



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz



DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlv.rlp.de
www.mwwlv.rlp.de

21. Februar 2019

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12. Februar 2019
TOP 4 Transitland Deutschland – Neue technologische Entwicklung zur
Kombination von Straße und Schiene
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/4273

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
am 12. Februar 2019 erhalten Sie zu vorgenanntem Tagesordnungspunkt den
beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

Sprechvermerk

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12. Februar 2019

TOP 4 Transitland Deutschland – Neue technologische Entwicklung zur Kombination von Straße und Schiene

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 17/4273 -

Anrede,

Rheinland-Pfalz profitiert als Rheinanlieger vor allem von der **Verkehrsgunst** der Region. Aber diese Verkehrsgunst entsteht nicht von allein, sondern braucht eine hochwertige Infrastruktur. Dies gilt auch für den Fluss selbst, den Rhein. Kein anderes europäisches Binnengewässer hat diese Bedeutung. Der Container- und Güterverkehr ist entlang des Rheins besonders kostengünstig und leistungsfähig und alle Standorte entlang der Wasserstraße profitieren davon. Mit 2,5 Mio. Containereinheiten bewegt sich auf dem Rhein ein Aufkommen, für das wir ansonsten eine komplette Autobahnachse bauen müssten und ein Mehrfaches an CO₂ erzeugen würden.

Günstige Lage zu den Verkehrswegen und wirtschaftliche Entwicklung sind eng miteinander verbunden. Rheinland-Pfalz ist daher nicht in erster Linie Transitland, sondern nutzt als Industrie- und Exportland maßgeblich selbst die vorhandene Infrastruktur. Und dies so erfolgreich, dass sich die Logistikbranche inzwischen zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig entwickelt hat. Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum bei den Verkehrsleistungen, insbesondere im Waren- und Güterverkehr sind wir auch weiterhin auf **innovative Konzepte** im Bereich der Güterverkehrsorganisation angewiesen. Es gilt daher, günstige Rahmenbedingungen für einen leistungsfähigen und zugleich umweltschonenden und sicheren Güterverkehr weiter zu entwickeln.

Funktionale Straßen- und Schieneninfrastruktur bilden zusammen mit der Wasserstraße die Voraussetzung für effektive Transporte. Deshalb ist es Ziel der Landesregierung diese Infrastruktur leistungsfähig zu halten und die **spezifischen Vorteile aller Verkehrswege optimal zu nutzen**. Der Gütertransport im Fernverkehr soll dabei in möglichst großem Umfang von der Straße auf die Verkehrswege Schiene und Wasserstraße verlagert werden.

Den Häfen des Landes ist hierbei eine besonders wichtige Bedeutung beizumessen: Die **Binnenhäfen** fungieren – sehr erfolgreich – als **regionale Güterverkehrszentren**, die die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger effizient miteinander verbinden. Diese Aufgabe muss auch in Zukunft sichergestellt werden. Die Landesregierung zielt daher auf Lösungen im Hinblick auf die zunehmenden Zielkonflikte zwischen der Siedlungsplanung mit dem Stichwort „Wohnen am Wasser“ und verkehrswirtschaftlicher sowie industrieller Nutzung von Hafengebieten. Denn Binnenhäfen sind nicht nur Endpunkte im Güterverkehr, sondern vielmehr **Drehscheiben für die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern** Straße, Schiene und Wasserstraße. Mit dieser Kombination und der Einbindung von Logistikpartnern ist das Leistungsangebot in den Häfen wesentlich umfassender und anspruchsvoller geworden als beim traditionellen Massengüterumschlag.

Der in der Vorlage angesprochene Kombinierte Verkehr spielt dabei eine maßgebende Rolle. Der **Kombinierte Verkehr (KV)** ist eine besondere Form des Güterverkehrs, bei der Ladeeinheiten wie Container, Wechselbrücken oder LKW-Sattelaufleger über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert werden. Der Lkw wird dabei nur auf einer möglichst kurzen Strecke eingesetzt. Das Land gestaltet über mehrere **Hafengesellschaften** mit Landesbeteiligung die Hafenpolitik aktiv mit. Aktuell ist an den Standorten Wörth, Ludwigshafen und Trier eine deutliche **Erhöhung der Umschlagskapazitäten** vorgesehen. Der weitere bedarfsgerechte Ausbau der Wasserstraßen sowie die Weiterentwicklung der Hafenstandorte zu internationalen Verkehrsdrehscheiben und die Einbindung in logistische Konzepte entsprechend den Erfordernissen des modernen Gütertransports werden auch in Zukunft durch das Land im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten unterstützt. Die Hafenstandorte in unseren Regionen sehen sich heute dabei weniger als Konkurrenten, denn als Kooperationspartner. Als Beispiel für technische Innovation ist hierbei das Rhein-Ports-Information-System zu nennen, das für die Entwicklung und Einführung eines elektronischen Verkehrsmanagementsystems am Rhein steht und an dem die Oberrheinhäfen von Basel bis Ludwigshafen/Mannheim beteiligt sind.

Um die **Potenziale** der Verkehrswege **optimal nutzen** zu können, sind redundante Strukturen, Ausbaumaßnahmen und Instandsetzungen erforderlich. Die Bedeutung funktionsfähiger Infrastruktur ist uns allen in der jüngsten Vergangenheit schmerzhaft bewusst geworden. Ich nenne hier beispielhaft die mit enormem Güter- und Personenverkehr verbundene Bahnstrecke am Oberrhein, die in 2017 durch die Tunnelhavarie unterbrochen wurde. Besonders gravierend sind die Auswirkungen, wenn Alternativen mit großen Umwegen verbunden sind. Aber auch Unterbrechungen von relativ dichten Netzstrukturen mit kurzen Umleitungsmöglichkeiten führen bei starker Auslastung zu massiven Auswirkungen. Der Vermeidung infrastrukturentwicklungs-

Engpässe oder Ausfälle schreibt die Landesregierung daher hohe Bedeutung bei. Mit entsprechenden Investitionsmitteln und Ingenieurstellen wurde daher im Landeshaushalt die Grundlage geschaffen, um den Sanierungsstau bei unseren Straßen und Brücken, der in den zurückliegenden Jahren aufgelaufen ist, zu beseitigen.

Bei Wasserstraße und Schiene ist in erster Linie der Bund gefragt, damit dort ausreichende Investitionen erfolgen. Die Maßnahmen sind teilweise projektiert. Der Bund muss aber noch für die Umsetzung sorgen. Beispielhaft zu nennen ist die **Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein** zwischen St. Goar und Mainz/Wiesbaden, mit der die Folgen von Niedrigwasser und damit verbundene Kapazitätsverluste an der Wasserstraße gemildert werden können. Modellrechnungen haben ergeben, dass mit der damit vorgesehenen Vertiefung der Fahrrinne um 20 cm ein Frachtschiff bei niedrigen Wasserständen zukünftig rund 200 Tonnen mehr Ladung transportieren kann. Das Verkehrsministerium wirkt weiterhin intensiv auf die Bundesregierung ein, dass dieses wichtige – mit höchstem Nutzen-Kosten-Faktor im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommene – Vorhaben möglichst rasch realisiert wird. Denn mit diesem Projekt können gleich mehrere positive Wirkungen erzielt werden: Neben der Kapazitätserweiterung bzw. -sicherstellung im Güterverkehr können unnötige Verlagerungen vom Binnenschiff auf alte Bahnwaggons vermieden und damit zugleich der Lärmschutz im Mittelreintal verbessert werden. Denn es ist nicht zu erwarten, dass zur Abwicklung der Engpässe bei Niedrigwasser das modernste rollende Material der Bahn auf seinen Einsatz wartet.

Zum Erreichen der zuvor genannten wichtigsten verkehrspolitischen Ziele liefern die Förderprogramme des Bundes **für den Eisenbahnseitigen Anschluss zum kombinierten Ladungsverkehr und der Masterplan Schienengüterverkehr** wichtige Unterstützung. Ferner ist mit dem **Schienenlärmschutzgesetz** ein Verbot von lauten Güterzügen ab Dezember 2020 eingeführt, welches dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung dient.

Auch die in der **Vorlage konkret angesprochenen Technologien** helfen, um die Vorteile des Kombinierten Verkehrs optimal nutzen zu können. Der speziell konstruierte bimodale Anhänger des Systems **Rail-Runner** ist zum Einsatz auf der Straße wie auf der Schiene geeignet. Über ein Drehgestell und die Einziehung der Achsen kann der Kranvorgang eingespart werden. Durch die spezielle Bauart können 20 Prozent mehr Trailer und bis zu 30 Prozent mehr Nutzlast in einem Zug mit vergleichbarer Länge und Gesamtgewicht befördert werden.

Beim **Nikrasa-System** werden die Sattelaufleger der LKW – ohne Umbauten am LKW oder der Bahn – direkt auf einen Rahmen gefahren, der per Kran auf den Eisenbahnwaggon gehoben wird. Das System wird eingesetzt unter anderem in

Padborg, Verona, Bettembourg und Triest. Ein vergleichbares System wird von der Firma CargoBeamer mit Sitz in Leipzig angeboten.

In Bezug auf Innovationen ist auch das **Automated Guided Vehicle** (AGV) auf dem Werksgelände der BASF zu nennen. Fahrerlose Transportsysteme in Verbindung mit größeren Behältern sind für den Chemiekonzern BASF das Kernelement seines neuen Logistikkonzepts am Standort Ludwigshafen. Durch die neu entwickelte Trennung von Tank und Waggon lassen sich die Prozesse auf dem Werksgelände automatisieren und erheblich beschleunigen. Zudem begünstigt das System den Umschlag von Gütern auf die Schiene. Das Land unterstützt die BASF beratend und finanziell bei der Weiterentwicklung. Insbesondere soll auch ein Umschlagpunkt LKW/AGV mit Verknüpfung zur Autobahn A 6 in einem weiteren Schritt geschaffen werden.

Selbstverständlich begrüßt es die Landesregierung, wenn Transportunternehmen entsprechende innovative Systeme entwickeln, nutzen und damit zur gewünschten Verlagerung von Straßentransporten auf Scheine und Wasserstraße sowie deren Effizienzsteigerung beitragen.