

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,  
Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/6395 –**

### **Auswirkungen des Niedrigwassers in der Binnenschifffahrt**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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.

1. Welche Rohstoffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung von strategischer Bedeutung für die deutsche Wirtschaft, die auf Binnenschiffen transportiert werden?

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden vor allem Eisenerz, Kokskohle und Stahlschrott sowie Erdöl und daraus gewonnene Treibstoffe per Binnenschiff transportiert.

2. Wie stark ist der Transport der Güter auf dem Binnenschiff aufgrund von Niedrigwasser nach Kenntnis der Bundesregierung zurückgegangen (bitte nach Gütern aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 201 des Abgeordneten Jürgen Trittin auf Bundestagsdrucksache 19/6511 verwiesen.

3. Welche Güter konnten nach Kenntnis der Bundesregierung nicht von anderen Verkehrsträgern kompensiert werden, und um welche Mengen handelt es sich dabei?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse hierzu vor.

4. Wie viel Prozent des in Deutschland benutzten Treibstoffs wird nach Kenntnis der Bundesregierung über Binnenwasserstraßen geliefert?

Die Güterklassifizierung der amtlichen Güterverkehrsstatistik unterscheidet bei den Transportmengen nicht zwischen Treibstoffen und anderen flüssigen Mineralölerzeugnissen (z. B. Heizöl). Insgesamt wurden im Jahr 2017 29,7 Millionen Tonnen flüssige Mineralölerzeugnisse auf den deutschen Binnenwasserstraßen transportiert.

5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Mehrkosten, die beim Transport mit dem Binnenschiff durch das aktuelle Niedrigwasser verursacht werden?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse hierzu vor.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Einschätzung der finanziellen Einbußen in der Binnenschifffahrt und der deutschen Wirtschaft aufgrund des Niedrigwassers ist der Bundesregierung nicht möglich.

In der Binnenschifffahrt ist es üblich, dass die Kunden den Binnenschiffen ab einem bestimmten Pegelstand einen sogenannten Kleinwasserzuschlag zahlen. Damit existiert ein Ausgleichsmechanismus innerhalb der Branche. Eine staatliche Entschädigung für die Binnenschifffahrt und verladende Wirtschaft wegen Transportausfällen aufgrund des Niedrigwassers ist nicht geplant.

8. Wie stark weicht die diesjährige Niedrigwasserperiode von den Niedrigwasserperioden der letzten zehn Jahre ab?

Die zeitliche Persistenz der diesjährigen Niedrigwasserperiode ist angesichts ihrer absoluten Länge extrem; z. B. ist die diesjährige Niedrigwasserperiode am Rhein die ausgedehnteste seit 1971 (bezogen auf die Dauer der Unterschreitung eines Abflusswertes von  $Q(\text{GIW})=783 \text{ m}^3/\text{s}$  am Pegel Kaub). Jedoch sind an Bundeswasserstraßen im Zeitraum seit 1821 abflussbezogen auch Niedrigwasserereignisse mit deutlich extremerer Ausprägung festzustellen.

9. Veranlasst die anhaltende Niedrigwasserperiode die Bundesregierung dazu, den Ausbau von Binnenwasserstraßen schneller voranzutreiben, um zukünftigen Engpässen zu entgehen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

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?

Die Fragen 9 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der Bundesregierung ist es, die im Bundesverkehrswegeplan identifizierten Infrastrukturmaßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Bundeswasserstraßennetz so schnell wie möglich zu realisieren. Hierzu zählt u. a. die Abladeoptimierung am Mittelrhein.

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?

Ein höheres Nutzen-Kosten-Verhältnis würde zu keiner anderen Bedarfseinstufung oder veränderten Behandlung des Projektes „Abladeoptimierung Mittelrhein“ führen, da es in der höchsten Bedarfskategorie des Bundesverkehrswegeplans eingestuft ist.

11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für die Abladeoptimierung des Mittelrheins von 1,90 m auf 2,10 m?

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurden Investitionskosten von rund 60 Mio. Euro für dieses Projekt zugrunde gelegt.

13. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Beendigung der Arbeiten für die Abladeoptimierung des Mittelrheins?

Nach bisheriger Einschätzung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Duisburg-Rhein reicht der Realisierungszeitraum der Projekte über 2030 hinaus. Im Zuge der Vertiefung der Planung werden Beschleunigungsmöglichkeiten gesucht.

14. Ist die Abladeoptimierung des Mittelrheins aus Sicht der Bundesregierung eine geeignete Maßnahme, um Niedrigwasser zu begegnen?

Grundsätzlich geht es bei diesem Projekt um die Abladeoptimierung für die Schifffahrt bei Normalzustand des Rheins. Hieraus ergibt sich der Hauptnutzen. Den Einschränkungen durch extreme Niedrigwassersituation kann durch diese Maßnahmen nur bedingt begegnet werden.

15. Welche weiteren Probleme entstanden nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Jahr durch Niedrigwasser auf der Mosel für Binnenschifffahrt und verladende Wirtschaft?

Die Binnenschifffahrt auf Kanälen und staugeregelten Flüssen wie der Mosel ist durch das Niedrigwasser in erster Linie durch beschränkte Abladeverhältnisse in freifließenden Flussabschnitten auf den jeweiligen Transportrelationen betroffen.