

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Karlheinz Busen, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Konstantin Kuhle, Oliver Luksic, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Michael Theurer, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Staustufen auf dem Rhein

Der Rhein ist die verkehrsreichste und damit wichtigste Binnenwasserstraße in Europa. Rund 80 Prozent des Güterverkehrs in der Binnenschifffahrt finden auf dieser internationalen Wasserstraße statt (www.binnenschiff.de/system-wasserstrasse/wasserstrasse/). Jeden Tag befahren ca. 50 000 Güterschiffe beispielsweise den Bereich zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar. Sie transportieren dabei ca. 60 Millionen Tonnen Ladung. Prognosen gehen davon aus, dass die Gütermengen auf mehr als 75 Millionen Tonnen jährlich steigen werden (www.wsaduisburg-rhein.wsv.de/images/Doku/PWAM.pdf).

Planbarkeit und Verlässlichkeit des Güterverkehrs sind die wichtigsten Voraussetzungen für die verladende Wirtschaft und Industrie. Besonders bei anhaltendem Niedrigwasser, wie es im Jahr 2018 der Fall war, ist der Faktor Planbarkeit gefährdet. Für die Produktion eingeplante Chemikalien und Rohstoffe müssen bei Niedrigwasser entweder mithilfe anderer Verkehrsträger zu den Industriestandorten gelangen oder fallen aus, weil der Transport nicht mehr möglich ist. Der volkswirtschaftliche Verlust während der Niedrigwasserperiode war im Jahr 2018 daher besonders hoch.

Im Gebiet des Oberrheins zwischen Basel und Lauterburg/Neuburgweier regeln zehn Staustufen die Rheinschifffahrt. Die angeschlossenen zehn Wasserkraftwerke erzeugen jährlich rund 8,6 Milliarden Kilowattstunden regenerativen Strom. Jedes Jahr passieren Tausende Binnenschiffe die Schleusen und versorgen die anliegenden Industriestandorte mit Rohstoffen (www.iffzheim.de/pb/,Lde/Home/Wirtschaft_Tourismus/Staustufe+_Kraftwerk.html). Die Industrie nimmt das zum Anlass und fordert weitere Staustufen im Gebiet des Mittelrheins, damit der Rhein auch bei Niedrigwasser schiffbar bleibt. Umweltverbände warnen hingegen vor den ökologischen Folgen (www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/ludwigshafen/Niedrigwasser-behindert-Schifffahrt-Experten-gegen-BASF-Vorschlag-zu-Staustufen-im-Rhein,basf-niedrigwasser-100.html).

Am 4. Juli 2019 stellte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer seinen Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ vor (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/gemeinsame-erklaerung-acht-punkte-plan-niedrigwasser-

rhein.html). Darin wird u. a. gefordert, wasserbau- und wasserwirtschaftliche Optionen zur Sicherstellung zuverlässig kalkulierbarer Transportbedingungen am Rhein, wie z. B. Stau- und Speicherlösungen, ergebnisoffen zu untersuchen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was versteht die Bundesregierung unter Stau- und Speicherlösungen, wie in dem Aktionsplan „Niedrigwasser Rhein“ dargelegt?
2. Warum ist der Bau von Stau- und Speicherlösungen auf dem Rhein nach Einschätzung der Bundesregierung eine adäquate Methode, um Niedrigwasser zu begegnen?
3. Wie viele Stau- und Speicherlösungen wären nach Einschätzung der Bundesregierung nötig, um effektiv gegen Niedrigwasser auf dem Rhein vorzugehen?
4. Wo würden mögliche Stau- und Speicherlösungen im Rhein gebaut werden müssen, um effektiv gegen Niedrigwasser zu sein?
5. Wie viele Megawattstunden könnten in die Stau- und Speicherlösungen integrierte Wasserkraftwerke im Mittelrhein nach Kenntnis der Bundesregierung produzieren?
6. Wie teuer wäre der Bau von Stau- und Speicherlösungen im Rhein, um bei Niedrigwasser Frachtschifffahrt zu gewährleisten?
7. Wie lange würde die Umsetzung des Baus von Stau- und Speicherlösungen im Rhein nach Kenntnis der Bundesregierung dauern?
8. Welche Anpassungen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung im Zuge des Baus von Stau- und Speicherlösungen im Rhein gemacht werden?
9. Welche ökologischen Aspekte sprechen aus Sicht der Bundesregierung gegen den Bau von Stau- und Speicherlösungen auf dem Rhein?
10. Welche Folgen hätte der Bau von Stau- und Speicherlösungen im Rhein für die Binnenschifffahrt (bspw. Wartezeit)?
11. Wie verändert sich die Fließgeschwindigkeit, wenn Stau- und Speicherlösungen in den Rhein gebaut werden, und welche Folgen hat dies für die Umwelt?
12. Welche Auswirkungen hat eine langsamere Fließgeschwindigkeit auf den Treibstoffverbrauch und die Emissionen der Binnenschifffahrt?
13. Inwieweit geht die Bundesregierung davon aus, dass sich die Kapazität der Binnenschiffe ändert, wenn Stau- und Speicherlösungen in den Mittelrhein gebaut werden?
14. Welche Auswirkungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung Stau- und Speicherlösungen auf den Wasserstand oberhalb und unterhalb des Mittelrheins?
15. Bis wann will die Bundesregierung ein Konzept vorlegen, welches die Machbarkeit von Stau- und Speicherlösungen auf dem Rhein detailliert beleuchtet?

Berlin, den 18. Juli 2019

Christian Lindner und Fraktion