

# Nordrhein-Westfalen



## Das Wasserland

Die Binnenschifffahrt ist in Nordrhein-Westfalen ein wichtiger Wirtschaftsfaktor – und betrifft auch uns Verbraucher

### Schrauber

ADAC Techniker erzählen ihre kuriosesten Geschichten

### Recycling

Von der Weihnachtsgans zum Biodiesel

### Mein Tagesgepäck

Was eine „Zugbegleiterin mit Herz“ immer dabei hat



In Duisburg mündet  
die Ruhr in den Rhein  
(ganz links). Hier liegt  
auch der größte  
Binnenhafen Europas





# Der Pegel muss stimmen

*In Nordrhein-Westfalen transportieren Binnenschiffe 30 Prozent aller Güter auf Flüssen und Kanälen. Fallen diese Wasserstraßen einmal aus, merkt das auch der Endverbraucher*

Text und Fotos: Christopher Köster

**Die Erinnerung an den Herbst 2018** treibt Autofahrern noch immer Sorgenfalten auf die Stirn. Benzinpreise in Nordrhein-Westfalen jenseits der 1,50 Euro pro Liter, Diesel kostet knapp 1,45. Anfangs wegen des hohen Ölpreises, der den größten Einfluss auf die Spritpreise hat. Die Mineralölkonzerne drehen zudem kräftig an der Preisschraube. Ein weiterer Grund ist das extreme Niedrigwasser auf dem Rhein, Resultat des Rekordsommers mit der lang anhaltenden Dürre in Deutschland.

Der Pegel Köln beispielsweise, dieser markante runde Turm mit seiner mechanischen Pegeluhr, zeigt bei Mittelwasser rund 3,20 Meter an. Am 23. Oktober 2018 verzeichnet er nur noch 67 Zentimeter. In Duisburg sind 3,50 bis 4 Meter normal, nun sind es

nur 1,52. „Bei unter drei Metern hier in Duisburg gehen bei uns die Alarmglocken an. Dann können Sie sich vorstellen, was bei anderthalb Metern los ist“, sagt Roberto Spranzi, Vorstand der

Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt (DTG), in seinem Büro in Duisburg-Ruhrort, unweit des größten Binnenhafens Europas.

Die Tankschiffe können im Herbst 2018 rund ein Drittel weniger laden als normal. Teilweise sind die Engpässe so groß, dass einigen Tankstellen das Benzin komplett ausgeht. Ganze Zapfsäulen sind gesperrt,

Autofahrer werden bis zur nächsten Lieferung vertröstet. Es ist ein Paradebeispiel dafür, wie wichtig der Rhein und die Binnenschifffahrt für NRW und ganz Deutschland sind. >

II  
**Binnenschiffe sind heimliche Giganten des Gütertransports – leistungsstark, sicher und effizient**

II



Foto: Auisport/Hans Blosser

Einer, der das Niedrigwasser 2018 wie kein anderer miterlebt hat und die 720 Kilometer Wasserstraßen in NRW wie seine Westentasche kennt, ist Achim Schäfer. Im Essener Stadthafen – mitten im Ruhrgebiet – klingt sein fränkischer Zungenschlag zwar etwas fremd, doch als seit 2006 selbstständiger Binnenschiffer ist er ständig auf Rhein und Co. unterwegs. Nach Achim Schäfer grüßt zunächst der kleine Beagle Balu auf dem Schiff Schönrain, der immer dabei ist und derzeit hinkt. „Kreuzband-OP, gerade überstanden“, erklärt Schäfer.

Danach kommen seine Frau Christina und der zwölfjährige Sohn Robin vorbei, der vom Bugstreichen noch etwas Farbe im Gesicht hat. „Unsere Tochter Alisha haben wir gerade zum Bahnhof gebracht, die ist auf dem Weg in die Heimat, nach Unterfranken.“ Dort war auch Achim Schäfer kürzlich mal wieder, aber das passiert nur rund vier Wochen im Jahr. Meist ist also die gesamte Familie unterwegs. „Unser Zuhause ist

hier“, sagt er. Der Beweis dafür steht auf seiner Haut: Ein Segelschiff und eine Kompassrose zieren als Tattoo seinen Unterarm.

Achim Schäfer hat an der Dillinger Hütte im Saarland mehr als 1000 Tonnen Stahlbleche geladen. Die erste Hälfte hat er in Essen gelöscht, wie man in der Schifffahrt sagt, die andere Hälfte bringt er über den Rhein-Herne-Kanal nach Herne. „Das sind etwa 38 Lkw-Ladungen. Je nach Fracht und Auslastung kann ich mehr als 60 Lkw-Ladungen auf einmal transportieren“, sagt der 42-jährige stolz. Genau das ist der Vorteil der Binnenschifffahrt: große Mengen und schwere Güter über weite Strecken zu transportieren.

„**Meistens ist die gesamte Familie unterwegs**“

„**Schwere und voluminöse Güter müssen von der Straße weg**“, betont auch DTG-Vorstand Roberto Spranzi, der an diesem Tag mitfährt. „Und dabei geht es nicht darum, einzelne Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Aber wir sollten Straße, Schiene und Wasserstraße so



Achim Schäfer ist seit 2006 als selbstständiger Binnenschiffer unterwegs





miteinander verbinden, dass jeder bestmöglich seine Stärken ausspielen kann.“ Das Stichwort lautet „Trimodalität“. Für kleinere Güter sind Lkw beispielsweise die beste Lösung. Aber wenn ein Binnenschiff bis zu 60 Lkw ersetzt, profitieren alle Autofahrer unmittelbar davon. Denn weniger Lkw auf den Autobahnen und Straßen heißt weniger Stau. Für Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ist das Binnenschiff sogar ein „heimlicher Gütertransportgigant: leistungsstark, sicher und effizient“.

**Mit Wasser im Motor zu sauberer Luft**

Auf dem Rhein-Herne-Kanal schippert Achim Schäfer derweil gemütlich durch das Ruhrgebiet. Etwa zehn Stundenkilometer ist er schnell. Dafür dröhnt ein paar Meter unter ihm eine 950-PS-Maschine. „Das klingt nach viel, aber wenn es um die reine CO<sub>2</sub>-Bilanz pro transportierter Tonne geht, ist das Binnenschiff unschlagbar“, wirft Roberto Spranzi ein. Und dann erklärt Achim Schäfer seinen riesigen Motor (Baujahr 1978), bei dem er knapp die Hälfte aller möglichen Schäden selbst reparieren kann.

Für den Antrieb fügt er dem Diesel bis zu 25 Prozent Wasser hinzu. Das sorgt dafür, dass er knapp 40 Prozent weniger Stickoxide ausstößt, zwei Drittel weniger CO<sub>2</sub> und mehr als 90 Prozent weniger Feinstaub. Die 2019 und 2020 europaweit eingeführten neuen Emissionsgrenzwerte sollen zudem dafür sorgen, dass nicht nur Achim Schäfers Schönrain, sondern alle Binnenschiffe deutlich sauberer unterwegs sind. Vor allem in puncto Feinstaub und Stickstoffdioxid sieht auch das Landesumweltministerium noch Nachholbedarf bei vielen Schiffen. Dennoch: Laut Verkehrsminister Scheuer spielt das Binnenschiff eine „ganz zentrale Rolle“ hinsichtlich des Klimaschutzes und der Klimaschutzziele der Bundesregierung.

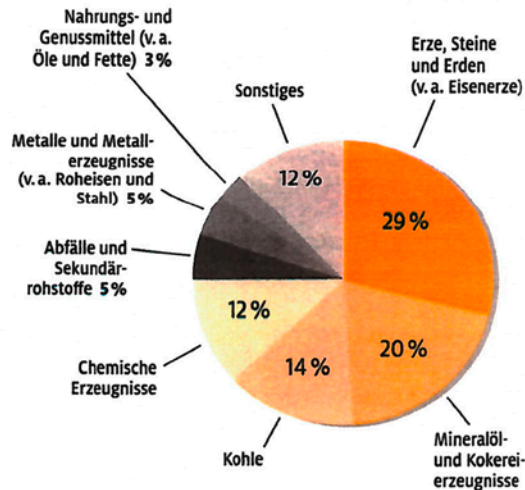
**Von der Nordsee via NRW in die Hauptstadt**

Noch wichtiger als der Rhein-Herne-Kanal ist für die Schifffahrt wenige Kilometer nördlich der Wesel-Datteln-Kanal, der parallel zur Lippe verläuft. Hier können die Binnenschiffe, die von den drei Nordseehäfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen über den Rhein nach >

Die MS Schönrain ist 86 Meter lang und 10,5 Meter breit



Güterumschlag in den NRW-Häfen 2019 (insg. 115,8 Mio. t)





In seinem Schiff kann Achim Schäfer bis zu 1600 Tonnen Güter transportieren. Hier sind es Stahlbleche



Roberto Spranzi und die DTG koordinieren 105 Schiffe in Deutschland

NRW kommen, direkt östlich Richtung Datteln fahren. Von dort aus führt der Dortmund-Ems-Kanal nach Norden, im Tecklenburger Land zweigt der Mittellandkanal Richtung Osten und damit Richtung Berlin ab (siehe Karte). „Deshalb ist alles, was hier in NRW auf dem Wasser passiert, auch extrem wichtig für den Norden und Osten der Republik“, betont Roberto Spranzi.

Um diesen Standortvorteil am Tor zum Wesel-Datteln-Kanal zu nutzen, haben sich vor gut zwei Jahren fünf kleine Häfen am Niederrhein zusammengeschlossen. Gemeinsam wollen der Rhein-Lippe-Hafen und der Stadthafen in Wesel sowie die Häfen Emmelsum bei Voerde, Emmerich und Rheinberg-Orsoy unter dem Namen „DeltaPort“ den Großhäfen am Rhein (Duisburg, Köln, Neuss) Konkurrenz machen. Gleiches gilt für den Mindener Hafen am Wasserkreuz Weser und Mittellandkanal, der seit Kurzem unter dem Namen „RegioPort OWL“ firmiert. Beide liegen außerhalb der notorisch überlasteten Staukorridore im Rheinland und Ruhrgebiet und haben noch Entwicklungspotenzial. Schließlich rechnet das Bundesverkehrsministerium zwischen den Jahren 2010 und 2030 mit einem Wachstum des Güterverkehrs von 38 Prozent.

Um dieses Wachstum bewältigen zu können und vor allem die Binnenschifffahrt für die Industrie noch attraktiver zu machen, investiert der Bund in den kommenden Jahren 24,5 Milliarden Euro in die deutschen Wasserstraßen. Das sind etwa neun Prozent der Gesamtinvestitionen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030. Das meiste davon fließt in den Erhalt und





Ausbau. Denn etwa die Hälfte der Wehranlagen und rund 60 Prozent der Schleusenanlagen wurden vor 1950 errichtet.

#### Aus der Schönrain in unser Wohnzimmer

Wie schwierig das Steuern eines Binnenschiffs ist, wird auf dem Rhein-Herne-Kanal bei der Einfahrt in die Schleuse Gelsenkirchen deutlich. Die erst zwischen 1980 und 1985 gebaute und damit noch recht junge Doppelschleuse ist etwa zwölf Meter breit. Achim Schäfers Schönrain misst 10,5 Meter in der Breite, damit bleibt rechts und links jeweils nur eine Armlänge zwischen der Schiffs- und der Schleusenwand. Ruhig und behutsam steuert der Unterfranke das 86 Meter lange Schiff in die Schleuse. Der Lehrling Hendrik, im dritten Jahr an Bord, macht es mit dicken Tauen fest. Dann geht es gut sechs Meter in die Höhe und weiter Richtung Herne.

Was mit Achim Schäfers Stahlblechen im nächsten Schritt passiert, sieht man im Duisburger Hafen. In den Hallen der Firma CTS liegen Hunderte Metallrollen, sogenannte Coils. Die dicken Stahlbleche, die Achim Schäfer in seiner Schönrain geladen hat, werden warm-

oder kaltgewalzt, sodass deutlich dünnere Bleche entstehen. Diese werden dann platzsparend aufgerollt. Damit kann letztlich fast alles passieren: Viel geht in die Autoindustrie, aber einige Bleche werden beispielsweise von einer Kaminfirma abgeholt und landen am Ende als Öfen in unseren Wohnzimmern. Und das ist der Vorteil der Hafenanlage: Viele Coils werden erneut verschifft, einige werden mit dem Güterzug abgeholt, einige andere mit dem Lkw.

„  
Künftig sollen  
noch mehr  
Güter auf dem  
Wasser  
transportiert  
werden  
“

Dass künftig noch mehr Güter auf dem Wasser transportiert werden sollen, darüber sind sich die meisten Experten einig. Dem Bundesverkehrsministerium schwebt bis 2030 ein Anteil des Binnenschiffs von derzeit sieben auf dann zwölf Prozent vor. Im „Wasserland“ Nordrhein-Westfalen werden schon jetzt 30 Prozent aller Güter verschifft, doch auch hier ist noch Luft nach oben. Dafür müssen Industrie und Gesellschaft allerdings auch das Klima schützen, sonst gibt es noch öfter solche Dürreperioden, so extremes Niedrigwasser und damit so starke Transportengpässe wie im Herbst 2018. Und wer will schon vor einer geschlossenen Tankstelle stehen?

Die größten NRW-Häfen 2019  
nach Güterumschlag

