

<http://www.derwesten.de/staedte/duisburg/starke-schifffahrt-im-westen-aimp-id10329538.html>

Starke Schifffahrt im Westen

10.02.2015 | 00:12 Uhr



Foto: Hayrettin Özcan / WAZ FotoPool

Foto: Hayrettin Özcan

Die Binnenschifffahrt ist im Westen Deutschlands besonders stark. Das zeigt eine aktuelle Untersuchung des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), die sich mit dem Gütertransport im Rheinkorridor beschäftigt und dabei speziell die Binnenschifffahrt in den Fokus rückt. Analysiert wurde unter anderem die Entwicklung der Aufteilung der Güterverkehrsträger.

Auf die Binnenschifffahrt entfielen dabei in den vergangenen Jahren konstant 16 bis 18 Prozent und damit mehr als im bundesweiten Vergleich der Verkehrsträger. Für den Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) „ein Beleg dafür, welche wichtige Rolle die Binnenschifffahrt im starken Wirtschaftsstandort West spielt“.

Bei neun von zehn Güterkategorien wurde der überwiegende Teil der Beförderungsmenge über das Wasser abgewickelt, in den aufkommensstarken Gütersparten „Kohle, rohes Öl und Erdgas“, „Erze, Steine, Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ erfolgte der Transport auf vielen Relationen fast ausschließlich mit dem Binnenschiff. Auch im Direktvergleich mit dem Schienengüterverkehr hatte die Binnenschifffahrt mit einem Modal-Split-Anteil von 72 % im gesamten Güterverkehr sowie mit 52 % bei den Containertransporten die Nase vorn.

„Diese Ergebnisse sind für das Binnenschifffahrtsgewerbe, die verladende Wirtschaft und die Häfen höchst erfreulich“, heißt es beim BDB in Ruhrort. Sie zeigten zudem, dass Infrastrukturmaßnahmen am Rhein Priorität haben müssten, um die Potenziale des Verkehrsträgers Binnenschiff künftig noch besser auszuschöpfen.

Ganz konkret fordert der BDB „im Schulterschluss mit der verladenden Industrie“ vor allem eine Angleichung der oberhalb von Duisburg bestehenden Fahrrinntiefe von 2,50 Meter an die von der niederländischen Grenze bis nach Duisburg bestehende Tiefe von 2,80 Meter. Außerdem sollte eine Optimierung der Fahrrinne von 1,90 auf 2,10 Meter am Mittelrhein erfolgen. Damit könne eine leistungsfähige Rheinschiffahrt auch bei Niedrigwasser garantiert werden. Zudem dienten solche Maßnahmen auch dem Hochwasser- und Umweltschutz.