



Münster Practice and Policy:
Container auf Binnenschiffe - fällt die
Verkehrsverlagerung ins Wasser?

Ausgabe 10

Container auf Binnenschiffe - fällt die Verkehrsverlagerung ins Wasser?

- Mehr Containertransporte mit Binnenschiffen zur Entlastung überfüllter Straßen – das ist Verheißung und Traum der aktuellen Verkehrspolitik. Wenn man aber die Wasserstraßeninfrastruktur für Containerverkehre im nordwestdeutschen Kanalnetz bedarfsgerecht ausbauen will, müssen zuerst die zentralen Wachstumshemmnisse ausgemacht werden: zu niedrige Brückenhöhen und für Container sehr kleine maximale Schiffsgrößen.
- Bevor diese Hindernisse nicht ausgeräumt wurden, sollten Anlagen des kombinierten Binnenschiffsverkehrs nicht gefördert werden. Wie man es nicht machen sollte, zeigt sich gerade exemplarisch am Mittellandkanal.

In Bohmte, einer Gemeinde am Mittellandkanal in der Nähe von Osnabrück, soll der Bau eines Containerhafens mit 6,5 Millionen Euro vom Bund gefördert werden. Begründet wird dies mit der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen, durch welche der Bund Fördermittel für den Neu- und Ausbau von Anlagen des kombinierten Verkehrs gewährt. Bei diesen kombinierten Verkehren finden der Vor- und Nachlauf in der Regel per LKW und der Hauptlauf auf der Schiene oder der Wasserstraße statt. Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs ermöglichen den Wechsel des Verkehrsträgers und müssen, um gefördert zu werden, öffentlich zugänglich sein. Ziel ist es, eine Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu unterstützen (BMVI, 2017).

Natürlich ist ein gut ausgebauter Containerhafen essentiell wichtig, um Container per Binnenschiff zu transportieren. Aber was bringt dieser, wenn die Nachfrage nach Containertransporten aufgrund von Hindernissen auf den relevanten Wasserstraßen fehlt? Für die Bewilligung der Fördergelder muss daher ein wirtschaftlicher Betrieb des Hafens nachgewiesen werden, welcher wesentlich durch die Nachfrage nach Containertransporten in der Region bestimmt wird. Dieser Nachweis sollte gewissenhaft geprüft werden, da die Wasserstraßeninfrastruktur das nicht überall gewährleistet.

Für eine belastbare Prognose der Nachfrage sollte im Idealfall ein über alle Projekte hinweg allgemein anerkannter Rahmen, wie z.B. die Verkehrsverflechtungsprognose des BMVI, genutzt werden. Eine Prognose auf Basis loser Interessensbekundungen von Unternehmen, den Hafen nutzen zu

wollen, ist hingegen kritisch zu sehen und stellt keine belastbare Nachfrageprognose dar. Schließlich gehen Unternehmen durch ihre Interessensbekundung noch keine finanzielle Verpflichtung ein. (Infrastruktur-)Geschenke nimmt man immer gerne an.

In Deutschland finden Containertransporte mit dem Binnenschiff aktuell überwiegend auf dem Rhein statt, da dort die Brückendurchfahrtshöhen vier- bis fünfmalige Containerverkehre erlauben. Auf dem westdeutschen Kanalnetz sind Containerverkehre nur ein- bis zweilagig durchführbar. Relationen, auf denen nur einlagige Verkehre möglich sind, werden aktuell nicht bedient. Zweilagig befahrbare Relationen werden bisher nur in geringem Umfang für Verkehre per Binnenschiff nachgefragt. Von Minden aus gibt es beispielsweise nur drei Abfahrten pro Woche nach Hamburg und zwei Abfahrten nach Bremerhaven.

Angesichts der geringen Reisegeschwindigkeit und der Notwendigkeit, die Container mindestens einmal mehr umzuschlagen als beim LKW, lebt das Binnenschiff von seinen Kostenvorteilen. Kostendegressionseffekte kommen durch große Transporteinheiten mit einer hohen Beladung zustande. Dafür müssen die Wasserstraßen durchgängig mindestens mit dem Großmotorgüterschiff (GMS) befahren werden können (mit möglichst wenigen Begegnungsrestriktionen). Die Brückenhöhen müssten zudem uneingeschränkt zweilagigen Containertransport zulassen.

Beispielhaft zeigt sich dieses Problem am geplanten Containerhafen in Bohmte am Mittellandkanal. Der Weg zu den wachsenden Westhäfen, wie beispielsweise Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ZARA), ist praktisch versperrt, da Verkehre uneingeschränkt nur einlagig durchführbar sind. Diese finden daher aus wirtschaftlichen Gründen nicht statt.¹ Für die deutschen Nordseehäfen, wie Bremerhaven und Hamburg, sieht es nur wenig besser aus. Der Weg über die Weser nach Bremerhaven ist zwar formal für das GMS freigegeben, allerdings müssen noch zahlreiche Uferrückverlegungen umgesetzt werden, damit Begegnungsrestriktionen nicht den gesamten Verkehr ausbremsen. Gleichzeitig ragt das GMS höher aus dem Wasser als die kleineren Europaschiffe, die aktuell zweilagig verkehren können. Dadurch sind uneingeschränkt zweilagige Containerverkehre mit dem GMS bei den aktuellen Brückenhöhen auch fraglich. Auf der Relation nach Hamburg über den Elbe-Seitenkanal lassen die Brückenhöhen zweilagige Containerverkehre zu. Allerdings versperrt hier das Schiffshebewerk in Lüneburg die Durchfahrt für das GMS. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist allerdings der Neubau einer Schleuse mit größeren Abmessungen vorgesehen (IVM, 2019). Dieses Projekt ist dem „vordringlichen Bedarf“, der zweitwichtigsten

¹ Die Anhebung der Brücken auf den Wasserstraßen zu den Westhäfen wurde im Bundesverkehrswegeplan aufgrund des geringen Nutzen-Kosten Verhältnisses nur in den weiteren Bedarf eingestuft. Aus diesem Grund sind Verkehre zu den Westhäfen auch langfristig nicht zu erwarten.

Kategorie im Bundesverkehrswegeplan, zugeordnet. Da das Geld nicht für alle Projekte dieser Kategorie ausreicht, ist eine Realisierung unsicher. Für Containerverkehre wäre diese aber extrem wichtig!

Angesichts dieser Engpässe sollte es das Ziel der Bundesregierung sein, auch den deutschen Nordseehäfen eine leistungsstarke Wasserstraßeninfrastruktur für Containerverkehre bereitzustellen. Erst wenn zu erwarten ist, dass die Wasserstraßen wirtschaftliche Verkehre zulassen, sollte die Hafeninfrastruktur zugebaut werden. Bis dahin werden Unternehmen andere Transportarten gegenüber dem kombinierten Binnenschiffsverkehr vorziehen, so dass Umschlaganlagen an den Kanälen kaum ausgelastet werden. Die fehlende Nachfrage nach Containerumschlag ist der Dreh- und Angelpunkt (IVM, 2019) – ändern wird sich das aber erst, wenn die genannten Hindernisse auf den Wasserstraßen beseitigt wurden.

Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr zu fördern ist richtig und wichtig, wenn diese einen Engpass darstellen. Vor Bewilligung der Gelder muss aber eine fundierte Analyse des Potenzials und der wachstumshemmenden Faktoren für Containertransporte erfolgen. Wenn man das unterlässt, macht man den zweiten Schritt vor dem ersten. So wird Geld in Infrastruktur versenkt, die gar nicht – oder bestenfalls für andere Zwecke – genutzt wird.

Literatur:

BMVI (2017): Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

IVM (2019): Potenzialanalyse für einen Containerhafen in Bohmte. Institut für Verkehrswissenschaft Münster. URL: https://www.wiwi.uni-muenster.de/ivm/sites/ivm/files/documents/forschung/projekte/potenzialanalyse_containerhafen_bohmte.pdf

Münster, den 18. September 2019

Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät
Universitätsstraße 14-16
48143 Münster

Ansprechpartner:
Institut für Verkehrswissenschaft
Christina Brand
E-Mail: christina.brand@wiwi.uni-muenster.de
Telefon: 0251 83 22963

Kathrin Goldmann
E-Mail: kathrin.goldmann@wiwi.uni-muenster.de
Telefon: 0251 83 22999

Jan Wessel
E-Mail: jan.wessel@wiwi.uni-muenster.de
Telefon: 0251 83 22997

www.wiwi.uni-muenster.de/mpp

Der Inhalt des Textes repräsentiert die persönliche Meinung der Autoren und stellt nicht zwingend den Standpunkt der Westfälischen Wilhelms-Universität beziehungsweise der ihr angehörenden Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler dar.