

Ausschuss für Verkehr und Logistik der IHK Mittlerer Niederrhein

Positionspapier

„Infrastruktur für das Rheinland – Stärkung der Binnenschifffahrt“

Bedeutung der Binnenschifffahrt für den mittleren Niederrhein

Die Binnenschifffahrt und Häfen haben für die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen eine große Bedeutung. Fast ein Viertel der Transportmenge wird in unserem Bundesland mit dem Binnenschiff bewältigt. Die nordrhein-westfälischen Häfen schlagen wasserseitig im Jahr rund 120 Millionen Tonnen um. Die am stärksten befahrene Wasserstraße Rhein verzeichnet an der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmerich rund 150 Millionen Tonnen pro Jahr, die flussaufwärts oder flussabwärts transportiert werden.

Die Häfen in Krefeld und Neuss bieten durch ihre Lage am Rhein trimodale Umschlagpunkte für den Kombinierten Verkehr zwischen dem Binnenwasser und den Landverkehrsträgern. Schließlich ist der unmittelbare Anschluss an den Rhein für die Chemparks in Dormagen und Uerdingen von standortsichernder Bedeutung. Dies gilt insbesondere auch für den Transport von Gefahrgütern. Das ausgesprochen sichere Transportmittel Schiff übernimmt hier für die Ver- und Entsorgung vieler Industriebetriebe betriebszentrale Funktionen für deren Existenz und Erfolg.

Ähnlich verhält es sich beim Transport von besonders schweren und sperrigen Gütern. Für hochwertige Maschinen- und Anlagenteile gibt es häufig keine Transportalternative.

Von daher sind die Industriestandorte unseres Wirtschaftsraumes mit ihren Arbeitsplätzen in erheblichem Maße von planbaren Binnenschifffahrts-verkehren abhängig.

Wachsende Verkehrsquellen ZARA-Häfen

Der stetig wachsende interkontinentale Warenaustausch erfolgt überwiegend über die Häfen Rotterdam und Antwerpen. Neben dem klassischen Massengut ist die Bedeutung der Containertransporte stark gestiegen und wird auch künftig weiterwachsen.

Die in den Seehäfen umgeschlagenen Ladungen haben ihre Quelle oder ihr Ziel überwiegend in NRW, Deutschland und Europa.

Mehr als 60% des Gesamtaufkommens führt zu rheinquerenden Beförderungen. Neben den im Rheinland generierten Verkehren der regionalen Wirtschaft hat das linksrheinische Infrastrukturnetz somit einen hohen Anteil an Transitverkehren zu verkraften.

Entwicklung der Schieneninfrastruktur in den letzten drei Jahrzehnten

Bis zum Ende der 1980er Jahre wurde das Schienennetz der Bundesrepublik Deutschland vorrangig auf die Nord-Süd-Verkehre ausgerichtet. Durch den Eisernen Vorhang sah man eine Stärkung der Ost-West-Achse als weitgehend verzichtbar.

In den Jahren nach der Wiedervereinigung wurde erheblich in das Infrastrukturnetz im Osten Deutschlands investiert. Der Westen und die neu aufkommenden Verkehrsbeziehungen in Ost-West-Richtung wurden bei den großen Investitionsvorhaben nicht nennenswert berücksichtigt.

Desolater Zustand des Landverkehrsnetzes

Durch die stetige Zunahme der Wirtschaftsverkehre ist das landseitige Verkehrsnetz seit Jahren überlastet. Dies hat eine übermäßige Abnutzung der Infrastruktur zur Folge. Besonders bemerkbar macht sich dies aktuell bei den Brückenbauwerken über den Rhein.

Zu der Sperrung der Leverkusener Rheinbrücke und der Begrenzung der Rheinbrücke Neuenkamp auf Regelgewichte ist im September 2019 die Sperrung der Uerdinger Rheinbrücke hinzugekommen.

Neben den Straßen sind auch die Schienenverbindungen in Ost-West-Richtung ausgelastet.

Hauptlastenträger Straße

Eisenbahn- und Straßentransport stehen in ständigem Wettbewerb.

Durch die Auslastung der Schienenstrecken und die Reduzierung der Direktanschlüsse steht die Straße derzeit als Wettbewerbssieger da.

Trotz hoher Staukosten bleibt sie preiswerter als der Schienentransport. Auch ist sie trotz der Stauzeiten verlässlicher als die Lieferung über die Eisenbahnen.

Außerdem entstehen Zusatzkosten für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern, die dazu führen, dass Transporte mit dem LKW deutlich preiswerter sind.

Option Binnenschiff

Zwischen den großen Seehäfen Antwerpen bzw. Rotterdam und den niederrheinischen Häfen bietet die Binnenwasserstraße „Rhein“ freie Kapazitäten.

Voraussetzung für eine systematische Nutzung der Binnenwasserstraße im (kombinierten) Transport ist Wirtschaftlichkeit und Verlässlichkeit.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt ist extrem davon anhängig, dass die Verkehre planbar und kostengünstig sind. Im Unterschied zur Straße müssen die mit dem Schiff transportierten Güter mehrfach umgeschlagen bzw. gekrant werden.

Jeder Umschlagsvorgang verteuert den Transport. Dadurch ist die Nutzung des Binnenschiffs vielfach unwirtschaftlich.

In der Vergangenheit gab es zudem trotz des politischen Bekenntnisses zur Stärkung der Wasserstraße immer wieder negative Implikationen, z. B. durch Auflagen und Regelungen, die Verpflichtungen für Hafen- und Terminalbetreiber enthielten. Beispiele sind das Hafensicherheitsgesetz, das Übereinkommen über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen (CDNI) oder der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.

Die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße ist zunehmend durch die Witterungsverhältnisse beeinflusst. Besonders deutlich wurde die Jahr 2018 mit der lang anhaltenden Niedrigwasserperiode von Frühjahr bis Herbst.

Perspektivisch drohen regelmäßig wiederkehrende und länger anhaltende Trockenperioden mit Niedrigwasser und häufigere Hochwasserstände.

Die Zunahme der Häufigkeit solcher Ereignisse und die Ausdehnung ihrer Dauer bis 2050 sind in anerkannten Studien prognostiziert.

Die Bundesregierung hat 2018 aufgrund der Engpässe bei der Treibstoffversorgung bereits die nationalen Ölreserven freigegeben. Viele Industriebetriebe treffen seitdem Vorkehrungen, um auf zukünftige Niedrigwasserereignisse besser vorbereitet zu sein. Sie überprüfen ihre Logistikketten, erhöhen die Lagerbestände und versuchen, soweit wie möglich ihre Abhängigkeit vom Binnenschiff zu reduzieren.

Zudem bestehen Mängel in der Infrastruktur, die zur Beschränkung eines wirtschaftlichen Betriebssystems Binnenschifffahrt führen. Dazu gehören z. B.:

- die nicht ausreichende Abladetiefe über Duisburg/Krefeld rheinaufwärts
- die fehlende Brückenhöhe auf den Kanälen und Nebenflüssen des Rheins
- veraltete technische Anlagen (Schleusen, Tore, Pumpwerke)
- Nutzungsrestriktionen und fehlende Ausdehnungsmöglichkeiten in den Binnenhäfen

Insgesamt fehlt es dem System Binnenwasser perspektivisch damit an der notwendigen Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit.