



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Andreas Rahm, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
18/3881
VORLAGE

DIE MINISTERIN
Daniela Schmitt
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

5. Mai 2023

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 18. April 2023

TOP 02 Niedrigwasser am Mittelrhein Auswirkungen auf die Wirtschaft in
Rheinland-Pfalz

Antrag der Fraktion FREIE WÄHLER nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 18/3553

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der vorgenannte Tagesordnungspunkt wurde in der Sitzung des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr am 18. April 2023 mit der Maßgabe der schriftlichen
Berichterstattung für erledigt erklärt. Gemäß diesem Beschluss berichte ich wie folgt:

Der Rhein ist die bedeutendste Bundeswasserstraße in Deutschland und eine der
wichtigsten Wasserstraßen in Europa. Rund 80 % der gesamten Transportleistung der
Binnenschifffahrt in Deutschland werden auf dem Rhein abgewickelt. Längere
Niedrigwasserphasen auf dem Rhein haben daher auch Störungen der Logistikketten
zur Folge.

Niedrigwasser im Spätsommer und Herbst ist ein alljährlich auftretendes Phänomen.
In den Jahren 2018 und 2022 war dieses besonders stark ausgeprägt. Die
ungewöhnliche Niedrigwassersituation von Februar bis Anfang März 2023 wurde
durch extrem niederschlagsarme Winterwochen verursacht.

Die Experten prognostizieren, dass es bedingt durch den Klimawandel in den
kommenden Jahren grundsätzlich zu häufigeren Niedrigwasserereignissen kommen
kann. Es ist daher für die Wirtschaftsstandorte am Rhein von hoher Bedeutung, nicht
nur die Auswirkungen des Niedrigwassers auf die Wirtschaft in den Blick zu nehmen,
sondern vor allem die Optionen, wie mit den niedrigen Wasserständen umgegangen
werden kann.



Zunächst zu den Auswirkungen: Bei Niedrigwasser wird der Rhein – im Gegensatz zu Hochwasser – nicht gesperrt, Schiffsführende müssen sich jedoch über Pegelstände informieren und die Ladung des Schiffes entsprechend anpassen. Niedrigere Pegelstände bedeuten weniger Ladung, das heißt weniger Transportleistung. Die Transportunternehmen kalkulieren für sich, zu welchen Preisen ein Transport noch wirtschaftlich sein kann.

Niedrigwasser bedeutet nicht unbedingt, dass weniger Güter verschifft werden. Sie verteilen sich aber auf mehr Schiffe, der Transport einer geordneten Menge dauert länger und es wird hierdurch deutlich teurer. Zudem ist die Nachfrage nach Transportleistungen aktuell sehr hoch, so dass es durchaus zu Wartezeiten für die Auftraggeber kommen kann.

Die wirtschaftlichen Schäden wegen höherer Transportmehrkosten bei Gewerbe und Industrie sind nur schwer zu beziffern. Die Kunden müssen jedenfalls mit höheren Transportpreisen und gegebenenfalls mit geringeren Kapazitäten umgehen. Üblicherweise werden über den Rhein zum Beispiel chemische Produkte, Getreide, Kohle und Öl verschifft, also häufig Vorleistungsgüter, die für den Produktionsprozess entscheidend sind. Fehlen diese Güter, kann es zu Einschränkungen bei der Produktion kommen.

Konkretes Datenmaterial zu den wirtschaftlichen Auswirkungen bei Niedrigwasser liegt der Landesregierung nicht vor. Eine Studie der Erasmus Universität Rotterdam zur mehrmonatigen extremen Niedrigwasserperiode 2018 kam zu dem Ergebnis, dass sich die wirtschaftlichen Schäden in den Niederlanden und Deutschland auf rund 2,7 Milliarden Euro belaufen haben.

Der Landesregierung ist bewusst, wie fordernd die Niedrigwasserphasen für die Industrie in Rheinland-Pfalz sind und dass der Wirtschaft nur bedingt Lösungsansätze zur Verfügung stehen. Viele Unternehmen haben sich inzwischen aber auf häufigere Niedrigwasserphasen eingestellt. Zum Teil wird bei abzusehendem Niedrigwasser die Lagerhaltung erhöht, zum Teil wird die Ladung auf die Schiene oder Straße verlagert. Die Verlagerungspotentiale sind jedoch systembedingt beschränkt.

Einen besonderen Weg geht beispielsweise die Chemische Industrie, die sich vertraglich die Leistungen von speziellen Niedrigwasserschiffen sichert. Neue Chemietankschiffe können bei einem Tiefgang von nur 105 Zentimetern immer noch rund 300 Tonnen flüssige Chemieprodukte transportieren. Damit kann zumindest eine Basisversorgung sichergestellt werden.



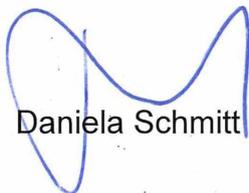
Das Bundesverkehrsministerium hat im Jahr 2019 einen 8-Punkte-Plan zur Sicherstellung der Rheinschifffahrt vorgestellt, der unter anderem bessere Wasserstandsvorhersagen und die Entwicklung neuer Schiffstypen umfasst. Auch gibt es ein Förderprogramm des Bundes, mit dem Investitionen in moderne Schiffe unterstützt werden.

Neben modernem Schiffsmaterial ist eine leistungsfähigere Infrastruktur von Bedeutung. Eine nachhaltige Verbesserung der Rheinschifffahrt soll daher durch eine Optimierung der Fahrrinnenverhältnisse zwischen St. Goar und Mainz erfolgen. Mit der so genannten „Abladeoptimierung Mittelrhein“ soll die garantierte Fahrrinnentiefe um 20 Zentimeter von 1,90 Meter auf 2,10 Meter erhöht werden. Hierdurch könnten bei Niedrigwasser alle Frachtschiffe bei jeder Fahrt rund 200 Tonnen mehr Ladung transportieren.

Das Projekt mit einem zweistelligen Nutzen-Kosten-Verhältnis zählt zu den wirtschaftlichsten Verkehrsprojekten im Bundesverkehrswegeplan 2030 und wird von der Landesregierung intensiv unterstützt. Mit Bundesverkehrsminister Dr. Wissing hat das Vorhaben auch durch den Bund Vorrang erhalten. Im Bundeshaushalt 2022 und 2023 wurden endlich die benötigten Stellen geschaffen, um das Projekt planerisch schneller voranzubringen.

Zudem werden mit der von Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Wissing eingesetzten Beschleunigungskommission aktuell alle Optionen geprüft, um für das Vorhaben die nötige Baureife so schnell wie möglich zu erzielen. Nachdem dem Projekt unter den ehemaligen Bundesverkehrsministern nicht die nötige Priorität beigemessen wurde, ist das Bundeswasserstraßenvorhaben beim Bund jetzt in guten Händen.

Mit freundlichen Grüßen



Daniela Schmitt