|  |  |
| --- | --- |
| PresseMITTEILUNG | LOGO-DB |
|  | Bundesverband der DeutschenBinnenschifffahrt e.V. (BDB)Dammstraße 26, 47119 DuisburgVerantwortlich:Fabian SpießTel. (02 03) 8 00 06-49Fax (02 03) 8 00 06-65Internet: www.Binnenschiff.deE-Mail: presse@Binnenschiff.de22. September 2020 |

**Extremes Niedrigwasser an der Donau: Schiffe fahren nur mit einem Viertel der Ladung**

**Flussausbau muss schnellstmöglich umgesetzt und Hafenentgelte müssen gesenkt werden**

Die Wasserstände an der Donau sind in den letzten Tagen auf ein besorgniserregend niedriges Niveau gefallen. Besonders betroffen ist der Flussabschnitt zwischen Regensburg und Passau. Am Pegel Pfelling werden derzeit nur noch rund 2,40 m gemessen, der „normale“ Wert liegt zwischen 3,60 m und 3,80 m. Damit nähert sich der Pegel seinem historischen Tiefstand von 2,28 m (gemessen am 23.08.2018) an.

Für die Binnenschifffahrt hat dieses Niedrigwasser dramatische Folgen, was das nachfolgende Beispiel verdeutlicht:

Um voll abgeladen, also mit einer Abladetiefe von ca. 2,50 m fahren zu können, benötigt ein 110 m langes Güterbinnenschiff einen Pegelstand bei Pfelling von ca. 3,60 m bis 3,80 m. Dann können 1.600 t Fracht mit diesem Schiff befördert werden. Derzeit fehlen mindestens 1,20 m Wasser. Ein Dezimeter Wasser entspricht rund 100 t Fracht. Das bedeutet, dass das Schiff um rund 1.200 t Fracht „geleichtert“ werden muss, damit keine Grundberührung erfolgt. Damit kann ein 110 m langes Güterbinnenschiff im o.g. Donauabschnitt derzeit nur noch rund ein Viertel seiner möglichen Ladungsmenge aufnehmen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) fordert angesichts dieser massiven Beeinträchtigungen für das Binnenschifffahrtsgewerbe im süddeutschen Raum, den längst beschlossenen und im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Vordringlichen Bedarf verankerten Ausbau der Donau nun schnellstmöglich umzusetzen. Die Wasserführung, die in den vergangenen Jahren in diesem Fahrtgebiet immer schlechter geworden ist sowie teils drastische „Sprünge“ an den Pegeln, die für das Gewerbe nur schwer nachzuvollziehen sind und die Fahrtenplanung zusätzlich erschweren, erfordern eine deutliche Reaktion des Bundes (Ausbaumaßnahmen und verbesserte Wasserstandsvorhersagen), damit sich die Donau nicht zu einem „Totalausfall“ für den Verkehrsträger Binnenschifffahrt entwickelt.

„Die Häufung von signifikanten Niedrigwasserperioden in den letzten Jahren zeigt, dass der Klimawandel auch vor den Wasserstraßen und somit auch der Donau nicht Halt macht. Eine Entschärfung dieser Situation muss mit entsprechenden flussbaulichen Maßnahmen nun schnellstmöglich vorgenommen werden, damit die Unternehmen in der Binnenschifffahrt langfristige Planungssicherheit für ihre Transporte bekommen und die Versorgungssicherheit der Industrie durch die Binnenschifffahrt nicht gefährdet wird. Die Tatsache, dass die Pegelstände an der Donau sich nach dem extremen Niedrigwasser 2018 nun wieder ihrem Rekordtief nähern, verdeutlicht, wie dringend der Handlungsbedarf ist“, so BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH).

Die aktuelle Lage an der Donau belastet die dort operierende Binnenschifffahrt allerdings nicht nur durch einen deutlich höheren Aufwand bei der Planung und Durchführung ihrer Transporte. Hinzu kommt, dass für das notwendige Leichtern, also der teilweisen Entladung des Schiffes, in den öffentlichen Häfen im Donauraum sehr hohe Umschlagsgebühren erhoben werden. Der BDB appelliert daher dringend an die Donauhäfen, in Anbetracht der ohnehin schon äußerst angespannten Situation durch das Niedrigwasser und die daraus resultierenden hohen finanziellen Belastungen für das Gewerbe und für die von der Wasserstraße abhängigen Kunden, die für das Leichtern anfallenden Kosten auf ein vertretbares Maß anzupassen. Dies entspricht auch der Maßnahme *„Reduktion der Hafenentgelte“* im Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums, die derzeit noch nicht umgesetzt ist.

Zum Hintergrund:

Insbesondere der 69 Kilometer lange Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen limitiert die Binnenschifffahrt im süddeutschen Raum enorm. Lösungen wurden jahrelang diskutiert mit dem Ergebnis, dass das Bayerische Kabinett sich bereits im Februar 2013 für einen sog. „sanften“ Donauausbau nach der Variante „A“ in diesem Abschnitt entschieden hatte. Auf die Umsetzung wartet die Binnenschifffahrt jedoch bis heute. Konkretes Ziel der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ist die Erhöhung der Abladetiefe durch Vergrößerung der Fahrrinnentiefe um mindestens 20 cm bei Niedrigwasser. Dies soll durch das Optimieren bestehender und den Bau neuer wasserbaulicher Regelungsbauwerke erfolgen. Gleichzeitig sollen Maßnahmen gegen die fortschreitende Sohlerosion getroffen und der Hochwasserschutz für die Bevölkerung verstärkt werden. Auch wenn der beschlossene Donauausbau in der Variante „A“ längst nicht die positiven Effekte für die Binnenschifffahrt auf der Donau erzielen dürfte, wie der ursprünglich diskutierte und im Jahr 2012 überraschend verworfene Ausbau in der Variante „C 2,80“, muss zumindest die im BVWP vorgesehene Maßnahme jetzt endlich realisiert werden.

Bildunterschrift:

Die sehr niedrigen Wasserstände am Pegel Pfelling sorgen dafür, dass Binnenschiffe auf der Donau nur ein Viertel der Ladung aufnehmen können.

© WSV

***Über den BDB e.V.:***

*Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbepolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenahe Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.*