



▲ JENSEITS VON HAMBURG

Auch auf der Elbe steigt das Transportaufkommen.



▲ LEBENSADER

Der Rhein gehört zu den meist befahrenen Wasserstraßen der Welt.

Fahrt eher von untergeordeter Bedeutung. Von Seefahrern bereits im Unterweserbereich scherzhaft „feuchte Wiese“ genannt, ist die Weser ganzjährig nur bis Minden rentabel schiffbar.

Wachstum mit Hindernissen

Aufgrund dieser Einschränkungen sind auf der Oberweser aus Gründen der Rentabilität kaum Lastschiffe anzutreffen. Die Mittelweser ist zwischen Minden und Bremen für Großmotorgüterschiffe (GMS) bis 85 m Länge und 11,45 m Breite und Schubverbänden von 91 m x 8,25 m bei einem maximalen Tiefgang von 2,5 m erlaubt, was der Wasserstraßenklasse IV mit Einschränkungen entspricht. Bis 2010 ist der Ausbau zur Klasse V geplant, was auch GMS bis 110 m Länge und einem Tiefgang bis 2,8 m ermöglicht, diesen Abschnitt zu befahren.

In das Einzugsgebiet der Elbe fällt auch das erste große Wasserstraßenbauwerk nach der Wende, das Magdeburger Kreuz. Die Überleitung des Mittellandkanals über die Elbe nahe Magdeburg hat den Fahrweg entscheidend verbessert. Der Nachholbedarf des Elbverkehrs zeigt sich schon darin, dass das Transportaufkommen auf der Elbe derzeit schneller wächst als auf dem Rhein – und das bei deutlich erschwelter Infra-

struktur. Dennoch sind längst nicht alle Nadelöhre und Hindernisse zwischen Prag und Hamburg beseitigt. Vor allem zu niedrige Brücken behindern den Containertransport, zudem beeinträchtigt häufiges Niedrigwasser die Schiff-Fahrt. Auch hat Hamburg bei weitem nicht die Binnenschiff-Fahrts-Tradition wie die Benelux-Häfen. So gibt es entlang der Elbe noch einiges aufzuholen, um der Binnenschiff-Fahrt zu weiterem Wachstum zu verhelfen. So wird in Tschechien langfristig über Querverbindungen zur Donau nachgedacht.

Der Schwarze Fluss

Der längste Fluss Europas hat in der jüngeren europäischen Geschichte zweifellos die wechsellvollsten Entwicklungen durchgemacht. Die Öffnung Osteuropas, die Bürgerkriege im ehemaligen Jugoslawien und schließlich die Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals brachten der Donau gewaltige Umbrüche.

Mittlerweile kommt der Strom in seiner Entwicklung zu Ruhe und so erholt sich auch der Verkehr auf der Donau. Von den 2881 km des „Schwarzen Flusses“ (weil er im Schwarzwald entspringt und ins Schwarze Meer mündet) fließt mit 658 km zwar die prozentual längste Strecke durch

Deutschland, mit größeren Schiffen befahrbar ist die Donau allerdings erst ab Kelheim, fast 500 km hinter der Quelle.

Europassage

Dort trifft auch der Rhein-Main-Donau-Kanal auf die Donau. Doch auch die vielgerühmte Schiffsverbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer hat ihr Nadelöhr: Zwischen Straubing und Vilshofen ist die Donau noch nicht groß genug und auch nicht aufgestaut. Deshalb gibt es dort oft Niedrigwasser, das sich auf bis zu vier Monate im Jahr summieren kann.

Bei extremem Niedrigwasser kann der erlaubte Tiefgang bis auf 1,6 m abnehmen. In diesem Fall müssen die passierenden Schiffe teilweise entladen (geleichtert) werden, um die Strecke passieren zu können. Die entladene Fracht wird mittels Güterzug an der Donau entlang weiterbe-

Anzeige

www.legalschwarzfahren.de

fördert und am folgenden Hafen wieder geladen. Dieses Leichtern und Wiederbeladen findet in der Regel in Regensburg und Passau statt.