

BDB FORDERT MASSIVEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR



Die lang anhaltende Trockenperiode im Sommer und Herbst 2018 hat dazu geführt, dass die Binnenschifffahrt durch die extremen Niedrigwassersituationen auf den deutschen Flüssen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gebracht wird, bilanziert der BDB.

Trotz vorausschauender Planung, laufendem Dialog mit den Kunden und großer Erfahrung im Umgang mit schwankenden Wasserständen sorgten historische Pegeltiefstände an Rhein, Elbe und Donau dafür, dass die Güterversorgung durch die deutlich reduzierten Abladetiefen der Schiffe erheblich erschwert wurde. Das extreme Niedrigwasser in 2018 zeigt aber auch ganz deutlich auf, wie massiv die vorhandenen Engstellen im deutschen Wasserstraßennetz die Schifffahrt beeinträchtigen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) fordert deshalb, dass die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie dem Wasserstraßenausbaugesetz ausgewiesenen Projekte für die Binnenschifffahrt schnellstmöglich angepackt werden. Dies gilt auch für nicht im BVWP verankerte Sanierungsmaßnahmen. Ein durchgängig gut ausgebautes Wasserstraßennetz gewährleistet, dass auch bei niedrigen Wasserständen Transporte per Binnenschiff länger plan- und durchführbar bleiben. Im

Folgenden seien drei Kernprojekte an Rhein, Donau und Kanälen genannt, die mit absoluter Priorität angeschoben werden müssen:

Abladeoptimierung am Mittelrhein:

Der Streckenabschnitt zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar am Mittelrhein ist in seinem jetzigen Ausbauzustand ein Nadelöhr für Binnenschiffstransporte auf Europas wichtigster Wasserstraße. Grund dafür ist, dass die freigegebene Fahrrinntiefe lediglich 1,90 m beträgt, während sowohl oberhalb als auch unterhalb der Strecke 2,10 m unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GlW) ausgewiesen sind. Somit wird die Transportkapazität der passierenden Schiffe an vielen Tagen im Jahr deutlich eingeschränkt – und zwar auf der gesamten Route des Schiffes vom Startpunkt bis zum Ziel. Mit Umsetzung der „Abladeoptimierung“ sollen deshalb die Tiefenengpässe beseitigt werden, um die Ausnutzung der Transportkapazitäten zu erhöhen. Der Handlungsbedarf ist immens: Jährlich wird dieser Mittelrheinabschnitt von rund 50.000 Güterschiffen befahren, die annähernd 60 Mio. t Güter transportieren. Prognosen gehen davon aus, dass das Güteraufkommen in diesem Bereich auf mehr als 75 Mio. Gütertonnen ansteigen wird. Das Projekt ist völlig zu Recht mit einem überragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis in den Vordringlichen Bedarf eingestuft worden.

Durch die Umsetzung der Abladeoptimierung wird eine relative Mehrtransportmenge im Niedrig- und Mittelwasserbereich von rund 210 t je Schiff erwartet. Dies entspricht umgerechnet ca. 10 bis 15 Lkw-Ladungen pro Binnenschiff und insgesamt mehr als einer halbe Million Lkw, um die das Straßennetz zusätzlich entlastet werden könnte. Wie wichtig das Projekt ist, das sich derzeit erst in der Konsultationsphase befindet, haben mittlerweile auch Vertreter der Grünen erkannt. So forderte Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir jüngst die schnelle Umsetzung: „Das Binnenschiff ist ein denkbar umweltfreundliches Transportmittel, wird jedoch ausgebremst – nicht allein von der Trockenheit, sondern auch, weil notwendige Maßnahmen nicht beherzt angegangen werden. Man muss nur wenige Untiefen beseitigen, um die Kapazität von Europas wichtigster Wasserstraße beträchtlich zu steigern.“

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen:

Der 69 Kilometer lange Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen limitiert die Binnenschifffahrt im süddeutschen Raum enorm. Lösungen

wurden jahrelang diskutiert mit dem Ergebnis, dass die von der Schifffahrt favorisierte Ausbauvariante „C280“ vom damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer urplötzlich vom Tisch gewischt wurde. Das Bayerische Kabinett hatte sich daraufhin im Februar 2013 für einen sog. „sanften“ Donauausbau nach der Variante „A“ entschieden. Auf die Umsetzung wartet die Binnenschifffahrt jedoch bis heute. Das Projekt steht ebenfalls mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vordringlichen Bedarf des BVWP. Konkretes Ziel der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ist die Erhöhung der Abladetiefe durch Vergrößerung der Fahrrinntiefe um mindestens 20 cm bei Niedrigwasser. Dies soll durch das Optimieren bestehender und den Bau neuer wasserbaulicher Regelbauwerke erfolgen. Gleichzeitig sollen Maßnahmen gegen die fortschreitende Sohlerosion getroffen und der Hochwasserschutz für die Bevölkerung verstärkt werden. Die Ankündigung der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (GDWS), dass der spätestens für Mitte 2018 angekündigte Planfeststellungsbeschluss nun voraussichtlich erst im Sommer 2019 erlassen werden soll, war für die Schifffahrt ein Schlag ins Gesicht.

„Gerade das extreme Niedrigwasserjahr 2018 sollte Politik und Verwaltung noch einmal vor Augen geführt haben, wie dringend die Schifffahrt die Verbesserung der Fahrrinntiefe in diesem Donauabschnitt benötigt. Angesichts der immensen Schwankungen der Wasserstände benötigen wir zudem stabilisierende Maßnahmen. Dies kann beispielsweise durch Sohlrampen erreicht werden. Wir warten schon seit Jahren auf den ersten Ausbauabschnitt. Das gesamteungsverfahren gehört auf den Prüfstand und muss gehörig verschlankt und entrümpelt werden“, betont BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg).

Gesperrte Nischenpoller am Wesel-Datteln-Kanal:

Die seit Ende 2017 gesperrten und damit für die Schifffahrt nicht mehr nutzbaren Nischenpoller in den großen Kammern der Schleusen am Wesel--Datteln-Kanal sind ein Sinnbild für den maroden Zustand der deutschen Wasserstraßeninfrastruktur. Die Poller, die genau wie die Schleusen aus den 1930er Jahren stammen, wurden nie an die erhöhten Zugkräfte moderner Binnenschiffe angepasst und schlussendlich von der Verwaltung aus Sicherheitsgründen gesperrt – mit der Folge, dass in den über 200 m langen Kammern derzeit jeweils nur ein Schiff geschleust werden kann. Die dadurch entstehenden massiven Verzögerungen sind ein Dilemma für den Gütertransport auf dem Kanal, der mit jährlich knapp 20 Mio. t zu den am meisten frequentierten Wasserstraßen nach dem Rhein gehört,

und die Versorgung der Großindustrie im Ruhrgebiet.

Die Verwaltung hat angekündigt, ab 3. Dezember 2018 einen Festmacherdienst an allen WDK-Schleusen zu postieren. Durch den Einsatz dieser Festmacher sollen auch wieder Schleusungen mit mehreren Schiffen ermöglicht werden. „Dies kann jedoch nur eine Übergangslösung sein. Die Nischenpoller müssen schnellstmöglich komplett saniert und an die Belange der Binnenschifffahrt im 21. Jahrhundert angepasst werden. Wenn wir der Verstopfung einer der Hauptschlagadern des Ruhrgebiets entgegenwirken wollen, müssen wir jetzt handeln“, so Staats.

Fazit:

Im deutschen Wasserstraßennetz besteht ein immenser Sanierungs- und Handlungsbedarf. Die Liste der wichtigen BVWP-Projekte lässt sich weiter fortführen. Maßnahmen wie die geplante Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Dormagen-Stürzelberg auf 2,80 m (Duisburg bis Neuss) bzw. 2,70 m (Neuss bis Stürzelberg), Fahrrinnenvertiefungen Main, die Verlängerung der Neckarschleusen und der Bau der zweiten Schleusenkammern an der Mosel müssen ebenfalls mit höchster Priorität angegangen werden, um dem Verkehrsträger eine zukunftssichere Infrastruktur bereitstellen zu können.

„Damit die umweltfreundliche Binnenschifffahrt die politisch gewollte Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraßen bewältigen kann und künftig auch bei Niedrigwasser mehr Wasser unter dem Kiel hat, fordern wir, dass die Verwaltung bei allen Projekten Beschleunigungsmöglichkeiten prüft, damit die Umsetzung zeitnah beginnen kann. Spätestens dieses Niedrigwasserjahr hat aufgezeigt, dass die Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen für die Schifffahrt nicht mehr ‚auf die lange Bank‘ geschoben werden darf. Wenn wir in Deutschland die Verkehrswende hin zum ökologisch nachhaltigen Verkehrsträger wirklich wollen, benötigen wir dringend die Beschleunigung der beschriebenen Maßnahmen“, so der BDB-Präsident.

Quelle: BDB. Foto: Hafenzeitung