

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost



Inhaltsverzeichnis

Strom und Transportweg Elbe	3
Kanalstrecken	5
Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg	6
Die Kanalbrücke über die Elbe	8
Doppelsparschleuse Hohenwarthe	10
Schleuse Rothensee	11
Schleuse Niegripp und Schiffshebewerk Rothensee	12
Niedrigwasserschleuse Magdeburg im Rothenseer Verbindungskanal (RVK)	13
Ökologie und Ökonomie in Einklang bringen	16

Bildnachweis:

© Archiv WNA Magdeburg – Seiten 4, 5, 6, 9, 10, 11, 16

© Flugdienst Magdeburg – Seite 7, 16

© www.euroluftbild.de – Seiten 8, 9, 10, 12, 15, 16

© Foto Dieck – Seite 3, 4

© fotofliegen.de – Seite 14

© Lothar Willmann – Seite 13

Strom und Transportweg Elbe



Die Elbe zählt zu den bedeutendsten Strömen Europas. Gut 1000 Jahre reicht die Tradition der Elbeschifffahrt zurück. Deiche und Uferbefestigungen wurden seit 1100 errichtet, vorrangig zum Schutz gegen Hochwasser.

Besonders nach dem Wiener Kongress im Jahr 1815 begannen auch systematische wasserbauliche Planungen und Baumaßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse. Bereits 1858 weist die Elbe 4 298 Buhnen, 1 13,4 km Deck- und 27,8 km Parallelwerke auf.

Zum Ende des 19. Jahrhunderts bekam die Elbe durch den Bau weiterer Deckwerke und Buhnen allmählich

ein beständigeres Flussbett. Das war für den Aufschwung Strom und Transportweg Elbe der Schifffahrt und für die gefahrlose Abführung von Eis und Hochwasser von großer Bedeutung.

Auf der Grundlage des Vertrages von Versailles vom 28. Juni 1919 wurde die Elbe mittels einer neuen Elbeschifffahrtsakte zur internationalen Wasserstraße. Der Schifffahrtsweg entwickelte sich für die großen deutschen Industriezentren und für die Tschechoslowakei zum Bindeglied im Überseeverkehr via Hamburg. Der zu Beginn des 20. Jahrhunderts weitergeführte und zwischen den Jahren 1931 und 1945 umfangreich durchgeführte Stromausbau zur Verbesserung der Fahrwassertiefen unterstützte diese Entwicklung.



Erst die Teilung Deutschlands beeinträchtigte den Schiffsverkehr auf der Elbe.

Nach dem zweiten Weltkrieg hat keine Nation die Wiederanerkennung dieser Elbschiffahrtsakte verlangt. Daher ist heute kein völkerrechtlicher Vertrag für ein internationales Regime in Geltung.



Allerdings hat die Bundesrepublik Deutschland nach dem Völkergewohnheitsrecht unserem Nachbarn Tschechien das Befahren der Elbe bis zum Seehafen Hamburg zu gewährleisten.

Die nach der Wiedervereinigung Deutschlands vorgesehenen strombaulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrwassertiefen werden aufgrund politischer Entscheidungen nach dem Hochwasser 2002 nicht weiter verfolgt.

Die künftigen Infrastrukturaufgaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost an der Mittel- und Oberelbe erstrecken sich auf Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen, die einer Verschlechterung der Schifffahrtsverhältnisse vorbeugen und einen ordnungsgemäßen Wasserabfluss im Mittelwasserbett sichern, sodass der Status quo vor dem Hochwasser im August 2002 erhalten und nicht verschlechtert wird. Dazu gehört die Unterhaltung der rd. 6 900 Buhnen und der vorhandenen Deck- und Parallelwerke.

Die für die Aufrechterhaltung der Schifffahrt unverzichtbaren Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe sind 2003 hinsichtlich ihrer Hochwasserneutralität überprüft worden. Sie erfolgen in Abstimmung mit den Wasser- und Naturschutzbehörden des Bundes und der Länder und sollen eine Fahrrinntiefe von 1,60 m und oberhalb Dresdens eine Fahrrinntiefe von 1,50 m unter dem jeweils gültigen Bezugswasserstand gewährleisten. Der Gewährleistung dieser Fahrrinntiefe liegt zu Grunde, dass die Fahrrinnenbreite von 50 m abschnittsweise eingeschränkt wird.

Elbe-Daten

Länge von der Quelle bis zur Mündung:	1091,0 km
davon auf deutschem Gebiet:	727,0 km
Die WSD Ost ist zuständig für:	607,5 km
Deck- und Leitwerke:	327,1 km
Anzahl der Buhnen :	6903
und eine Staustufe bei Geestacht.	

Kanalstrecken



Der Mittellandkanal verbindet im Bereich des Wasserstraßenkreuzes die Bauwerke auf einer Gesamtlänge von 5 km.

Sein Wasserspiegel verläuft in einer gedichteten Dammstrecke bis zu 14 m über dem Gelände. Jeweils vor und hinter der einspurigen Kanalbrücke sind Wartebereiche für die Schifffahrt angeordnet, westlich mit 665 m Länge, östlich mit 420 m Länge. Westlich der Kanalbrücke steht der Schifffahrt zusätzlich eine Liegestelle von 220 m Länge für die Nachtruhe zur Verfügung.

Auf den Kanalseitendämmen befindet sich je ein drei Meter breiter befestigter Betriebsweg, der auch Spaziergängern und Radfahrern zur Erholung dient.

Vor und hinter der Kanalbrücke laden insgesamt vier Ein- und Aussetzstellen für muskelbetriebene Boote zur sportlichen Betätigung ein. Die Kanalbrücke selbst darf mit Ruder- oder Paddelbooten grundsätzlich nicht befahren werden.

Westlich der Elbe kann der Mittellandkanal durch die Unterführung Glindenberg vom Straßenverkehr gekreuzt werden. Östlich der Elbe führt bei Hohenwarthe eine Straßenbrücke über den neuen Kanalabschnitt.

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg wurde der Schifffahrt am 10. Oktober 2003 übergeben. Es ist der Schwerpunkt des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17, das im Zuge der deutschen Vereinigung den Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover–Magdeburg–Berlin für eine moderne Binnenschifffahrt vorsieht.

Der umweltverträgliche Ausbau der Ost-West-Achse im europäischen Wasserstraßennetz erfolgt für den Verkehr von bis zu 110 m langen Güterschiffen und 185 m langen Schubverbänden mit 11,40 m Breite, 2,80 m Tiefgang und 2000 t bzw. 3500 t Tragfähigkeit.

85 m lange Europaschiffe erreichen seit der Einweihung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg erstmals mit 2,50 m Tiefgang und wirtschaftlich ausgelasteten Laderäumen die Bundeshauptstadt – unabhängig vom Wasserstand der Elbe.

Die Idee, durch eine Brücke und ein Schiffshebewerk den Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal miteinander zu verbinden und eine durchgehende Wasserstraße zwischen Rhein und Oder zu schaffen, gab es bereits 1919. Mit dem Bau einer Kanalbrücke und eines Schiffshebewerkes bei Hohenwarthe, das den Höhenunterschied von 18,5 m zwischen beiden Kanälen überwinden sollte, sowie mit dem Bau des Schiffshebewerkes



Altaufnahme



Alte Bauwerksteile

Rothensee wurde 1934 begonnen. Kriegsbedingt mussten die Arbeiten 1942 wieder eingestellt werden, nur das Schiffshebewerk Rothensee nahm 1938 den Betrieb auf. Bis zum 10. Oktober 2003 musste die Schifffahrt auf dieser Relation bei Magdeburg über die Elbe einen Umweg von 12 km Länge fahren. Über das Schiffshebewerk Rothensee ging es vom Mittellandkanal hinunter in den Rothenseer Verbindungskanal und auf die Elbe, dann elbabwärts über die Schleuse Niegripp weiter in den Elbe-Havel-Kanal. Problematisch waren dabei die schwankenden Wasserstände der Elbe. Bei oft wochenlangem Niedrigwasser blieb nichts weiter übrig, als einen Teil der Ladung umzuladen, um mit geringerem Tiefgang die Fahrt fortsetzen zu können. Zudem passen in den Trog des Schiffshebewerkes Rothensee maximal 82 m lange Schiffe hinein, Schubverbände waren zeitaufwändig zu entkoppeln.

Jetzt kann die Binnenschifffahrt das ganze Jahr über die Elbe hinweg mit planbarem Tiefgang zwischen Ost und West verkehren.

Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg besteht aus:

- der neuen Schleuse Rothensee,
- der Kanalbrücke über die Elbe,
- der neuen Doppelschleuse Hohenwarthe und
- den sie verbindenden Kanalstrecken und Altanlagen wie
- dem Schiffshebewerk Rothensee
- und der Schleuse Niegripp.

Für Magdeburgs Hafen ist es von besonderer Bedeutung, dass er vom Elbwasserstand unabhängig an die leistungsfähige Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Spree vollschiffig angeschlossen ist. Dazu ist der Rothenseer Verbindungskanal ausgebaut worden, und in seinem südlichen Abschnitt entsteht bis Ende 2011 eine Niedrigwasserschleuse. Bei ausreichenden Wasserständen der Elbe bleibt sie zur freien Durchfahrt offen. Bei zu niedrigen Wasserständen der Elbe geht sie in Betrieb und sichert in der Zufahrt vom Mittellandkanal und im Hafen den erforderlichen Wasserstand für die Schiffe mit 2,80 m Tiefgang.



Bauwerksteile im Oktober 1996



Die Kanalbrücke vor dem Abbruch

Die Kanalbrücke über die Elbe



Kernstück des Wasserstraßenkreuzes ist Europas längste Kanalbrücke. Sie führt den Mittellandkanal über die Elbe hinweg und ist insgesamt 918 m lang. Sie besteht aus den 3 Feldern der 228 m langen Strombrücke und den 16 Feldern der 690 m langen Vorlandbrücke, als Flutbrücke ausgelegt für den Hochwasserabfluss der Elbe.

Die architektonische Gestaltung macht die Trennung von Strom- und Vorlandbrücke durch ihre unterschiedlichen Ansichten sichtbar. Im Strombereich ist sie durch die zu einem Fachwerk aufgelösten Außenwände des Hauptträgers geprägt, während sich die Vorlandbrücke als eine geschlossene Stauwand darstellt. Diesen Übergang sowie Anfang und Ende der Brücke an den Widerlagern markieren jeweils Turmpaare in Prismen-



Kanalbrücke mit Schiff



Schubverband im Bereich der Kanalbrücke

form. Darüber hinaus ist die Gestaltung der Pfeiler ein weiteres kennzeichnendes Merkmal der Vorlandbrücke. Sie erinnern durch ihre ausladende geschwungene Form an Schiffsspanten und stellen damit den Bezug zum Nutzer der Wasserstraße, der Schifffahrt, her.

Die Kanalbrücke wird im Richtungsverkehr befahren, da die Schleuse in Hohenwarthe den Verkehrsablauf bestimmt. Das heißt, die Schiffe dürfen jeweils immer nur in eine vorgegebene Richtung fahren. Die Durchfahrtsbreite auf der Elbe beträgt 90 m bei einer Stützweite von 106,20 m. Die Durchfahrts Höhe unter der Kanalbrücke erlaubt die Durchfahrt mit dreilagig beladenen Containerschiffen ohne Einschränkungen.

Im westlichen Widerlager der Kanalbrücke befindet sich eine Hochwasserentlastungsanlage, die einen Abfluss des Kanalwassers in die Elbe ermöglicht. Dies ist erforderlich, weil die Osthaltung des Mittellandkanals als Hochwasserableiter überschüssige Wassermengen aus dem Allergebiet und dem Drömling aufnimmt.



Technische Daten

Lage: nördlich von Magdeburg bei Elbe-km 339,640

Hauptabmessungen:

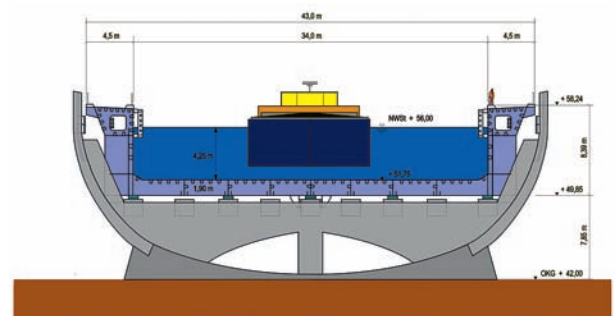
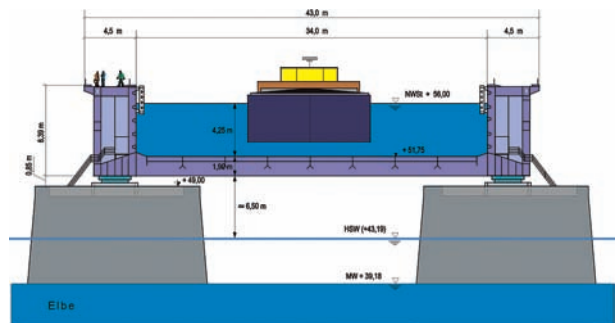
- Länge: 918,00 m
- davon Vorlandbrücke: 690,00 m
- Strombrücke: 228,00 m
- nutzbare Trogbreite: 32,00 m
- Wassertiefe: 4,25 m
- Durchfahrtsbreite auf der Elbe: 90,00 m
- Durchfahrts Höhe auf der Elbe: mindestens 6,50 m

Besondere Gestaltungselemente:

- Vorlandpfeiler: Schiffsspantenform
- Strombrücke: Kastenträger mit außen liegendem Fachwerk
- Türme an den Schnittstellen: Kanal-Vorlandbrücke, Vorlandbrücke-Strombrücke, Strombrücke-Kanal

Bauleistungen:

- Stahlbeton: ca. 68 000 m³
- Stahl Strombrücke: 10 000 t
- Stahl Vorlandbrücke: 14 000 t
- Bauzeit:** März 1998 bis Juli 2003



Brückenquerschnitt im Strombereich (oben) und im Vorlandbereich (unten)

Doppelsparschleuse Hohenwarthe

Die Schleusenanlage bildet das östliche Ende der Mittellandkanalhaltung Sülfeld-Hohenwarthe. Die Schiffe werden rd. 18,5 m in den tiefer liegenden Elbe-Havel-Kanal hinabgeschleust.

Um den Wasserverbrauch und damit die Kosten für das Zurückpumpen des Betriebswassers zu minimieren, ist die Doppelschleuse Hohenwarthe als Sparschleuse konzipiert worden. Neben den Schleusenkammern befinden sich jeweils drei gestaffelt übereinander angeordnete Sparbecken. Durch diese Becken wird eine Wasserersparnis von rund 60 % des Schleusungswasserbedarfs ermöglicht. Nur die übrigen 40 % des Kammerinhalts werden bei einer Bergschleusung der oberen Haltung entnommen und bei einer Talschleusung in die untere Haltung abgeleitet. Dieses Verlustwasser muss durch Rückpumpen in die obere Haltung wieder ersetzt werden.

Technische Daten

Lage:

nordöstlich von Magdeburg, zwischen den Orten Hohenwarthe und Niegrripp, bei Mittellandkanal-km 325 + 100,35

Nutzbare Hauptabmessungen:

zwei Kammern
 Länge: 190,00 m
 Breite: 12,50 m
 Hubhöhe: 18,55 bis 19,05 m

Schleusentore:

Obertor (Zugsegmenttor) – Höhe: 5,30 m
 Untertor (Hubtor) – Höhe: 10,50 m

Wasserersparnis:

durch Einsatz der Sparbecken: ~60 %

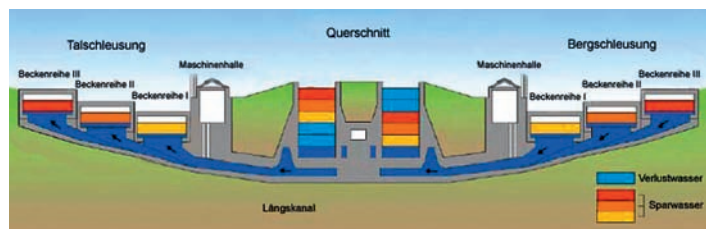
Pumpwerk: 3 Pumpen mit je 3,5 m³/s: 10,5 m³/s
 (davon 1 Pumpe als Reserve)

Bauleistungen:

Stahlbeton: ca. 320 000 m³
 Bewehrungsstahl: ca. 33 000 t
 Erdbewegung: ca. 2 000 000 m³
 Spundwandstahl: ca. 4 500 t
 Stahlwasserbau: ca. 2 000 t

Bohrpfähle Ø 88 cm unter der Schleusenanlage, den Maschinenhäusern und dem Pumpwerk: ca. 23 200 m

Bauzeit: November 1998 bis Oktober 2003



Schleuse Rothensee

Die Anbindung des Magdeburger Hafens an den Mittel­landkanal und an die Elbe erfolgte bis zur Fertigstellung der Schleuse Rothensee über das Schiffshebewerk Rothensee und den in südliche Richtung führenden Rothenseer Verbindungskanal. Um diese wichtige Anbindung auch mit Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden passieren zu können, wurde westlich des Schiffshebewerkes die neue Schleuse Rothensee errichtet und im Sommer 2001 dem Verkehr übergeben. Sie besitzt wie die Schleuse in Hohenwarthe Sparbecken und hat eine maximale Hubhöhe von rund 18 m. Im Unterhaupt wurde wegen der stark wechselnden Wasserstände der Elbe ein rund 22 m hohes Stemmtor eingesetzt. Auf dem Steuerstand befindet sich eine Aussichtsplattform für den Besucherverkehr.

Technische Daten

Lage:

nördlich von Magdeburg bei Mittel­landkanal-km 319 + 455,09

Nutzbare Hauptabmessungen:

Länge: 190,00 m

Breite: 12,50 m

Hubhöhe: 10,45 bis 18,46 m

Schleusentore:

Untertor (Stemmtor) – Höhe: 21,40 m

Obertor (Zugsegmenttor) – Höhe: 5,10 m

Wassersparnis: durch Nutzung der Sparbecken ~ 60 %

Pumpwerk: 5 Pumpen mit je 3,5 m³/s: 17,5 m³/s

Bauleistungen:

Stahlbeton: ca. 170.000 m³

Bewehrungsstahl: ca. 22 160 t

Erbewegung: ca. 3 200 000 m³

Spundwandstahl: ca. 5 380 t

Stahlwasserbau: ca. 900 t

Bauzeit: April 1997 bis Mai 2001



Schleuse Niegripp und Schiffshebewerk Rothensee



Die Schleuse Niegripp

Bis zur Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg gelangte die Schifffahrt auf ihrem Umweg über die Elbe durch den 1,8 km langen Niegripper Verbindungskanal mit der Schleuse Niegripp direkt in den Elbe-Havel-Kanal. Die Anlage wurde im Jahr 1938 nach zweijähriger Bauzeit zeitgleich mit dem Schiffshebewerk Rothensee für den Verkehr freigegeben.

Technische Daten

Hauptabmessungen:

Länge:	167,60 m
Breite:	12,20 m
Lichte Weite der Häupter:	12,00 m
Hubtore aus Stahl – Nutzgröße:	165,00 x 11,50 x 2,00 m



Das Schiffshebewerk Rothensee

Das Schiffshebewerk Rothensee ging 1938 in Betrieb und war bis zur Inbetriebnahme der Schleusen Rothensee bzw. Hohenwarthe und der Kanalbrücke über die Elbe die einzige Verbindung der Magdeburger Häfen, der Elbe und des Elbe-Havel-Kanals mit dem Mittellandkanal. Es wurde im Juli 2006 außer Betrieb genommen.

Technische Daten

Bauart:

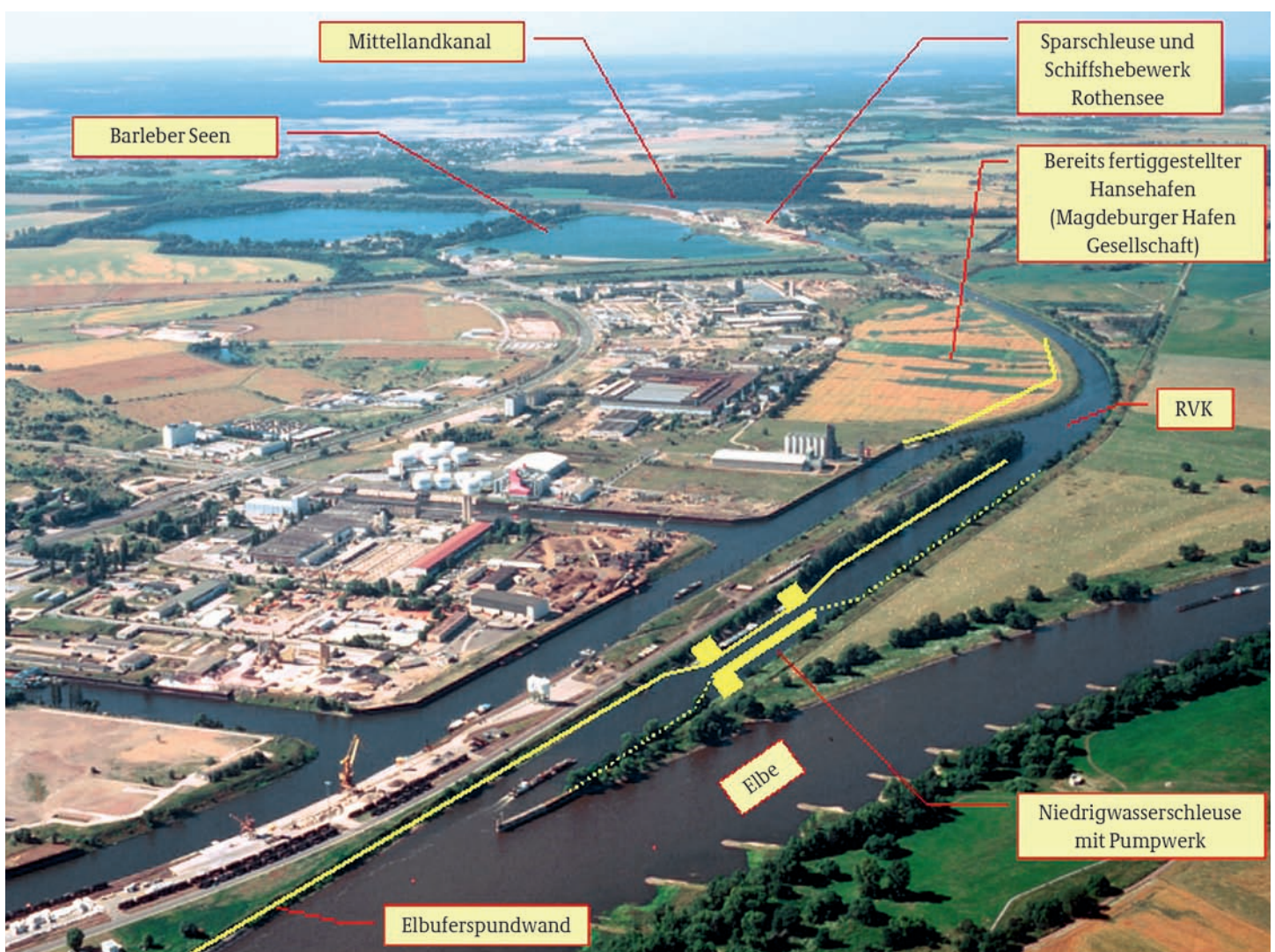
Zwei-Schwimmer-Hebewerk mit Spindelführung

Hubhöhe (abhängig vom Elbwasserstand): 10,45 bis 18,46 m

Trogabmessungen:

Länge:	85,00 m
Breite:	12,00 m
Wassertiefe:	2,50 m
Nutzgröße:	82,00 m x 9,50 x 2,00 m
Bewegtes Gesamtgewicht:	5 400 t

Niedrigwasserschleuse Magdeburg im Rothenseer Verbindungskanal (RVK)



Zur Schaffung ganzjährig ausreichender Wasserstände im Rothenseer Verbindungskanal und den anschließenden Häfen, unabhängig von Elbniedrigwasserperioden, wird derzeit im südlichen Abschnitt des Rothenseer Verbindungskanals zur Elbe eine Schleuse gebaut, die nur bei niedrigen Elbwasserständen betrieben wird und bei höheren Elbwasserständen zur freien Durchfahrt offen

steht. Mithilfe eines Pumpwerks wird der Wasserstand im Rothenseer Verbindungskanal bei Elbniedrigwasser so reguliert, dass die Schiffe dort in Zukunft ganzjährig mit voller Tauchtiefe verkehren können.

Es ist vorgesehen, den Wasserstand zwischen NN + 39,60 m und NN + 39,80 m zu halten, d. h., der Kanal



Die nahezu fertig gestellte östliche Fangedammwand lässt bereits die Konturen der Schleuse erahnen.

(Sohle NN + 35,60 m) wird in Zukunft mindestens 4 m Wassertiefe haben.

Die beschriebene Lösung zum vollschiffigen Anschluss der Häfen ist das Ergebnis umfangreicher Voruntersuchungen. Die strombauliche Situation der Elbe wurde ebenso berücksichtigt wie die gesamte Altlastensituation innerhalb des Industriegebietes Magdeburg-Rothensee im Umfeld der Hafenanlagen.

Für das Gesamtprojekt wurde ein Planfeststellungsverfahren nach Wasserstraßengesetz durchgeführt und mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 29. 1. 2004 erfolgreich abgeschlossen.

Den Auftakt für die Realisierung des Projekts bildete der Düker- und Dalbenrückbau im Jahre 2006. Durch diese Rückbaumaßnahme wurde das Baufeld am Standort der Schleuse bereitet.

Die Bauleistungen sind aufgeteilt in die Baulose 4 und 5 – im Baulos 4 werden seit Anfang 2007 die Vorhäfen und die Elbuferspundwand ausgebaut. Im Hauptbaulos 5 wird seit Anfang 2008 die Schleuse und das Pumpwerk gebaut.

Während der gesamten Bauarbeiten wird die Schifffahrt im Rothenseer Verbindungskanal entsprechend des Verkehrsregelungskonzeptes aufrecht erhalten, d. h. wechselnd steht jeweils eine Kanalseite für die Schifffahrt und die andere Seite dem Baubetrieb zur Verfügung.

Ein separater Steuerstand ist nicht vorgesehen, im Normalbetrieb wird die Schleuse mittels Fernsteuerung von einer der beiden einzurichtenden Fernsteuerzentralen an den Schleusen Rothensee und Hohenwarthe bedient.

Technische Daten:

Hauptabmessungen:

Nutzlänge:	190,00 m
Kammerbreite:	25,00 m
max. Fallhöhe:	1,86 m

Schleusentore:

Untertor (Hubtor):	ca. 90 t
Obertor (Hubtor):	ca. 90 t

Pumpwerk: 3 Tauchmotorpumpen mit je 3,5 m³/s

Bauleistungen

Stahlbeton:	ca. 9 100 m ³
Bewehrungsstahl:	ca. 800 t
Erdbewegungen:	ca. 58 200 m ³
Nassbaggerarbeiten:	ca. 196 000 m ³
Böschungs- und Sohlsicherung:	ca. 87 400 m ²
Spundwand:	ca. 37 000 m ²
Stahlwasserbaukonstruktion:	ca. 2 300 t
Bauzeit:	ab Mai 2007



Ausbauzustand Juli 2008



Abb. 1: Februar 2009 – Ausgesteifte Baugrube Unterhaupt

Abb. 2: Dezember 2009 – Fangedamm, Kammer und Oberhaupt

Abb. 3: April 2010 – Bauzustand Osturm Oberhaupt

Abb. 4: September 2010 – Montage des Obertores

Abb. 5: Simulation der fertiggestellten Schleuse

Ökologie und Ökonomie in Einklang bringen

Der Ausbau einer Bundeswasserstraße bedarf einer vorherigen Planfeststellung, die unter anderem eine Prüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens voraussetzt. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft sowie Kultur und sonstige Sachgüter einschließlich der Wechselwirkungen werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens auf der Grundlage intensiver Umweltverträglichkeitsuntersuchungen geprüft.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind zu vermeiden und zu minimieren und, soweit sie nicht vermeidbar sind, auszugleichen bzw. zu ersetzen. Der Bau des Wasserstraßenkreuzes bedingte einen erheblichen Eingriff in die Natur. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen wurden detailliert ermittelt und baubegleitend durch naturschutzfachliche Maßnahmen kompensiert. Diese Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in einer landschaftspflegerischen Begleitplanung zusammengefasst.

Beim Bau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg wurde eine Fläche von rd. 137 ha beansprucht. Die Kompensation der Eingriffe erfolgte auf rd. 251 ha. So wurde zum Beispiel im Bereich Hohenwarthe als Ersatz

für unterbrochene Amphibienwanderwege ein Ersatzlaichgewässer eingerichtet. Auch wurde das Abflussgerinne der Hochwasserentlastungsanlage im westlichen Widerlager der Kanalbrücke naturnah angelegt.

Vorteile von Wasserstraße und Binnenschiff

Im System Binnenschiff/Wasserstraße ergänzen sich natürliche Gegebenheiten und technische Entwicklungen auf ideale Weise zu einem wirtschaftlichen, umweltfreundlichen und sicheren Transportsystem, wie es ein zweites nicht gibt. Gemessen an Straße und Schiene verfügt die Bundesrepublik Deutschland zwar über ein kleines Wasserstraßennetz, auf dem werden aber fast so viele Güter transportiert wie auf dem Schienennetz – beinahe unbemerkt. Hinsichtlich ihres spezifischen Energieverbrauchs wie auch der Schadstoffemission schneidet die Binnenschifffahrt gegenüber dem LKW und selbst der Bahn günstig ab.

Die Wasserstraße bietet als einziger Transportweg auch Raum für Freizeit und Erholung und trägt mit eigenem Biotop umfassend zur Erhöhung der Lebensqualität bei.



**Wasser- und
Schiffahrtsdirektion Ost**

Gerhart-Hauptmann-Straße 16
39108 Magdeburg
Telefon 0391 2887-0
Telefax 0391 2887-3030
wsd-ost@wsv.bund.de
www.wsd-ost.wsv.de

Satz und Druck

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Rostock (BSH)

Informationen

www.wsv.de
Stand: 2011

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

