

Historisches Niedrigwasser

Binnenschiffverkehrsverband warnt wegen Pegelständen vor Mehrkosten für Gewerbe und Industrie. Umweltverbände kritisieren Pläne für Flussvertiefungen

Von Oliver Rast

Die Gefahr scheint real: Schiffe, die auf Grund laufen, keine Handbreit Wasser mehr unter dem Kiel haben. Besonders akut ist die Lage für die Binnenschifffahrt am Rhein. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) meldete am Donnerstag erneut historisch niedrige Pegelstände – etwa in Kaub zwischen Koblenz und Wiesbaden mit 19 Zentimetern. Ähnlich dramatisch ist die Situation in Köln und Duisburg-Ruhrort mit Messwerten an ufernahen Stellen von rund 20 Zentimetern. Ein Desaster, das sich gleichfalls negativ auf die tieferen Fahrrinnen in der Flussmitte auswirkt.

Der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (CDU) bat wegen der Niedrigwasserkrise am Donnerstag nachmittag zu einem »Spitzengespräch« nach Bonn (nach jW-Redaktionsschluss). Eingeladen waren unter anderem Hafenbetreiber, Vertreter der Binnenschifffahrt und Repräsentanten aus der Transportbranche. Umweltverbände blieben hingegen vor der Tür – und sparen nicht mit Kritik.

Bilgers Tenor unmittelbar vor dem »Krisendialog«: Niedrigwasser belastet Binnenschifffahrt und Industrie; die gesamte Logistikkette gerät unter Druck. Der Ressortchef drängte auf eine gemeinsame Lagebewertung und sofortige Vorkehrungen. Die Wasserstraßen müssten deutlich widerstandsfähiger gegen extreme Niedrigwasserphasen werden. Entscheidend sei jetzt, »dass alle Beteiligten pragmatisch und lösungsorientiert zusammenarbeiten«, so der Minister gegenüber dem *Kölner Stadtanzeiger*. Und: Es soll nicht nur bei einem Treffen bleiben. Etabliert werden solle ein »fester Austausch« mit den betroffenen Akteuren.

Auch, um Notfallmaßnahmen einzuleiten. Beispiel: Eine vorübergehende Aufhebung des Sonntagsfahrverbots für Lkw. Wenn der Verkehr auf der Wasserstraße Rhein komplett zum Erliegen kommen sollte, so Bilger, dann müsste auf Straße oder Schiene ausgewichen werden können. Langfristig brauche Deutschland ein resilientes Verkehrsnetz auf Gewässern. Dazu gehörten der Ausbau von Fahrrinnen sowie Förderprogramme für die Binnenschiffbranche, um finanzielle Extrabelastungen bei Niedrigwasser stemmen zu können.

Das sei bitter nötig, findet Fabian Spieß. »Je nach Ladung und Fahrtgebiet sind Schiffe aktuell mit weniger als einem Viertel der sonst üblichen Zuladung unterwegs«, sagte der Vizegeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen

Binnenschifffahrt (BDB) am Donnerstag zu *jW*. Um dies zu kompensieren, müsse die Ladung auf mehrere Schiffe verteilt werden. Die Folge: Mehraufwand und Mehrkosten für Schifffahrtsgewerbe und Industriekunden.

Hinzu kommt: Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Wirtschaftszweig. Die Warenvolumina auf Wasserstraßen könnten in Perioden mit Niedrigpegeln nur teilweise auf Güterzüge und Lastwagen verlagert werden, weiß Spieß. »Weder Bahn noch Straße verfügen über die Kapazitäten, um derart große Gütermengen zu übernehmen.« Was hat aus Sicht des BDB Priorität? Die seit 1992 geplante Vertiefung der Fahrrinne am Mittelrhein zwischen St. Goar und Budenheim bei Mainz um 20 Zentimeter, betonte der Verbandsvize. »Das Nadelöhr der Rheinschifffahrt.« Obwohl die Maßnahme als vordringlich gilt, wird die Fertigstellung erst 2033 erwartet. Alle Möglichkeiten zur Beschleunigung müssten jetzt ausgeschöpft werden. Das stößt auf Widerspruch.

Flüsse gehörten hierzulande zu den geschundenen und den mit am stärksten veränderten Lebensräumen, sagte Iris Brunar am Donnerstag auf *jW*-Nachfrage. Die Schifffahrt müsse sich den örtlichen Gegebenheiten anpassen, fordert die wissenschaftliche Mitarbeiterin für Biodiversität und Gewässerpolitik beim BUND. »Statt Flüsse weiter zu vertiefen und auszubauen, müssen logistische Lösungen umgesetzt werden, wie Lagerhaltung.« So könnten Lieferengpässe bei Niedrigwasser überbrückt werden.

Ähnlich argumentierte der Nabu gegenüber dieser Zeitung. Fahrrinnenvertiefungen und Buhnen – also künstliche Dämme oder Wellenbrecher – hätten den Wasserabfluss in den Flüssen beschleunigt und das Wasserproblem in der Landschaft verschärft. »Flüsse brauchen wieder mehr Raum, Auen müssen angeschlossen, Moore wiedervernässt und natürliche Wasserspeicher erhalten werden.«

Ein weiterer Knackpunkt: belastete Abwässer und erhitztes Kühlwasser. Die würden bei Niedrigwasser kaum noch verdünnt, warnte die Vizebereichsleiterin Naturschutz und Biologische Vielfalt bei der DUH, Sabrina Schulz, am Donnerstag gegenüber *jW*. Trinkwasser aus Uferfiltrat müsse dann teuer nachgereinigt werden. Zusätzlich werde vielerorts Wasser für Produktion und Bewässerung aus Flüssen und schrumpfenden Grundwasserreserven entnommen. Der Wasserstand in den Flüssen und das Grundwasser hängen eng zusammen; sinkt der Pegel, fällt oft auch der Grundwasserspiegel. Eine zusätzliche Vertiefung der Fahrrinnen würde diesen Effekt verstärken – und damit die umliegenden landwirtschaftlichen Flächen weiter belasten.

Das Drohszenario bleibt: ein Rhein als Rinnsal, der den Binnenschiffen nicht einmal eine Handbreit Wasser unter dem Kiel lässt.

<https://www.jungewelt.de/artikel/527483.verkehrs-und-umweltpolitik-historisches-niedrigwasser.html>