

RHEIN MUSS DRINGEND FIT GEMACHT WERDEN



Gemeinsam mit Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland fordert Nordrhein-Westfalen den Bund auf, die Abladeoptimierungen für die Binnenschifffahrt an Mittel- und Niederrhein zügig umzusetzen. Auf der Verkehrsministerkonferenz heute in Saarbrücken haben die Länder einen entsprechenden Antrag beschlossen.

Verkehrsminister Hendrik Wüst begründete den Antrag mit der Bedeutung des Rheins als Verkehrsweg: „Der Rhein ist für die Anliegerbundesländer genauso wichtig wie Autobahnen und Bahnstrecken. Der heiße Sommer mit lang andauerndem Niedrigwasser hat gezeigt, dass viel zu schnell enorme Transportkapazitäten verloren gehen, wenn wir nicht vorbeugen und die Abladetiefe auf einen einheitlichen Standard bringen. Die Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 müssen jetzt zügig umgesetzt werden.“

Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, für die Ausbauprojekte einen zügigen Projektfortschritt sicherzustellen. Hierfür benötigte Stellen müssten schnell ausgeschrieben und besetzt werden. Außerdem bitten die Verkehrsminister den Bund, in den Stellenplänen für 2020 und die folgenden Jahre zusätzliche Stellen für Wasserstraßenprojekte einzuplanen.“ Verkehrsminister Hendrik Wüst hat sich darüber hinaus an das Bundesverkehrsministerium gewandt und dort dafür geworben, gemeinsam einen Aktionsplan Wasserstraßen für Nordrhein-Westfalen zu erarbeiten.

Für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein gibt es zwei abladerelevante Engpässe. Im Abschnitt zwischen Mainz und St. Goar steht bei niedrigen und mittleren Wasserständen nur eine Fahrrinntiefe von 1,90 m zur Verfügung. Sie ist somit um 0,20 m geringer als in den beiden angrenzenden Flussabschnitten. Auch am Niederrhein, zwischen Duisburg und Stürzelberg, sind ebenfalls eine Abladeverbesserung sowie eine Sohlstabilisierung notwendig. Eingeschränkte Abladetiefe bei niedrigen Wasserständen beeinträchtigt die Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt stark. Ziel ist daher eine nutzbare Fahrrinntiefe von mindestens 2,10 Metern durchgehend von Basel bis Rotterdam.

Nach fachlicher Bewertung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) kann der Engpassbereich grundsätzlich mit überschaubaren wasserbaulichen Eingriffen und Maßnahmen entschärft werden. Beide Projekte wurden als neue Vorhaben mit vordringlichem Bedarf – Engpassbeseitigung – in den BVWP 2030 aufgenommen und zählen mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis (Mittelrhein 30,7) bundesweit bei den Neu- und Ausbauprojekten zu den wichtigsten Verkehrsprojekten bei den Wasserstraßen.

Die beiden Abladeoptimierungen sind von hoher Bedeutung für alle Wirtschaftsstandorte entlang des Rheinkorridors sowie für Mosel und Saar. Sie bringen Versorgungssicherheit, verringern Transportkosten und entlasten Straßen vom LKW-Verkehr. Wirtschaft, Binnenschifffahrt und Verbraucher sind auf den Rhein als leistungsfähigen Transportweg angewiesen.

Quelle: Ministerium für Verkehr NRW, Foto: iStock.com / JohnnyGreig