

Mikrokorridore erleichtern Schwertransporte über Wasserstraßen

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) haben ein gemeinsames Pilotprojekt zur Integration von Großraum- und Schwertransporten (GST) in die Binnenschifffahrt erfolgreich abgeschlossen. Ziel war es, die Bürokratie für gebrochene Transporte zu erleichtern und den GST mit Hauptlauf auf der Wasserstraßen attraktiver zu machen. Im Pilotvorhaben wurden im Dortmunder Hafen sogenannte GST-Mikrokorridore eingerichtet. Diese sollen künftig als „Blaupause“ für weitere Korridore in Deutschland dienen und damit den Genehmigungsprozess für gebrochene Transporte vereinfachen und beschleunigen.

„Ich freue mich, dass der Dortmunder Hafen stellvertretend für die Binnenhäfen zeigen kann, dass Binnenhäfen zwingend

erforderlich sind, um die Verkehrsverlagerung im Güterbereich, insbesondere im Bereich von GST, erfolgreich zu erreichen. Gleichzeitig wird deutlich, dass Flächen zwingend für den Umschlag und die Lagerung von heute relevanten Gütern vorzuhalten sind, wie zum Beispiel großen Gütern für die Windenergiebranche. Auch wenn Flächen wegen rückläufiger Kohleumschläge vermeintlich frei werden, dürfen diese nicht einfach zugunsten von Freizeit und Wohnen am Wasser umgewandelt werden. Binnenhäfen haben auch in der Zukunft eine wesentliche Aufgabe als Industriestandorte und nicht als Freizeithäfen. Sie leisten dadurch einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende und dem Klimaschutz“, betonte Bettina Brennenstuhl, Vorständin des Hafens Dortmund. **db**

Nord-Ostsee-Kanal: Erster Ausbauabschnitt erfolgreich abgeschlossen

Mit der Verkehrsfreigabe durch Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder am 10. November 2025 ist der erste Ausbauabschnitt des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) offiziell abgeschlossen. Die Arbeiten umfassten die Verbreiterung der Oststrecke zwischen Großkönigsförde und Schinkel (Kanalkilometer 79,9 bis 84,1) von 44 auf 70 Meter. Während der Bauzeit wurden 2,5 Millionen Kubikmeter Boden bewegt und große Teile davon per Schuten 46 Kilometer zur Ostsee transportiert.

Der NOK gilt als die meistbefahrene künstliche Seeschiffahrtsstraße der Welt. Mit den Anpassungen soll die Wasserstraße auch künftig den Anforderungen wachsender Schiffgrößen gerecht werden und ihre Rolle als zentrale Handelsroute in Europa behalten. Ziel ist es außerdem, die Passagezeiten zu verkürzen und den Begegnungsverkehr sicherer und effizienter zu gestalten. Laut dem Kiel Institut für Weltwirtschaft beträgt der volkswirtschaftliche Nutzen des NOK für Deutschland rund 570 Millionen Euro jährlich.

„Der Ausbau des NOK war technisch wie logistisch eine enorme Herausforderung: täglicher Schiffsverkehr im laufenden Betrieb, komplizierte Baugrundverhältnisse und höchste Anforderungen an Sicherheit und Umwelt“, erklärt Leonard Heckel, Projektleiter bei Depenbrock, und ergänzt: „Dass wir all das reibungslos umgesetzt haben, zeigt, was Teamgeist, Erfahrung und Engagement bewirken können.“ **db**



WNA NOK/Bernot

Im September 2024 stand noch ein Teil der alten Böschung – das neue Nordufer zeigt aber bereits, wie viel Platz der Schifffahrt künftig zur Verfügung stehen wird.

Häfen in Mecklenburg-Vorpommern schlagen weniger Güter um

In Mecklenburg-Vorpommerns Seehäfen war in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld im vergangenen Jahr weniger los als 2023. Laut Statistischem Landesamt ging der Güterumschlag 2024 um 1,7 Prozent auf knapp 30 Millionen Tonnen zurück. Die Zahl der Passagiere in den Häfen sank sogar um 4,3 Prozent auf rund 3,2 Millionen.

Den Seehäfen in Deutschland macht die seit Jahren schwächelnde Konjunktur zu schaffen – sowohl im Inland als auch bei wichtigen Handelspartnern wie China. Aufwärts ging es hin-

gegen beim Seehandel mit Energieträgern wie Erdgas oder Kohle.

Rostock ist der mit Abstand größte Hafen in Mecklenburg-Vorpommern. Dort wurden 2024 den Angaben zufolge fast 23,4 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen – ein Minus im Vergleich zum Vorjahr von drei Prozent. Auf Platz zwei beim Güterumschlag lag 2024 der Hafen Wismar mit rund 2,3 Millionen Tonnen. Auf Platz drei folgt Sassnitz mit knapp 1,5 Millionen Tonnen – ein Plus im Vergleich zu 2023 von 26,2 Prozent. **tb**



Moselvertrag geändert: Schifffahrtsabgaben entfallen ab sofort komplett

Die Moselschifffahrt wird deutlich entlastet: Deutschland, Frankreich und Luxemburg haben die Änderung des Moselvertrags offiziell ratifiziert, wie das Bundesverkehrsministerium (BMV) mitteilt. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder tauschte am 19. November 2025 in Berlin gemeinsam mit der luxemburgischen Ministerin Yuriko Backes und dem französischen Botschafter François Delattre die entsprechenden Urkunden aus. Kernpunkt der Reform ist die Abschaffung der Befahrensabgaben – einer seit 1964 erhobenen Maut für die Nutzung der Mosel als Großschifffahrtsstraße. Damit können ab sofort alle deutschen Binnenwasserstraßen ohne zusätzliche Gebühren befahren werden. Die Maßnahme soll nicht nur die Kosten senken, sondern auch die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt stärken.

Bundesminister Patrick Schnieder erklärte: „Ich freue mich sehr, dass wir ab heute die Moselschifffahrt um jährlich sechs Millionen Euro Schifffahrtsabgaben und die damit zusammenhängende Bürokratie entlasten können. Von dem Wegfall der Gebühren profitiert nicht nur der klimafreundliche Verkehrs-



CL-Medien/stock.adobe.com

Die Abschaffung der Befahrensabgaben stärkt die Binnenschifffahrt und reduziert Bürokratie auf der europäischen Wasserstraße.

träger Binnenschiff, sondern auch Häfen und verladende Wirtschaft in der gesamten Region. Ich bin der festen Überzeugung, dass die Wasserstraße auch in Zukunft enormes Potenzial hat, dass es durch Attraktivitätssteigerungen wie diese zu heben gilt.“

db

Erstes emissionsfreies Seilbaggerschiff setzt auf Wasserstoff und Akku

In den Niederlanden ist das erste emissionsfreie Seilbaggerschiff in Betrieb gegangen. Die „Prins ZEs“ wird vollständig mit Batteriespeichern von Tesvolt Ocean betrieben, die über ein Wasserstoff-Brennstoffzellenaggregat geladen werden. Eigentümer des Schiffes ist das Wasserbauunternehmen Van den Herik. Das Arbeitsschiff „Prins 6“ wurde trotz seines hohen Energiebedarfs und fehlender Ladeinfrastruktur erfolgreich zum Zero-Emission-Schiff umgebaut. Damit lassen sich erhebliche Mengen CO₂ einsparen, wie das Unternehmen mitteilt. Als Arbeitsschiff benötigt die Prins ZEs täglich viel Energie. Die verbauten Batteriespeicher des Modells Compass Core aus der Kaptein-Serie verfügen über eine Gesamtkapazität von knapp zwei Megawattstunden. Bei vollständiger Entladung können sie innerhalb von zwölf Stunden über das Brennstoffzellenaggregat geladen werden. Danach sei ein ganzer Arbeitstag mit elektrischem Antrieb möglich. Da entlang der Wasserwege keine Ladeinfrastruktur vorhanden ist, entwickelte Van den Herik eigenständig ein kompaktes Wasserstoff-Brennstoffzellenag-



Van den Herik

Akkus und Wasserstoff-Brennstoffzellen treiben das erste Seilbaggerschiff ohne Diesel im niederländischen Wasserbau an.

gregat. Es misst nur 3 x 2,6 x 2,5 Meter und erzeugt bis zu 3.600 Kilowattstunden Strom pro Tag.

db

Anzeige



**Schiffsausrüstung.
Industriebedarf.
Technischer Handel.**

Wittig
... von Profis für Profis!

Alte Duisburger Str. 11 | D-47119 Duisburg | Telefon +49 (0)203 932730 | www.wi-du.de