

Warenströme in der Binnenschifffahrt der BRD

Boshidar G. Metschkow, Prof.
INFERT GmbH Wiendorf/Deutschland



EINFÜHRUNG

Die Volkswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland zählt zu den leistungstärksten Europas. Das relativ rohstoffarme Land importiert beachtliche Mengen verschiedenartigster Rohstoffe, Materialien und Halbzeuge, welche zu den Produktionsstätten auf dem Land- und dem Wasserwege transportiert werden. Dabei treffen die überseeischen Importe in den Nord- und Ostseehäfen wie Hamburg, Bremen, Kiel, Rostock u. a. ein und werden per Straßenfahrzeug, Eisenbahn oder Binnenschiff der Industrie zugestellt. Ausländische leistungsfähige und geografisch günstig gelegene Häfen wie Rotterdam und Antwerpen sind ein fester Bestandteil dieser komplexen Transportkette. Andererseits zählt Deutschland zu den Ländern mit dem größten Exportvolumen im globalen Maßstab. Industrielle Fertigwaren und andere in Deutschland hergestellte Produkte nehmen den umgekehrten Weg, um zu den Endverbrauchern oder zu den Kooperationspartnern in der ganzen Welt zu gelangen. Die zentrale Lage des Landes hat eine enorme Transportdichte zur Folge, infolgedessen der Verkehr zu einem der größten Energieverbraucher nicht nur in Deutschland, sondern auch in der EU geworden ist. Im Weißen Buch der Europäischen Kommission [1] veröffentlichte Untersuchungsergebnisse belegen den enormen Energieverbrauch des Verkehrs. Rund 30% des Gesamtenergieverbrauchs in der EU entfallen auf den Verkehr, der ca. 71 % des Erdölverbrauchs verzeichnet.

Das ausgebauten Autobahn- und Straßennetz Deutschlands wird als Kreuzungspunkt des europäischen Güterverkehrs zunehmend intensiver belastet und es sind seit längerer Zeit Anzeichen einer Kapazitätsüberbeanspruchung sichtbar. Der flexible Straßenverkehr weist den größten Anteil am Güterverkehr auf, stellt aber zunehmend auch einen Umweltbelastungsfaktor dar, dessen Folgen globale Auswirkungen haben. Das ungünstige Verhältnis zwischen Energieverbrauch und Transportleistung des Straßenverkehrs hat deshalb die Europäische Kommission bewogen, eine Verlagerung des Güterverkehrs auf Wasserstraßen und Schienen zu empfehlen, um der Überlastung der Infrastruktur des Straßennetzes entgegenzuwirken und die Umweltbelastung zu reduzieren [1]. Folgerichtig hat Jaques Barrot, der für Verkehr zuständige Vizepräsident der Kommission unterstrichen, dass die EU sich verstärkt darum bemühen müsse, den Straßen- und Luftverkehr wirksamer und umweltfreundlicher zu gestalten. Das Europäische Parlament hat bereits im Jahre 2005 eine Einigung für die Co-Finanzierung von 30 prioritären Transportprojekten als Bestandteil eines transeuropäischen Wasserwege-Netzwerkes im Zeitraum 2007-2013 erzielt. Die europäische Förderung für diese

Projekte kann bis zu 30 % der Realisierungskosten betragen, wobei Machbarkeitsstudien mit bis zu 50 % gefördert werden können [2]. Die Implementierung eines transeuropäischen Managementsystems für die Wasserstraßentransporte (river information service RIS) wird ebenfalls mit bis zu 20 % aus europäischen Fonds unterstützt.

Die Anstrengungen zur Umlenkung der Güterströme von der Straße auf Schiene und Wasserwege erfordern Finanzierungen in Milliardenhöhe, wobei allein die Ausgaben für die Schaffung des transeuropäischen Wasserwege-Netzwerkes im Zeitraum bis 2012 auf etwa 8 G€ geschätzt werden. Ausgaben dieser Größenordnung werden aber durch den wesentlich niedrigeren Energieverbrauch von Binnenschiffen im Vergleich zu Lastautos gerechtfertigt (s. Bild 1).

 SPITS Length 38,50m - width 5,05m - depth 2,20m - loading cap. 350t	 14x
 NEO K Length 63m - width 6,60m - depth 2,50m - load cap. 550t	 22x
 RO-RO VESSEL Length 110m - width 11,40m - depth 2,50m	 72x
 TANK SHIP Length 110m - width 11,40m - depth 3,50m - load cap. 3000t	 120x
 CAR VESSEL Length 110m - width 11,40m - depth 2,20m - load cap. 600t	 600x
 CONTAINER VESSEL Length 110m - width 11,40m - depth 3,00m - load cap. 200TEU	 200x
 CONTAINER VESSEL - JOWI CLASS Length 135m - width 17m - depth 3,00m - load cap. 470TEU	 470x
 PUSH CONVOY (4) Length 193m - width 22,80m - depth 2,50/3,00m - load cap. 11000t	 440x

Bild 1. Gegenüberstellung der Transportleistung von LKW und Binnenschiffen [2].

Derartige Transportleistungen können allerdings nur die auf den größeren europäischen Strömen (Rhein, Donau, Elbe, Main, Seine, Maas) eingesetzten Binnenschiffe erreichen, aber auch bei begrenzten Wassertiefen sind kleinere Wasserfahrzeuge durchaus in der Lage, effektiver als der Straßentransport zu



Bild 2. Übersicht der Binnenwasserstrassen in der Europäischen Union und angrenzender Staaten [3].

operieren. Die zunehmende Bedeutung des Containerumschlags schafft bei einer sinnvollen Kombination mit dem Schienennetz eine weitere Alternative zum Straßenverkehr. Durch die Erweiterung des Tourismus beginnt auch der Personenverkehr eine beachtliche Rolle bei der Binnenschifffahrt zu spielen und tritt als ein zusätzlicher positiver Faktor in Erscheinung, welcher die Anstrengungen zum Ausbau der Binnenwasserwege begünstigen kann.

DAS WASSERSTRASSENNETZ DEUTSCHLANDS

Sämtliche Belange der Binnenschifffahrt hängen primär vom Zustand des Wasserstraßennetzes ab, welches seinerseits ein wesentlicher Bestandteil der transeuropäischen Güterlogistik ist. Wie aus Bild 2 hervorgeht, verlaufen die meisten Binnenwasserstraßen Europas im Großraum der Nord- und Ostseeküste auf dem Gebiet Deutschlands, Hollands, Belgiens und Frankreichs. Eine echte transeuropäische Binnenwasserstraße ist die Verbindung Rhein-Main-Donau, welche eine Nordsee-Schwarzes Meer-Achse bildet. Andere leistungsfähige Binnenwasserstraßen sind der Rhein, die Rhone, die Seine, die Elbe, der Po, die Oder und andere Flüsse, die von der Küste tief in das europäische Festland reichen.

Durch die gezielte Nutzung der natürlichen Gegebenheiten hat Deutschland seine Binnenwasserstraßen systematisch ausgebaut und zu einem inländischen Verbundsystem gestaltet. Rückgrat dieses Systems ist der Rhein, der zum

größten Teil durch Deutschland fließt und in Bezug auf das Transportaufkommen als die wichtigste europäische Wasserstraße gilt. Die vier großen Flussgebiete (Rhein-, Elbe-, Weser- und Donaugebiet) sowie die Berliner- und Brandenburgisch-Mecklenburgischen Gewässergebiete sind mit zahlreichen Kanälen wie das Westdeutsche Kanalsystem, der Mittellandkanal, der Rhein-Main-Donaukanal, der Elbe-Havel-Oderkanal und anderen Querverbindungen miteinander verbunden. Zwischen den größten Flüssen, den Seehäfen und den Industrie- und Ballungsgebieten ist somit ein intensiver, energieeffizienter und umweltfreundlicher Güterverkehr auf dem Wasserwege möglich. Die Oder verbindet die Berliner- und die Brandenburgisch-Mecklenburgischen Gewässer direkt mit dem Nachbarland Polen und erfüllt eine ähnliche Transportfunktion wie der Rhein, der die Anbindung an die Binnenwasserstraßen in Frankreich, Holland und Belgien ermöglicht. Das deutsche Binnenwasserstraßennetz ist schematisch in Bild 3 gezeigt.

Das deutsche Binnenwasserstraßennetz ist das größte in Europa und die Gesamtlänge aller Wasserwege beläuft sich auf ca. 7476 km. Somit sind nicht nur die an den großen Flüssen liegenden Städte und Produktionsstandorte auf den Wasserwege erreichbar, sondern auch Ortschaften, die relativ weit davon entfernt sind. Mit der netzartigen, flächendeckenden Anbindung des Binnenlandes praktisch an alle wirtschaftlich bedeutenden Zentren sind günstige Bedingungen für die Umlenkung immer größerer Güterströme von der Straße auf die Wasserwege gegeben. Diese Möglichkeiten werden systematisch ausgebaut, wie die nachfolgenden Beispiele belegen.



Bild 3. Deutsches Binnenwasserstraßennetz.

- ❖ Ende 2006 wurde die größte Binnenschleuse Deutschlands eröffnet (Uelzen II). Die Schleusenammern von Uelzen II haben eine Länge von 190 m und sind 12,5 m breit (Investitionsvolumen von 122 M€). Es wird ein Höhenunterschied von 23 m überwunden. Weitere 38 m werden bei Scharnebeck benötigt, um die Schiffe auf Elb-Niveau herunterzubringen [4]
- ❖ im Binnenhafen Nürnberg wurden im vergangenen Jahr (2006) insgesamt 31 M€ investiert und den Umsatz von 590 Kt (84. Platz in der Rangliste der Binnenhäfen Deutschlands) auf 11 Mt gesteigert (Verbesserung auf den 4. Platz). Die Bahn investiert in diesem Jahr 35 M€ für den Ausbau des Containerterminals (350.000 Container/Jahr). Gleichzeitig mit dem Güterumschlag wird auch der Passagierverkehr weiter ausgebaut (allein im Jahre 2006 wurden im Binnenhafen Nürnberg 500 Passagierschiffe abgefertigt) [5]
- ❖ der Nord-Ostseekanal wird in den nächsten Jahren für Schiffe bis zu 280 m Länge ausgebaut (derzeit können nur Schiffe bis 235 m Länge die Verbindung zwischen der Nord- und der Ostsee passieren) [6].

Im Bild 4 ist eine moderne Binnenhafenanlage zu sehen, die inmitten eines Industriegebiets mit Anbindung an eine Autobahn lokalisiert ist.



Bild 4. Deutscher Binnenhafen in einem Industriegebiet.

Derartige Lösungen sind typisch für viele deutsche Binnenhäfen. Trotz dieser sehr gut ausgebauten Infrastruktur wird ein Großteil der Güterströme nach wie vor auf der Straße abgewickelt. Gerade daraus resultiert das deutlich ausgeprägte Bestreben der Europäischen Kommission zur Veränderung dieser Situation.

GÜTERUMSCHLAG DER DEUTSCHEN BINNENHÄFEN

Ein so stark und flächendeckend ausgebautes Binnenwasserstraßennetz ermöglicht die größten Transportleistungen

im europäischen Güterverkehr. Die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt kann durch die zwei wichtigsten Kennzahlen – Menge der transportierten Güter (Transportvolumen) in t/Jahr und die Transportleistung charakterisiert werden. Letztere wird als die von den Gütern zurückgelegten Transportstrecken in tkm definiert. Der Güterumschlag kann somit nicht als alleiniges Kriterium angesehen werden, wenn es darum geht, die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt einzuschätzen. In der Tabelle 1 ist dieser Sachverhalt deutlich zu sehen.

Tabelle 1. Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in ausgewählten EU-Ländern.

Land	Transportvolumen Mt	Bewertung Punkteskala 1 bis 10	Transportleistung Gtkm	Bewertung Punkteskala 1 bis 10	Mittelw. Binnenschifffahrt
Großbrit.	1,56	0,06	0,03	0,005	0,033
Frankreich	58	2,1	7,3	1,15	1,73
Deutschland	271,2	10	63,6	10	10
Österreich	7,9	0,3	7,2	1,13	0,72
Holland	106,8	3,9	0,017	0,003	2,1
Belgien	145,1	5,4	0,002	0,0003	2,9

Anhand der in Tabelle 1 zusammengestellten Werte kann die Bedeutung der Wasserstraßen für die in der Binnenschifffahrt führenden EU-Länder abgelesen werden. Das für die Volkswirtschaft eines relativ kleinen Landes wie Belgien beachtliche Transportvolumen wird auf sehr kurzen Wegen realisiert, wie die Transportleistung in tkm zeigt. In Österreich dagegen halten sich das Transportvolumen und die Transportleistung die Waage und deshalb sind die Wasserstraßen auch wesentlich länger. Österreich hat lediglich 5,4 % des belgischen Transportvolumens aufzuweisen, übertrifft aber die belgische Transportleistung um das 3600-fache. Diese sehr differenzierte, um Größenordnungen streuende Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt ist ein kennzeichnendes Merkmal für die gesamte Branche. Wenn für den Vergleich der Leistungsfähigkeit die in der letzten Spalte der Tabelle 1 angegebenen nicht gewichteten Mittelwerte herangezogen werden, so ergibt sich eine Rangfolge mit Deutschland als unangefochtenem Spitzenreiter. Die drei Positionen danach werden von Belgien, Holland und Frankreich belegt. Die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt tritt noch deutlicher hervor, wenn das Volumen der in Binnen- und Seehäfen Deutschlands umgeschlagenen Güter verglichen wird. Der Güterumschlag deutscher Seehäfen erreichte im Jahre 2006 die Marke von 320 Mt und ist somit lediglich um das 1,26-fache größer als der Umschlag der Binnenhäfen (271,2 Mt). Der Umschlag der Binnenhäfen berücksichtigt nur Güter, die nach oder von Deutschland transportiert worden sind. Somit werden Transitleistungen von und nach Drittländern in dieser Statistik nicht erfasst.

Das Bundesamt für Statistik in Wiesbaden veröffentlicht periodisch jeweils in der Mitte des laufenden Kalenderjahres Übersichten zur Leistung der Binnenschifffahrt im Vorjahr [7]. Bezug nehmend auf die im Vorjahr 2004 erreichte Umschlagsleistung (um ca. 1,4% kleiner als im Jahre 2005), wies das Bundesamt darauf hin, dass für den Transport dieser Gütermenge auf der Straße fast 27 000 LKW-Fahrten täglich erforderlich wären, wenn die Nutzlast der Fahrzeuge 24 Tonnen beträgt. Alle diese Fahrzeuge hintereinander gereiht würden eine Kolonne von ca. 540 km Länge ergeben (ungefähr die Strecke von Berlin nach Frankfurt/Main). Würden stattdessen dafür Eisenbahnwaggons mit einer Tragfähigkeit von 40 Tonnen eingesetzt, würde das deutsche Schienennetz pro Tag

mit zusätzlichen 16200 Güterwaggons belastet. Die Folge wären ca. 9,8 Millionen LKW- oder aber etwa 5,9 Millionen Güterwagen – Fahrten innerhalb eines einzigen Jahres. Abgesehen von der sowohl von den LKW als auch durch die Bahn verursachten höheren Umweltbelastung durch den CO₂ – Ausstoß, wäre derzeit weder das Straßen- noch das Schienennetz Deutschlands in der Lage, diese Güterströme zu bewältigen. Dagegen stößt die potentielle Durchlassfähigkeit der Wasserstraßen noch nicht auf ihre Grenzen.

Mit den in [7] und [8] enthaltenen Werten lässt sich die Leistungsfähigkeit deutscher Binnenhäfen grafisch verdeutlichen. Die Statistik des Bundesamtes weist die 99 leistungsstärksten Binnenhäfen detailliert aus und fasst weitere 100 kleinere Häfen zu einer gemeinsamen Gruppe zusammen. Wird der arithmetische Mittelwert aller 99 namentlich genannten Binnenhäfen als Bezugsbasis gewählt, so ergibt sich der Umschlagsindex jedes Hafens als Quotient seines Umschlagsvolumens und des Mittelwertes. Im Bild 5 ist eine Übersicht der 20 leistungsstärksten Binnenhäfen angegeben.

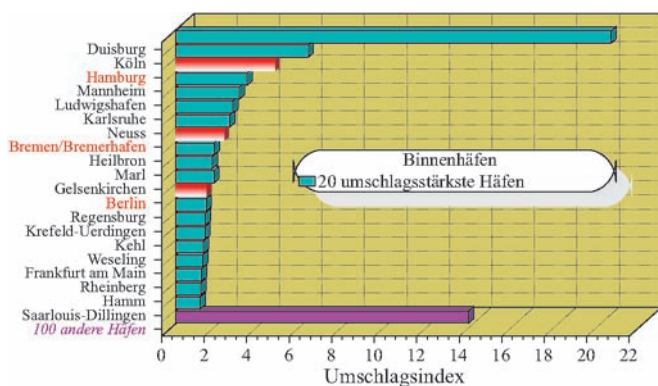


Bild 5. Die leistungsstärksten deutschen Binnenhäfen.

Mit großem Abstand wird die im Bild 5 gezeigte Rangliste vom Binnenhafen Duisburg angeführt, dessen Umschlag größer ist als die Summe der nächstfolgenden acht Häfen. Die mit rot-weißer Farbe gekennzeichneten Häfen sind am Gütertransport von oder nach Polen beteiligt. An letzter Stelle ist der summarische Güterumschlag von 100 Häfen angegeben, die in der Statistik nicht differenziert erfasst worden sind. Sie erreichen etwa 70% des Umschlags des Duisburger Hafens.

Diese im Bild 5 gezeigten Werte belegen, dass die leistungsstärksten Binnenhäfen im Rheingebiet liegen. Die Binnenhäfen Hamburg und Bremen/Bremerhafen sind direkt an die gleichnamigen Seehäfen gekoppelt und sind als Drehscheiben des Güterverkehrs von zentraler Bedeutung für die Volkswirtschaft. Eine ähnliche Position haben alle Binnenhäfen im Rheingebiet, deren Anbindung an Antwerpen und Rotterdam den beachtlichen Güterumschlag von und nach Belgien und Holland ermöglicht.

Aus der geografischen Verteilung der Industriezentren und Ballungsgebiete und deren Anbindung am Wasserstraßennetz ergeben sich sehr deutliche Unterschiede im Güterumschlag der deutschen Binnenhäfen. Zwischen den insgesamt acht Wasserstraßengebieten sind signifikante Unterschiede bei der Güterumschlagsleistung feststellbar, wie Bild 6 zeigt.

Bild 6 unterstreicht eindrucksvoll die Dominanz des Rheingebiets beim Güterumschlag deutscher Binnenhäfen. Er ist über 5-fach größer als der Durchschnittswert, der dem Umschlag der Binnenhäfen im Westdeutschen Kanalgebiet entspricht. Am Güterumschlag der im Rhein- und im Donaugebiet liegenden deutschen Binnenhäfen ist die polnische Wirtschaft nicht beteiligt (alle mit rot-weißer Farbe gekennzeichnete Gebiete

empfangen Güter von Polen oder versenden Waren nach Polen). Die in unmittelbarer Nähe polnischer Binnenwasserstraßen gelegenen Gebiete, insbesondere die Berliner und die brandenburgisch/mecklenburgischen Gewässer sind für den deutschen Güterumschlag von einer wesentlich kleineren Bedeutung als das führende Rheingebiet.

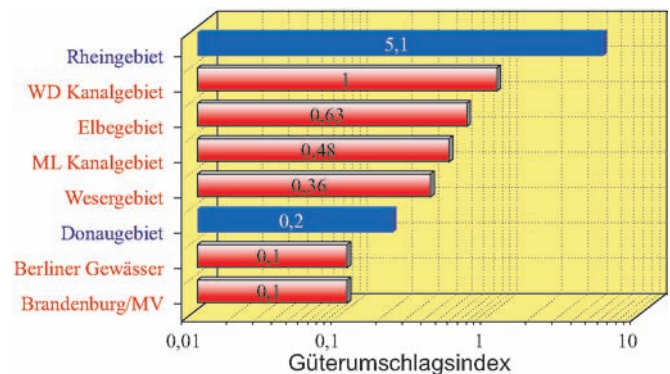


Bild 6. Der gebietsweise deutsche Güterumschlag.

Eine prozentuale Differenzierung der auf Binnenwasserstraßen transportierten Güter in Deutschland ist unter Berücksichtigung der Güterspezifik wie im Bild 7 möglich. Die vier dominanten Güterarten mit einem prozentualen Anteil über 10 % sind der Abraum (Steine, Erden), das Erdöl und die Erdgase, die festen mineralischen Brennstoffe (Koks, Stein- und Braunkohle) sowie die Erze einschließlich metallischer Abfälle. Der Löwenanteil des Güterumschlags entfällt folglich auf feste, flüssige oder gasförmige Massengüter.

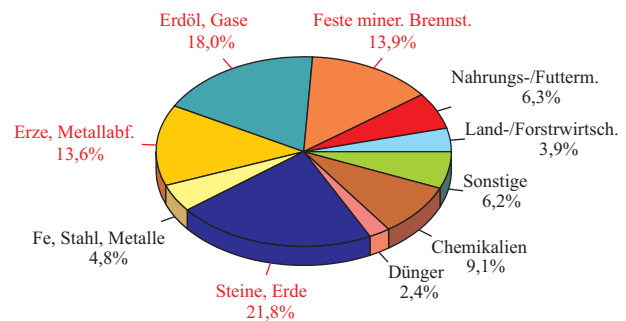


Bild 7. Struktur des Güterumschlags deutscher Binnenhäfen.

Der zunehmende Trend eines verstärkten Containereinsatzes wird nicht primär beim Transport von Massengütern, sondern insbesondere bei Nahrungs- und Futtermitteln, Chemikalien, Düngern und sonstigen Waren beobachtet, deren summarischer Anteil über 20% liegt. Eine wesentliche Transportleistung, deren Bedeutung gerade in den letzten Jahren nachdrücklich in den Blickpunkt der Binnenschifffahrt rückt ist der Touristik- und der Passagierverkehr, welcher jedoch noch nicht gesondert ausgewiesen wird.

Der gesamte Güterumschlag deutscher Binnenhäfen (271,2 Kt) setzt sich aus zwei Warenströmen zusammen – Güter, die aus Deutschland ins Ausland mit Binnenschiffen befördert (157,2 Kt) und solche, die zum innerdeutschen Transportvolumen gehören (115 Kt). Allein aus der Dominanz der Binnenhäfen im Rheingebiet resultiert die Spitzenposition der unmittelbaren Nachbarländer Belgien, Holland und Frankreich in der Struktur des deutschen Güterumschlags auf Binnenwasserstraßen. Wenn der Güterumschlag in seine zwei Bestandteile (Empfang und Versand von Gütern) nach Ländern aufgeschlüsselt wird, lassen sich die Größenordnungsdifferenzen besser darstellen, wenn entsprechende Güterumschlagsindizes eingeführt werden. So ergibt sich der Güterumschlagsindex aus dem Quotienten der empfangenen bzw. versandten Gütermenge und dem Mittelwert

der empfangenen bzw. versandten Güter. Die Größenordnungen unterschieden werden dann in einem logarithmischen Maßstab darstellbar. Wegen der Übersichtlichkeit werden bei den nachfolgenden Darstellungen nur die ersten 10 Länder der jeweiligen Rangliste berücksichtigt. Im Bild 8 ist die Rangliste beim Umschlag empfangener und versandter Güter gezeigt.

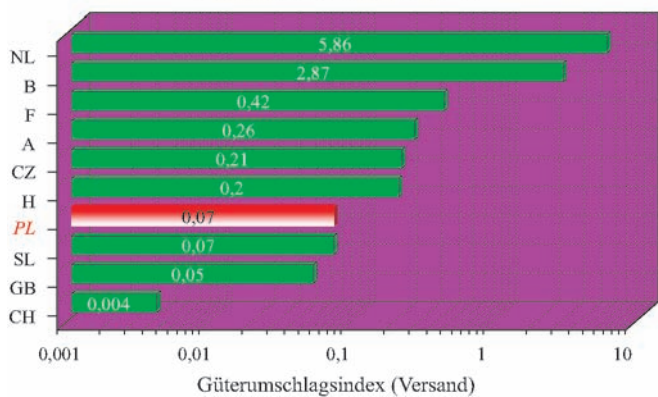
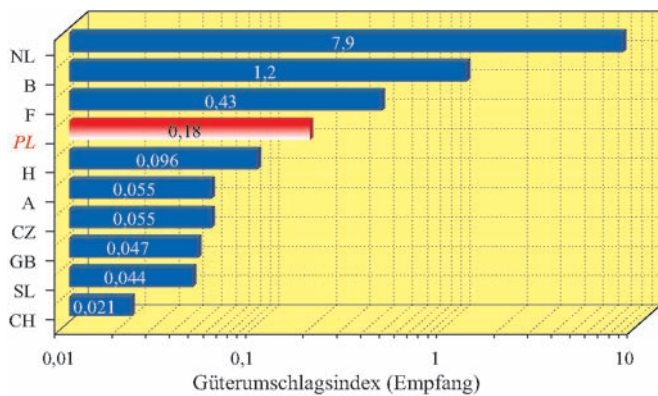


Bild 8. Rangfolge des Güterumschlags deutscher Binnenhäfen mit dem Ausland.

Beide Darstellungen im Bild 8 belegen erneut die Ausnahmeposition von Holland und Belgien beim deutschen Güterumschlag auf Binnenwasserstraßen. Schon das drittplatzierte Frankreich versendet und empfängt nach bzw. von Deutschland ca. 15- bzw. 13-fach weniger Güter als Holland. Der Anteil Polens ist beim Empfang mehr als 2-fach größer als beim Versand, aber im Vergleich zu Holland ergeben sich in beiden Fällen schon Größenordnungsunterschiede.

GÜTERUMSCHLAG VON UND NACH POLEN

Trotz der geografischen Nähe zu den polnischen Ostseehäfen Szczecin/Swinoujście, Gdynia, Gdansk und anderen kleineren Seehäfen sowie der von einer leistungsfähigen Binnenwasserstraße (Oder) gebildeten Landesgrenze im Norden hält sich der Güterumschlag zwischen Deutschland und Polen eher in bescheidenen Grenzen, wie die obigen Übersichten zeigen. Die Ursachen dafür sind komplexer und vielfältiger Natur, sie sind teilweise historisch bedingt, stellen aber keinen Gegenstand dieses Berichtes dar, da sie von polnischen Projektteilnehmern untersucht worden sind. Mit der Schaffung eines einheitlichen transeuropäischen Binnenwasserstraßennetz es werden sich einige entscheidende Randbedingungen günstig verändern, welche den Güterumschlag auf Binnenwasserstraßen von und nach Polen beleben können.

Der gesamte polnische Anteil am Güterumschlag deutscher Binnenhäfen, der als die Menge umgeschlagener, aus Polen eintreffender oder nach Polen versandter Güter verstanden wird, beträgt lediglich 0,81 %. Im Rahmen der empfangenen

Güter beläuft sich dieser Anteil auf 1,13% und die nach Polen versandten Güter stellen gerade mal 0,3 % der Versandleistung deutscher Binnenhäfen dar. Von den acht Binnenwasserstraßen gebieten Deutschlands sind sechs am Güterumschlag mit Polen beteiligt (Bild 9).

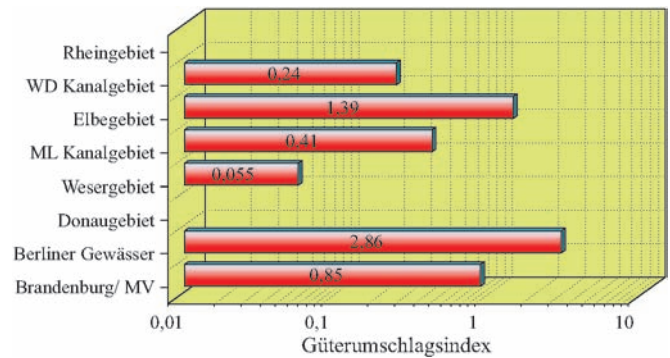


Bild 9. Güterumschlag deutscher Binnenhäfen von und nach Polen.

Im Bild 9 ist der Güterumschlagsindex als Quotient des Umschlags des jeweiligen Gebietes und des Mittelwertes des Gesamtgüterumschlags von und nach Polen definiert. Der aus den Berliner Gewässern, dem Elbegebiet und den brandenburgisch/mecklenburgischen Gewässern erzielte Güterumschlag hat die größte Bedeutung für Polen. Die Hauptverkehrsader der Binnenschifffahrt Deutschlands – das Rheingebiet – ist an diesem Umschlag nicht beteiligt und das Wesergebiet sowie das westdeutsche Kanalgebiet zeigen nur eine schwache Präsenz. Grenzüberschreitende Binnenwassertransporte zwischen Deutschland und Polen sind folglich als Anbindung an die geografisch nächst gelegenen Berliner und brandenburgisch/mecklenburgischen Gewässer und an das Elbegebiet zu betrachten, wenn die Problematik des künftigen Ausbaus polnischer Binnenwasserwege und Häfen diskutiert wird. Gleiches gilt sinngemäß auch für die Wasserfahrzeuge, die unter dem Blickwinkel der benachbarten Wasserstraßen mit einer relativ kleinen Tiefe und verhältnismäßig stark schwankendem Wasserpegel zu konzipieren sind.

Empfänger und Versender von Gütern aus und nach Polen sind im wesentlichen Binnenhäfen Deutschlands, die in den geografisch benachbarten Gebieten liegen. Der Spitzenreiter dieser Häfen ist Berlin, gefolgt von Brandenburg und Hamburg. Wie aus Bild 10 ersichtlich, wird der Güterumschlag mit Waren von und nach Polen in Häfen abgewickelt, die – mit Ausnahme von Hamburg und bedingt auch Berlin – keine Spitzenposition in der Rangliste deutscher Binnenhäfen aufweisen (die Ranglistenposition im Güterumschlag deutscher Binnenhäfen ist im Bild 10 in Klammern nach dem Namen des Hafens angegeben). Der Binnenhafen Berlin ist der Spitzenreiter beim Güterumschlag von und nach Polen. Der zweitplatzierte Hafen Brandenburg weist im Vergleich mit Berlin einen um etwa ein Drittel kleineren Umschlag auf. Seine Spitzenposition im Güterumschlag mit Polen ist aber wegen der relativ kleinen Umschlagsmenge nicht ausreichend, um ihm einen vorderen Platz in der Rangliste des Gesamtgüterumschlags zu sichern (Brandenburg belegt nur den 68. Platz).

An dieser Stelle muss jedoch vermerkt werden, dass die obige Statistik ausschließlich den deutschen Güterumschlag in Binnenhäfen berücksichtigt und nicht schlechthin als eine Grundlage für die Bewertung des deutsch-polnischen Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen dienen kann. Aussagefähiger ist zweifelsohne ein Datenmaterial, das auch die von polnischen Binnenschiffen realisierten Gütertransporte von und nach Deutschland widerspiegelt.

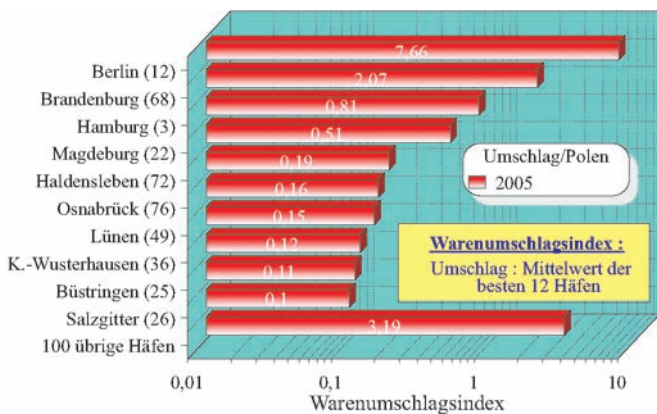


Bild 10. Rangliste deutscher Binnenhäfen beim Güterumschlag von und nach Polen.

ZUSAMMENFASSUNG

- In der Bundesrepublik Deutschland werden beachtliche Güterströme auf Binnenwasserstraßen transportiert. Das Rückgrat des Güterumschlags bildet die Binnenschifffahrt im Rheingebiet. Das Rheingebiet wird mit anderen größeren Flüssen wie die Elbe, die Donau, die Weser und die Oder mit einem Netz von Kanälen verbunden. Somit stellt der Gütertransport auf Binnenwasserstraßen ein wichtiges Bindeglied zwischen See – und Landverkehr dar und ist ein integraler Bestandteil des transeuropäischen Verbundsystems.
- Der Gesamtgüterumschlag der Binnenhäfen ist in der BRD vergleichbar mit dem Umschlag der deutschen Nord- und

Ostseehäfen. Die Binnenschifffahrt entlastet spürbar die Infrastruktur des Landverkehrs, insbesondere das stark beanspruchte Straßennetz aber auch die Eisenbahn und stößt im Unterschied dazu noch nicht auf ihre Kapazitätsgrenzen. Trotz der noch vorhandenen Kapazitätsreserven wird das Kanalsystem der BRD systematisch erweitert und modernisiert, um die Durchlassfähigkeit weiter zu verbessern.

- Die Transportkette Seehäfen – Eisenbahn – Binnenwasserstraßen wird für den Containerverkehr gezielt ausgebaut, wobei dem Passagierverkehr eine immer deutlich sichtbare Bedeutung beigemessen wird.
- Der polnische Anteil am Güterumschlag der Binnenhäfen der BRD ist sowohl bezüglich der empfangenen als der versendeten Güter relativ gering und deshalb ausbaufähig.

Quellennachweis

1. WHITE PAPER „European transport policy for 2010 : time to decide“
2. European Commission “Energy and Transport DG (2001)”
3. <http://www.inlandnavigation.org>
4. Inland Navigation Europe 2005
5. Annual Report
6. Ostseezeitung Rostock, S. 6 (Seewirtschaft) 11.12.2006
7. Bildzeitung, Regionalausgabe Nürnberg, 03.02.2007
8. Ostseezeitung Rostock, S. 6 (Seewirtschaft) 08.01.2007
9. Umschlagsstruktur der wichtigsten Häfen. Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2006
10. Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 06/2005



Photo : Arkadiusz Labuć