, Häfen, Industrie, Bahn und Verwaltung nach Bonn eingeladen hatte, zeigte sich nur wenige 100 Meter vom Veranstaltungsort entfernt. Am 6. August sank der Bonner Rheinpegel auf unter 80 Zentimeter und damit unter den historischen Tagesmittelwert von 81 Zentimetern aus dem Jahr 2018. Sandbänke liegen frei, Schiffe können nur noch einen Bruchteil ihrer üblichen Ladung aufnehmen. Eine schnelle Entspannung ist nicht in Sicht.

Dennoch warnte Bilger davor, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers infrage zu stellen. „Trotz wiederkehrender Niedrigwasserphasen ist das Netz der Binnenschifffahrt sicher, zuverlässig und leistungsfähig.“ An dem nicht öffentlichen Spitzengespräch nahmen unter anderem der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), der Verband der Chemischen Industrie (VCI), BASF, Lanxess und Thyssenkrupp sowie DB Cargo, die Autobahn GmbH und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) teil.

Bei der anschließenden Pressekonferenz, die auch die SUT vor Ort verfolgte, erläuterten Bilger, Steffen Bauer, Vorstandsvorsitzender der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), und BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen ihre Einschätzungen und Forderungen. Bilger richtete den Blick zunächst auf die akute Lage: „Klar ist, wir können das Wetter nicht beeinflussen, aber wir können dafür sorgen, dass unsere Wirtschaft besser durch diese schwierigen Wochen kommt.“ Dafür stellte er ein Bündel kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen vor, die Transporte erleichtern und zusätzliche Kapazitäten schaffen sollen.

Verkehr neu verteilen

Im Mittelpunkt dieses Sofortprogramms stehen Straße und Schiene. Müssen Transporte vom Schiff auf den Lkw verlagert

werden, sind Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot vorgesehen. Mit mehreren Ländern habe Bilger bereits gesprochen und dabei „große Bereitschaft“ festgestellt. Eine Verständigung soll zeitnah erfolgen.

Die Autobahn GmbH hat der Minister angewiesen, Ausweichverkehre nicht durch vermeidbare Baustellen auszubremsen. Geplante Schleusensanierungen wurden teilweise verschoben, Genehmigungen für notwendige Schwertransporte sollen beschleunigt werden.

Auch die Bahn soll zur Entlastung beitragen. DB Cargo hat zusätzliche Kapazitäten zugesagt. Ein „Sonderkoordinator Niedrigwasser“ soll die Verkehre entlang von Rhein und Elbe steuern. Da das Schienennetz bereits stark beansprucht sei, komme es nun auf pragmatische Lösungen an.

Bauer verwies auf die Fortschritte seit 2018: „Wir sind deutlich besser vorbereitet.“ Genauere Prognosen, größere Lagerkapazitäten und flexible Wechsel zwischen den Verkehrsträgern erleichterten den Umgang mit der aktuellen Lage. Nun gelte es, die Korridore offenzuhalten und weitere Engpässe zu vermeiden.

Dauerhaft anpassen

Die Sofortmaßnahmen ändern allerdings nichts an der strukturellen Herausforderung. „Als Folge des Klimawandels gibt es mehr Niedrigwasserextreme, und darauf müssen wir uns einstellen“, sagte Bilger. Für ihn sind drei Bereiche entscheidend: Ausweichkapazitäten schaffen, Schiffe für geringe Wasserstände rüsten und die Wasserstraßen ausbauen.

Wie groß der Handlungsdruck ist, verdeutlichte Schwanen: Die Schifffahrt fahre derzeit „bis an die Grenze des physikalisch Möglichen“, um Lieferketten aufrechtzuerhalten, betonte er. Die Auswirkungen seien bereits gravierender als 2018. „Die Vokabel Jahrhundertniedrigwasser darf man für 2018 nicht mehr ver-



wenden. Ich glaube, das Jahrhundertniedrigwasser wird 2026 sein.“ Nachholbedarf sieht der BDB-Geschäftsführer bei Flotte und Infrastruktur: Zwar würden niedrigwasseroptimierte Schiffe gebaut und bestehende Einheiten umgerüstet, ihre Zahl sei jedoch noch zu gering. Der BDB fordert deshalb, die Förderung zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte fortzuführen und hofft auf Nachbesserungen bei den Haushaltsberatungen im Herbst.

Dringend vorankommen müsse auch die Infrastruktur. Im Mittelpunkt steht die Engpassbeseitigung am Mittelrhein zwischen Budenheim und St. Goar, die durch das Infrastruktur-zukunftsgesetz beschleunigt werden soll. „Jeder Zentimeter mehr Fahrrinnentiefe bedeutet am Ende mehr Ladung auf dem Schiff“, sagte Bilger. Das bedeute weniger zusätzliche Lkw und stabilere Lieferketten.

Dass der Handlungsbedarf nicht neu ist, machte Schwanen deutlich. Die Ausbaumaßnahmen an Mittel- und Niederrhein seien bereits 1992 im Bundesverkehrswegeplan beschlossen worden. „Man hat sich 34 Jahre Zeit gelassen“, kritisierte er. Das aktuelle Niedrigwasser sei ein weiterer Anlass, den angekündigten „Bauturbo“ tatsächlich zu zünden.

Dafür brauche es jedoch auch eine handlungsfähige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Weitere Stellenkürzungen könnten die Umsetzung gefährden. „Das Geld, was der Bund in den Haushalt einstellt, muss auch verplant und verbaut werden“, mahnte Schwanen.

Nächste Schritte

Bauer plädiert dafür, die verschiedenen Ansätze in einer langfristigen Strategie zu bündeln. Sein Vorschlag: ein „Zukunfts-resilienzprogramm Wasserstraßen 2035“, in dem Projekte priorisiert und über Legislaturperioden hinweg finanziert werden. Doch Fahrrinnenvertiefungen allein reichen nach Einschätzung Schwanens bei lang anhaltender Trockenheit nicht aus. Er regt an, zu untersuchen, wie zwischen Iffezheim und der Nordsee mehr Wasser im Rhein gehalten werden kann. Denkbar seien Wasserrückhaltesysteme oder Staustufenlösungen. Wegen der ökologischen, finanziellen und gesellschaftlichen Tragweite müsse eine solche Debatte gemeinsam mit den Rheinanliegerstaaten geführt werden.

Welche Vorschläge aufgegriffen werden, soll nun in weiteren Gesprächen geklärt werden. Bilger kündigte an, den mit dem Spitzentreffen begonnenen Austausch fortzusetzen. Als Nächstes stehen Gespräche mit den Ländern über die Lockerung der Lkw-Fahrverbote an. Daneben sollen die Vorschläge aus dem Treffen geprüft und der Aktionsplan Niedrigwasser weiter umgesetzt werden.

Bilger formulierte den Anspruch an die Politik selbst: Die Leistung der Branche verdiene nicht nur Respekt, sondern auch einen Staat, „der nicht nur beobachtet, sondern handelt“. Wie schnell sich dieser Anspruch auch in langfristigen Fortschritten niederschlägt, dürfte sich unter anderem an der Engpassbeseitigung am Mittelrhein zeigen.

Jacqueline Engler

Anzeige

Seit über 117 Jahren im Dienst der Binnenschifffahrt.

HA-DU Service:

- 2 **Stevenocks** für Fahrgast- und Binnenschiffe bis 135m
- Dockmöglichkeit bei jedem Wasserstand
- **Reparaturen** aller Art, **Drehteile / Wellen** bis 10m
- Instandsetzung und Neuanfertigung von **Ruder- und Wellenanlagen**
- Herstellung von **HA-DU PowerAnkern** und **HA-DU Schiffskupplungen**

HEINRICH HARBISCH Schiffswerft GmbH

- 47053 Duisburg
- Außenhafen • Marienort • Wertstraße 47
- Telefon: +49 (0) 203 61024 • Telefax: +49 (0) 203 61846
- E-Mail: harbisch@ha-du.de • www.ha-du.de



argoRadarPilot

modern – sicher – vielseitig



Mit **argoCloud** kosteneffiziente VDR-Funktionalität



Erweiterbar mit **argoBridgePilot**

Ideal kombinierbar mit **argoTrackPilot**

Bereit für **RADAR** und **LiDAR**



Besuchen Sie uns am **Stand 311** auf der Shipping Technics Logistics!

www.argonav.de

argonav
an Alphasat Marine company