

## NIEDRIGWASSER AM RHEIN: HOCHWERTIGE DISKUSSIONEN UND BEITRÄGE BEI ZKR-WORKSHOP

Ref: CC/CP (23)01

Vier Jahre sind vergangen, seit die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) einen Workshop zu Niedrigwasser in Bonn organisiert hat. Eine wichtige Schlussfolgerung dieses Workshops lautete, dass ein intensiverer Dialog zwischen allen Schlüsselakteuren notwendig ist, um die Niedrigwasserthematik anzugehen. Vor diesem Hintergrund hielt die ZKR am 18. Januar 2023 in Straßburg und online einen [Follow-Up-Expertenworkshop zum Thema „Niedrigwasser und die Folgen für die Rheinschifffahrt“](#) ab. Die Präsentationen auf diesem Workshop waren von hoher Qualität und sehr informativ. Zudem weckten sie Hoffnung, dass das uralte Phänomen Niedrigwasser bewältigt werden kann.

### NIEDRIGWASSER UND BINNENSCHIFFFAHRT

Das Niedrigwasserereignis von 2022 führte einmal mehr die Dringlichkeit dieses Phänomens mit seinen gravierenden **ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen** vor Augen. Der Klimawandel dürfte dieses Naturphänomen in Zukunft noch verstärken.

*„Wir alle müssen uns gemeinsam auf längere Trockenperioden und Extremereignisse vorbereiten.“ Judith ter Maat, Internationale Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR)*

Niedrigwasser ist kein neues Phänomen, wenn man bedenkt, dass es in den letzten 200 Jahren 15 Ereignisse gab, die gravierender waren als das von 2018. Aufgrund einer Reihe von Faktoren, die über den Klimawandel und extreme Wetterbedingungen hinausgehen, ist die **Binnenschifffahrt** in den letzten Jahren jedoch **anfälliger** für dieses Phänomen geworden. Als Beispiele können insbesondere die Zunahme der Schiffsgrößen und das „Just-in-time“-Prinzip genannt werden.

Um die **ehргеizigen internationalen Verkehrsverlagerungs- und Emissionsminderungsziele** im Verkehrssektor, wie sie beispielsweise in der [Mannheimer Erklärung](#) und dem [Green Deal der EU](#) festgelegt sind, zu erreichen, kommt der Binnenschifffahrt indes eine herausragende Rolle zu. Dieser Verkehrsträger wird auch in Zukunft unverzichtbar sein, insbesondere für den Transport großer Frachtmengen, für die es keine leicht verfügbare Alternative gibt, oder für den Transport schwerer und sperriger Güter. Die Vertreter des Schifffahrtsgewerbes wussten allerdings von den konkreten Folgen der Niedrigwasserperioden für den Binnenschifffahrtsektor zu berichten, wie etwa dem erhöhten Risiko einer Umkehrung der Verkehrsverlagerung oder der Zögerlichkeit mancher Verlagerer, sich für die Wasserstraße zu entscheiden. Um die Emissionen zu mindern und den Bedürfnissen des Sektors gerecht zu werden,



muss mehr denn je sichergestellt werden, dass die **Binnenschifffahrt** ein **effizienter und zuverlässiger Verkehrsträger** bleibt. Die Widerstandsfähigkeit der Binnenschifffahrt gegen Niedrigwasser muss daher auf kurze, mittlere und lange Sicht verbessert werden.

### HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT

Im Lichte der verschiedenen Präsentationen und Diskussionen zeigte der ZKR-Workshop **vier Handlungsmöglichkeiten** auf, um die Widerstandsfähigkeit der Rheinschifffahrt zu erhöhen.

Eine erste Möglichkeit, die Folgen von Niedrigwasser für die Binnenschifffahrt abzumildern, besteht im Einsatz **digitaler Instrumente**. Seit 2018 wurden Fortschritte bei den **Instrumenten zur Vorhersage** der Wasserstände am Rhein gemacht. So veröffentlichten die deutschen Behörden 14 Tage im Voraus Vorhersagen für Wasserstände und 6 Wochen im Voraus Vorhersagen für Abflüsse und Wasserstände an sieben schifffahrtsrelevanten Rheinpegeln. Gleichwohl gibt es noch Raum für Verbesserungen, z. B. durch längerfristige Vorhersagen – bis zu 6 Monate im Voraus – oder eine höhere Genauigkeit der Vorhersagen. BASF und thyssenkrupp wiesen darauf hin, dass solche Vorhersageinstrumente ein **wichtiges Mittel** seien, um sich auf ein bevorstehendes Niedrigwasserereignis vorzubereiten. Es könnten noch weitere digitale Instrumente entwickelt werden, wie z. B. **100-Jahre-Projektionen** der Abflüsse und Wasserstände oder die **Entwicklung von digitalen Zwillingen der Wasserstraßen**, um bei Niedrigwasser alternative Flussrouten vorzuschlagen, falls vorhanden.

*„Entscheidend wird sein, ob diese Ergebnisse für die Wasserstraßennutzer nützlich sind, damit Wissenschaft zur Dienstleistung transformiert werden kann.“ Enno Nilson, Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG), Deutschland*

Eine zweite Handlungsmöglichkeit betrifft die **Infrastruktur**. Bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen ist es wichtig zu beachten, dass diese auch mit anderen Vorschriften in Einklang stehen müssen. Aus globaler, d. h. ökologischer, gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht, muss auch sichergestellt werden, dass die Vorteile die Nachteile überwiegen. Diese Maßnahmen sind daher längerfristig angelegt. Die Akteure des Fracht- und Personenverkehrssektors betonen indes die **Dringlichkeit von Infrastrukturmaßnahmen**, insbesondere mit Blick auf die **Anfälligkeit des Mittelrheins** für Niedrigwasser. Der Frachtverkehrssektor ist für die Versorgung und den Versand der Endprodukte vieler Unternehmen von entscheidender Bedeutung. Beispielsweise müssen 80% des Transportvolumens von und zu den Produktionsstätten von BASF in Ludwigshafen durch den Engpass bei Kaub geführt werden. Das Maßnahmenpaket des [Aktionsplans Niedrigwasser Rhein](#) (8-Punkte-Plan), das 2019 in Deutschland auf den Weg gebracht wurde, umfasst auch zwei Infrastrukturmaßnahmen für den Mittel- und Niederrhein. Aufgrund der Dringlichkeit der Situation setzten die deutschen Behörden auch eine Beschleunigungskommission zur Beseitigung der Engpässe am Mittelrhein ein.



## ZKR

ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

„Die Engpässe am Mittelrhein muss dringend beseitigt werden. Ich appelliere an die öffentliche Hand, die Umsetzung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen zu beschleunigen und dafür Haushalts- und Personalressourcen bereitzustellen. Es geht um das Überleben der Binnenschifffahrt auf dem Rhein!“ *Theresia Hacksteiner, Europäische Binnenschifffahrts-Union (EBU) und IWT-Plattform*

Eine dritte Handlungsmöglichkeit bietet sich bei **Schiffen**. Das Interesse an **Forschungsprojekten**, die sich mit der Schifffahrt bei Niedrigwasser beschäftigen, nimmt zu, wie das Novimove-Projekt zeigt. BASF hat in den Neubau von Spezialschiffen investiert, die bei Niedrigwasser eingesetzt werden können. Diese beiden Beispiele sind positive Zeichen für die **Anpassungsfähigkeit** des Binnenschifffahrtssektors. Die Herausforderung besteht darin, innovative Schiffe zu entwickeln, die bei Niedrigwasser fahren können und gleichzeitig wirtschaftlich rentabel sind. Die **Bedeutung öffentlicher Mittel**, wie sie etwa in Deutschland für die Modernisierung der bestehenden Flotte bereits zur Verfügung stehen, sollte nicht unterschätzt werden.

Eine vierte Handlungsmöglichkeit besteht schließlich bei den **Verladern und dem Logistiksektor**. BASF etwa hat neben ihren Neubauaktivitäten langfristige Charterverträge mit Betreibern von Schiffen abgeschlossen, die auch bei niedrigeren Wasserständen noch einsatzfähig sind. Thyssenkrupp betonte, dass zusätzliche Lagerbestände vor Ort und in der Nähe, ein optimierter Materialumschlag und eine gut vorbereitete Kommunikation über die aktuelle Situation und die Prioritäten die Auswirkungen von Niedrigwasser ebenfalls abmildern, aber nicht vollständig beseitigen können. Thomas Maassen von Rhenus schilderte, wie sich die Aufstockung eines Schubverbands um zusätzliche Leichter bei Niedrigwasser zwecks Beförderung der gleichen Menge wirtschaftlich auswirkt. In diesem Zusammenhang forderte er die ZKR zur Überarbeitung der Besatzungsvorschriften auf, um den neuen Herausforderungen der Binnenschifffahrt, zu denen auch Niedrigwasser gehört, Rechnung zu tragen. Eine **bessere Berücksichtigung multimodaler Konzepte** wäre ebenfalls eine Option. Wie der Straßburger Hafen betonte, sollte bei Niedrigwasser auch eine vorübergehende Verlagerung auf andere Verkehrsträger möglich sein, um den Transport bestimmter Produkte und insbesondere von Containern zu gewährleisten.

Der ZKR-Workshop zeigte, dass die immense Herausforderung durch Niedrigwasser nur durch ein **Bündel von Maßnahmen** bewältigt werden kann, **das die vier oben genannten Handlungsmöglichkeiten berücksichtigt**. Genauso wenig wie es die eine Maßnahme gibt, gibt es auch nicht den einen Akteur, der alle Probleme lösen kann. Daher gilt es, **private und öffentliche Initiativen zu fördern** und gemeinschaftliche Maßnahmen für eine **nachhaltige Nutzung** des Flusssystemes

anzukurbeln, wobei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den zahlreichen Nutzungen des Rheins gewahrt werden muss. In den letzten 200 Jahren hat die ZKR ihre Fähigkeit bewiesen, sich neuen Herausforderungen anzupassen. In diesem Sinne forderte Theresia Hacksteiner als Vertreterin des Gewerbes eine „intensive grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, denn der Rhein ist ein gemeinsames Gut“. Die ZKR ist sicherlich der geeignete Ort, um eine solche grenzüberschreitende, interinstitutionelle, multidisziplinäre und multisektorale Zusammenarbeit zu fördern.

## EIN ERFOLGREICHER FOLLOW-UP-WORKSHOP, FORTSETZUNG FOLGT

Dank der Vielfalt der am ZKR-Workshop am 18. Januar teilnehmenden Interessengruppen konnten wertvolle Beiträge eingeholt werden, die der ZKR bei der Verbesserung und Vertiefung des **Reflexionspapiers „Act now!“** von großem Nutzen sein werden. Als Ergebnis des 2019 veranstalteten Workshops bietet dieses Papier **Statistiken** über Niedrigwasser und dessen Folgen, ein **Verzeichnis der laufenden Maßnahmen** und zukünftigen Projekte sowie kurz-, mittel- und langfristige **Lösungsansätze**.

*„Ich erhoffe mir persönlich, dass dieser Workshop zu einem intensiveren Dialog zwischen Industrie, Logistik und Politik beitragen kann und dass schlussendlich eine widerstandsfähigere Binnenschifffahrt Realität wird.“ Urs Maurer, Vorsitzender des Workshops und Mitglied der schweizerischen Delegation bei der ZKR*

Das Thema ist komplex und die Herausforderungen sind enorm. Der Follow-Up-Workshop bestätigte die Notwendigkeit eines **verstärkten Dialogs zwischen allen wichtigen Akteuren** über zukünftige Maßnahmen zur Anpassung an Niedrigwasser sowie einer **intensiven grenzüberschreitenden Zusammenarbeit** zwischen den Mitgliedstaaten. Veranstaltungen wie dieser Workshop sind eine hervorragende Gelegenheit, die zahlreichen Herausforderungen besser zu verstehen, Blickwinkel zu kreuzen und **gemeinsame Visionen zu entwickeln**. Um solche Austauschprozesse zu unterstützen und zu fördern, wird die ZKR diese „Niedrigwassergespräche“ in den kommenden Jahren regelmäßig veranstalten.

Die Präsentationen des Workshops können auf der Website der ZKR abgerufen werden: <https://www.ccr-zkr.org/13020156-de.html>



## ÜBER DIE ZKR

*Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit, soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.*



# ZKR

ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)