Binnenschifffahrt

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

Vor- und Nachteile der Binnenschifffahrt

☺ weitgehend natürliche Verkehrswege
è geringer Flächenverbrauch
è niedriger Unterhaltungsaufwand zur Pflege der Wasserstraßen

☺ gute Anbindung an Ballungszentren aufgrund der Siedlungsgewohnheiten an Flüssen

☺ freie Kapazitäten vorhanden (Schiffsraum, keine „Staus“)

☺ gut geeignet für transportkostenempfindliche Massengüter, großvolumige Transportströme sowie für sperrige & schwere Güter

☺ sicheres & umweltfreundliches Verkehrsmittel (geringer Energieverbrauch/ geringe Emission)

L weitmaschiges Verkehrsnetz

L Kombinierte oder gebrochene Verkehre aufgrund der geringen Netzdichte die Regel

L längere Transportzeiten als Lkw und Bahn

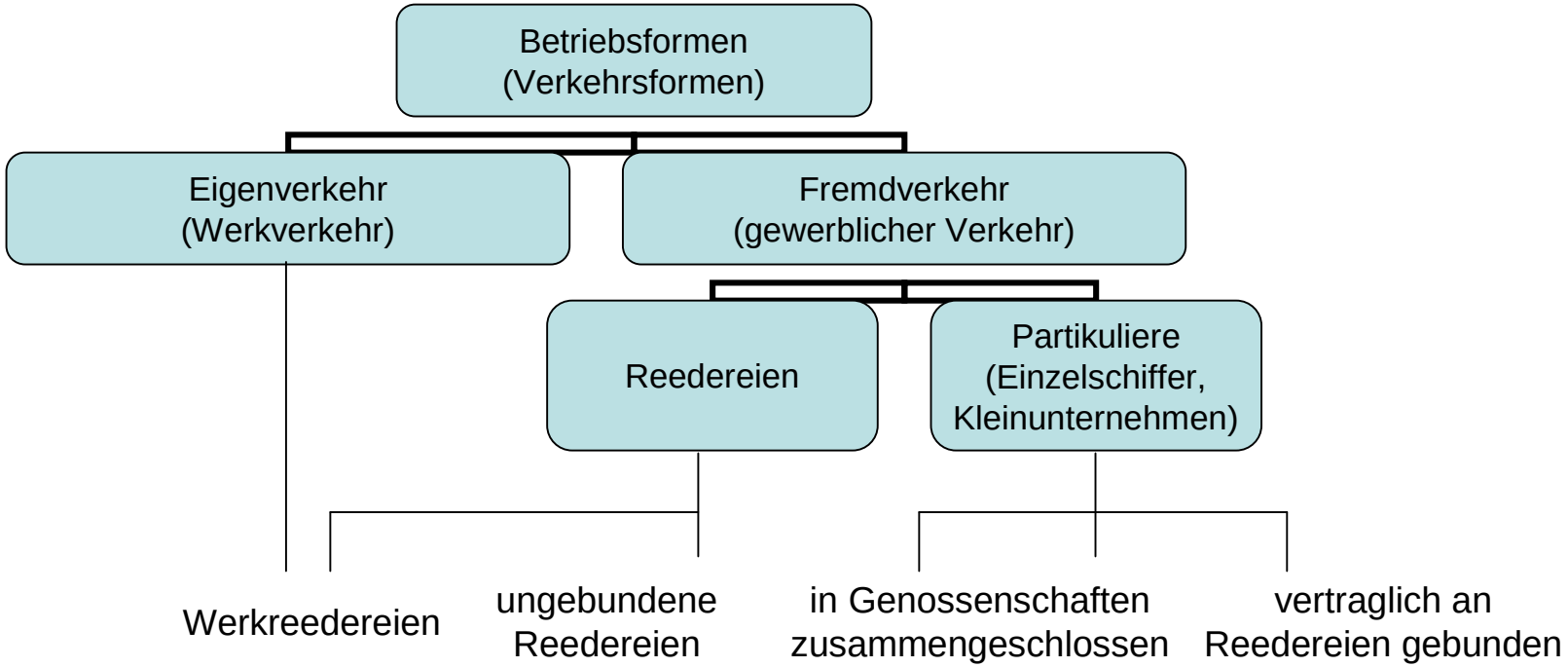
L termingebundene Transporte tangiert von Hoch- und Niedrig-wasser sowie Eisgang

L Größe und Auslastung der Schiffe abhängig von Tiefgang, Brücken-durchfahrten, Schleusenbreite/länge

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

Betriebsformen in der Binnenschifffahrt

Binnen-Schifffahrts-speditionen



Quelle: Barwig (1997), S. 104-105

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

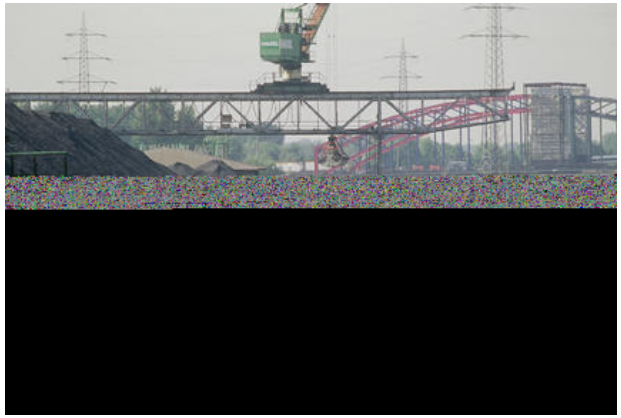
Binnenwasserstraßen

- Teil des bodengebundenen Verkehrswegenetzes
- zusammenhängendes Netz
  (hohe See – Seehäfen – Binnenwasserstraßen – Binnenhäfen – Industriezentren)
- natürliche oder künstliche Gewässer
  wie Flüsse, Seen und Kanäle
- Bundeswasserstraßen 7.400 km
  davon
  - 2.900 km frei fließend
  - 2.800 km staugeregelt
  - 1.700 km kanalisiert
- Landeswasserstraßen

Quelle: Patzelt (1997), S. 114-116

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

Umschlagsfunktion von Binnenhäfen



Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

Rechtliches Umfeld der Binnenschifffahrt

National: **Binnenschifffahrtsgesetz** (BinSchG)

International: **Mannheimer Akte** (1868) und deren Zusatzprotokolle
- regelt als mutilateraler, völkerrechtlicher Vertrag in Anlehnung an das Uferstaatenprinzip die uneingeschränkte Befahrbarkeit des Rheins mit Schiffen von Basel bis auf Meer
- Gleichbehandlung aller Flaggen
- Technische und schifffahrtpolizeiliche Vorschriften
- Wegfall der Schiffsabgaben und Durchfuhrzölle
- Unterzeichnerstaaten (heute): D, B, NL, F, CH

International: **IVTB**
Internationale Verlade- und Transportbedingungen für die Binnenschifffahrt, vom Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt
auch für nationale Transporte empfohlen

Quelle: Kühnle (1997), S. 685-686

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

Schiffsarten

- **Motorisierte Einzelschiffe**

- **Schleppschifffahrt**
  - ziehendes, motorisiertes Schiff mit einem oder mehreren antriebslosen Schleppkänen
  - weniger kapitalintensiv als eine entsprechend Anzahl an motorisierten Einzelschiffen

- **Schubschifffahrt**
  - ein schiebendes, motorisiertes Schiff mit einem oder mehreren antriebslosen Leichtern
  - weniger kapitalintensiv als eine entsprechend Anzahl an motorisierten Einzelschiffen

Quelle: in Anlehnung an Barwig (1997), S. 922-924

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

Schiffsarten

Containerschiff

Schubleichter

Mineralölschiff

Shortseaschiff

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

Umschlag öffentlicher Binnenhäfen nach Fluss- und Kanalgebieten

Aufkommensanteil des Schiffsgüterumschlages öffentlicher Binnenhäfen nach Fluß- und Kanalgebieten			
Fluß-/Kanalgebiet	2000 Mio. Tonnen	2001 Mio. Tonnen	% Anteil
Rhein	80,9	78,0	60,4
westdeutsches Kanalnetz	10,4	9,8	7,6
Main	9,3	8,2	6,3
ostdeutsche Wasserstraßen	7,5	6,9	5,3
Neckar	7,3	7,0	5,4
norddeutsche Wasserstraßen	9,2	9,8	7,6
Mosel und Saar	4,5	3,8	2,9
Donau	4,0	3,9	3,0
Main-Donau-Kanal	2,4	1,8	1,4
Gesamt	**135,5**	**129,2**	**100**

Quelle: Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) (2005)

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner

Containerverkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen

(in 1.000 TEU; TEU = Twenty-Foot-Equivalent-Unit)

	2000	2001	2002	2003	2004	00-01 %	01-02 %	02-03 %	03-04 %
Verkehr innerhalb Bundesgebiet	85	112	124	145	172	31,5	10,7	17,5	18,4
Grenzüberschreitender Verkehr	1.273	1.312	1.386	1.512	1.772	3,1	5,6	9,1	17,2
davon Versand	550	570	621	675	781	3,7	8,9	8,7	15,8
Empfang	517	540	577	628	728	4,3	6,9	8,9	15,9
Durchgangsverkehr	206	202	198	209	263	-2,0	-2,0	5,1	26,0
Gesamtverkehr auf deutschen Wasserstraßen	1.358	1.423	1.520	1.657	1.944	4,8	6,8	9,0	17,4
davon deutsche Schiffe	254	305	292	321	336	20,3	-4,3	9,7	4,8

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Quelle: Bundesverband der Binnenschifffahrt (2005)

Vielen Dank für die Bereitstellung von Unterlagen (insbesondere Folien) an Frau Prof. Dr. Dorner