



Niedrigwasser zwingt zum Umladen: Wie aus einem Logistikproblem ein Transportrisiko wird

Michael Fiedler

Der Rhein führt nach Angaben des GDV so wenig Wasser wie nie seit Beginn der Aufzeichnungen. Binnenschiffe können teilweise nur noch einen Bruchteil ihrer üblichen Ladung transportieren. Was zunächst nach einem Kapazitätsproblem klingt, verändert ganze Lieferketten – und mit jedem zusätzlichen Umschlag, Transportweg und Zwischenlager entstehen neue Schadenrisiken.

Nach Angaben des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) lag der Wasserstand am Pegel Kaub zu Wochenbeginn im einstelligen Zentimeterbereich. Damit sei der bisherige Tiefstwert von 25 Zentimetern aus dem Oktober 2018 deutlich unterschritten worden. Eine amtliche Sperrung des Rheins besteht nicht. Anders als bei Hochwasser entscheiden die Schiffsführer selbst, ob eine Fahrt technisch möglich und wirtschaftlich noch sinnvoll ist. Faktisch können Binnenschiffe nach Angaben des GDV derzeit vielfach allerdings nur noch ein Drittel oder weniger ihrer regulären Ladung transportieren.

Aus einem Transport werden mehrere

Für die Industrie ist der Rhein eine der wichtigsten europäischen Transportachsen. Über ihn werden unter anderem Mineralölprodukte, Chemikalien, Kohle, Erze, Getreide und Container befördert. Bei normalen Wasserständen kann eine Ladung weitgehend direkt vom Ausgangs- zum Zielhafen gelangen. Niedrigwasser verändert diese vergleichsweise einfache Struktur. Kann

ein Schiff nicht ausreichend beladen werden, müssen beispielsweise Teile der Fracht bereits früher entladen werden. Anschließend kann ein Lkw- oder Bahntransport zu einem anderen Hafen folgen, bevor die Ware erneut umgeschlagen und weitertransportiert wird. „Niedrigwasser ist nicht nur ein Problem für die Schifffahrt, sondern hat auch große Auswirkungen auf die gesamte Logistik“, sagt Jörg Asmussen, Hauptgeschäftsführer des GDV. Aus direkten Transporten entstünden komplexe Ketten mit zusätzlichen Umschlägen und Lagerungen. „Jeder dieser Schritte erhöht das Schadensrisiko.“

Jeder Umschlag schafft einen neuen Schadenmoment

Welche Risiken hinzukommen, hängt stark von der transportierten Ware ab. Bei Schüttgütern wie Getreide, Kohle oder Erz können zusätzliche Umschläge zu Mengenverlusten, Verunreinigungen oder Feuchtigkeitsschäden führen. Kräne, Förderbänder und andere technische Einrichtungen schaffen

weitere Möglichkeiten für Beschädigungen. Bei Containern entstehen Risiken insbesondere beim Heben, Absetzen und erneuten Verladen. Was unter normalen Bedingungen vielleicht zweimal bewegt worden wäre, muss bei einer unterbrochenen Transportkette wesentlich häufiger angefasst werden. Der GDV verdeutlicht die Größenordnung anhand eines Binnenschiffs mit 90 Containern: Muss dessen Ladung aufgrund des Niedrigwassers umdisponiert, entladen, per Lkw weitertransportiert und anschließend erneut verladen werden, können daraus mehrere hundert zusätzliche Containerbewegungen entstehen. Damit steigt nicht zwangsläufig die Zahl der Schäden. Die Zahl der Situationen, in denen überhaupt etwas passieren kann, nimmt jedoch erheblich zu.

Zwischenlagerung bringt Diebstahlrisiken ins Spiel

Noch ein weiterer Faktor kommt hinzu: Fracht erreicht ihren nächsten Transportabschnitt nicht immer unmittelbar. Müssen Güter länger als geplant in Häfen, Terminals oder anderen Umschlagplätzen warten, verlängert sich die Zeit, in der sie außerhalb des ursprünglich vorgesehenen Transportablaufs gelagert werden. Dadurch können sich beispielsweise Diebstahl- und Verladefehler Risiken erhöhen. Besonders anspruchsvoll wird die Situation bei hochwertigen oder empfindlichen Gütern. Kühlcontainer benötigen eine durchgehende und zuverlässige Energieversorgung. Verzögerungen oder Fehler bei der Zwischenlagerung können die Kühlkette gefährden. Bei Gefahrgut wiederum stellen zusätzliche Umschläge besondere Anforderungen an Handhabung und Lagerung. Das Niedrigwasser verändert damit nicht nur die Transportdauer und die Kosten einer Lieferkette. Es kann auch das Risikoprofil der einzelnen Ladung während ihrer Reise verändern.

Niedrigwasser erzeugt zwei unterschiedliche Versicherungsprobleme

Gerade aus Versicherungssicht ist diese Unterscheidung interessant. [Niedrige Pegelstände können Unternehmen wirtschaftlich treffen, ohne dass überhaupt ein klassischer Sachschaden entsteht.](#) Produktionsausfälle, höhere Transportkosten oder fehlende Rohstoffe lassen sich deshalb mit traditionellen schadenbasierten Deckungskonzepten nicht immer vollständig erfassen. Als mögliche Ergänzung werden unter anderem parametrische Versicherungslösungen diskutiert, bei denen eine vorher definierte Messgröße – beispielsweise ein bestimmter Pegelstand – die Leistung

auslöst. Beim aktuellen Niedrigwasser zeigt sich nun die andere Seite des Problems.

Die Reaktion auf das Ereignis kann klassische Transportrisiken überhaupt erst vervielfachen. Güter werden häufiger bewegt, zusätzliche Verkehrsträger kommen zum Einsatz und Lagerzeiten verlängern sich. Damit entstehen Risiken für die Ware selbst – von Beschädigungen über Verunreinigungen bis zu Diebstahl oder dem Ausfall einer Kühlkette. Ein einziges Naturphänomen kann somit sowohl schwer greifbare wirtschaftliche Folgeschäden als auch sehr konkrete Sachschadenrisiken erzeugen.

Ein Monat Niedrigwasser könnte Industrieproduktion treffen

Die Bedeutung reicht über einzelne Transporte hinaus. Der Rhein verbindet große Industriezentren mit Seehäfen und ist insbesondere für Unternehmen mit hohen Transportvolumina eine zentrale Verkehrsader. Nach Berechnungen des Kiel Instituts für Weltwirtschaft, auf die der GDV verweist, könnte die deutsche Industrieproduktion um rund ein Prozent zurückgehen, wenn der Rhein einen Monat lang Niedrigwasser führt.

Die Bundesregierung hat angesichts der Situation Maßnahmen angekündigt. Dazu gehören laut GDV eine stärkere Nutzung von Straße und Schiene sowie zeitweise Ausnahmen von Lkw-Fahrverboten. Langfristig stehen auch bauliche Anpassungen an den Wasserstraßen zur Diskussion. Doch auch diese Ausweichmöglichkeiten haben Grenzen. Schienenkapazitäten sind nicht beliebig verfügbar, zusätzliche Lkw benötigen Fahrer und Straßenkapazität – und jeder Wechsel des Verkehrsträgers bringt weitere Schnittstellen in die Transportkette.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4951457/Niedrigwasser-zwingt-zum-Umladen-Wie-aus-einem-Logistikproblem-ein-Transportrisiko-wird/>