

Antrag

der Fraktion GRÜNE

Folgen des Niedrigwassers für die Transportwirtschaft in Baden-Württemberg

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. welche Auswirkungen die niedrigen Pegelstände in Rhein, Main, Donau und Neckar im Juli, August und September 2026 auf den Gütertransport in und nach Baden-Württemberg auf dem Wasserweg hatten, insbesondere hinsichtlich Transportmengen, zulässiger Abladetiefen, Beförderungskapazitäten und Transportkosten;
2. wie sie das Niedrigwasserereignis des Sommers 2026 klimatologisch und hydrologisch einordnet, unter Darstellung der Häufigkeit, Dauer und Intensität vergleichbarer Niedrigwasserereignisse bis 2040 beziehungsweise 2050 nach den vorliegenden Projektionen;
3. wie viele der ausgefallenen Schifff Transporte nach ihrer Kenntnis auf die Straße verlagert werden konnten (unter Darstellung der Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen, Transportkosten und Lieferzeiten);
4. welche Erkenntnisse ihr über die Nutzung und Wirkung der Aufhebung des Sonntagsfahrverbots für LKW vorliegen (bitte Tonnage und Anzahl der Fahrten angeben);
5. wie viele Gütertransporte zur Zeit des Niedrigwassers nach ihrer Kenntnis auf die Bahn verlagert werden konnten (unter Darstellung der Auswirkungen auf die Auslastung der genutzten Schienenstrecken sowie auf die Pünktlichkeit der Linienverbindungen im Personen- und Güterverkehr);
6. welche Erkenntnisse der Landesregierung zu den wirtschaftlichen Auswirkungen der Niedrigwasserlage vorliegen, insbesondere hinsichtlich zusätzlicher Transportkosten, Produktionsausfällen oder -einschränkungen, Lieferverzögerungen und zusätzlicher Lagerhaltungskosten;
7. welche Gütergruppen und Wirtschaftszweige in Baden-Württemberg von den Einschränkungen der Binnenschifffahrt besonders betroffen waren und in welchem Umfang es nach Kenntnis der Landesregierung zu Lieferengpässen, Produktionsanpassungen oder zusätzlichen Kosten kam (untergliedert nach Wirtschaftszweigen);
8. wie sich die Umsätze der landeseigenen Industriehäfen in Baden-Württemberg im Sommer 2026 im Verhältnis zu den vergangenen zehn Jahren entwickelt haben, insbesondere ob das diesjährige Niedrigwasser zu besonderen Rückgängen bei der Zahl der Schiffsanläufe und des Containerumschlags geführt hat;
9. welchen Einfluss die Verlagerung der Gütertransporte auf die Straße und die Schiene auf die Treibhausgasbilanz des Transportwesens in Baden-Württemberg hatte;
10. wie viele der ausgefallenen Wassertransporte nach ihrer Kenntnis über Transportwege in Frankreich ausgeglichen wurden;

11. wie die Landesregierung die künftige Entwicklung des Transportes von Gütern auf den Wasserstraßen bis 2040 für Baden-Württemberg einschätzt;
12. welche kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen sie plant oder seitens des Bundes einfordert, um Folgen niedriger Pegelstände auf den Gütertransport zu vermindern, unter Gewährleistung, dass zunächst nichtbauliche und naturverträgliche Lösungen ausgeschöpft sowie die Ziele des Gewässer-, Natur- und Klimaschutzes eingehalten werden;
13. welche Verbände und Organisationen, insbesondere aus Transportwirtschaft, Industrie, Kommunen, Wasserwirtschaft, Landwirtschaft, Fischerei und Natur- und Gewässerschutz bei den Planungen zur Umsetzung solcher Maßnahmen, insbesondere dem Ausbau der Wasserstraßen frühzeitig eingebunden sein sollten;
14. welche grenzüberschreitenden Infrastruktur- und Kooperationsmaßnahmen insbesondere mit Frankreich und der Schweiz sie für erforderlich erachtet, um Engpässe beim Gütertransport auf den Wasserstraßen in und nach Baden-Württemberg auszugleichen, insbesondere ausreichende Redundanzen für den Gütertransport herzustellen;
15. welche Bedeutung sie der Förderung niedrigwasseroptimierter Binnenschiffe für die Resilienz des Güterverkehrs beimisst, insbesondere, wie sie die derzeitige und geplante finanzielle Ausstattung der entsprechenden Bundesförderung bewertet und welchen Förderbedarf sie künftig sieht.

23.10.2026

Begründung

Im Sommer 2026 lag der Pegelstand am Pegel Kaub am Mittelrhein, der als zentraler Marker für die Schifffbarkeit des Rheins gilt, über lange Zeiten unter der kritischen Marke von 40 cm. Er fiel zeitweise unter 10 cm und liegt aktuell bei 26 cm. Damit ist der Transport auf dem Wasserweg erheblich eingeschränkt und kam zeitweise ganz zum Erliegen. Dies hat – neben den negativen Wirkungen auf die Biodiversität, die Landwirtschaft, Energiegewinnung und Brandgefahren – auch erhebliche Auswirkungen auf den Gütertransport und damit auch auf die Industrieproduktion in Baden-Württemberg. Die Situation ist noch einmal deutlich kritischer als im letzten Trockenjahr 2018, in dem es ebenfalls zu einem wochenlangen Ausfall der Wasserstraßen infolge eines Niedrigwasserereignisses kam. Angesichts der zunehmenden Trockenereignisse in Zentraleuropa und dem fortschreitenden Verlust der Alpengletscher und der Rückgang der Schnee- und Gletscherschmelze als Folge der weiter steigenden Durchschnittstemperaturen zeichnet sich ab, dass es künftig deutlich häufiger zu solchen Ausfällen der Wassertransporte kommen kann.

Das Transportgewerbe in Baden-Württemberg ist das Rückgrat des Industriestandortes und selbst ein wesentlicher Wertschöpfungsfaktor in der Region. Die Industrie ist auf eine reibungslos laufende Transportkette für die Produktion angewiesen. Der Transport über die Wasserstraßen bietet die Möglichkeit, große Mengen an Massengütern mit wenig Aufwand und kostengünstig zu transportieren. Dabei unterhält das Land in Mannheim und Kehl zwei bedeutende Binnenhäfen, die eine wichtige Rolle im Transportwesen haben. Zusammen mit dem Hafen in Straßburg ist der Hafen in Kehl sogar der größte Binnenhafen (nach Düsseldorf) Europas. Niedrigwasserereignisse haben somit eine erhebliche Auswirkung auf die industrielle Entwicklung in Baden-Württemberg, einer der umsatzstärksten Industriestandorte weltweit.

Eine Häufung von Niedrigwasserereignissen hat langfristig erhebliche Folgen für die Arbeitsmärkte, die wirtschaftliche Entwicklung und die Steuereinnahmen. Die IHK Südlicher Oberrhein verweist in einer Pressemitteilung vom 6. August 2026 auf die Ergebnisse einer Umfrage unter 170 teilnehmenden Unternehmen. Gut die Hälfte der Unternehmen verzeichnet einen Anstieg der Logistikkosten um mindestens 25 Prozent. Bei knapp einem Drittel sind die Logistikkosten um 50 Prozent oder mehr gestiegen. Besonders anfällig für Einschränkungen auf dem Rhein seien rohstoff- und transportintensive Branchen. Entlang des Flusses befinden sich bedeutende Standorte der Stahl-, Chemie-, Mineralöl-, Maschinenbau- sowie Getreide- und Futtermittelwirtschaft. Diese Unternehmen sind auf den zuverlässigen Transport großer Gütermengen angewiesen. Das Niedrigwasser könne auch künftige Logistik- und Investitionsentscheidungen beeinflussen. Rund ein Drittel wolle künftig weniger Güter mit dem Schiff transportieren lassen. Etwa ein Viertel plane, die Lagerhaltung anzupassen.

Neben der Güterschifffahrt ist inzwischen auch die Personenschifffahrt betroffen. Die Bodensee-Schiffahrtsbetriebe haben zum Oktober 2026 ihren Betrieb auf dem Untersee wegen der anhaltend zu niedrigen Pegelstände bis auf Weiteres komplett eingestellt.

Eine gründliche Analyse der Ursachen und Wirkungen der Pegelstände in den Wasserstraßen und die Planung und zügige Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen ohne eine Schädigung der Lebensgrundlagen und der Grundlagen anderer Wirtschaftszweige wie zum Beispiel der Landwirtschaft ist daher erforderlich. Uns interessieren die Ergebnisse dieser Analyse und die Planungen der Maßnahmen.