

Schifffahrtsregion Rheinland: Mit dem Schiff aus dem Stau!

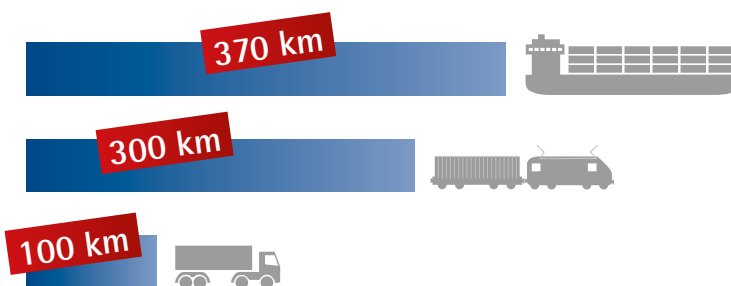


SCHIFFFAHRTSREGION RHEINLAND:

Mit dem Schiff aus dem Stau!

Das Rheinland ist mit dem Rhein als größter europäischer Wasserstraße eine bedeutende Schifffahrtsregion. Drei Viertel des nordrhein-westfälischen Binnenhafenumschlags entfallen auf den Rhein. Während Schiene und Straße an ihre Kapazitätsreserven stoßen, verfügen die Wasserstraßen über freie Kapazitäten. Diese Kapazitätsreserve kann nur gehoben werden, wenn das System Wasserstraße ausgebaut wird, also ausreichend Häfenflächen zur Verfügung stehen, die notwendige Fahrinnentiefe gesichert und die landseitige Anbindung der Häfen verbessert wird.

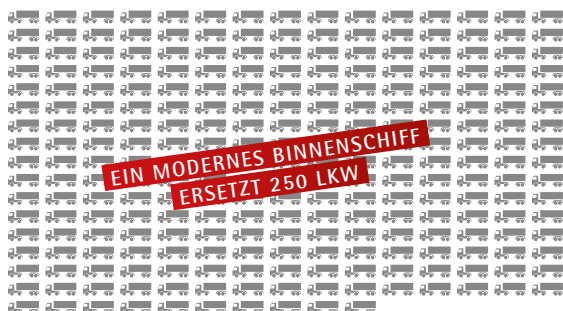
Transportweiten für eine Gütertonne mit gleichem Energieaufwand



DAS BINNENSCHIFF: EIN ECHTER ALLESKÖNNER!

Das Binnenschiff ist traditionell der klassische Verkehrsträger für Massengüter wie Erze, Mineralölprodukte oder Steine & Erden, die mit wenig Energie meist über Distanzen von mehreren hundert Kilometern transportiert werden. Weil es auf den Flüssen und Kanälen keine Staus gibt und auch Gefahrgut selbst in größeren Mengen vergleichsweise risikoarm transportiert werden kann, ist das Binnenschiff für die Chemische Industrie im Rheinland besonders wichtig.

In den vergangenen Jahrzehnten hat der weltweite Einsatz von Containern im Seeverkehr auch der Binnenschifffahrt einen wahren Boom beschert, so dass sich die rheinischen Binnenhäfen heute mehr und mehr zu multimodalen Umschlagplätzen weiterentwickeln. Und schließlich kann das Binnenschiff auch größte und schwerste Güter wie industrielle Anlagenteile transportieren.

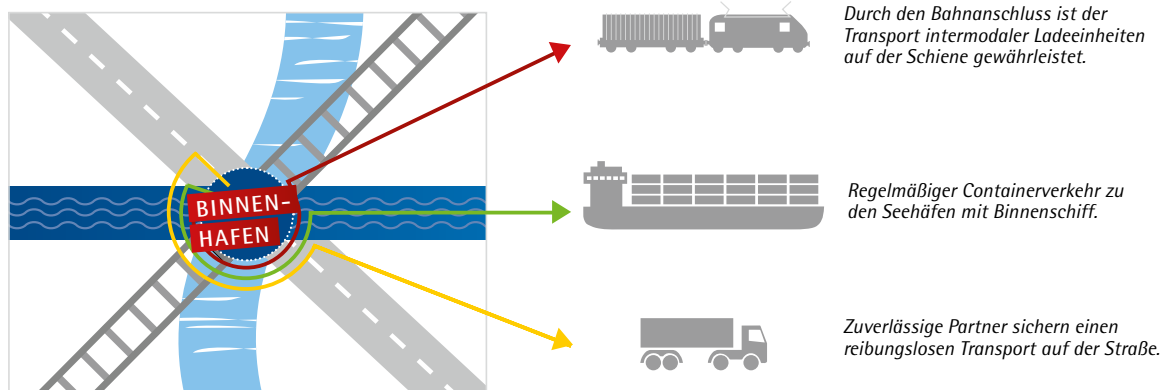


ÖKONOMIE UND ÖKOLOGIE IM EINKLANG

Der Verkehr von morgen soll leise, sauber, ressourcenschonend und kostengünstig abgewickelt werden. Das Binnenschiff kann in multimodalen Transportketten einen Beitrag zu emissionsärmerem Güterverkehr leisten, da es über eine vergleichsweise gute Energiebilanz verfügt.

Der Hauptlauf auf dem Binnenschiff muss aber meist durch entsprechende Vor- und Nachläufe auf der Straße oder der Schiene ergänzt werden. In solchen multimodalen Transportketten kann das Binnenschiff auch zum Beispiel für containerisierte Konsumgüter und wasserferne Standorte eine ökonomische und ökologische Alternative sein.

*Binnenhäfen – trimodale Drehkreuze
mit Wasser-, Straßen und Schienenanschluss*



DIE BINNENHÄFEN: MULTIMODALE TERMINALS IM HINTERLANDVERKEHR

Die rheinischen Binnenhäfen übernehmen zunehmend Funktionen von den Nordseehäfen, die ihre knappen Flächen wegen des starken Güterverkehrswachstums vor allem für den eigentlichen Güterumschlag nutzen, während logistische Zusatzleistungen und die Feinverteilung der Waren über Straße und Schiene zunehmend von den rheinischen Binnenhäfen übernommen werden. Gleichzeitig wickeln die rheinischen Binnenhäfen auch europaweite Transporte ab. Dies gilt insbesondere für den Containerverkehr, der auch zukünftig überdurchschnittlich wächst, 2011 wurden in den nordrhein-westfälischen Häfen rund 1,15 Mio. TEU wassergebunden umgeschlagen. Logistische Zusatzleistungen erweitern das Leistungsspektrum der Binnenhäfen und können bis zu 9.000 neue Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen entstehen lassen. Zugleich entlasten intermodale Transportketten, bei denen der Hauptlauf per Schiff abgewickelt wird, dauerhaft die Verkehrsträger Schiene und Straße.

Kombinierter Verkehr bietet betriebswirtschaftliche Vorteile: Für die im Kombinierten Verkehr im Vor- und Nachlauf eingesetzten Fahrzeuge gelten besondere verkehrsrechtliche Vorschriften: So dürfen die Fahrzeuge im Containerverkehr bis zu 44 Tonnen wiegen, also vier Tonnen mehr als üblich. Außerdem sind Fahrzeuge im Kombinierten Verkehr von der Kraftfahrzeug-Steuer und teilweise von bestimmten Verkehrsverboten, wie beispielsweise dem Sonn- und Feiertags- sowie Ferienfahrverbot, befreit.

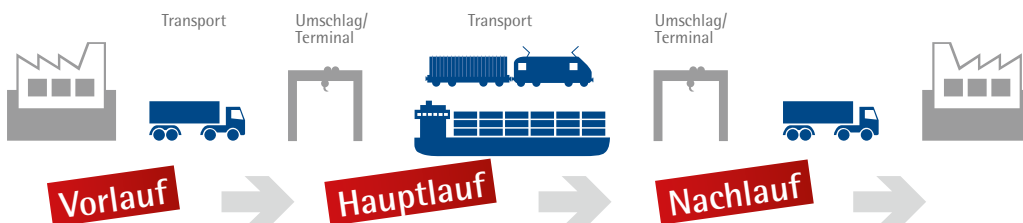
DIE RHEINISCHEN SEEHÄFEN ZARA

Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA-Häfen) sind für die rheinische Industrie die Tore zur Welt und überaus wichtig für das Auslandsgeschäft. 85 Prozent des wassergebundenen rheinischen Containerumschlags per Schiff entfallen auf das Auslandsgeschäft – Tendenz steigend: Von 2010 bis 2020 wird der Containerumschlag in der Nordrange um 19,5 Mio. TEU auf insgesamt 55 Mio. TEU steigen. Die ZARA-Häfen verursachen einen enormen Seehafen-Hinterlandverkehr, der zum Großteil über das Rheinland abgewickelt wird.



Bis 2025 wird der Transitverkehr im Rheinland um 129 Prozent steigen, fast zwei Drittel aller LKW durchqueren dann im Transit das Rheinland. Das bestehende Straßen- und Eisenbahnnetz kann dieses Wachstum nicht alleine bewältigen, da es heute schon an seine Kapazitätsgrenzen stößt.

Transportkette



WAS ZU TUN IST: KAPAZITÄTSRESERVEN HEBEN!

Um die Kapazitätsreserven im System Wasserstraße, bestehend aus Häfen, Wasserstraßen und Binnenschiff, zu heben, fordern die rheinischen Industrie- und Handelskammern:



1. HÄFEN UND WASSERNAHE FLÄCHEN SICHERN!

Vielfach werden Hafenflächen in attraktive Wohnquartiere umgewidmet oder die Nutzung von Hafenflächen durch heranrückende Wohnbebauung oder sonstige Schutzgebiete eingeschränkt – schwerwiegende Interessenkonflikte sind die Konsequenz. Darum müssen Häfen und wasser-nahe Flächen planerisch gesichert und auch neu geschaffen werden. Hafenflächen dürfen erst dann umgewidmet werden, wenn an anderer Stelle Ersatz geschaffen ist. Langfristig schadet der Verlust dieser Logistikflächen sowohl der Wirtschaft als auch der Umwelt.

2. HAFENVORRANGGEBIETE ZÜGIG AUSWEISEN!

Die nordrhein-westfälischen Häfen benötigen bis 2025 zusätzlich 325 Hektar Fläche, davon 220 Hektar für logistische Zusatzleistungen, die bloßes Verkehrsaufkommen in Arbeitsplätze verwandeln. Hierfür sind konfliktfreie Hafenvorranggebiete nötig, die einen besonderen Schutz vor konkurrierenden Nutzungen bieten. Häfen und Hafenflächen müssen den Rang landesbedeutsamer Gewerbeflächen erhalten. Landesplanerisches Ziel muss sein, die Hafen- und Logistikstandorte ähnlich den Flughafenstandorten mit Siedlungsbeschränkungsbereichen zu sichern.

3. AUSBAU ZU TRIMODALEN TERMINALS!

Im Verbund mit den Seehäfen übernehmen die rheinischen Binnenhäfen wertschöpfende Hubfunktionen. Darum wird neben dem klassischen Umschlag zwischen Wasser und Land der „trockene“ Umschlag immer wichtiger. Die straßen- und schienen-seitige Anbindung der Häfen muss daher verbessert werden. Dann können Straße, Schiene und Wasserstraße zu intermodalen Transportketten zusammenwachsen und ihre natürlichen Stärken bestmöglich einbringen.

4. FAHRRINNENTIEFE RHEIN 2,80 METER DURCHGÄNGIG UND IN VOLLER FAHRBREITE!

Die Schiffbarkeit des Rheins wird einerseits immer wieder durch Extremwasserereignisse eingeschränkt, andererseits wird durch den Einsatz immer größerer Schiffe der Systemvorteil der Binnenschifffahrt weiter ausgeschöpft. Darum muss bis Bonn die Anhebung des Wasserstandes für die Fahrrinne des Rheins durchgängig auf 2,80 Meter in voller Fahrbreite erfolgen.

5. EUROPÄISCHES WASSERSTRASSENNETZ AUSBAUEN!

Beim Ausbau des Wasserstraßennetzes kommt der Stärkung der Nord-Süd- und Ost-West-Achsen eine besondere Bedeutung zu. Beispielsweise zu nennen sind hier die Verbindungen Seine-Schelde, die Engpassbeseitigung bei Vilshofen oder die Verbindung Mosel-Rhone. Das Kanalnetz muss ertüchtigt werden, so dass zwei- und dreilagiger Containerverkehr durchgehend möglich ist, dazu zählt auch die Ertüchtigung der Schleusen.

BILDMATERIAL: Fabian Göttlich (IHK Bonn), Ramona Schneider (Schmitz Schneider Kommunikation GmbH), Unternehmenskommunikation Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Am ZehnhoFF-Söns, Rainer Jurk Design GmbH



REDAKTION

Industrie- und Handelskammer Aachen
Monika Frohn | monika.frohn@aachen.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg
Fabian Göttlich | goettlich@bonn.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf
Dr. Oliver Neuhoff | neuhoff@duesseldorf.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Clemens Lueg | clemens.lueg@koeln.ihk.de

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein
Bernd Neffgen | neffgen@krefeld.ihk.de

Niederrheinische IHK
Ocke Hamann | hamann@niederrhein.ihk.de

Industrie- und Handelskammer
Wuppertal-Solingen-Remscheid
Thomas Wängler | t.waengler@wuppertal.ihk.de

PROJEKTL EITUNG

Industrie- und Handelskammer
Bonn/Rhein-Sieg
Kurt Schmitz-Temming
schmitz-temming@bonn.ihk.de