

Der Rhein

Als Lastenträger unübertroffen

Der Rhein als wichtigste und meistbefahrene Wasserstraße Europas ist das Rückgrat des europäischen Wasserstraßennetzes. Der traditionelle Rheinverkehr betrug im Jahre 1970 rd. 191 Mill. t und lag damit um 123 Mill. t über dem Verkehr des Jahres 1951. Damit hat sich der Gesamtverkehr um 270 % verbessert.

Der Schwerpunkt dieses Rheinverkehrs wiederum liegt auf der Strecke zwischen Rotterdam und Duisburg. Während dieser grenzüberschreitende Verkehr zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland bei Emmerich im Jahre 1961 in Berg- und Talfahrtrichtung nur insgesamt rd. 68 Mill. t betrug, ist er im Jahre 1970 auf rd. 113 Mill. t angestiegen.

Mit einem weiteren Ausbau der Rheinmündungshäfen und auch einer Weiterentwicklung des innereuropäischen Verkehrs, insbesondere auch nach Fertigstellung der Rhein-Main-Donau-Verbindung, wird voraussichtlich dieser Verkehr sowohl des Niederrheins als auch oberhalb von Ruhrort nach den bisherigen Untersuchungen in der Zukunft weiterhin zunehmen. Der Verkehr von Rotterdam wird in seiner Bedeutung dadurch unterstrichen, daß 1970 rd. 221 000 Fahrzeuge die deutsch-niederländische Grenze passierten. Hierbei wurde an einem Tage ein Spitzenverkehr von 921 Fahrzeugen erreicht, während der Jahresdurchschnitt bei 614 Fahrzeugen lag.

Im Zusammenhang mit der seit Kriegsende zu beobachtenden Umstellung der Schifffahrt auf Motorschiffe und Schubverbände und mit der erheblichen Verkehrszunahme werden an den Zustand der Wasserstraße besondere Anforderungen gestellt. Für die Wasserstraße Rhein ist unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze der holländische Rijkswaterstaat zuständig, während auf deutscher Seite die Wasser- und Schifffahrsdirektion Duisburg für den Niederrhein tätig ist. Der ungewöhnlich starke Niederrheinverkehr erfordert besondere Maßnahmen im Interesse der Unterhaltung der Rheinufer, so daß laufend an der Wiederherstellung der Uferbauwerke und auch des Strombettes gearbeitet werden muß. Die Anforderungen, die der Verkehr an die Wasserstraße stellt, sind in der Vergangenheit stetig gestiegen, und sie steigen noch weiter. Nachweislich seit dem 18. Jahrhundert, im

einzelnen sicher schon früher, haben Wasserbauingenieure planmäßig den Strom ausgebaut und seine Ufer befestigt. Der Rhein ist von Natur aus durch die Wasserspende aus dem Alpengebiet begünstigt, eine Wassermenge, die jedoch nicht geändert werden kann. Dieses Wasserangebot sollte aber in einer dem Schiffsverkehr möglichst günstigen Form zur Verfügung stehen, d. h., daß Breite und Tiefe des Stromes in ein zweckmäßiges Verhältnis zueinander gebracht werden müssen und dieses auch möglichst gleichmäßig auf der ganzen Länge des Stromes. Auf der Strecke von Köln bis zur niederländischen Grenze wird eine Fahrwasserbreite von 150 m bei einer Wassertiefe von 2,50 m unter Gl. W. („gleichmäßiger Wasserstand“, ein Wasserstand, der an durchschnittlich 20 eisfreien Tagen im Jahr unterschritten wird und der alle 10 Jahre neu festgelegt werden muß) angestrebt. Im Zusammenhang mit dem bedeutungsvollen umfangreichen Verkehr des Niederrheins werden zur Zeit Untersuchungen angestellt, sowohl von niederländischer als auch von deutscher Seite, ob und wie die Wassertiefe unter diesem Wasserstand zwischen Duisburg und Rotterdam um 30 cm auf 2,80 m unter Gl. W. vergrößert werden kann.

Wenn auch damit versucht wird, die Voraussetzung für die Schifffahrt auf dem Niederrheinabschnitt zu verbessern, um eine ausreichend breite und tiefe Wasserstraße zur Verfügung zu haben, so wird auf der anderen Seite aber auch angestrebt, die Sicherheit des Verkehrs laufend zu verbessern. Dieser Aufgabe dienen Maßnahmen zu einer sinnvollen Kennzeichnung der Wasserstraße, sowohl für den Tag als auch die Nacht, und damit auch für die Radarschifffahrt. Die Orientierungshilfen für die Schifffahrt werden ständig verbessert und der technischen Entwicklung angepaßt. Wo früher einfache Bojen ausreichend waren, werden heute Schifffahrtszeichen mit Radarreflektoren ausgelegt. Zur Zeit sind Versuche mit Leuchtfeuern zur Unterstützung der Nachtschifffahrt angelaufen.

Die Schifffahrt hat sich seit 1945 laufend verändert. Während früher langsam fahrende Schleppkähne die Regel waren, gehen diese Schleppverbände immer mehr zurück und wurden zunächst durch Motorschiffe und anschließend auch durch schleppende Motorschiffe ersetzt. Seit etwa 1958 hat sich die Schubschifffahrt auf dem Rhein entwickelt. Die Abmessungen dieser Schubschiffe sind zur Zeit begrenzt auf eine Länge von 185 m. Es werden aber Versuche durchgeführt um festzustellen, ob auch Schubverbände mit 6 Leichtern und einer Gesamtlänge von etwa 260 m auf dem Rhein verkehren können.

Diese kurzen Hinweise auf einige der wichtigsten Maßnahmen zur Schaffung von besseren Voraussetzungen für den umfangreichen Niederrheinverkehr legen Zeugnis ab, welche Bedeutung im gesamteuropäischen Raum einer Verbesserung des Niederrheins zukommt.

(„Stadt und Hafen“ 18/71)