

Binnenwasserstraßen und Häfen

Helmut Nuhn

Die Bundeswasserstraßen setzen sich zusammen aus den Seeschiffahrtsstraßen, welche neben den Küstengewässern auch die Unterläufe der Flüsse und den Nordostseekanal umfassen, und den Binnenschiffahrtsstraßen mit freien bzw. staugeregelten Flussstrecken und Kanälen (Gesamtlänge 6391 km). Die Einstufung der Wasserstraßenabschnitte in die 1993 auf EU-Ebene vereinbarten Klassen ergibt sich aus den Nutzungsmöglichkeiten für Motorschiffe, Schleppkähne und Schubverbände **3**. Einige nicht durch offizielle Kategorien erfasste Wasserwege werden vorweg in der Klasse 0 zusammengefasst. Weiterhin in der Karte verzeichnet sind wichtige Bauwerke, die den Verkehrsfluss bestimmen, wie Sperrwerke, Schleusenanlagen und Schiffshebewerke.

Das System der Wasserstraßen wird im Süden durch die Hauptmagistrale des Rheins und seine Nebenflüsse geprägt und weist nur im Norden Netzstrukturen auf. Es ist das Ergebnis von Aus- und Neubaumaßnahmen in den letzten 100 Jahren, um den Transport von Massen- und Schwergut zu gewährleisten, und verläuft häufig parallel zu den Schienenwegen. Eine große Anzahl von öffentlichen und privaten Binnenhäfen unterschiedlicher Ausstattung säumt die Binnenwasserstraßen.

Duisburg

Der größte deutsche Binnenhafen in Duisburg **1**, der zugleich von flussgängigen Seeschiffen angelaufen wird, entstand 1926 durch den Zusammenschluss der öffentlichen Häfen in Duisburg, Ruhrort und Hochfeld. Daneben bestehen bis heute werkseigene Privathäfen, welche auf die Erfordernisse der jeweiligen Produktionsbetriebe ausgerichtet sind. Die günstige Lage der Hafengruppe an der Einmündung der bereits 1780 kanalisiertem Ruhr und des 1915 fertig gestellten Rhein-Herne-Kanals begünstigt den Betrieb direkter Schifflinien nach Rotterdam und Antwerpen sowie ins Ruhrgebiet.

Wegen des Rückgangs des Massengutumschlags, das zunächst einseitig auf Kohle, später auf Erz und zeitweise auf Mineralöl ausgerichtet war, bemüht sich die Duisburg-Ruhrorter Hafen AG um eine Neuorientierung hin zu einem multifunktionalen Dienstleistungszentrum. Die aktuelle Flächennutzung im Hafengebiet lässt erkennen, dass bereits größere Areale für Stückgutumschlag und Logistikdienstleistungen durch Umnutzung früherer Massengutanlagen und die Zuschüttung von Hafenbecken entstanden sind. Hierzu gehören der 1983 eröffnete Containerterminal, der RoRo-Komplex für die Fahrzeugverladung und der KV-Bahnhof für den kombinierten Verkehr. Hinzu kommen meh-

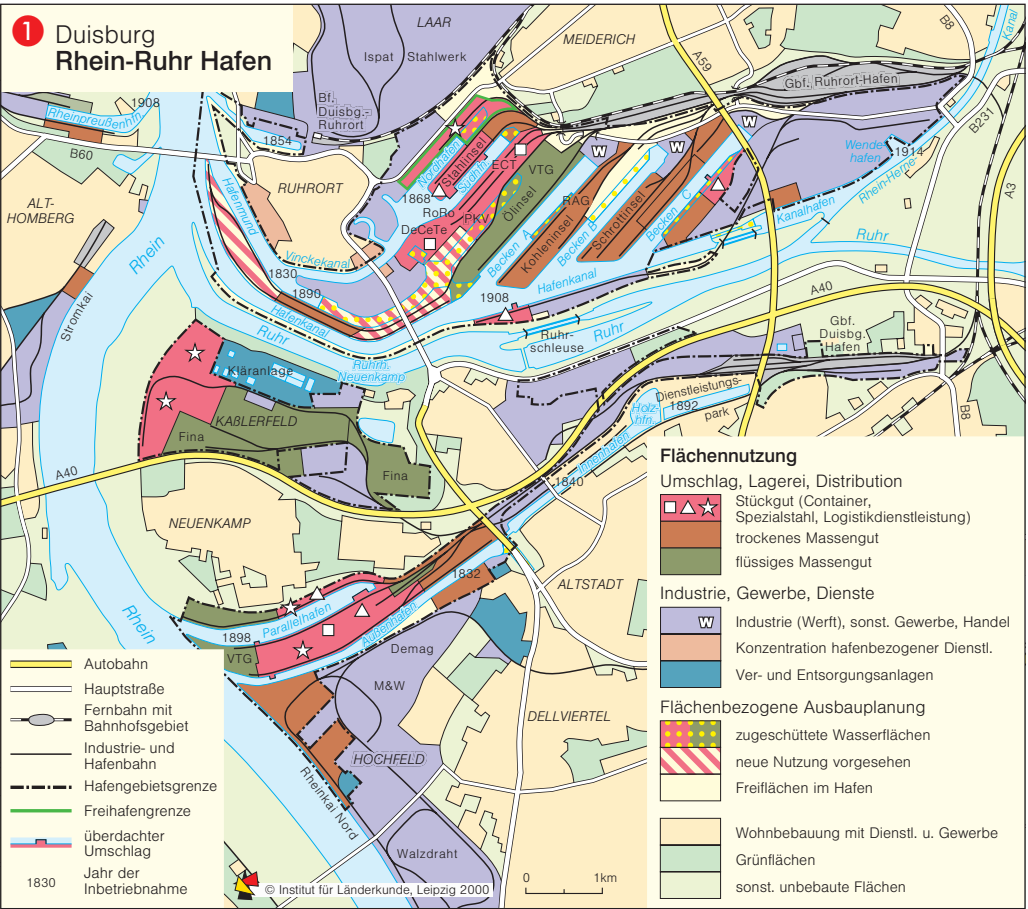
rere Stahlservicezentren mit Stückguthallen und vorkragenden Dächern für einen witterungsunabhängigen Umschlag. Eine Besonderheit stellt der 1990 eröffnete Freihafen dar, der die zollfreie Zwischenlagerung und Bearbeitung von Außenhandelswaren ermöglicht. Moderne Logistikzentren sind im Kaßlerfeld sowie am Parallelhafen entstanden. Der im Aufbau befindliche Logport auf dem Gelände des ehemaligen Krupp-Hüttenwerkes in Rheinhausen **2** reiht sich in diese Aktivitäten ein. Der Rhein-Ruhr-Hafen präsentiert sich deshalb bereits heute als ein universeller Umschlagplatz mit guten Zukunftsaussichten.

Perspektiven

Im Gegensatz zum Straßen- und Schienenverkehr sind die Kapazitäten der Binnenwasserstraßen nicht ausgelastet. Die Bundesregierung propagiert deshalb eine Verlagerung des Gütertransports auf das Schiff. Die Vorteile des Binnenschiffs liegen im großen Transportvolumen, im geringen Energieverbrauch und im begrenzten Lärmpegel, woraus eine vergleichsweise niedrige Umweltbelastung resultiert. Außerdem sind Schiffsunfälle selten, wodurch sich eine besondere Eignung für den Gefahrguttransport ergibt. Demgegenüber bestehen Nachteile wegen der vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeit von 8-12

km/h sowie der zeitweisen Beeinträchtigung durch Hoch- und Niedrigwasserstände oder Eisbildung. Hinzu kommt die Begrenzung der Schiffs-ladefläche durch die Abmessungen der Schleusen und die Durchfahrthöhe bei Brücken, was sich insbesondere bei der Containerstapelung negativ auswirkt.

Trotz der preisgünstigen Frachtraten ist es bis heute nicht zu einer nennenswerten Verlagerung des Gütertransports auf das Binnenschiff gekommen. Von Seiten der Reedereien und Partikuliere beschränkt sich das Transportangebot noch weitgehend auf eine Beförderung von Hafen zu Hafen ohne Berücksichtigung des Vor- bzw. Nachlaufs der Güter im Rahmen der Transportkette. Aus diesem Grunde sind ergänzende Angebote der Schiffseigner für logistische Dienstleistungen und ein besseres Marketing erforderlich. Von staatlicher Seite müssen daneben flankierende Unterstützungen für den Aufbau von integrierten kombinierten Transportketten erfolgen. Dies gilt auch für die Einführung technologischer und organisatorischer Neuerungen beim Schiffsbetrieb und beim Umschlag sowie für die Einrichtung von Güterverkehrszentren. Nur unter diesen Rahmenbedingungen werden eine Modernisierung des Binnenschifftransports und ein erfolgreicher Wettbewerb mit den flexibleren Landverkehrssystemen kurzfristig zu erreichen sein. ♦



Binnenwasserstraßen und Häfen 3

