

Rheinniedrigwasser

Mineralölwirtschaft hält Transporte unter erschwerten Bedingungen aufrecht

Die Binnenschifffahrt spielt eine große Rolle bei der Versorgung von Tanklagerstandorten für Tankstellen, Flughäfen, Heizölkunden und die chemische Industrie. Angesichts sinkender Rheinpegel setzt die deutsche Mineralölwirtschaft alles daran, die Versorgung von Wirtschaft und Verbrauchern aufrechtzuerhalten. Mit einer Besserung der Situation rechnet die Branche aber erst gegen Ende des dritten Quartals. Der Verband en2x befürwortet die kurzfristigen Pläne der Politik zur Priorisierung von Schienengütertransporten sowie mittel- und langfristige Vorhaben zur Verbesserung der Binnenwasserwege.

Aus dem Rheinniedrigwasser im Herbst 2018 hatte die Mineralölwirtschaft bereits Konsequenzen gezogen. So ist ein erstes niedrigwasseroptimiertes Schiff im Einsatz. Im Bestfall kann dies noch bei einem Pegelstand von nur 20 cm fahren, mit herkömmlichen Schiffen ist dies nur bis 70 cm möglich. Weitere Verbesserungen in Kooperation mit Schiffsherstellern und Reedereien sind in Vorbereitung.

Priorität für Energietransporte auf der Schiene ist richtiger Schritt

Zu den weiteren Maßnahmen der Unternehmen gehören der Aufbau zusätzlicher Lagerkapazitäten an Land zur Vorbeugung von Leerständen bei Endkunden, die Verlagerung auf Pipelines und Kesselwagenzüge, wo dies möglich ist, sowie die Umstellung auf Importe ebenfalls auf dem Schienenweg. In diesem Zusammenhang unterstützt en2x ausdrücklich den derzeit von Bundeswirtschafts- und -verkehrsministerium vorgesehenen Vorrang von Energietransporten auf der Schiene, da auch hier Engpässe aufgetreten sind. Mit der geplanten Rechtsverordnung können künftig bevorzugt Trassen etwa für Mineralöl- und Kohletransporte reserviert werden.

Im Jahr 2019 hatte das Bundesverkehrsministerium einen Acht-Punkte-Plan zur Verbesserung des Binnenwasserstransports auf den Weg gebracht. Dazu zählen die Ertüchtigung von Schleusen und Kanälen sowie die dringend notwendige Abladeoptimierung an Mittel- und Niederrhein. En2x begrüßt, dass der amtierende Bundesverkehrsminister diesen Weg fortsetzen will. Denn neben Pipelines ist das Binnenschiff aufgrund der großen Transportmengen je Einheit ein besonders effizienter, ökologischer und klimafreundlicher Verkehrsträger. Das Fassungsvermögen entspricht bis zu 180 Tankwagen. Produkte aus den insgesamt fünf deutschen Raffinerien an Rhein und Ruhr werden größtenteils auf Wasserwegen transportiert – insgesamt bis zu neun Millionen Tonnen pro Jahr: Benzin, Diesel, Additive und Biokomponenten für Kraftstoffe, Heizöl, Flugtreibstoff und chemische Vorprodukte.

Mineralölversorgung bleibt gesichert

Bei den aktuellen Pegelständen liegen die Transportkapazitäten der Binnenschiffe nur noch bei einem Drittel der üblichen Menge. Vorübergehende Versorgungsengpässe vor allem in Süddeutschland sind daher nicht ausgeschlossen. Die Transportkosten sind bis zu sieben Mal höher als zuvor. Mit einer Besserung der Situation am Rhein rechnet en2x erst zum Ende des dritten Quartals. Da im Falle eines Stillstands zu Wasser zusätzlich zu Straßen- und Schienentransporten auch die gesetzliche Erdölbevorratung in Anspruch genommen werden kann, kommt die Mineralölversorgung auch dann nicht zum Erliegen.