



VCI-Position

Dringender Handlungsbedarf für den beschleunigten Ausbau der Verkehrssysteme Schiene und Binnenwasserstraße

Deutschland ist das Zentrum der europäischen Verkehrswege. Der für die chemische Industrie wichtigste Güterverkehrskorridor verläuft zwischen der Nordsee und dem Mittelmeerraum. Während die Nachbarländer Niederlande und die Schweiz ihre Infrastruktur ausgebaut haben, hinkt Deutschland beim Ausbau und der Instandhaltung dramatisch hinterher.

Die chemische Industrie fordert deshalb:

- Neubau bzw. Sanierung aller Rheinbrücken zwischen den Niederlanden und Basel (Straße und Schiene)
- Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein
- Ertüchtigung des westdeutschen Kanalnetzes in Nordrhein-Westfalen
- Neukonzeption des Schienenverkehrskorridors zwischen dem Ruhrgebiet und Basel
- Dauerhafte Sicherstellung ausreichender Personalressourcen

Diese Maßnahmen müssen umgehend und forciert umgesetzt werden.

Ziel muss der Aufbau eines leistungsfähigen verkehrsträgerübergreifenden Gesamtsystems sein. Dabei ist der Verbund der Verkehrsträger in multimodalen Transportketten zu gewährleisten.

Um dies zu erreichen, ist eine ressortübergreifende Zusammenarbeit auf nationaler und europäischer Ebene erforderlich.

Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor

In den vergangenen Jahren hat sich die chemische Industrie wiederholt und nachdrücklich mit einem klaren Appell an die deutsche Verkehrspolitik gewandt und auf die zunehmenden Engpässe auf deutschen Straßen-, Schienen und Wasserstraßennetzen hingewiesen. Wir bedauern, dass unsere Aussage¹: „Bei der Qualität der Verkehrswege müssen immer mehr Abstriche gemacht werden: Staus und Sperrungen häufen sich. Auf Straße, Schiene und Binnenwasserwegen fließt der Verkehr nur noch selten ohne massive Störungen. Das bremst die Wettbewerbsfähigkeit unseres Industriestandortes aus“ nach wie vor Gültigkeit hat. Die damit verbundenen Nachteile wirken sich

¹ Vgl.: [Chemie im Fokus - Verkehrsinfrastruktur](#)

sowohl auf die Position der deutschen chemischen Industrie im weltweiten Wettbewerb als auch auf den Industriestandort Deutschland insgesamt aus.

Qualität der Verkehrsinfrastruktur nach wie vor unbefriedigend

Mit großer Sorge stellen wir fest, dass sich der marode Zustand der Verkehrsinfrastruktur zunehmend eingestellt und bestätigt hat. Obwohl sich das BMVI und andere zuständige Behörden darum bemühen, notwendige Baumaßnahmen einzuleiten und umzusetzen, ist eine Trendwende hin zu einer leistungsfähigeren Verkehrsinfrastruktur im Gesamtsystem leider noch nicht deutlich zu erkennen. Das deutsche Infrastrukturnetzwerk gleicht zunehmend einem „Flickenteppich“, in dem wichtige Maßnahmen teilweise noch nicht einmal geplant sind oder aber viel zu spät realisiert werden.

Schwächung der Lieferketten vermeiden

Nach unserer Wahrnehmung schreitet die Infrastruktursanierung langsamer als der Verfall voran. Damit ist für uns das Risiko verbunden, dass marode Brücken und veraltete Schleusen in den Kanalsystemen ein erhebliches Risiko für wichtige Lieferketten darstellen. Die Zunahme von Brücken- und Eisenbahnstreckensperrungen belegen dies. Sie führen zu drastischen Einschränkungen des Verkehrs bei hohen Volumina von Massengut- und Containertransporten mit erheblichen Folgekosten und Leistungsdefiziten für die Wirtschaft und ihre Kunden, bis hin zum Endkunden und Verbraucher. Supply Chains von strategisch großer Bedeutung werden hier massiv gestört und kommen im Extremfall zu Erliegen. Für den Industriestandort Deutschland ist dies nicht länger hinnehmbar.

Masterpläne im nationalen und europäischen Gesamtkontext betrachten

- Unter dem Aspekt multimodaler Transportketten sind Wechselwirkungen der Verkehrsträger untereinander zu bewerten und in ihren Maßnahmen abzustimmen. Nationale Masterpläne dürfen nicht unabhängig voneinander fortentwickelt, sondern müssen besser miteinander abgestimmt werden. Eine gemeinsame Klammer, die beispielsweise die verkehrsträgerübergreifende Beseitigung von logistischen Engpässen sowie Maßnahmen zum Klimaschutz umfasst, ist dringend notwendig. Daneben ist eine konsequente Abstimmung mit den europäischen TEN-T Masterplänen notwendig.

Es kann z. B. nicht sein, dass auf dem europäischen Schienengüterverkehrskorridor Rhine-Alpine (Rotterdam – Genua) die Niederlande und Schweiz alle vereinbarten Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt haben bzw. im Zeitrahmen liegen, in Deutschland aber beim Ausbau der Bahninfrastruktur gravierende Zeitverzögerungen bei Baumaßnahmen bestehen bzw. diese teilweise noch nicht einmal definiert sind. Auf bestimmten Streckenabschnitten gibt es bis heute keine baurechtlichen Genehmigungen und im Mittelrheintal fehlen konkrete Planungen für ein nachhaltiges alternatives Schienenverkehrskonzept.

- Die vorliegende Serie von Plänen und Masterplänen bedarf nicht nur aufgrund wirtschaftlicher, sondern auch klimapolitischer Zielsetzungen dringend einer operativen Umsetzung im europäischen Gesamtkontext.

Planungskapazitäten schaffen

Ausbaupläne werden in unserer Wahrnehmung leider nur sehr schleppend und viel zu spät umgesetzt. Aus Sicht der chemischen Industrie sind Zeitpunkt und Zeitraum von Maßnahmen oft nicht transparent. Der Schlüssel erscheint in der Verfügbarkeit von Planungskapazitäten. Sie müssen häufig erst geschaffen werden und sind dann oft zu knapp bemessen. Außerdem besteht der Eindruck, dass viele Projekte nur sequenziell und nicht parallel bearbeitet werden.

- Für die Sanierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur müssen in den zuständigen Behörden zusätzliche Personalressourcen aufgebaut werden, um alle erforderlichen Maßnahmen ohne Verzug umsetzen zu können. Für das System „Schiene“ betrifft dies insbesondere das Eisenbahnbundesamt, für das System „Binnenwasserstraßen“ die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Status und Handlungsempfehlungen für das Schienengüterverkehrssystem

Das Schienengüterverkehrssystem in Deutschland ist geprägt von einer Vielzahl signifikanter infrastruktureller Kapazitätsengpässe, die die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit deutscher wie auch internationaler Schienengüterverkehrsverbindungen in einem erheblichen Maß negativ beeinträchtigen.

Zur Veranschaulichung der in diesem Positionspapier enthaltenen Ausführungen dient das vereinfachte Schaubild des Schienennetzes in Anlage 1.

Emmerich - Oberhausen

Ab Emmerich verläuft derzeit eine 2-gleisige Bahnstrecke nach Oberhausen. Das Planfeststellungsverfahren für den Bau eines dritten Gleises zwischen Emmerich und Oberhausen ist abgeschlossen, für den gesamten Streckenabschnitt besteht jedoch aufgrund von nicht abgeschlossenen Klagen von Anwohnern gegen das Bauvorhaben kein Baurecht. Die Fertigstellung der Strecke wird nicht vor dem Jahr 2025 erfolgen.

Bei einer Streckenführung von zwei mal zwei Gleisen aus den Niederlanden (BeTuWe- und Brabant-Linie) nach Deutschland werden wir bei Fortbestand einer 2-Gleisigkeit in Deutschland nicht dazu in der Lage sein, die volle Kapazität der BeTuWe-Linie auszunutzen. Hier besteht die Gefahr, dass die Niederlande die BeTuWe-Linie für die Benutzung durch den internationalen Personenverkehr freigeben, was zu einem Engpass in

den Niederlanden führen würde (auf deutschem Hoheitsgebiet würden die Personenverkehre auf anderen Strecken als der Güterverkehr laufen).

- Es ist dringend erforderlich, den Streckenabschnitt Emmerich – Oberhausen 4-gleisig ausbauen. Ein 3-gleisiger Ausbau (aktueller Planungstand) passt nicht zu der 4-Gleisigkeit, die sich in Summe aus der Brabant- und BeTuWe-Linie ergeben.

Mittelrheintal (Koblenz - Mainz)

Die rechts- wie auch linksrheinisch zwischen Koblenz und Mainz jeweils 2-gleisig durch das Weltkulturerbe Mittelrheintal geführte Eisenbahnstrecke verläuft unmittelbar durch Ortschaften entlang des Rheins. Die Ertüchtigung durch moderne Leitungstechnik sowie umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen ist erfolgt. Die Investition der DB in Lärmsanierung von Strecken und Güterwagen werden nicht ausreichen, um nachhaltig den Lärm im Mittelrheintal zu beseitigen.

Die maximale Kapazität der Bahnstrecke links- und rechtsrheinisch beträgt derzeit 420 Züge pro Tag in beide Richtungen. Die Auslastung in 2018 betrug im Durchschnitt 340 Züge pro Tag. Aufgrund von im Tages- und Wochenverlauf auftretender Bedarfsspitzen ist die Strecke aber bereits heute als voll ausgelastet zu erachten. Ein Ausbau ist also spätestens bei weiterem Verkehrswachstum und Verlagerung auf die Schiene zwingend und dringend erforderlich. Jedoch erscheint selbst der Bau von jeweils nur einem weiteren Gleis aufgrund von physischen Beschränkungen durch die zahlreichen eng an der Strecke befindlichen Ortschaften und vor dem Hintergrund der Unzumutbarkeit für die Anwohner nicht realistisch. Darüber hinaus machen der Verlauf des Rheins und die topographischen Gegebenheiten einen weiteren Ausbau nahezu unmöglich.

- Deshalb ist zu überlegen, ob der Güterverkehr nicht grundsätzlich auf ganz anderen neu zu errichtenden Strecken außerhalb des Mittelrheintals geführt werden sollte.

Es gibt folgende Alternativen:

1. Verlagerung des Güterverkehrs auf die bestehende Trasse zwischen Frankfurt und Hamm in Westfalen über Siegen und Hagen.

Die Strecke verfügt über eine Kapazität von 120 Zügen pro Tag in beide Richtungen. Die Auslastung liegt aktuell bei 80 Zügen pro Tag. Die Trasse müsste aber wegen veralteter Infrastruktur, vieler Bahnübergänge und unzureichender Tunnelprofile neu gebaut werden. Darüber hinaus ist mit massiven Anwohnerprotesten im Sauerland wegen des zu erwartenden erhöhten Schienenlärmaufkommens zu rechnen.

2. Neubau einer Güterzug-Trasse fernab des Mittelrheintals mit einer Tunnelführung entweder rechtsrheinisch durch den Westerwald entlang der Autobahn A 3 oder linksrheinisch durch den Hunsrück entlang der Autobahn A 61.

Lösung Westerwald-Tunnel:

Streckenführung von den belgischen Häfen Antwerpen und Zeebrügge durch die Stadt Köln zum Rangierbahnhof in Troisdorf, von dort zum Rangierbahnhof Mainz-Bischofsheim. Von dort durch die Stadt Frankfurt auf die Riedbahn zum Rangierbahnhof Mannheim und dann rechtsrheinisch weiter über Karlsruhe nach Basel.

Herausforderungen Westerwald-Tunnel:

- Neue Eisenbahnbrücke über Rhein bei Köln erforderlich
- Leitung internationaler Güterströme (= Transitmengen) mitten durch die Großstädte Köln, Frankfurt und Mannheim
- Nadelöhr Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim
- Engpass Rangierbahnhof Mannheim

Lösung Hunsrück-Tunnel:

Streckenführung von den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen über Venlo / Mönchengladbach nach Mainz und von dort auf bestehenden Trassen nach Würth und von dort linksrheinisch über Straßburg nach Basel oder ab Karlsruhe rechtsrheinisch nach Basel.

Vorteile Hunsrück-Tunnel:

- Keine Transitmengen in den Bahnknoten Köln, Frankfurt und Mannheim (Entlastung)
- Keine neue Eisenbahnbrücke im Raum Köln erforderlich, dafür jedoch ein neuer Moselübergang in Rheinland-Pfalz
- Umfahrung des Nadelöhrs Riedbahn (Frankfurt – Mannheim)
- Umfahrung des Nadelöhrs Rangierbahnhof Mannheim
- Durchgehende alternative linksrheinische Bahntrasse durch das Elsass zwischen Rotterdam und Basel.

Beide Tunnellösungen führen zu

- einer Vermeidung von Lärmemissionen durch Güterzüge im Mittelrheintal
- zusätzlichen Trassenkapazitäten auf dem Bahnkorridor Rotterdam-Genua.

Der Hunsrücktunnel hat jedoch den zusätzlichen Vorteil, dass die Bahnknoten Köln, Frankfurt und Mannheim umfahren werden.

Eisenbahnknoten Frankfurt; Streckenabschnitt Frankfurt – Mannheim (Riedbahn); Eisenbahnknoten Mannheim; Karlsruhe – Basel (Rheintalbahn)

Der Eisenbahnknoten Frankfurt stellt bereits heute einen signifikanten Engpass im Schienenverkehrsnetz dar. Hier müssen dringend weitere Gleise geschaffen werden, damit Schienengüterverkehr und Personenverkehr und Verzögerungen den Knoten ungehindert passieren können.

Der 2-gleisige Streckenabschnittes der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim ist ebenso ein extremes Nadelöhr und muss dringend ausgebaut werden. Es besteht jedoch kein Baurecht, da die Trassenführung unklar ist.

Auch der Bahnknoten in Mannheim stellt mit dem zweitgrößten Rangierbahnhof in Deutschland bereits heute im Schienengüterverkehr einen gravierenden Engpass dar. Auch hier müssen weitere Gleise zur Entlastung des Verkehrs zur Verfügung gestellt werden.

Der Einsturz des Bahntunnels bei Rastatt auf dem Streckenabschnitt der Neubaustrecke zwischen Karlsruhe und Kehl hat zu massiven Verkehrsbehinderungen auf dem Korridor geführt. Die Fertigstellung des Bahntunnels wird nicht vor dem Jahr 2025 erwartet.

- Um eine Wiederholung von Rastatt zu vermeiden und die Rheintalbahn Mannheim-Basel mit einer effektiven Alternativstrecke zu ergänzen, sollte dringend ein Ausbau der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Singen vorgenommen werden (Streckenelektrifizierung und Herstellung einer durchgängigen 2-Gleisigkeit).

Anwohnerproteste in der Stadt Offenburg haben dazu geführt, dass auf dem Streckenabschnitt von Kehl nach Freiburg die Neubautrasse nicht überirdisch mitten durch die Stadt Offenburg geführt wird, sondern in einen Tunnel zur unterirdischen Querung der Stadt Offenburg verlegt wird. Die Fertigstellung des Bahntunnels ist auf das Jahr 2042 terminiert. Eine Zeitlinie die in keiner Weise den Anforderungen eines erhöhten Verkehrsaufkommens gerecht wird.

Deutsche Zuläufe des internationalen Schienengüterverkehrs in die Schweiz / über die Schweiz nach Italien

Schweiz

Der Gotthard-Basistunnel mit einer Länge von 57 km wurde bereits in 2017 fertiggestellt. Die Transportkapazität für den Schienengüterverkehr auf der Nord-Süd-Achse wurde damit von ca. 20 Mio. Tonnen/Jahr auf 50 Mio. Tonnen/Jahr erhöht.

Die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels mit einer Länge von 19 km wird voraussichtlich Ende 2019 / Anfang 2020 erfolgen. Damit ist auf der Gotthardstrecke durchgängig das Höhendurchfahrprofil P 400 für den kombinierten Verkehr realisiert, d.h. alle standardmäßigen Sattelaufleger mit einer Eckhöhe von 4 m können auf dieser Route auf der Schiene transportiert werden.

Mit der Erweiterung des Lötschbergtunnels um eine zweite Tunnelröhre bis zum Jahr 2023 ist dann auch die Strecke Basel – Novara durchgängig zweigleisig befahrbar.

Italien

In 2019 wurde der Ausbau der Luino-Strecke zwischen der schweizerisch-italienischen Grenze und Busto Arsizio zu den Kombiverkehrsterminals von HUPAC und Ambrogio in Gallarate abgeschlossen. Die Kosten für den Streckenausbau in Italien wurden von der Schweiz getragen.

Bezüglich des Ausbaus der Bahnstrecke zwischen Busto Arsizio und dem Hafen Genua gibt es derzeit seitens des italienischen Infrastrukturbetreibers und Staates keine Aktivitäten.

Fazit

Auf dem Korridor Nordsee-Mittelmeerraum sind in den Niederlanden und der Schweiz alle vereinbarten Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt worden bzw. liegen im Zeitrahmen. In Deutschland gibt es beim Ausbau der Bahninfrastruktur signifikante Zeitverzögerungen bei bestehenden Baumaßnahmen. Auf bestimmten Streckenabschnitten gibt es bis heute kein Baurecht und im Mittelrheintal fehlen konkrete Planungen für ein nachhaltiges Schienenverkehrskonzept.

Weitere internationale Güterströme im Alpentransit werden durch den Bau des Brenner-Basistunnels in Österreich in Richtung Verona und Venedig entstehen. In Deutschland werden diese zusätzlichen Güterströme via Nürnberg und Frankfurt zu den Westhäfen geführt werden. Auch hier ergibt sich mit Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels ein neues internationales Mengenpotential für den Schienengüterverkehr im Bereich des Mittelrheintals ab dem Jahr 2025.

- Das BMVI ist aufgefordert, seine Planungen entsprechend der hier gemachten Feststellungen zu überprüfen und zu überarbeiten. Nur mit einem durchgängig leistungsfähigen ganzheitlich geplanten Schienengüterverkehrssystem wird es uns gelingen, weitere Verkehre gemäß Klimaschutzziel der Bundesregierung auf die Schiene zu verlagern und vorhandene Verkehre auf der Schiene zu halten.

Status und Handlungsempfehlungen für den Güterverkehr auf den Wasserstraßen

Die Binnenschiffe bieten sich bevorzugt für Transporte großer Gütermengen an, die den Umfang von Ganzzügen überschreiten oder im Sinne von Shuttle- und time charter-Verkehren im Liniendienst transportiert werden. Für das Binnenschiffsaufkommen der Chemische Industrie besteht ein Übergewicht bei den Rohstoffzugängen, aber auch die Versandmengen sind als signifikant einzustufen.

Der Rhein stellt für den Güterverkehr per Binnenschiff die bei weitem leistungsfähigste Wasserstraße dar. Denn sie kann mit großen Koppelverbänden und hohen Stauhöhen befahren werden. Allerdings ist in einzelnen Flussabschnitten durchgängig oder bei milden Wasserständen eine volle Auslastung der verfügbaren Binnenschiffseinheiten nicht möglich. Zudem begrenzen Hochwasserphasen und zunehmend Niedrigwasserperioden die Kapazität bzw. führen zur vollständigen Einstellung des Güterverkehrs.

In Hinblick auf die verkehrspolitische Diskussion über den Seeschiffsverkehr und damit die deutschen Seehäfen stellen die über den Rhein erreichbaren Seehäfen einen Sonderfall dar (siehe Anlage 1), diese Häfen haben aber für die chemische Industrie durchaus eine signifikante bis existenzielle Bedeutung.

Im Vergleich zum Rhein fallen die Transportmengen auf den anderen deutschen Flüssen deutlich geringer aus. Sie liegen zum Teil unter dem Aufkommen, das insbesondere im Westdeutschen Kanalnetz bewegt wird. Dies hat hauptsächlich geometrische Gründe: in der Hauptsache Wasserstandsschwankungen und Niedrigwasserperioden, Engstellen in der Fahrrinne sowie niedrige Durchfahrtshöhen an Schleusen, Sperrtoren und Brücken.

Gleichwohl ist das Westdeutsche Kanalnetz sowohl für die chemische Industrie als auch für die Petrochemie und Mineralölversorgung von hoher Bedeutung. Es weist zudem Kapazitätsreserven auf, die für zukünftige Logistik-Aufgaben von großem Interesse sein dürften.

Wesentliche Restriktion bei allen Kanälen sind zu niedrige Durchfahrtshöhen an Brücken und z. T. Schleusentoren. Sie lassen bisher keinen Container-Schiffsverkehr in wirtschaftlich vertretbarem Rahmen zu. Gerade aber die Bewältigung zunehmender Containerisierung – auch von Bulk-Transporten – stellt ein wichtiges Kriterium für die Ausgestaltung der Verkehrswege dar.

Der Rhein ist für die chemische Industrie die essenzielle und unverzichtbare Wasserstraße. Um die im Folgenden genannten Maßnahmen und damit die Schiffbarkeit des Rheines durchgängig, nachhaltig und zukunftsicher zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass die für die Baumaßnahmen und Projekte erforderlichen Planungs-kapazitäten dauerhaft zur Verfügung stehen.

Mittelrhein

Das Nadelöhr des Rheins ist der Gebirgsdurchbruch bei Kaub. Dort ist ab einem gleichwertigen Pegelstand von 78 cm eine Abladetiefe von 1,90 m möglich, während für die anderen Flussabschnitte des Mittelrheins 2,10 m Abladetiefe ausgewiesen sind.

Durch das Projekt der Abladeoptimierung sollen die für die Einschränkungen ursächlichen felsigen Untiefen kompensiert werden, indem die Strömungsverhältnisse verändert werden, sodass die Abladetiefe durchgängig auf 2,10 m erhöht wird. Als Fertigstellungstermin wurde ursprünglich 2030 genannt, allerdings ist aufgrund der bestehenden Anlaufschwierigkeiten (bislang noch zu wenig Planstellen sowie Vorrangigkeit der Durchführung der Bundesgartenschau in 2029) eine Realisierung auch für 2031 nicht mehr umsetzbar.

- Dem zu späten Fertigstellungstermin ist dringend entgegenzuwirken. Deshalb müssen die für das Projekt erforderlichen neuen Planstellen unverzüglich geschaffen und besetzt werden. Darin enthalten sind auch Experten bei den Bundesanstalten für Wasserbau sowie Gewässerkunde, die an der Lösung der komplexen hydromorphologischen und ökologischen Fragestellungen arbeiten sollen. Darüber hinaus sollten die Baumaßnahmen noch vor der Bundesgartenschau in 2029 abgeschlossen sein.

Niederrhein

Für den Erhalt und die Anpassung der Abladetiefen sowie die Beseitigung von Untiefen wird im Projekt Sohlstabilisierung Niederrhein in Anpassung an die Abladetiefe ab Krefeld zu Tal auch für die Strecke stromauf zwischen Krefeld und Neuss/Düsseldorf bis 2033 eine Abladetiefe von 2,80 m angestrebt. Für den Abschnitt von Neuss/Düsseldorf stromaufwärts bis Stürzelberg soll eine Abladetiefe von 2,70 m erreicht werden. Darüber hinaus besteht Bedarf für eine Ausweitung der Abladeoptimierung bis Köln-Niehl.

- Auch hier muss sichergestellt werden, dass es keine Projektverzögerung über 2037 hinaus geben wird, indem die notwendigen zusätzlichen Planstellen rasch genug geschaffen und besetzt werden.

Rheinwasserstandsprognosen

Für das bestmögliche Ausnutzen der Schiffbarkeit sind Prognosen zur Wasserstandsentwicklung notwendig, die deutlich über das Zeitfenster der Schiffsumläufe (z. B. Antwerpen – Chemiestandort – Antwerpen) hinausgehen. Die Entwicklungen werden über den Rahmen des Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservices ELWIS hinaus von der Bundesanstalt für Gewässerkunde unter Einbezug des Deutschen Wetterdiensts vorangetrieben.

- Eine intensive Unterstützung dieses Projekts hat hohen Stellenwert. Darüber hinaus erscheinen insbesondere in Niedrigwasserphasen durchgängig verfügbare Wasserstände zur Beschreibung der aktuellen Sohl-Situation im Fluss sinnvoll und hilfreich,

damit die Schiffsführer präziser die bestmöglich nutzbaren Wassertiefen für die Reiseplanung festlegen können.

Westdeutsches Kanalnetz

Das Westdeutsche Kanalnetz ist aus Sicht der chemischen und Mineralöl-Industrie vor allem im Großraum Ruhrgebiet von Interesse, während die Verknüpfungen mit der Nordsee über den Dortmund-Ems-Kanal oder Mittellandkanal und Weser, bzw. Mittellandkanal-Elbeseitenkanal-Elbe eher von regionaler Bedeutung sind.

Die Schifffahrtskanäle im Einzugsbereich des Ruhrgebiets weisen aktuell mehr als 70 sicherheitsrelevante Schäden auf. Es fehlt Personal um diese Mängel rasch zu beseitigen. Zurzeit schreitet der Verfall schneller voran als die Reparaturmaßnahmen. Neben den Schäden auf der Strecke sind Düker, Schleusen sowie Pumpwerke und -leitungen betroffen. Auch die querenden Brücken sind weitgehend als „abgängig“ einzustufen. Somit bleiben die Kanäle nicht nur hinter ihrer möglichen Nutzungskapazität zurück, sondern stellen auch zunehmend eine Barriere für die regionalen Landtransporte dar.

- ▶ Die sicherheitsrelevanten Reparaturmaßnahmen müssen deshalb unverzüglich durchgeführt werden. Darüber hinaus bedarf es eines effektiven mit ausreichenden Personalkapazitäten abgesicherten Instandhaltungskonzeptes mit dem das Kanalsystem bis zur Realisierung der BVWP-Projekte sicher betrieben werden kann.

Rhein-Herne-Kanal (RHK)

Neben der Instandhaltung gegen den altersbedingten Verfall sowie Korrosions- und Bergschäden ist seit 1968 der Ausbau des RHK geplant und in Arbeit. Ziel ist neben der Vergrößerung der Schleusen die Anpassung der Querschnitte auf die Maße der Bundeswasserstraßenkategorie Vb. Damit würde der RHK den bestehenden Maßen des Wesel-Datteln-Kanals entsprechen.

Die Maßnahmen sind teilweise umgesetzt. Jedoch gibt es im Abschnitt Gelsenkirchen einen Baustopp bis nach der ersten Internationalen Gartenschau (IGA) in NRW in 2027, sodass heute mit einem Baubeginn frühestens 2029 und mit einer Fertigstellung nicht vor 2032 zu rechnen ist.

- ▶ Es erscheint dringend notwendig, diesen Bauabschnitt auf einen Fertigstellungstermin Ende 2026 vorzuziehen. Die für das Vorziehen und das termingerechte Fertigstellen der übrigen Baulose erforderlichen Personalressourcen müssen unverzüglich geschaffen werden.

Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

Der WDK ist die intensivst genutzte Wasserstraße des westdeutschen Kanalnetzes.

Die Verfügbarkeit des WDK ist nicht mehr gesichert, denn beispielsweise haben die Tore der 1930 in Betrieb genommenen großen Schleusen, die bereits in den 1990er Jahren saniert wurden, auch wieder das Ende der technischen Lebenszeit

überschritten, sodass mit einem Ausfall jederzeit gerechnet werden muss. Im gesamten Kanal werden mit der Ausnahme der Renovierungsarbeiten an den parallel geschalteten kleinen Schleusen ausschließlich Notreparaturen durchgeführt. Der Reparaturstau wächst zunehmend. Prominentes Beispiel für eine Mangelverwaltung sind die Nischenpoller in den großen Schleusen, an denen ein zusätzlich eingestellter Festmacherdienst die Zeit bis zum Austausch der Poller überbrücken muss.

Mit der Planung der im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesenen Maßnahmen – Ersatzneubau der großen Schleusen, Ersatz der Brücken unter Anhebung der Durchfahrthöhen, Querschnittsvergrößerung mit größerer Abladetiefe – ist trotz guten Nutzen-Kosten-Faktors noch nicht begonnen worden. Denn es fehlt an der Zuteilung und Besetzung einer angemessenen Zahl neuer Planstellen.

Gerade die niedrigen Brückendurchfahrthöhen entsprechen nicht der Wasserstraßenkategorie Vb und machen es bei Teilladungen und Leerfahrten notwendig, Ballastwasser aufzunehmen. Das stellt für die Binnenschifffahrt und damit für die Industrie einen zusätzlichen Zeit- und Betriebskostenfaktor dar.

Dieser Aufwand eskaliert bei Rhein-Niedrigwasser. Wegen der dann sehr geringen Wassertiefe bei Einfahrt in die große Schleuse des Kanals bei Friedrichsfeld können die teilabgeladenen oder leeren Schiffe erst in der Schleuse Ballastwasser aufnehmen und sie können erst dann die Schleuse durch das obere Tor verlassen, wenn die Wasseraufnahme abgeschlossen ist. Entsprechend müssen die Schiffe vor dem Verlassen der Schleuse in den Rhein erst Ballastwasser abgeben. Das ist besonders dann problematisch, wenn es sich um Schüttgutschiffe handelt, deren Ballastwasser im Laderaum gefahren wird und wegen der Verunreinigung mit Vorprodukt zur Sonderbehandlung abgegeben werden muss (s. CDNI). In solchen Fällen müssen Binnenschiffstransporte durch andere Verkehrsträger substituiert werden.

Die Lösung liegt in der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans für diesen Kanal.

- Dabei bietet es sich als Übergang an, initial die kleine Schleuse Friedrichsfeld zu verlängern. Denn sie ist auch bei Rhein-Niedrigwasser wegen der tiefer liegenden Schleusensole leichter befahrbar. Gleichzeitig würde der Ausbau zusätzliche Kapazität schaffen, die für die Sanierung (den Ersatzneubau) der parallelen großen Schleuse dringend benötigt wird.

Diese Kapazität wäre alternativ auch über den ausgebauten RHK geschaffen, über den der WDK auch erreichbar ist, der aber (s. dort) einem Ausbaustopp unterliegt.

- Entsprechend ist zu prüfen, ob dieses Verlängerungskonzept auch eine Lösung für die Sanierung der übrigen fünf großen Schleusen des WDK darstellt, sofern damit gegenüber der nicht absehbaren Kapazitätserweiterung des RHK Zeit gewonnen werden kann.

Die Niedrigwasserphase 2018 hat gezeigt, dass Undichtigkeiten, nicht zuletzt infolge von Bergschäden, aber auch durch Wasserverluste beim Schleusen zum Unterschreiten des Mindestwasserstands in der ersten Wasserhaltung (zwischen Friedrichsfeld

und Hünxe) geführt haben, die durch fehlende bzw. unzureichende Pumpkapazitäten im laufenden Schleusungsbetrieb nicht ausgeglichen werden konnten. Für die Zeit des Wiederauffüllens musste deshalb das Schleusen unterbrochen werden.

- Neben der Umsetzung des BVWP sind auch die dringend erforderlichen Reparaturmaßnahmen durchzuführen,

Datteln-Hamm-Kanal (DHK)

Vom Rhein ist die Erreichbarkeit bzw. die Anbindung des östlichen Ruhrgebiets bis Hamm über den DHK via WDK und DEK durchgängig gegeben und kann mit bis zu 185 m-Schiffen und einer Abladetiefe von 2,80 m befahren werden. Allerdings führt der vergleichsweise niedrige Wasserstand im DHK bei voller Ausnutzung der Abladetiefe zu einer deutlichen Erosion der Kanalsohle. Auch die Nachwirkungen des Bergbaus führen zu schadensbeseitigenden Maßnahmen.

Der östliche Abschnitt ab Hamm ist im Vergleich zum westlichen Abschnitt weiterhin nur mit geringeren Kapazitäten nutzbar.

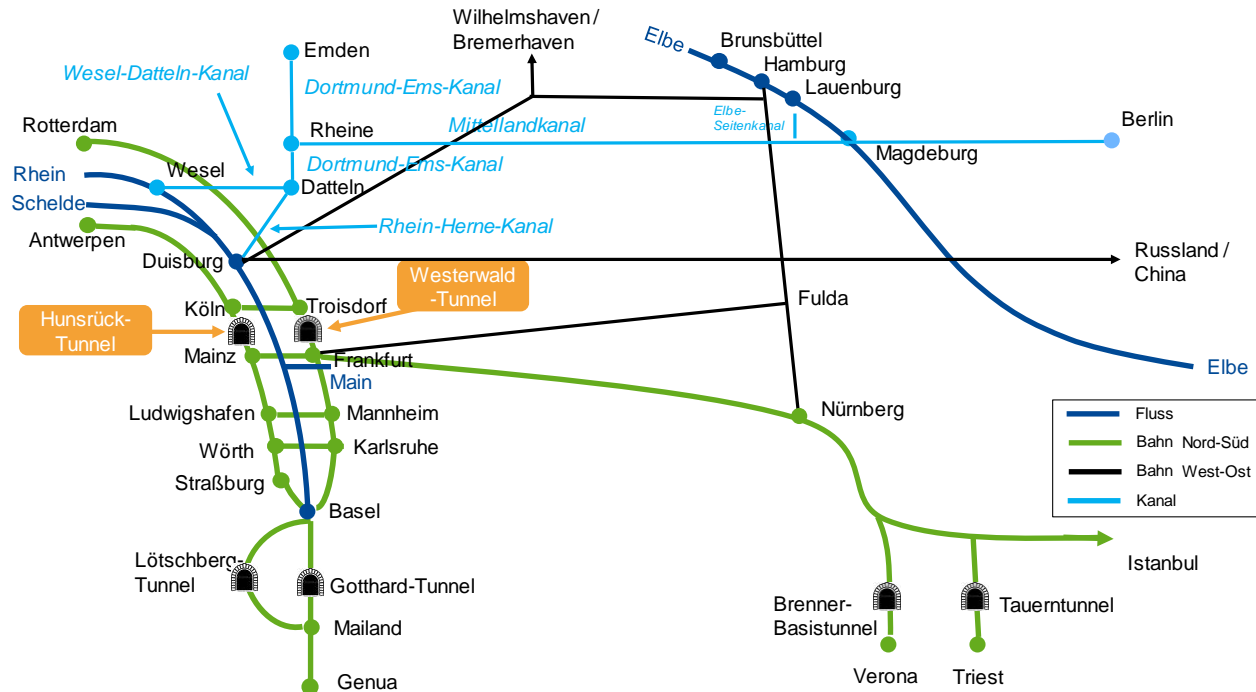
- Hier ist sicherzustellen, dass das Ausbauprojekt des DHKs konsequent abgewickelt wird und dass für die nachfolgende Instandhaltung ausreichende Personalkapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Dortmund-Ems-Kanal (DEK) / Mittellandkanal

Die Ausbaumaßnahmen an der Südstrecke des DEKs sind weitgehend abgeschlossen, die Maßnahmen in der Nordstrecke verlaufen planmäßig. Damit wird etwa 2030 die Anbindung an Papenburg/die Ems leistungsfähiger, die Binnenschiffstransporte nach Osten über den Mittellandkanal bis Berlin, aber auch über die Weser bzw. den Elbeseitenkanal sind schon jetzt für die kanalgängigen Schiffstypen ertüchtigt.

- Auch hier ist sicherzustellen, dass das Ausbauprojekt des DEKs / Mittellandkanals konsequent abgewickelt wird und dass für die nachfolgende Instandhaltung ausreichende Personalkapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Illustration: Strategisches Bahn- und Binnenschiffahrtsnetz in Deutschland



Ansprechpartner: Tilman Benzing, Referent Abteilung Wissenschaft, Technik, Umwelt
 Telefon: +49 (69) 2556-1414
 E-Mail: tbenzing@vci.de

Internet: www.vci.de · Twitter: <http://twitter.com/chemieverband> · Facebook: <http://facebook.com/chemieverbandVCI>

Verband der Chemischen Industrie e.V.
 Mainzer Landstraße 55, 60329 Frankfurt

- Registernummer des EU-Transparenzregisters: 15423437054-40
- Der VCI ist in der „öffentlichen Liste über die Registrierung von Verbänden und deren Vertretern“ des Deutschen Bundestags registriert.

Der VCI vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von rund 1.700 deutschen Chemieunternehmen und deutschen Tochterunternehmen ausländischer Konzerne gegenüber Politik, Behörden, anderen Bereichen der Wirtschaft, der Wissenschaft und den Medien. Der VCI steht für mehr als 90 Prozent der deutschen Chemie. Die Branche setzte 2018 203 Milliarden Euro um und beschäftigte rund 462.500 Mitarbeiter.