



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

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

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
17/7245
VORLAGE

DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

22 . September 2020

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 2. September 2020

TOP 12 Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen durch Niedrigwasser
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/7013

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der vorgenannte Tagesordnungspunkt wurde in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 2. September 2020 mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt. Gemäß diesem Beschluss berichte ich wie folgt:

Wir erleben jetzt das dritte Jahr in Folge mit außerordentlich niedrigen Niederschlägen und lange Phasen ohne ausgiebigen Regen. Die zum Teil heftigen, aber räumlich begrenzten Starkregen und Gewitter in den vergangenen Wochen haben die Abflusssituation leider nicht nachhaltig verbessert.

In den freifließenden Bundeswasserstraßen bewegen sich die Pegelstände derzeit daher ähnlich wie in den Vorwochen, überwiegend in einem Niveau zwischen Niedrig- und Mittelwasser. Nach den Prognosen der Bundesanstalt für Gewässerkunde werden die Flusspegel weiter auf niedrigem Niveau verharren bei insgesamt weiter fallender Tendenz. Im Vergleich zu anderen Flüssen besteht am Rhein derzeit noch eine vergleichsweise günstige Situation, da die Niederschläge im Alpenraum zuletzt für eine gewisse Entlastung gesorgt hatten. Es ist im Moment noch offen, ob sich in den Herbstmonaten, die erfahrungsgemäß zu den trockensten Monaten zählen, die aktuelle Situation weiter verschärft.

Das Niedrigwasser in den Flüssen in jüngster Vergangenheit hat die vorhandenen Engpässe im deutschen Wasserstraßennetz schonungslos aufgedeckt. Die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt ist beeinträchtigt und die Planung und



Durchführbarkeit von Transporten erschwert. Spediteure müssen im Einzelfall Güter auf mehrere Binnenschiffe verteilen, die ansonsten bei hohen Wasserständen von einem Binnenschiff transportiert werden können. Die Niedrigwasserphasen führen auch für das Binnenschiffahrtsgewerbe zu wirtschaftlichen Einbußen. Die von den Verladern wegen der geringeren Tonnagen gezahlten so genannten „Kleinwasserzuschläge“ können die Umsatzaufälle in der Regel nicht ganz kompensieren. Auch die Häfen müssen mit stagnierenden Güterumschlägen rechnen. Die wirtschaftlichen Schäden wegen höherer Transportmehrkosten bei Gewerbe und Industrie sind nur schwer zu beziffern. Konkretes Datenmaterial zu den wirtschaftlichen Auswirkungen des aktuellen Niedrigwassers liegt der Landesregierung nicht vor. Eine Studie zur Niedrigwassersituation im Jahr 2018 hat wirtschaftliche Schäden in Höhe von 2,7 Milliarden Euro ermittelt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Jahr 2019 einen 8-Punkte-Plan zur Sicherstellung der Rheinschiffahrt vorgestellt, der unter anderem bessere Wasserstandsvorhersagen und die Entwicklung neuer Schiffstypen umfasst. Dies kann jedoch nicht die vorhandenen Schwachstellen im Wasserstraßennetz beseitigen, der Schlüssel liegt vielmehr bei der Infrastruktur. Eine nachhaltige Verbesserung der Rheinschiffahrt kann daher nur durch eine Optimierung der Fahrrinnenverhältnisse auf dem Mittelrhein zwischen St. Goar und Mainz erfolgen.

Das Projekt mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30,7 zählt bekanntlich zu den wirtschaftlichsten Verkehrsprojekten im Bundesverkehrswegeplan 2030 überhaupt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist daher auch weiterhin gefordert, das Vorhaben mit ausreichendem Personal auszustatten, damit die Planungen endlich schneller vorankommen. Wäre die Maßnahme schon umgesetzt, könnten alle Frachtschiffe bei jeder Fahrt rund 200 Tonnen mehr Ladung transportieren.

Im Jahr 2015 wurden die ersten Ergebnisse des Bundes-Forschungsprogramms „KLIWAS“ präsentiert. Danach sollen die deutschen Wasserstraßen auch in Zukunft unter den Bedingungen des Klimawandels als leistungsfähige Verkehrswege zur Verfügung stehen. Zumindest bis zum Jahr 2050 sollen sich die Abflussverhältnisse am Rhein nahe an den bisherigen Verhältnissen bewegen. Angesichts von mehreren ausgeprägten Niedrigwasserphasen in den letzten Jahren sind hieran gewisse Zweifel angesagt. Es wird daher für notwendig gehalten, dass die Forschungsergebnisse



fortlaufend überprüft, aktualisiert und konkrete Handlungsempfehlungen für die Zukunft formuliert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing