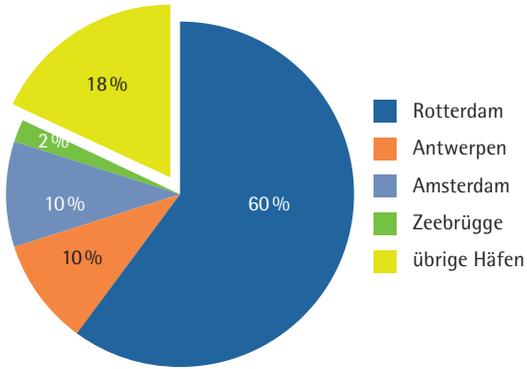




Bedeutung der ZARA-Häfen für das Rheinland – Verkehrspolitischer Handlungsbedarf –

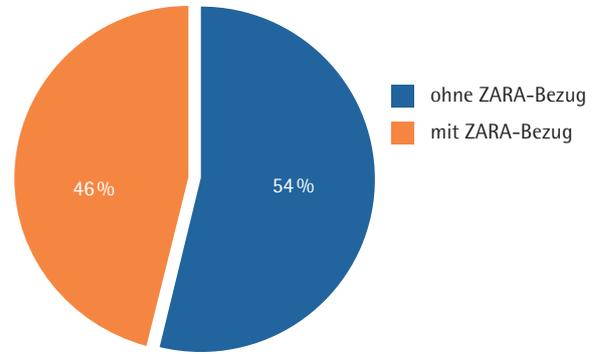
Bedeutung der ZARA-Häfen für das Rheinland

Seewärtiger Außenhandel NRWs 2010 nach Häfen (Tonnage)



Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf: Pianco Consulting GmbH (2014), Esser: Wasserstraßenverkehrsbericht Nordrhein-Westfalen, System Wasser, Vorläufiger Schlussbericht (VZ) für das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Transitaufkommen Rheinland 2030



Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf: Studie „Verkehrsentwicklung im Rheinland von 2010 bis 2030 im Personen- und Güterverkehr“, IVW GmbH & Co. KG, Aachen, im Auftrag der IHK-Initiative Rheinland (2016)

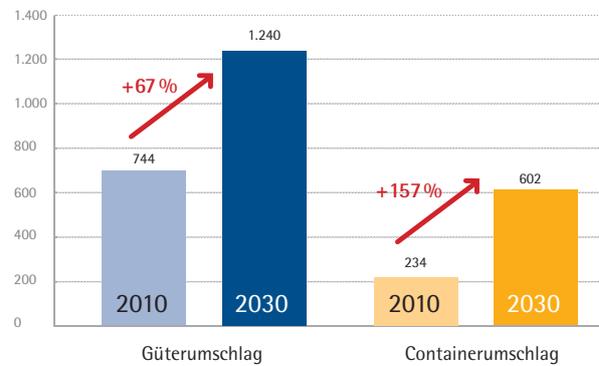
1. RHEINLAND – DAS HINTERLAND DER ZARA-HÄFEN

Deutschland ist eine der führenden Exportnationen der Welt, und das Tor zum globalen Handel sind die Seehäfen. Über den Seeweg werden über 90 Prozent der weltweit gehandelten Güter transportiert. Nordrhein-Westfalen ist – bezogen auf die Tonnage und deren Wert – das Bundesland mit den höchsten Anteilen am deutschen seewärtigen Außenhandel¹. Rund 82 Prozent der nordrhein-westfälischen Seehinterlandverkehre wurden 2010 über die Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA) abgewickelt. Aus gutem Grund, denn die ZARA-Häfen und ihr Hinterland bieten gute Voraussetzungen für den Transport von Massengut und Containern: mit der größten europäischen Wasserstraße Rhein, der Schienen- und Straßeninfrastruktur und ihrer Lage im wichtigsten europäischen Verkehrskorridor zwischen Rhein und Alpen. Insbesondere die Häfen in Antwerpen und Rotterdam sind bei Transporten aus Asien in der Regel die erste Wahl – mit allen damit zusammenhängenden Kosten- und Zeitvorteilen beim Hinterlandtransport.

2. GÜTERVERKEHRSENTWICKLUNG IN DEN ZARA-HÄFEN

Die ZARA-Häfen prognostizieren für den Zeitraum 2010 bis 2030 eine Zunahme ihres gesamten Güterumschlags um 67 Prozent. Das bedeutet für das Jahr 2030 einen gesamten Güterumschlag von rund 1.240 Mio. Tonnen. Der Containerumschlag soll in diesem Zeitraum sogar um 157 Prozent steigen, das entspricht 602 Mio. Tonnen im Jahr 2030. Das Rheinland wird von diesen Entwicklungen besonders betroffen sein, denn bis 2030 wird fast die Hälfte der Transitverkehre im Rheinland einen Bezug zu den ZARA-Häfen haben.²

Entwicklung des Umschlags in den ZARA-Häfen (in Mio. Tonnen/Jahr)

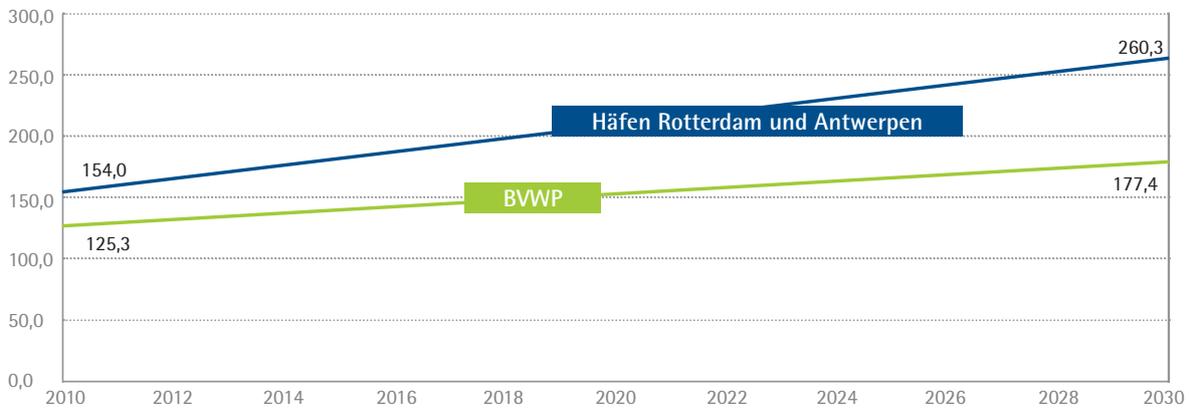


Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf: Studie „Verkehrsentwicklung im Rheinland von 2010 bis 2030 im Personen- und Güterverkehr“, IVW GmbH & Co. KG, Aachen, im Auftrag der IHK-Initiative Rheinland (2016)

¹ Dr. Makait, Martin (2015): Studie „Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für den deutschen Außenhandel“, MWP GmbH im Auftrag der IHK Nord e.V.

² Studie „Verkehrsentwicklung im Rheinland von 2010 bis 2030 im Personen- und Güterverkehr“, IVW GmbH & Co. KG, Aachen, im Auftrag der IHK-Initiative Rheinland (2016)

Güterverkehr Rotterdam und Antwerpen nach Deutschland (Tonnen/Jahr)



Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf der Studie „Verkehrsentwicklung im Rheinland von 2010 bis 2030 im Personen- und Güterverkehr“, IVV GmbH & Co. KG, Aachen, im Auftrag der IHK-Initiative Rheinland

3. SEEVERKEHRSPROGNOSE DES BVWP IM WIDERSPRUCH ZUR REALITÄT

Die Zahlen, die in der Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) zugrunde gelegt wurden, stimmen jedoch nicht mit den erwarteten Wachstumsraten der ZARA-Häfen überein. Einerseits verwendet die Seeverkehrsprognose zu geringe Werte für das Basisjahr 2010 – für Antwerpen beispielsweise 29,4 Mio. Tonnen deutschlandrelevanter Umschlag anstatt realer 57 Mio. Tonnen. Andererseits werden zu geringe Wachstumsraten angenommen: Für den Zeitraum 2010 bis 2030 rechnen etwa die Häfen Rotterdam und Antwerpen mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum der für Deutschland relevanten Güterverkehre um 2,7 Prozent, während die Seeverkehrsprognose nur von einem jährlichen Wachstum um 1,8 Prozent ausgeht. Die reale Entwicklung im Zeitraum von 2010 bis 2015 bestätigt die Eigenprognosen der Häfen. Die Häfen Rotterdam und Antwerpen erwarten damit weiterhin für das Jahr 2030 einen deutschlandrelevanten Güterumschlag von rund 260 Mio. Tonnen. Der BVWP 2030 rechnet mit nur 177 Mio. Tonnen und unterschätzt die für Deutschland prognostizierten relevanten Mengenzuwächse folglich um etwa 47 Prozent.

Die Verkehrsmengen von und zu den ZARA-Häfen werden somit systematisch unterschätzt. Die Ursache dafür dürfte unter anderem in den Annahmen der Bundesregierung zu Ausbauprojekten in den ZARA-Häfen liegen. Bereits realisierte oder sich aktuell in der baulichen Umsetzung befindliche Infrastruktur-Großprojekte werden in der Prognose der Bundesregierung nicht ausreichend berücksichtigt. Dazu gehören die Kapazitätsausweitung durch die „Maasvlakte II“ in Rotterdam; ein zusätzliches Hafenbecken an der Schelde in Antwerpen, das bis 2021 in Betrieb gehen soll; die Deurganckhafenschleuse oder Kieldrechtschleuse; der Liefkenshoektunnel; der Bahntunnel „unter der Schelde“ und das geplante „Saeftinghedock“ im Antwerpener Hafen.

4. FOLGEN FÜR DAS RHEINLAND

Die Seeverkehrsprognose des Bundes für die ZARA-Häfen geht von falschen Voraussetzungen aus und kommt deshalb zu unrealistischen Ergebnissen. Das führt dazu, dass zahlreiche Infrastrukturprojekte im Rheinland bei der Bewertung im Rahmen des BVWP 2030 gemessen an den tatsächlichen Verkehrsmengen ein zu geringes Nutzen-Kosten-Verhältnis erreichen. Dies hat Auswirkungen auf die Projektpriorisierung, auf die Mittelvergabe für Neu- und Ausbau, auf die Flächenplanung und letztlich auf die Realisierung der Infrastrukturvorhaben.

Die tatsächlich zu erwartende Güterverkehrsentwicklung der ZARA-Häfen, die das Rheinland betreffen, erfordert einen entsprechenden Infrastrukturausbau. Insbesondere im Hinblick auf den Aufbau eines transeuropäischen Kernnetzes muss die Infrastruktur zu den ZARA-Häfen so ertüchtigt werden, dass sie bedarfsgerechte Kapazitäten für die zukünftigen Ziel-, Quell- und Transitverkehre schafft. Dies ist notwendig, um den gesamten Wirtschaftsstandort NRW zu sichern, den Export zu fördern und Logistikunternehmen in der Region die Möglichkeit zu bieten, von den Güterströmen zu profitieren.

5. FORDERUNGEN

Die IHK-Initiative Rheinland fordert von der Bundesregierung, dass sie die in der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung nicht fest disponierten Infrastrukturprojekte unter Berücksichtigung des tatsächlichen Güteraufkommens aus den ZARA-Häfen und der entsprechend korrigierten Prognosezahlen neu bewertet. Von der nordrhein-westfälischen Landesregierung und den Landtagsabgeordneten erwartet die IHK-Initiative Rheinland, dass sie sich für eine zügige Planung und Realisierung der Projekte einsetzen:

- **Ausbau des dritten Gleises** in Fortführung der „Betuwe-Linie“ zwischen Emmerich und Oberhausen
- **Ausbau des „Eisernen Rheins“** zwischen Antwerpen und Nordrhein-Westfalen, bevorzugt entlang der Trasse der A 52
- **Beseitigung der Engpässe** auf der Strecke Grenze NL/D – Kaldenkirchen – Viersen/Rheydt – Rheydt/Odenkirchen zur Leistungssteigerung der Verbindung Düsseldorf – Eindhoven
- **Leistungssteigerung** des Bahnknotens Köln
- **sukzessiver Ausbau auf drei Gleistrassenäquivalente** zwischen Aachen und Düren sowie Beseitigung weiterer Engpässe bis Köln
- **alternative Güterzugstrecke zur Entlastung des Rheintals**, zum Beispiel durch die Ruhr-Sieg-Strecke und den durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Rhein-Sieg-Strecke, bei vollständigem Lärmschutz
- **Sicherstellung der Abladeverbesserung und Fahrrinntiefe** von 2,80 Meter auf dem Rhein zwischen Duisburg und Bonn
- **Brückenanhebungen im westdeutschen Kanalnetz** für den durchgängigen zwei- bis dreilagigen Containerverkehr

Quellen:

- Eigenprognosen ZARA-Häfen, 2015
- „Verkehrsverflechtungsprognose des Bundes“, Forschungsprojekt 96.0981/2011 aus der BWVP 2030 Analyse 2010, Prognose 2030, (inkl. Seeverkehrsprognose)
- Studie „Verkehrsentwicklung im Rheinland von 2010 bis 2030 im Personen- und Güterverkehr“, IVW GmbH & Co. KG, Aachen, im Auftrag der IHK-Initiative Rheinland (2016)
- „Wasserstraßenverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen, System Wasser“, Vorläufiger Schlussbericht (V2) für das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Planco Consulting GmbH (2014), Essen
- Dr. Makait, Martin: Studie „Die Bedeutung der deutschen Seehäfen für den deutschen Außenhandel“, MWP GmbH im Auftrag der IHK Nord e.V. (2015)

IHK-Initiative Rheinland:

Industrie- und Handelskammer Aachen, *Monika Frohn*

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, *Till Bornstedt*

Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf, *Thomas Vieten*

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg, *Dr. Ansgar Kortenjann*

Industrie- und Handelskammer zu Köln, *Katja Wittke*

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein, *Bernd Neffgen und Wolfgang Baumeister*

Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid, *Thomas Wängler*

Bildquellen: © Kara – Fotolia, © Marco2811 – Fotolia.com, © eyectronic – Fotolia.com, © Kara – Fotolia.com

