

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Karlheinz Busen, Bijan Djir-Sarai, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Auswirkungen des Niedrigwassers in der Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt ist wichtiger Teil der Logistikkette. Sie ermöglicht, große Mengen Rohstoffe schnell und sicher zu transportieren.

Eine besondere Rolle spielt dabei in Deutschland der Rhein. Er gehört zu den bedeutendsten Wasserstraßen Europas. Jeden Tag befahren ca. 50 000 Güterschiffe bspw. den Bereich zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar. Sie transportieren dabei ca. 60 Millionen Tonnen Ladung. Prognosen gehen davon aus, dass die Gütermengen auf mehr als 75 Millionen Tonnen jährlich steigen werden (www.wsa-duisburg-rhein.wsv.de/images/Doku/PWAM.pdf). Der Rhein verbindet die wirtschaftlich starken Regionen mit den bedeutendsten Nordseehäfen. Waren, die für den Export bestimmt sind, können somit effizient verschifft werden. Aber auch für die Industrie vor Ort spielt die Binnenschifffahrt eine wichtige Rolle. Besonders der Rhein ermöglicht es, Industriestandorte in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg mit Rohstoffen für die laufende Produktion zu versorgen.

Dieses Jahr wurden neue Rekordtiefstände an Flüssen aufgrund der anhaltend geringen Niederschlagsmenge gemessen. In der Folge ist die Binnenschifffahrt stark eingeschränkt. Sie muss entweder ihre Ladung stark reduzieren oder konnte gar nicht fahren. Dies führte u. a. dazu, dass die Bundesregierung ihre Treibstoffreserven freigeben musste, um drohenden Engpässen bei Endkunden zu begegnen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Rohstoffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung von strategischer Bedeutung für die deutsche Wirtschaft, die auf Binnenschiffen transportiert werden?
2. Wie stark ist der Transport der Güter auf dem Binnenschiff aufgrund von Niedrigwasser nach Kenntnis der Bundesregierung zurückgegangen (bitte nach Gütern aufschlüsseln)?

3. Welche Güter konnten nach Kenntnis der Bundesregierung nicht von anderen Verkehrsträgern kompensiert werden, und um welche Mengen handelt es sich dabei?
4. Wie viel Prozent des in Deutschland benutzten Treibstoffs wird nach Kenntnis der Bundesregierung über Binnenwasserstraßen geliefert?
5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Mehrkosten, die beim Transport mit dem Binnenschiff durch das aktuelle Niedrigwasser verursacht werden?
6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die finanziellen Einbußen in der Binnenschifffahrt und der deutschen Wirtschaft aufgrund des Niedrigwassers ein?
7. Plant die Bundesregierung eine Entschädigung für die Binnenschifffahrt und verladende Wirtschaft wegen Transportausfällen aufgrund des Niedrigwassers, wie es im Zuge der anhaltenden Dürreperiode für die Landwirte geschehen ist?
8. Wie stark weicht die diesjährige Niedrigwasserperiode von den Niedrigwasserperioden der letzten zehn Jahre ab?
9. Veranlasst die anhaltende Niedrigwasserperiode die Bundesregierung dazu, den Ausbau von Binnenwasserstraßen schneller voranzutreiben, um zukünftigen Engpässen zu entgegen?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht?
10. Geht die Bundesregierung davon aus, dass sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis von derzeit 30 für eine Abladeoptimierung des Mittelrheins erhöhen wird?
Wenn nein, warum nicht?
11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für die Abladeoptimierung des Mittelrheins von 1,90 m auf 2,10 m?
12. Unterstützt die Bundesregierung die „Resolution zur Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein“ der Verkehrsminister der Bundesländer Rheinland-Pfalz, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg anlässlich der Rheinkonferenz am 25. Mai 2018 in Wiesbaden?
13. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Beendigung der Arbeiten für die Abladeoptimierung des Mittelrheins?
14. Ist die Abladeoptimierung des Mittelrheins aus Sicht der Bundesregierung eine geeignete Maßnahme, um Niedrigwasser zu begegnen?
15. Welche weiteren Probleme entstanden nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Jahr durch Niedrigwasser auf der Mosel für Binnenschifffahrt und verladende Wirtschaft?

Berlin, den 28. November 2018

Christian Lindner und Fraktion