



**ANSPRUCH:** Der Hafenumschlag muss entsprechend für die multimodalen Transportketten ausgerüstet sein.

chende Verladeeinrichtungen und Terminals für die Abfertigung wichtig. Auch in vielen Binnenhäfen sind Modernisierungen notwendig. Für die Verknüpfung mit dem Straßen- und Schienenverkehr sind Anbindungen an die kontinentalen Netze wichtige Voraussetzungen. Neben den Einrichtungen selbst rückt auch der Zeitfaktor in den Vordergrund. Wenn die Massen wieder kommen, können sich aufgrund eingeschränkter Verladezeiten Ballungen und Staus ergeben. So werden unter anderem Stimmen laut, die einen 24-Stunden-Betrieb für größere Flexibilität fordern.

#### **KLIWAS und mehr**

Einen besonderen Schwerpunkt legt das Konzept, wie in anderen Lebensbereichen auch, auf die Themen Umwelt und Klima.

Schiffe gelten als saubere Transportvariante, da die schädlichen Stoffe auf die großen Transportmengen verteilt weniger ins Gewicht fallen. Abgase wie Dieselruß, Schwefeldioxid und Stickoxidverbindungen setzen der Umwelt aber ebenfalls zu.

Ab dem 1. Januar 2010 dürfen Schiffe während der Liegezeit in Häfen nur noch Treibstoff mit einem Schwefelhöchstgehalt von 0,1 Prozent verwenden. Nicht nur mit dieser Richtlinie 2005/33/EG, sondern allgemein in den vier Begriffen Energiesparen, Effizienz, sauberer und leiser zeigen sich die Bemühungen. In einigen Häfen werden bereits Konzepte zur Versorgung der Schiffe mit landseitigem Strom umgesetzt. Seit diesem Jahr beschäftigt sich das Forschungsprojekt KLIWAS mit den Auswirkungen des Klimawandels auf Wasserstraßen und Schifffahrt und soll bei der Suche nach Anpassungsstrategien sowohl für die Meeres- und Küstenbereiche als auch für den Binnenbereich helfen. Die Regierung fördert zudem die Entwicklung neuer Antriebstechnologien und umweltfreundlicher Kraftstoffe.

#### **Über die Grenzen schauen**

Meere und Flüsse stören sich ebenso wenig wie Abgase und andere umweltschädliche Stoffe an Staatsgrenzen. Gleiches gilt für die Warenströme an sich. Es reicht daher nicht, nur auf die eigenen Regionen zu schauen. Multinationale Crews und die Hafensprache Englisch zeigen dieses im alltäglichen Umgang.

Die geografisch günstige Lage Deutschlands im Schnittpunkt verschiedener europäischer Verkehrsachsen bietet viele Chancen. Bisher wurde der Güterseeverkehr zwischen den EU-Ländern wie zu Drittstaaten behandelt. Mit dem Aktionsplan zur Errichtung eines Europäischen Seeverkehrsraums vom 21. Januar 2009 ist der erste Schritt für einen freieren Warenverkehr bereits getan. Die Entwicklungen zeigen, dass die Zukunft des Hafens dank vielfältiger Möglichkeiten weiterhin spannend bleibt. Wir stellen auf den folgenden Seiten europäische Binnenhäfen vor.



## Kanalhäfen NRW



Ihre trimodalen  
Logistikzentren in  
den Ballungsräumen  
der Region

#### **Kanalhäfen NRW**

Geschäftsstelle  
Gerd Lindemann

Hafenstraße 26  
59067 Hamm

Tel.: +49 2381/2741310

[www.kanalhaefen-nrw.de](http://www.kanalhaefen-nrw.de)