

Bericht

**der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen,
Rheinland-Pfalz und Saarland
zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 13./14. März 2019 in Berlin**

und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 4./5. April 2019 in Saarbrücken

TOP 8.2 Abladeoptimierungen für die Binnenschifffahrt

Für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein bildet die Strecke zwischen Mainz und St. Goar einen abladerelevanten Engpass bei niedrigen und mittleren Wasserständen. In diesem Rheinabschnitt steht der Schifffahrt nur eine garantierte Fahrrinntiefe von 1,90 m zur Verfügung. Die Fahrrinntiefe ist somit um 0,20 m niedriger als in den beiden angrenzenden Flussabschnitten. Bei durchgehenden Schiffsverkehren wird aufgrund der eingeschränkten Abladetiefe bei niedrigen und mittleren Wasserständen die Wirtschaftlichkeit stark beeinträchtigt. Es ist daher vorgesehen, dass mit der Beseitigung von lokalen Tiefenengstellen dieses „Nadelöhr“ für die Schifffahrt beseitigt wird und die Binnenschiffe auf dem Rhein eine Fahrrinntiefe durchgehend von Basel bis Rotterdam von mindestens 2,10 m nutzen können.

Nach fachlicher Bewertung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) kann der Engpassbereich grundsätzlich mit überschaubaren wasserbaulichen Eingriffen und Maßnahmen entschärft werden. Nach bisherigem Planungsstand sind nur an 6 Stellen lokale Maßnahmen geplant.

Am Niederrhein, zwischen Duisburg und Stürzelberg, ist ebenfalls eine Abladeverbesserung (Angleichung an die stromabwärts gegebene Fahrrinntiefe von 2,80 m) sowie eine Sohlstabilisierung vorgesehen.

Beide Projekte wurden als neue Vorhaben mit vordringlichem Bedarf – Engpassbeseitigung - in den BVWP 2030 aufgenommen und zählen mit einem hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis (Mittelrhein von 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. Das Niedrigwasser am Rhein im Jahr 2018 hatte bei vielen Unternehmen zu erheblichen wirtschaftlichen Schäden und zu massiven Beeinträchtigungen der Wirtschaftsstandorte im Südwesten geführt.