



BLÄTTER ZUM LAND

4 | 2012

Wasserstraßen, Binnenschifffahrt und Häfen in Rheinland-Pfalz

Binnenwasserstraßen

„Ich weiß nicht, was soll es bedeuten... Den Schiffer, im kleinen Schiffe, ergreift es mit wildem Weh; er schaut nicht die Felsenriffe, er schaut nur hinauf in die Höh“ (Heinrich Heine: Loreley)

In seinem berühmten Loreleylied von 1823/24 lässt Heinrich Heine die damalige Rheinromantik erklingen und damit die unzertrennliche Verbindung von Schifffahrt und Rheinland. Während in Heines Gedicht sich das Leben der Schifffahrer besonders an den Loreleyfelsen noch als lebensgefährlich erwies, ist die Schifffahrt heutzutage als zuverlässiger und ökologisch nachhaltiger

Verkehrsträger für den Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz nicht mehr wegzudenken. Nur ein kurzer Blick auf die geografische Lage von Rheinland-Pfalz lässt erkennen, in diesem Land gibt es nicht nur überaus attraktive Mittelgebirgslandschaften, sondern auch verkehrsstrategisch bedeutende Flüsse. Von Rhein, Mosel, Saar und Lahn durchflossen, liegt Rheinland-Pfalz im Herzen des europäischen Wasserstraßennetzes.

Flüsse als bevorzugte Siedlungsgebiete und natürliche Verkehrswege haben schon seit der Urzeit die Menschen angezogen. So gibt es Belege, dass schon 10.500 v. Chr. Menschen im Raum Neuwied-Andernach gelebt haben. Flüsse waren nicht nur überlebensnotwendige Ressourcenquelle, sondern sie fungierten auch als Bewässerungsanlage für die umliegenden Gebiete, als Handels-



Containerschiff im
Hafen von Mainz, Foto: © Thomas Kinnen

knotenpunkte und als natürliche Grenzen zugleich. Viele Handwerker wie Färber, Gerber und Müller waren auf große Wassermassen angewiesen. Flüsse waren deshalb Voraussetzung für eine florierende Wirtschaft. Der vergleichsweise schnelle Transport von Waren und Menschen über weite Entfernungen war über Jahrtausende oft nur auf den Flüssen mit unterschiedlichsten Wasserfahrzeugen möglich, ob mit Einbäumen, Flößen, Kähnen oder Ruder- und Segelbooten.

Eine erste Blütezeit hatte die Binnenschiffahrt im heutigen Sinne in der römischen Zeit, als man Schiffe nicht nur für zivile, sondern in besonderem Maß auch für militärische Zwecke nutzte. Stromaufwärts war über eine lange Zeit das mühsame Treideln häufig



Neumagener Weinschiff
FOTO: © Rheinisches Landesmuseum Trier, Th. Zühmer

die einzige Möglichkeit voranzukommen; dabei zogen Menschen und Tiere die Schiffe an Seilen entlang der Leinpfade. Erst die Dampfschiffahrt Mitte des 19. Jahrhunderts läutete ein neues Zeitalter an den Flüssen ein.

Bis zum Beginn der industriellen Revolution waren die Flüsse beim Transport von größeren Lasten konkurrenzlos. Mit dem raschen Ausbau des Schienennetzes und dem Siegeszug des LKW auf dem Straßennetz ist im 20. Jahrhundert ein hoher Wettbewerbsdruck auf die Binnenschiffahrt verbunden gewesen. Waren Anfang des 20. Jahrhunderts noch Dampfschiffe und die Schlepptschiffahrt die Regel, setzten sich mit dem Wirtschaftswunder der 1950er-Jahre endgültig der moder-

ne Dieselantrieb und die Schubschiffahrt durch. Auch die Größe der Binnenschiffe hat seither kontinuierlich zugenommen.

Die Wasserstraßen mussten deshalb ständig an die steigenden Anforderungen der gewerblichen Binnenschiffahrt angepasst werden. So gab es Flussbegradigungen oder Wehre, Schleusen und Deiche wurden gebaut, sowohl am Oberrhein als auch an Mosel, Saar und Lahn. Erst im Jahr 1974 war der Ausbau des berühmt berüchtigten „Binger Lochs“ abgeschlossen, wo zuvor schon unzählige Schiffe Schiffbruch erlitten hatten. Erst seitdem hat auch diese Engstelle im Wasserstraßennetz endgültig ihren Schrecken für die Binnenschiffahrt verloren.

In der so genannten „Mannheimer Akte“, verabschiedet im Jahr 1868 und neu gefasst im Jahr 1969, wurden nicht zuletzt auch im Schiffahrtsrecht die Grundlagen für die heutige moderne Binnenschiffahrt auf dem Rhein gelegt. Die Mannheimer Akte zählt zu den ältesten multilateralen europäischen Abkommen. In ihr haben die Rheinuferstaaten die gemeinsamen Regeln für die Zulassung zur freien Schiffahrt auf dem Rhein, die Pflichten zur Gewässerunterhaltung und die Verkehrs Vorschriften festgeschrieben.

Das Netz der Binnewasserstraßen in Deutschland hat heute eine Länge von insgesamt rund 7.300 km. Die Lage an Rhein, Mosel, Saar und Lahn gibt der Binnenschiffahrt in Rheinland-Pfalz damit eine weit über dem Bundesdurchschnitt liegende Bedeutung.



Rheinbagger
Foto: © Landeshauptarchiv KO

Dem Binnenschiff als Verkehrsträger stehen innerhalb von Rheinland-Pfalz insgesamt 605 km Wasserstraßen zur Verfügung. Hiervon entfallen 290 km auf den Rhein, 232 km auf die Mosel und 27 km auf die Saar. Die Lahn wird auf 56 km allerdings meist nur von Sportbooten und wenigen Fahrgastschiffen im Unterlauf befahren. Allein auf dem Rhein mit seinen Nebenflüssen werden derzeit etwa 70 Prozent des Güterverkehrs aller deutschen Binnenwasserstraßen abgewickelt; er ist damit nicht nur die verkehrsreichste Wasserstraße Europas, sondern auch eine der wichtigsten weltweit.

Während es auf dem Rhein nach wie vor noch große Kapazitätsreserven gibt, kommt es auf der Mosel mit Transportmengen von bis zu 16 Millionen Tonnen jährlich oft zu erheblichen Engpässen an den Schleusen, da diese beim Ausbau der Mosel zwischen 1958 und 1964 nur mit einer Schleusenkammer ausgestattet wurden.

Zehn Moselschleusen gibt es auf rheinland-pfälzischem Gebiet. Sie waren ursprünglich für eine Kapazität von lediglich zehn Millionen Tonnen jährlich ausgelegt. Sie sollen in den nächsten Jahren deshalb sukzessive eine zweite Schleusenkammer erhalten.

Diese Maßnahme wird die Transportkapazität auf der Mosel verdoppeln. Dies stärkt nicht nur die Hafenwirtschaft deutlich, sondern den gesamten Wirtschaftsstandort im Dreiländereck von Frankreich, Luxemburg und Deutschland.

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Die schiffbaren Wasserstraßen in Rheinland-Pfalz befinden sich nach Artikel 89 des Grundgesetzes im Eigentum des Bundes. Für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und für die Ordnung des Schiffsverkehrs ist deshalb die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zuständig. Die WSV

sorgt dafür, dass die Wasserstraßen und die bundeseigenen Schifffahrtsanlagen allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Oberstes Ziel der WSV ist die Vermeidung von Gefahren für Mensch und Umwelt durch den Verkehr oder durch sonstige Nutzungen auf der Wasserstraße. Die WSV trägt Verantwortung für die Unterhaltung, den Ausbau und den Neubau von Bundeswasserstraßen einschließlich der behördlichen Genehmigungsverfahren, zum Beispiel für den Schleusenausbau. Sie unterhält und betreibt die Schleusen, Wehre, Schifffahrtszeichen (Tonnen und Tafelzeichen) sowie die Revierzentralen, die rund um die Uhr den



Luftbild der Staufufe Zeltigen

Foto: © Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest

Schiffsverkehr steuern und überwachen. Die WSV überwacht und versorgt die Schifffahrt mit wichtigen Informationen (Wasserstände, Schifffahrtshindernisse) und greift bei Havarien oder Umweltverschmutzungen ein.

Binnenhäfen

Mit dem Ausbau der Wasserstraßen und der Modernisierung der Binnenschiffsflotte verband sich auch eine Weiterentwicklung der Häfen. Die Binnenhäfen sind heute nicht nur Bahnhöfe der „nassen Straßen“, sondern

vielmehr Drehscheiben des Güterverkehrs. Sie verknüpfen die drei klassischen Verkehrswege Straße, Schiene und Wasserstraße. Mit dieser Drehscheibenfunktion und der Einbindung von leistungsfähigen Logistikpartnern ist das Leistungsangebot in den Häfen zwischenzeitlich we-

sentlich anspruchsvoller geworden als bei dem früher traditionellen Massengüterumschlag.

Die Binnenhäfen sind für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz ein wichtiger Standortvorteil. Sie sind bei den heutigen weltweiten Handelsverflechtungen unverzichtbare Logistikportale für die verladende exportorientierte Wirtschaft.

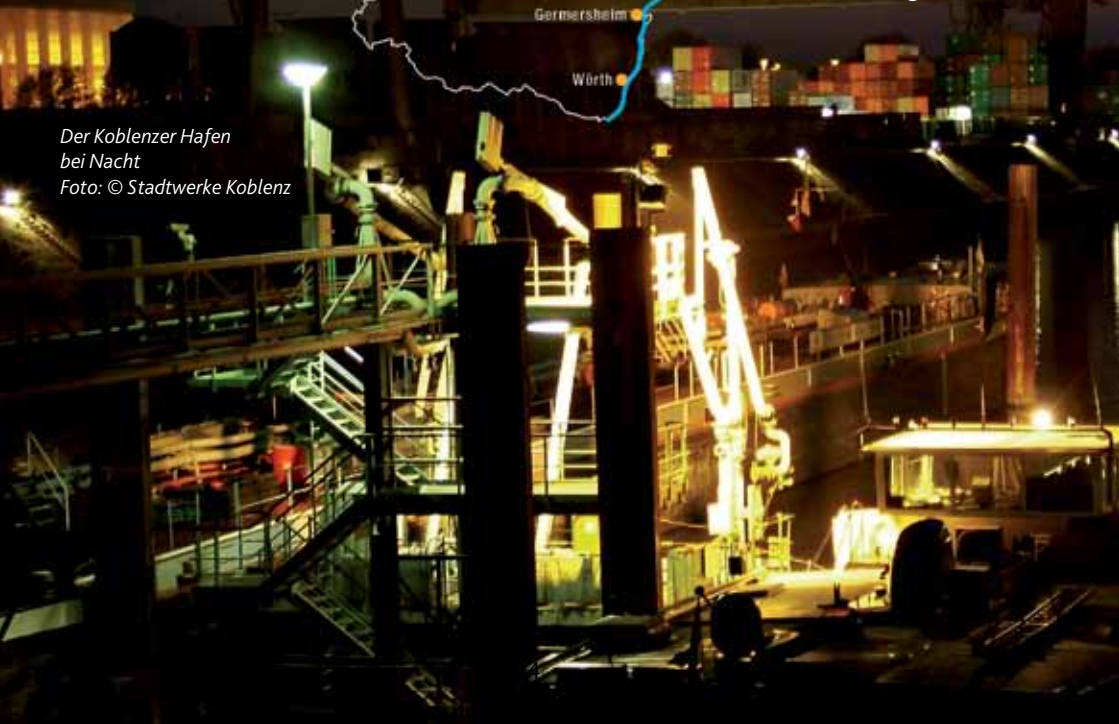
Transport und Logistik bieten Chancen für neue Arbeitsplätze. Studien zufolge sind bundesweit rund 235.000 Menschen in den Binnenhäfen beschäftigt, knapp 400.000 Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt vom System Wasserstraße abhängig.

In Rheinland-Pfalz gibt es insgesamt zwölf öffentliche Binnenhäfen. Acht Häfen befinden sich in kommunaler Hand: Germersheim, Speyer, Worms, Mainz, Koblenz, Bendorf, Weißenthurm und Andernach. Bei den Häfen in Würth, Ludwigshafen,



Die Häfen in Rheinland-Pfalz
Quelle: Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz

Der Koblenzer Hafen bei Nacht
Foto: © Stadtwerke Koblenz



Lahnstein und Trier ist das Land mehrheitlich an den Hafengesellschaften beteiligt. Aufgrund der Dynamik der Häfen und ihren wirtschaftlichen Verflechtungen mit Logistikunternehmen und Verkehrsdienstleistern, die in der Regel weit über den Hafenstandort hinausreichen, sind die Binnenhäfen und die Binnenwasserstraßen wichtige Katalysatoren für die jeweilige regionalwirtschaftliche Entwicklung und damit unverzichtbarer Bestandteil des Wirtschaftsstandortes Rheinland-Pfalz.

Güterumschlag

In den Binnenhäfen werden heute nicht nur Transportgüter umgeschlagen und gelagert, sondern auch bearbeitet und für einen weiteren Transport vorbereitet. Dabei vergrößert sich die Dienstleistungstiefe kontinuierlich.

Die öffentlichen Binnenhäfen und privaten Umschlagsplätze in Rheinland-Pfalz helfen den Regionen, Märkte zu öffnen für Industrie und Handel. Sie sind zudem vielerorts wichtige Stützpunkte der Recyclingwirtschaft und der Energieversorgung.

Der jährliche Güterumschlag in den rheinland-pfälzischen Häfen und Umschlagplätzen lag in den letzten Jahren bei bis zu 25 Millionen Tonnen. Der wasserseitige Güterumschlag ausgewählter rheinland-pfälzischer Häfen entwickelte sich wie folgt (in Mio. t):

Hafen	2007	2008	2009	2010	2011
Ludwigshafen	7.564	7.588	5.902	8.010	7.062
Mainz	2.741	3.099	2.775	3.164	2.937
Andernach	2.647	2.757	2.235	3.042	2.760
Bendorf	1.727	1.897	1.359	1.700	1.713
Wörth	1.584	1.642	1.338	1.752	1.389
Koblenz	1.012	1.007	1.061	1.238	1.165
Germersheim	1.143	1.095	1.037	1.187	0.970
Worms	1.247	1.310	0.997	1.261	1.178
Trier	0.927	1.166	0.989	1.254	1.113
Speyer	0.704	0.719	0.745	0.641	0.643

Quelle: Statistisches Landesamt

Containerverkehre

Mit der Stagnation des Massengutumschlages und dem Rückgang des Stückgutumschlages ist in den letzten Jahren insbesondere der Containerumschlag in den Vordergrund gerückt. Nahezu alle denkbaren Güter werden heute in die 20 bis 45 Fuß (ca. 6 - 13,7 m) langen Stahlboxen verladen. Der Containertransport spielt insbesondere bei der Bewältigung des stetig steigenden internationalen Transports hochwertiger Güter eine zentrale Rolle. Drehscheiben hierbei sind die See- und die Binnenhäfen. Mit den weltweit genormten Containern ist ein effektives Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern im kombinierten Verkehr gewährleistet.

Nach den Prognosen für den Güterverkehr soll es beim Containerumschlag in Deutschland auch zukünftig hohe Zuwächse geben; der Containertransport ist damit einer der stärksten Wachstumsmärkte überhaupt.

Containerterminal Ludwigshafen

Foto: © Hafengebiete Ludwigshafen am Rhein GmbH



Um die vorhergesagten Gütermengen umschlagen und transportieren zu können, gewinnen zudem die Binnenhäfen als überregionale Verteilerzentren für die Seehäfen weiter stark an Bedeutung. In Rheinland-Pfalz sind in den Häfen Wörth, Germersheim, Ludwigshafen, Worms, Mainz, Koblenz, Andernach und Trier leistungsfähige Containerterminals entstanden. Über diese Terminals wird die Logistik vieler zum Teil täglicher Linienverkehre zu den Häfen nach Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam und Zeebrügge abgewickelt. Die Containerterminals in den rheinland-pfälzischen Binnenhäfen zählen zu den umschlagsstärksten in Deutschland. Linienverkehre auf dem Schienennetz komplettieren die trimodale Ausrichtung der Binnenhäfen, d. h. die Kombination von LKW, Zug und Binnenschiff beim Gütertransport.

Binnenschiffsflotte

Die Binnenschifffahrt bietet eine breite Palette an Schiffstypen und Größenordnungen für die unterschiedlichsten Aufgabenstellungen und Flussgebiete. Für jeden Transport gibt es in der Binnenschifffahrt maßgeschneiderte Lösungen. Selbst übergroße Turbinen und Generatoren für Kraftwerke, Windkraftanlagen sowie ausgemusterte Flugzeuge oder gar ein Exemplar der Space Shuttles für das Technik Museum Speyer finden auf Binnenschiffen Platz. Für den Transport stehen allein ca. 2.200 deutsche Binnenschiffe mit einer Tragfähigkeit von insgesamt rund 2,8 Millionen Tonnen bereit.

*Rhein in Flammen, Ausflugschiffe im Verband
Foto: © H. J. Wiehr*

Binnenschifffahrt und Umwelt

Der Ausbau der Infrastruktur im Straßen- und Schienennetz hält schon heute nicht mehr mit dem wachsenden Transportbedarf im Güterfernverkehr Schritt. Da das Transportaufkommen im Güterverkehr nach Verkehrsprognosen auch in den nächsten Jahren weiter ansteigen soll, gilt es die Güterverkehre nicht nur effizient, sondern auch möglichst umweltverträglich, insbesondere schadstoffarm zu organisieren. Die Vorteile der Binnenschifffahrt liegen auf der Hand:

- hohe Kapazitätsreserven
- niedrige Transportkosten
- geringer Energieverbrauch
- beste Umweltverträglichkeit
- hohe Verkehrssicherheit
- hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit
- keine Verkehrsstaus, kein Glatteis
- keine Wochenendfahrverbote
- keine LKW-Maut

Das Binnenschiff weist unter allen Verkehrsträgern den geringsten Energieverbrauch auf. Im Durchschnitt verbraucht es 67 Prozent weniger Energie als der Lkw und 35 Prozent weniger als die Bahn. Hinsichtlich Energieverbrauch, Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit und Lärm bietet das Binnenschiff gegenüber dem Zug und dem LKW somit erhebliche Kosten- und Umweltvorteile. Insofern belegt das System aus Binnenhäfen und Binnenschifffahrt hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit und in Bezug auf den volkswirtschaftlichen Nutzen nach wie vor die Spitzenposition.



Obwohl Binnenschifffahrt und Umweltschutz in nahezu allen Belangen gut harmonisieren, kann es zum Beispiel bei baulichen Maßnahmen wie Staustufen, Wehren und Fahrri-
nenvertiefungen an den Flüssen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Ökosysteme kommen. Darüber hinaus erfordern frühere Flussbegradigungen heute den Bau zahlreicher Polder zur Verbesserung des Hochwasserschutzes – ein Lerneffekt aus den Fehlern der Vergangenheit. Dass sich die Weiterentwicklung der Wasserstraßen für die gewerbliche Binnenschifffahrt und die ökologischen Belange jedoch nicht ausschließen, zeigen die Fischtreppen an den staugeregelten Flüssen, die auf die Sicherung der Lebensräume und der Artenvielfalt ausgerichtet sind. So präsentiert sich die Binnenschifffahrt in punkto „Umweltfreundlichkeit“ immer noch als erste Wahl im Vergleich zu anderen Transportmitteln.

Fahrgastschifffahrt, Wasser-tourismus und Fähren

Burgen, Weinberge und Flussauen sind eine einzigartige Kulisse für erlebnisreiche Ausflüge mit Fahrgastschiffen auf Rhein, Mosel, Saar und Lahn. Mit rund 100 Schiffen hat ein großer Teil der deutschen Passagierflotte ihren Heimathafen in Rheinland-Pfalz. Die Fahrgastschifffahrt ist deshalb ein zentraler Partner im sanften und umweltschonenden Tourismus.

Von Linien-, Ausflugs- und Rundfahrten über Betriebsfeste und Sonderveranstaltungen bis hin zum romantischen Candlelight Dinner bietet die Fahrgastschifffahrt nahezu ganzjährig abwechslungsreiche Möglichkeiten, die Flüsse aus immer neuer Perspektive kennen zu lernen.

Unvergessliche Erlebnisse verbinden sich auch mit Fahrten auf modernen Fahrgastkabinenschiffen. Die boomenden Zahlen im Kreuzfahrttourismus zeigen, dass sich vom Schiff aus die Flusstäler besonders eindrucksvoll erleben lassen. Herausragende Highlights im Jahresverlauf sind viele besondere Veranstaltungen wie etwa „Rhein in Flammen“, die jedes Jahr Hunderttausende anziehen.

Die Faszination der Flüsse spiegelt sich auch in der Sport- und Freizeitschifffahrt wider. Zahlreiche so genannte Marinas (Jacht-/ Motorboothäfen), ebenso Anlegestellen und Bootsclubs belegen die hohe Attraktivität der Wassersportreviere im Südwesten für Freizeitkapitäne, Ruderer und Paddler. Ganz besonders gilt dies für die Lahn; sie gilt als eines der beliebtesten Sportboot-Reviers Deutschlands.

Die vielfältigen Flusslandschaften in Rheinland-Pfalz zu erkunden, ist nicht nur auf dem Wasser ein besonderes Erlebnis; auch die zahlreichen historischen Städte und Sehenswürdigkeiten laden zu einem Landgang ein. Loreley, Schloss Stolzenfels, Burg Rheinstein u.v.a.m. machen die so oft beschriebene Rheinromantik spürbar. Und nicht zuletzt sind auch die Flussufer und die Rheinwiesen beliebte Treffpunkte im Sommer zum Grillen, Angeln, Campen und mancherorts auch - aber bitte mit Vorsicht! - zum Baden.

*Koblenz, Rhein in Flammen
Foto: © Landeshauptarchiv KO*





Campinginsel Ziehfurt bei Winnigen im Moseltal
Foto: © Landeshauptarchiv KO

Rhein, Mosel, Saar und Lahn sind zwar unvergleichliche Flusslandschaften, sie sind aber auch natürliche Barrieren und Grenzen für den Autoverkehr, die nicht überall mit Straßenbrücken überwunden werden können. Deshalb leisten die Personen- und Autofähren im Alltags- und Tourismusverkehr zuverlässige und unverzichtbare Dienste. In Rheinland-Pfalz verkehren saisonabhängig bis zu 40 Personen- und Autofähren auf Rhein und Mosel.

Wasserschutzpolizei

Ähnlich wie die Kollegen an Land hat die Wasserschutzpolizei als wichtigste Aufgabe den Schiffsverkehr zu regeln und zu überwachen. Dazu gehören Verkehrskontrollen, die Sicherung von Gefahrentransporten und der Schifffahrtswege bei Unfällen oder militärischen Übungen, Munitionsentschärfungen, Regatten, Feuerwerken und anderen zum Teil spektakulären Ereignissen auf dem Wasser.

Bei Schiffshavarien ist die Wasserschutzpolizei in der Regel als erste vor Ort und

*Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung der LpB Rheinland-Pfalz dar.
Für die inhaltlichen Aussagen trägt der Autor/die Autorin die Verantwortung.*

koordiniert die ersten Rettungsmaßnahmen. Dies gilt für alle Arten von Unfällen auf dem Wasser, ob Schiffs- und Sportboot- oder Personenunfälle. Die Wasserschutzpolizei nimmt Unfälle auf, bearbeitet und untersucht sie - wie die Verkehrspolizei an Land. Neben dem Schiffsverkehr hat die Wasserschutzpolizei auch allgemeine polizeiliche Aufgaben, etwa der Schutz von Objekten und Personen, die Eskortierung von Staatsgästen oder die Mithilfe beim Katastrophenschutz. Außerdem ist die Wasserschutzpolizei zuständig für die Ermittlung und Aufklärung aller Ordnungswidrigkeiten und Straftaten auf den schiffbaren Wasserstraßen mit ihren Nebenarmen, Ufern und Häfen, oder für die Fahndung nach Personen und Sachen. Sie ist häufig auch in Amtshilfe für Behörden oder Gerichte tätig und unterstützt Feuerwehren, Rettungsdienste und den Katastrophenschutz bei ihren Einsätzen.

An zehn Standorten in Rheinland-Pfalz ist die Wasserschutzpolizei vertreten. Mit ihren modernen und sehr wendigen Polizeibooten sind sie immer schnell zur Stelle.

Autor: **Georg Münch**

Mitarbeit: **Felicitas Belok**

Quellen:

- Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz, Hans-Artur Bauckhage (Hrsg.), Unterwegs auf dem Fluss – Binnenschifffahrt in Rheinland-Pfalz, Mainz 2002
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (Hrsg.), Binnenhäfen Rheinland-Pfalz, Mainz 2009