

# „Situation ist furchtbar“

**Bayern Nach monatelanger Hitze und Trockenheit sinken die Pegelstände in der Donau dramatisch. Binnenschiffe können weite Strecken nicht mehr vollbeladen passieren**

Extreme Hitze und minimaler Niederschlag sorgten bereits im Sommer für die größte Trockenheit in Nordbayern seit 40 Jahren. Jetzt sorgt der ausbleibende Regen im Herbst dafür, dass sich insbesondere in Franken Flüsse und Bäche in dünne Rinnsale verwandeln. Entspannt ist die Lage nur an den Mainzuflüssen Regnitz und Rednitz. Die gesamte Region erlebt – gemessen an den Niederschlägen – das trockenste Jahr seit 1946. Auch die Güterschifffahrt bleibt nicht verschont. Im nicht ausgebauten Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen lag der Wasserstand in den letzten Wochen zeitweise gerade noch bei 1,55 Meter, im restlichen Donaubereich unter 1,70 Meter. Und das, wo moderne Güterschiffe mindestens 2,50 Meter Wassertiefe plus Sicherheitsabstand zum Boden brauchen.

Wie dramatisch die Lage an der Donau momentan ist, verdeutlicht Jürgen Schillinger von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). „Die Donau stand am Montag in Passau bei 3,95 Metern und der Inn bei 1,31 Meter. Die Situation ist nach wie vor furchtbar.“ Etwa 30 Zentimeter unter dem Nied-

Foto: Erich Westendarp/pixelio.de



Nicht nur in Regensburg und Passau müssen Schiffer einen Teil ihrer Ladung an Land zwischenlagern

rigwasser liege derzeit der Pegelstand der Donau. Mehr als drei Monate lang war der Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen voll beladen nicht mehr schiffbar. Außerdem kamen die Warenströme auf der Donau ins Stocken, weil bei dem niedrigen Wasserstand die Abladetiefe geringer ist, als manch unbeladenes Schiff benötigt.

## Wirtschaftliche Folgen

Problemlos passierbar ist die Donau nur unterhalb von Kelheim bis Straubing sowie zwischen Vilshofen und der Landesgrenze. Dort sorgen Staustufen dafür, dass der Wasserstand ein bestimmtes Niveau nicht unterschreitet. Eine Situation, in der auch wirtschaftliche Ausfälle unvermeidlich sind. Fixkosten von rund 2.000 Euro müssen die Reeder bei Schifffahrtssperren verkraften. In den vergangenen Wochen kam nicht nur in Regensburg und Passau hinzu, dass Schif-

fer einen Teil ihrer Ladung an Land zwischenlagern oder auf andere Schiffe verteilen mussten. Binnenschiffe mit einem Fünftel Auslastung kämen zwar weiter durch, so die Aussage des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsvereins Rhein – Main – Donau (DWSV), andererseits sei dann zu bedenken, dass der Transport per Lkw günstiger wäre.

Nicht beeinträchtigt war die Schifffahrt auf dem Main. Hier konnten die Schiffe ungehindert fahren. Demgegenüber machte sich der niedrige Wasserstand des Rheins in Aschaffenburg, Bamberg und Nürnberg bemerkbar. Um ihren Tiefgang dem Wasserstand anzupassen, nahmen die Schiffe Richtung Rhein und Nordseehäfen weniger Ladung auf als sonst oder sie kamen auch mit weniger Ladung vom Rhein an.

Kapitäne, die das Niedrigwasser unterschätzen, riskieren viel. Die Havarie eines rumänischen Frachters bei Niederalteich steht

als Sinnbild dafür. Der Frachter war auf Grund gelaufen und blockierte fast eine Woche die Fahrinne. Die Unfallstelle war für den Schiffsverkehr komplett gesperrt. 40 Tonnen Stahlteile mussten größtenteils abgeladen werden, um das festgefahrene Güterschiff wieder frei zu bekommen. Zeitweise warteten über 30 Fracht- und Passagierschiffe in den Häfen Straubing und Deggendorf auf ihre Weiterfahrt.

## Unfallzahlen steigen

Die seit Jahren steigenden Unfallzahlen auf der Donau – besonders zwischen Straubing und Vilshofen – belegen dem DWSV zufolge den Handlungsbedarf beim Donauausbau in diesem Abschnitt. „Die Donau ist speziell an der Mühlhamer Schleife sehr schwer navigierbar und erhöht das Unfallrisiko“, so Dr. Michael Fraas, Vorsitzender des DWSV.

Transport, 20.11.2015 (ha)