

▼ ENDE DER LEIDENSZEIT

Der Gütertransport per Binnenschiff ist wieder auf Wachstumskurs.



auch heute noch mit diesen umgerüsteten Trockengutfrachtern abgewickelt. Mit 110 m Länge und 11,45 m Breite gehören sie zur Klasse der Großmotorschiffe (GMS) und tragen in vier Lagen rund 200 TEU. Reedern und Partikulierern bieten sie den Vorteil der größeren Flexibilität im Transport. Reine Containerbinnenschiffe werden erst seit etwa zehn Jahren gebaut. Sie verfügen wie ihre großen Brüder zur See über spezielle Führungsschienen (Cellguides), die das Be- und Entladen der Container

erleichtern. Mittlerweile erlaubt auch das Containeraufkommen in der Binnenschiff-Fahrt diese Spezialisierung.

Allein auf den deutschen Binnenwasserstraßen wurden im Jahr 2006 insgesamt über zwei Mio. TEU bewegt, 322.000 TEU davon mit deutschen Schiffen. Tendenz weiter steigend: Experten sehen für die kommenden Jahre Wachstumsraten von jeweils fünf bis zehn Prozent. Und nachdem die ursprünglich erst für 2010 vorausgesagten zwei Mio. TEU längst erreicht sind,

rechnet man heute für 2015 bereits mit einem Containeraufkommen zwischen drei und fünf Mio. TEU.

Dem entsprechen auch die Maße der im offiziellen Wortlaut etwas umständlich benannten Übergroßen Motorgüterschiffe (ÜGMS): 135 m Länge und 17,5 m Breite ermöglichen eine Kapazität von 500 TEU und den Transport von Containern in fünf Lagen. Im allgemeinen Sprachgebrauch hat sich der Begriff „Jowi-Klasse“ für diese Schiffe eingebürgert – abgeleitet von der 1998 gebauten MCS Jowi, dem ersten Schiff dieser Klasse, das mittlerweile unter dem Namen MCS Nova fährt.

Mittelgewicht

Speziell für den Inlandverkehr wurde in den Niederlanden die mittelgroße Smart Barge entwickelt. Dieser neue Schiffstyp in Modulbauweise kann alle Arten von Containern laden und verfügt über eine optimierte Laderaumnutzung.

Durch ein geringeres Leergewicht gegenüber alten Frachtern erwartet man rund zehn Prozent Treibstoffersparnis. Fest steht, dass die zuletzt wieder positive Entwicklung der deutschen Binnenschiff-Fahrt zu einem erheblichen Teil auch auf den boomenden Containerverkehr zurückzuführen ist. So ist es nicht verwunderlich, dass der Containertransport gemeinhin als wichtigster Hoffnungsträger dieses zeitweilig arg gebeutelten Wirtschaftszweiges angesehen wird.



▲ GESCHÜTTET ODER GESTAPELT

Gängige Trockenfrachter lassen sich relativ leicht für den Container-Transport umrüsten.