

BDB HEGT ZWEIFEL AN DEN MEDIENGERECHTEN THESEN



In die Diskussion um Abgase von Binnenschiffen hat sich jetzt auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) eingeschaltet.

„Da staunt der Laie – und der Fachmann wundert sich: Die Diskussion um drohende Fahrverbote von Diesel-Fahrzeugen in Innenstädten erledigt sich durch den Nachweis der Nutzlosigkeit dieser Maßnahme. Denn die Stickoxidbelastung in den Innenstädten bleibe oberhalb der zulässigen Grenzwerte, „selbst wenn bis zum Jahr 2030 alle Diesel-Pkw durch Benzin-Pkw ersetzt werden. Schuld ist die Binnenschifffahrt!“.

Das ist die vollmundig verbreitete und durchaus kühne These des Michael Schreckenbergs, seines Zeichens Physik-Professor an der Uni Duisburg-Essen. Herhalten für diese kuriose Behauptung muss freilich nicht der Professor selbst, sondern der von ihm betreute Physikstudent Lennart K., der seine Masterarbeit diesem Thema gewidmet hat und sich hierzu nicht öffentlich äußern möchte.

Nur wenig Fachliches ist aus dieser bislang nicht frei zugänglichen Abschlussarbeit des Studenten bekannt. Prof. Schreckenberg ist Medienprofi und gibt lediglich populärwissenschaftliche Häppchen via Presseagentur und TV-Exklusivinterviews Preis. Dabei lösen die Erkenntnisse doch

einige Nachfragen aus, denn laut den Berechnungen der Bezirksregierung Düsseldorf entfallen zum Beispiel nur sieben Prozent der Stickoxide in der NRW-Landeshauptstadt auf die Binnenschiffe; 40 Prozent der Emissionen sind durch Pkw verursacht.

Es mag sein, dass Prof. Schreckenberg mit der von ihm betreuten Masterarbeit einen politisch gewollten Beitrag zur Vermeidung von Dieselfahrverboten in den Innenstädten leisten möchte. Auf Basis der derzeit vorliegenden Informationen ist es aber nicht sachgerecht, dafür nun ausgerechnet die Binnenschifffahrt zum „Buhmann“ in der Stickoxiddebatte zu machen:

Bei der Beschreibung der Untersuchung spricht Prof. Schreckenberg gegenüber den Medien ausdrücklich nur von einem Verzicht auf „Diesel-Pkw“. Die heute im Stadtverkehr anzutreffenden Lkw und der gesamte Liefer-, Bau- und Monteursverkehr, der nahezu vollständig dieselbetrieben ist, wurden in der Studie also offenbar nicht betrachtet. Dann überrascht das Ergebnis, nämlich weiterhin hohe Stickoxidbelastungen in den Innenstädten, nicht. Es findet sich auch kein Hinweis darauf, dass die zahlreichen anderen mit Diesel betriebenen Motoren, die in Innenstädten regelmäßig anzutreffen sind, berücksichtigt wurden. Zu nennen sind etwa im Schienenverkehr die Lokomotiven und Triebwagen oder im ÖPNV die Omnibusse. Und wie sieht es mit den Stickoxidemissionen durch die Heizungen oder durch die Verbrennungsprozesse in der Industrie aus? Wurden alle diese Emittenten von dem Studenten in seiner Masterarbeit berücksichtigt, als er für die zukünftigen Überschreitungen der NOx-Grenzwerte allein die Schifffahrt verantwortlich gemacht hat? Wurde bei dem gewählten Betrachtungshorizont „2030“ von ihm berücksichtigt, dass die Binnenschifffahrt gerade massiv in die Erneuerung von Maschinen, Filtern und Katalysatoren investiert? Von welchen Emissionswerten der Schifffahrt ging der Student dann bei seiner Abschlussarbeit aus?

Studien der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) und Berechnungsverfahren zur Ermittlung der schifffahrtsbedingten Luftschadstoffbelastung an Wasserstraßen aus dem Jahr 2015 zeigen, dass bereits am Flussufer, spätestens aber in einer Entfernung von rund 100 Metern von der Fahrrinne, keine Zusatzbelastungen an Schadstoffen nachweisbar sind, die ausschließlich von Binnenschiffen hervorgerufen werden. Wie kommt der Student in seiner Masterarbeit also zu der Aussage, dass die Schifffahrt für die Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte in den In-

nenstädten verantwortlich sei? Werden die Ergebnisse der BfG-Studie in der Masterarbeit behandelt und ausreichend qualifiziert widerlegt?

Europaweit anerkannte oder gar normierte Messmethoden zur Ermittlung der auf die Binnenschifffahrt entfallenden Schadstoffbelastungen in den Innenstädten gibt es bis heute nicht. Das Bundesverkehrsministerium hat hierzu kürzlich ein Gutachten in Auftrag gegeben. Ohne die Wissenschaftlichkeit der Masterarbeit in Zweifel zu ziehen muss die Skepsis erlaubt sein, dass der Student diese bislang offene Frage in seiner Ausarbeitung bereits in einer fachlich belastbaren Weise beantwortet hat.

Prof. Schreckenberg wird am 12. April vor den Ausschüssen für Umwelt und Verkehr des Landtages NRW zum Thema Innenstadtverkehr und Schadstoffemissionen angehört. Es ist zu hoffen, dass die Landtagsabgeordneten ihm hierzu die richtigen Fragen stellen werden.“

Quelle: BDB, Foto: WSV

ÖFFENTLICHKEIT EINBEZIEHEN



Im Beisein von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, wurde in Lüneburg-Scharnebeck eine Kooperationsvereinbarung für den vorgezogenen Ersatzneubau der Schleuse Scharnebeck unterzeichnet.

Partner der Vereinbarung sind die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) als Träger des Vorhabens, das Land Niedersachsen, die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg.

Mit der Vereinbarung wird festgehalten, dass die Partner die WSV dabei unterstützen, im Vorfeld des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens die gesellschaftliche Akzeptanz für das Vorhaben zu steigern. Dafür soll die Öffentlichkeit frühzeitig und umfassend beteiligt werden.

Ferlemann: „Der Elbe-Seitenkanal ist eine bedeutende Hinterlandanbindung des größten deutschen Seehafens Hamburg sowie für die Häfen in Niedersachsen. Der vorgezogene Ersatzneubau der Schleuse Scharnebeck wird Schiene und Straße beim Gütertransport entlasten. Wir sind daher froh darüber, dass uns die Vereinbarungspartner bei unserem Bemühen um Transparenz und kontinuierliche Einbeziehung der Öffentlichkeit aktiv unterstützen werden. Allen Beteiligten danke ich für die konstruktive Abstimmung der Kooperationsvereinbarung sehr herzlich.“

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, ergänzte: „Bei der baulich anspruchsvollen neuen Schleuse Lüneburg-Scharnebeck ist die Expertise unserer Ingenieure in besonderem Maße gefragt. Die Anforderungen an den Neubau der Schleuse sind europaweit einzigartig. Wir nehmen die Herausforderung gerne an und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit unseren Partnern in Niedersachsen, Hamburg und der regionalen Wirtschaft.“

Bei dem Ersatzneubau der Schleuse Lüneburg-Scharnebeck handelt es sich aufgrund der Schleusenlänge von 225 m, der Hubhöhe von 38 m, der hohen Anforderungen an die Wasserbewirtschaftung sowie der örtlichen Nähe zum Schiffshebewerk Scharnebeck um ein weltweit einzigartiges Bauwerk. Die Planungen müssen demzufolge besonders gründlich und vor allem mit einer für ein solches Großprojekt besonderen Sorgfalt erfolgen.

Der Elbe-Seitenkanal (ESK) ist 115,2 km lang und stellt eine Nord-Süd-Verbindung dar, indem er den Mittellandkanal (bei Wolfsburg) mit der Elbe (bei Geesthacht) verbindet. Zurzeit ist der Kanal für 100 m lange Einzelfahrer und 185 m lange Schubverbände, die am Doppelschiffshebewerk Lüneburg in Scharnebeck (SHW) entkoppeln müssen, befahrbar. Nun

soll in Lüneburg-Scharnebeck eine neue Schleuse fertiggestellt sein, wodurch der Elbe-Seitenkanal (ESK) dann durchgängig mit modernen Schiffseinheiten – ohne Entkoppelungen – befahrbar sein wird.

Quelle und Foto: BMVI

MODERATES WACHSTUM UND BOOMENDE CONTAINER



Das Statistische Bundesamt (Destatis) in Wiesbaden hat die Güterverkehrsstatistik der Binnenschifffahrt für das Jahr 2017 bekannt gegeben. Danach wurden insgesamt 227,7 Mio. t Güter über die deutschen Bundeswasserstraßen – und damit 0,6 % mehr Güter als noch im Vorjahr (221,3 Mio. t) – transportiert.

Für die einzelnen Verkehrsbeziehungen ergab sich dabei folgendes Bild:

- 55,4 Mio. t Güter wurden im innerdeutschen Verkehr befördert. Dies entspricht einer positiven Veränderung von 0,4 % gegenüber dem Jahr 2016;
- 51,2 Mio. t entfielen auf den Versand in das Ausland – 4,1 % mehr als im Vorjahreszeitraum;
- Mit 14,7 Mio. t Güter entwickelte sich auch der Durchgangsverkehr

positiv (+ 1,7 %);

- Lediglich beim Empfang aus dem Ausland wurde mit 101,5 Mio. t ein leichter Rückgang von 1,1 % zum Jahr 2016 verzeichnet.

Bemerkenswert ist, dass das gute Ergebnis trotz zeitweilig ungünstiger Wasserstände durch Niedrig- oder Hochwassersituationen erzielt werden konnte. Dies spricht für die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt. Jede Tonne, die über die Wasserstraßen befördert wird, entlastet die überfüllten Straßen und Autobahnen von Lkw-Verkehren. Gütertransport per Binnenschiff hat u.a. durch den geringen Ausstoß an CO₂-Emissionen und die kaum vorhandene Lärmbelastung außerdem eine äußerst positive Klimabilanz.

Einen besonderen Boom erlebt weiterhin das Containergeschäft in der Binnenschifffahrt. In 2017 wurden 2,6 Mio. TEU (1 TEU entspricht einem 20-Fuß-Standardcontainer) über das deutsche Wasserstraßennetz transportiert. Damit konnte gegenüber dem Vorjahr ein deutliches Plus von 5,3 % registriert werden. Die fortschreitende Containerisierung der Waren und der hohe Modal Split der Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr der großen Seehäfen waren damit bereits zum achten Mal in Folge Triebfedern für die wachsende Containerbeförderung mit Binnenschiffen.

Quelle und Foto: BDB

„MANGELVERWALTUNG IN HÖCHSTER VOLLENDUNG!“



Allein eine massive Aufstockung des Fachplanungspersonals im Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich wird das Ruhrgebiet mit seinen Kraftwerken und dem Chemiapark Marl vor dem drohenden Kollaps bewahren. Davor warnte der BDB.

Denn nur mit entsprechend qualifizierten Mitarbeitern kann das Amt endlich die dringend notwendige Sanierung des Wesel-Datteln-Kanals und der dortigen Schleusenbauwerke in Angriff nehmen. Das ist das Ergebnis eines Krisengesprächs, das am 26. März 2018 in Duisburg stattfand.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hatte Vertreter der Großindustrie, des Schifffahrtsgewerbes und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) eingeladen, um über die aktuelle Situation am Wesel-Datteln-Kanal zu beraten. Der 60 Kilometer lange Kanal ist nach dem Rhein die wichtigste Wasserstraße im Bundesgebiet; er stellt die Hauptverkehrsschlagader für die Großindustrie im Ruhrgebiet dar. Auf ihm werden knapp 20 Mio. Tonnen Güter pro Jahr transportiert. Doch zurzeit stockt der Schiffsverkehr im Kanal: Die Bundesverwaltung hat die sogenannten Nischenpoller, die den Schiffen während der Schleusung in den Kammern zum Festmachen dienen, gesperrt. Die Poller stammen ebenso wie die sechs Schleusenbauwerke aus den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts. Sie können die Zugkräfte der heutigen Schiffe nicht mehr aufnehmen und müssen erneuert werden. Die Folge ist, dass die Schiffe sich nun an den Schleusen stauen und Wartezeiten von bis zu 12 Stunden entstehen. Die gesamte Versorgungslogistik wird zu einer unplanbaren Angelegenheit, die massive Mehrkosten produziert.

Die Reparatur beziehungsweise der Ersatz der Poller in den Schleusen ist zwingend erforderlich, um die volle Leistungsfähigkeit des Kanals wieder herzustellen. Das kommt aber auf kurze Sicht nicht in Betracht: Es fehlt – mal wieder – das erforderliche Fachplanungspersonal in der WSV.

Im WSA Duisburg-Meiderich, das für das westdeutsche Kanalgebiet und somit für rund 137 Kilometer Wasserstraßen zuständig ist, fehlen alleine rund 50 Ingenieure. Neben den maroden Pollern sind es 70 weitere Anlagen, die im Amtsbezirk dringend instand gesetzt werden müssten. Die Vertreter der Verwaltung konnten deshalb auch keine Angaben zu einem möglichen Reparaturbeginn in den Schleusen machen. Zunächst müsse ein Sanierungskonzept erarbeitet werden. Die Baumaßnahme könne sich dann – nach einem umfangreichen und komplizierten Ausschreibungsverfahren – durchaus über einen Zeitraum von 10 Jahren erstrecken.

Eine schnelle „Erste Hilfe“ sollen nun sog. Festmacher leisten. Diese vertäuen die Schiffe an den Landpollern oberhalb der Schleusenkammern. Das ist ein probates aber auch recht kostenintensives Mittel, um die Schleusungsvorgänge wieder zu beschleunigen. Dass aber nun an sämtlichen Kanalschleusen an 365 Tagen im Jahr Festmacher ihren Dienst verrichten sollen, womöglich sogar über Jahre und Jahrzehnte – das ist „Mangelverwaltung in höchster Vollendung“ und kann aus Sicht aller Beteiligten bestenfalls ein weiteres Provisorium sein. Die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung in Berlin sind aufgefordert, dem WSA Duisburg-Meiderich so schnell wie möglich eine ausreichende Zahl an Ingenieurstellen zu gewähren. Dass das geht, wenn die für den Bundeshaushalt Verantwortlichen es nur wollen, wurde im Norden der Republik in Sachen Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals in der jüngeren Vergangenheit mehrfach vorgemacht.

Industrievertreter von Evonik, Trianel und RWE zeigten sich ebenso wie die Reedereien in Duisburg massiv verärgert über den maroden Zustand des Kanals. Denn sowohl der zuständige Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Duisburg-Meiderich, Volker Schlüter, als auch Hermann Poppen, Unterabteilungsleiter „Management“ in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), räumten ein, dass die Bauwerksprobleme am Wesel-Datteln-Kanal dem Bund bereits seit knapp drei Jahrzehnten bekannt sind. Anstatt zu planen und zu investieren, wurde die Infrastruktur einfach „auf Verschleiß“ gefahren. Anpassungen an den gewachse-

nen Schiffsraum haben trotz mehrfacher Mahnungen nicht stattgefunden. Die Lage sei nun mittlerweile „hoch dramatisch“.

Die Wirtschaftsvertreter erklärten, dass in Fragen der Logistik die Planbarkeit und die Verlässlichkeit der Verkehre an oberster Stelle stehen. Die Großindustrie ist auf eine kontinuierliche Versorgung mit Rohstoffen und Produkten angewiesen, damit im Ruhrgebiet nicht im wahrsten Sinne des Wortes „die Lichter ausgehen“. Eine Verlagerung der Gütermengen auf den Lkw würde das bereits heute mit massivem Lkw-Verkehr belastete Straßennetz im Ruhrgebiet zum Kollabieren bringen.

Quelle und Foto: BDB, der Wesel-Datteln-Kanal ist mit einem Transportvolumen von knapp 20 Mio. Tonnen p.a. die Hauptverkehrsader im Ruhrgebiet. Allein das Kraftwerk Lünen erhält mit dem Binnenschiff 35.000 Tonnen Kohle pro Woche.

RHEINFÄHRE ALTRIP GMBH INVESTIERT IN NEUE FÄHRE



Die Fährstelle Altrip-Mannheim wurde im Jahre 1262 erstmals urkundlich erwähnt, 1955 die Rheinfähre Altrip GmbH von der Stadt Mannheim, dem damaligen Landkreis Ludwigshafen und der Gemeinde Altrip unter dem damaligen Geschäftsführer Philipp Hermann Hook gegründet. Das erklärte Ziel war eine zuverlässige Verbindung über den Rhein zwischen der Fährstelle Altrip und Mannheim langfristig zu gewährleisten.

Am 25. Januar 1958 nahm die erste Motorfähre mit einer Kapazität von zehn Autos ihren Betrieb auf. Nach 34 Jahren wurde diese unter Geschäftsführer Willi Kotter durch die jetzige Fähre ersetzt, 2011/2012 um insgesamt sieben Meter verlängert, um seitdem 21 Autos aufnehmen zu können.

Unter dem amtierenden Geschäftsführer Jürgen Jacob steuert die Gesellschaft weiter auf Erfolgskurs. Die Gesellschaft präsentiert sich heute als ein liquides und leistungsfähiges Unternehmen, dass für die Region mit seiner Fährverbindung zwischen Altrip und Mannheim nach wie vor ein wichtiger und geschätzter Partner im regionalen verkehrlichen Angebot ist.

Die Leistungsfähigkeit der Fähre Altrip-Mannheim wird derzeit voll ausgereizt. In den letzten zehn Jahren haben sich die Umsatzzahlen der Rheinfähre Altrip GmbH verdoppelt, jährlich werden -mit steigender Tendenz – 685.000 Autos und 150.000 Personen mit Fahrrädern transportiert.

Vor dem Hintergrund, dass die im Einsatz befindliche Fähre an die Grenze ihrer technischen Betriebszeit gekommen ist, dass insbesondere neben den anstehenden Wartungsarbeiten, gutachterlich bestätigte Reparaturarbeiten im sechsstelligen Bereich zu erwarten sind, hat sich die Gesellschafterversammlung der Altriper Rheinfähre mit der Frage des zukünftigen Betriebes befasst.

Die Gesellschaft erwartet durch deutliche Effizienzsteigerungen eine weitere positive Entwicklung, sodass die Gesellschafterversammlung der Rheinfähre Altrip GmbH unter Vorsitz von Bürgermeister Lothar Quast (Mannheim) mit Zustimmung des Vertreters des Rhein-Pfalz-Kreises, Landrat Clemens Körner, auch auf dieser Basis, der Empfehlung der Geschäftsführung folgte und dem Grundsatzbeschluss für die Anschaffung eines neuen -24 Autos fassenden- Fährschiffs für rund 3,5 Millionen Euro zugestimmt hat .Die Entscheidung basiert auf dem Fundament einer sehr guten Liquiditätssituation der Rheinfähre Altrip GmbH und der Tatsache, dass die Gesellschafter für diese Investition nicht zusätzlich Geld aufbringen müssen.

Das neue Fährschiff soll unter anderem mit vier Motoren und vier Antriebspropellern ausgestattet werden, um eine diesbezügliche Wartung bzw. Reparatur auch im Fahrbetrieb durchführen und Ausfälle vermeiden

zu können. Mit einer schnelleren Fähre können täglich rund 40 Einzel-fahrten (plus 20 Prozent) mehr realisiert werden. Dabei galt es zu beachten, dass die zuständige Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorgibt, dass die bisherigen Ausmaße nicht deutlich überschreiten werden dürfen. Die Altriper Fähre hat eine lange Tradition, die durch die Investition in die Zukunft somit aufrechterhalten werden kann.

Informationen zur Rheinfähre Altrip GmbH gibt es unter www.rheinfahre-altrip.com.

Quelle: Rheinfähre Altrip GmbH, Foto Lenz

EINSCHRÄNKUNGEN DER BINNENSCHIFFFAHRT



Bereits seit einigen Tagen sind aufgrund lang anhaltender Regenfälle stark ansteigende Pegel an zahlreichen frei fließenden und staugeregelten deutschen Flüssen zu beobachten, darunter auch an für die gewerbliche Binnenschifffahrt relevanten Wasserstraßen.

Hinzu tritt derzeit die Schneeschmelze, die bereits zur Überschreitung

der an den einzelnen Pegeln definierten Hochwassermarken geführt hat oder in den nächsten Tagen führen wird.

Hierzu teilt der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) mit:

Derartige Hochwassersituationen sind um diese Jahreszeit grundsätzlich nicht ungewöhnlich. In der Vergangenheit sprach man im Gewerbe immer vom so genannten „Adventshochwasser“. Sowohl die Schifffahrt als auch ihre Kunden sind deswegen darauf vorbereitet. Entweder erfolgte im Vorfeld eine Versorgung mit Mehrmengen oder die Kunden werden nach Abfließen des Hochwassers wieder regulär bedient. Mit Transportverlagerungen auf die Straße oder die Bahn muss deshalb bei zu erwartenden kurzfristigen Sperrungen für die Schifffahrt nicht gerechnet werden. Im Containertransport im Hinterlandverkehr der Seehäfen kann es zu Verzögerungen kommen. Gravierende wirtschaftliche Beeinträchtigungen der Branche sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu erwarten.

Der BDB stellt Informationen zur aktuellen Lage in den einzelnen Fahrtgebieten bereit.

Rhein:

Entlang des Rheins und seiner Nebenflüsse werden derzeit die Überschreitungen der relevanten Hochwassermarken mehrerer Pegel, darunter Mainz, Kaub und Köln, vorhergesagt, so dass in Kürze mit einer Einstellung der Schifffahrt – wie bereits heute unter anderem am Oberrhein (Maxau) – zu rechnen ist. Gründe hierfür liegen im Zusammentreffen verstärkter Niederschläge und Tauwetter im Südwesten Deutschlands sowie der Schweiz. Die erhöhten Abflussmengen führen zu einer „Wellenbildung“ die von Oberrhein und den Nebenflüssen kommend die Wasserständen kurzfristig ansteigen lässt. Nachlassende Niederschläge und zurückgehende Temperaturen sollten zu einer Entspannung der Lage im Verlauf der nächsten Wochen führen.

Mosel, Saar und Neckar:

Die Nebenflüsse des Rheins sind ebenfalls von den hohen Wasserständen betroffen. So ist auf der Mosel, der Saar und Teilen des Neckars die Schifffahrt derzeit eingestellt. Auf dem Neckar finden derzeit lediglich in der chemischen Großindustrie in Heilbronn Verkehrsver-

lagerungen auf den LKW statt, da diese unabhängig vom Hochwasser beliefert werden muss. In den anderen relevanten Gütergruppen auf dem Neckar (Baustoffe, Kohle, Schrott) ist dieser Effekt bisher nicht in größerem Ausmaß festzustellen. Am Neckar wird mit einer Wiederaufnahme der Schifffahrt in der ersten Hälfte der dritten Kalenderwoche gerechnet.

Weser

Die Mittelweser ist derzeit aufgrund der Überschreitung der relevanten Hochwassermarken an zahlreichen Pegeln für die Schifffahrt gesperrt. Deshalb finden dort keine Durchgangs- oder Ortsverkehre mehr statt. Mit einer Entspannung der Situation ist in den nächsten Tagen zu rechnen.

Westdeutsches Kanalgebiet:

Naturgemäß halten sich die Auswirkungen von Hochwasser in den Kanälen in Grenzen. Zu Beeinträchtigungen kann es aber im Wechselverkehr mit dem Rhein und anderen Nebenflüssen kommen.

Main/ Donau:

Teile des oberen Mains sind derzeit nicht mehr schiffbar. Aufgrund des vorerst zu erwartenden weiteren Wasseranstiegs ist davon auszugehen, dass die Sperrung der Schifffahrt auf weitere Teile des Flusses ausgeweitet wird. Auch auf Teilen der deutschen Donau wurde die Schifffahrt mittlerweile eingestellt. Die dort ansässigen Unternehmen beobachten die Lage, um die Berechnung des Scheitelpunktes des Hochwassers vornehmen zu können. Verlagerungseffekte sind bei den Güterströmen bei einer Sperrung von wenigen Tagen auch hier nicht zu erwarten.

Elbe:

Auf der Elbe besteht hingegen keine Hochwassergefahr. Betroffen ist lediglich die Verladung in Richtung Rheingebiet. Es wird damit gerechnet, dass sich die Wettersituation kurzfristig wieder entspannt und die Transporte zum Rhein ab Mitte der 3. Kalenderwoche wieder aufgenommen werden können.

SPEKTAKULÄRE FILMAUFNAHMEN VOM OBERRRHEIN



Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) hat ihren Film über den Oberrhein, der als Beitrag für das diesjährige Karlsruher Wissenschaftsfestivals EFFEKTE entstanden ist, über die Videoplattform YouTube einem größeren Publikum zugänglich gemacht.

Unter dem Titel „Der Oberrhein – Lebensader vor den Toren Karlsruhes“ ist der Film ab sofort für die Bevölkerung in der Region und andere Interessierte auf dem BAW-eigenen YouTube-Kanal zu finden. Mit dem Hochladen des Films reagiert die BAW auf die vielen Nachfragen hinsichtlich der Verfügbarkeit des Films und die überwältigende Resonanz der Filmaufführungen während des Wissenschaftsfestivals und der Karlsruher Museumsnacht (KAMUNA). „Eine Plattform wie YouTube macht es möglich, dass wir mit unserem Film über die Veranstaltungen hinaus eine breitere Öffentlichkeit in den Blick nehmen. Wir möchten auf diesem Weg diejenigen erreichen, die beim Wissenschaftsfestival oder bei der KAMUNA keine Gelegenheit hatten, den Film zu sehen. Gleichzeitig hoffen wir natürlich auf ein neues interessiertes Publikum, das wir für die Faszination Oberrhein aus Sicht des Wasserbaus gewinnen können“, sagt der Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau, Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann, beim heutigen Filmstart.

„Atemberaubende Luft- und Landschaftsaufnahmen des Oberrheins zwischen der Staustufe Iffezheim und dem Rheinhafen Karlsruhe“, so lautet der Untertitel des ca. 40-minütigen Films. In drei Etappen begibt sich der Zuschauer auf Entdeckungsreise entlang des Rheins, vorbei an wasserbaulich geprägten Flusslandschaften und unberührter Natur. Der Film bietet aber mehr als außergewöhnliche und überraschende Bilder der regionalen Lebensader vor den Toren von Karlsruhe. Die spektakuläre Reise durch die oberrheinische Wasserwelt wird immer wieder unterbrochen für spannende Einblicke in die Arbeit der BAW als Wissenschaftseinrichtung für den Verkehrswasserbau. Impressionen aus den wasserbaulichen Versuchshallen und Laboren zeigen etwa, wie die Experten Naturuntersuchungen, Experimente und Computersimulationen einsetzen, um den Rhein nachhaltig befahrbar zu machen, Schleusentore vor Korrosionsschäden zu schützen oder wandernden Fischen trotz baulicher Hindernisse das Weiterschwimmen im Rhein zu ermöglichen. „In unserer Funktion als wissenschaftlicher Gutachter und Berater beschäftigen wir uns in diesem Rheinabschnitt intensiv mit Fragestellungen zur Erhaltung und Instandsetzung der Staustufe Iffezheim, zur Optimierung der künstlichen Geschiebezugabe im Unterwasser der Staustufe und zu flussbaulichen Regelungsmaßnahmen. Aber auch fahrdynamische und ökologische Fragen zählen zu unseren Untersuchungsschwerpunkten am Oberrhein“, erklärt Heinzelmann.

Weitere Informationen gibt es [hier](#)

Quelle: idw, Foto: Bundesanstalt für Wasserbau

ELBE ALLIANZ E.V. IST FÜR ZUKUNFT GUT AUFGESTELLT



Auf der diesjährigen Mitgliederversammlung des Elbe Allianz e.V., die im Antonius-Saal des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Magdeburg stattfand, wurde die Ausrichtung des Vereins für Schifffahrt und Häfen im Elbstromgebiet für die nächsten vier Jahre personell abgesichert.

Bei der turnusmäßigen Wahl des Vorstandes wurden als Vorsitzender Stefan Kunze (Hafen Hamburg Marketing e.V.) und seine Stellvertreterin, Veronika Weiß (Cesko-Saske pristavy s.r.o.) im Amt bestätigt. Ebenfalls wiedergewählt wurden Martin Bock (FGL Fürstenwalder Getreidelogistik) und Helmuth Lüneburg (ehem. Walter Lauk Ewerföhrerei GmbH). Neu im Vorstand sind Gerald Hirt (Hamburg Vessel Coordination Center GmbH) und Hubert Finke (ehem. Außenbezirksleiter Wittenberge der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes). Damit sind die für die gewerbliche Schifffahrt notwendigen Arbeitsfelder mit ausgewiesenen Experten aus Wasserbau, Binnenschifffahrt, Häfen und verladender Wirtschaft, aber auch aus dem Hamburger Hafen unteretzt worden.

In seinem Grußwort betonte Tjark Hildebrand, Leiter des WSA, dass in der Umsetzung des im Januar verabschiedeten Gesamtkonzeptes Elbe die Weichen für die Gestaltung der Elbe in den nächsten Jahrzehnten gestellt werden. Mit der Zusammenführung der Ämter Dresden, Magdeburg und Lauenburg werden dazu seitens der Verwaltung die Mittel konzentriert, so Hildebrandt weiter. Im Bericht des Vorsitzenden des Vereins stellte Stefan Kunze die Vision des Elbe Allianz e.V. für die Elbe vor: „Mit der gleichberechtigten Behandlung ökologischer und ökonomischer Fragen wird es uns gelingen, die Elbe als naturnahen

Fluss bei gleichzeitiger Verbesserung für die Schifffahrt zu ertüchtigen“. Allerdings wird sich im Anschlussprozess zeigen, wie tragfähig der im Gesamtkonzept Elbe gefundene Kompromiss sich in der Zukunft erweisen wird, führte er weiter aus. Im Rahmen der Vorstandswahl bestätigten die Vereinsmitglieder das Mandat von Herrn Kunze und Frau Weiß für die Vertretung des Vereins im Anschlussprozess des Gesamtkonzeptes Elbe.

Neben der Ertüchtigung der Elbe tritt der Verein jedoch auch weiterhin für den Erhalt und Ausbau des gesamten Wasserstraßennetzes als Basis für eine deutliche Verkehrsverlagerung auf das Binnenschiff ein. Beispielhaft wurden die Bedeutung von Projekten im Bundesverkehrswegeplan wie die Schleuse Lüneburg im Elbeseiten-Kanal und der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals genannt, aber auch die Verbindung in Wirtschaftsräume Sachsen-Anhalts über die Saale und die Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder.

Die Elbe Allianz e.V. ist ein Zusammenschluss von etwa 111 Unternehmen und natürliche Personen aus der verladenden Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft, Landes- und Kommunalbehörden sowie regionalen Industrie- und Handelskammern beiderseits der Elbe einschließlich der Tschechischen Republik. Ziele des Vereins sind die Förderung der Wasserstraßen und Häfen im Stromgebiet der Elbe, ihrer schiffbaren Nebenflüsse und angrenzenden Kanäle. Wesentliche Forderung der Elbe Allianz e.V. war und ist, eine stabile und durchgängige Fahrrinntiefe durch entsprechenden Unterhaltungsaufwand und ggf. umweltverträgliche und kosteneffiziente Ausbaumaßnahmen zu garantieren. Dies gilt insbesondere auch für die Elbestrecken bei Coswig und Dömitz und andere Stellen

Quelle: Elbe Allianz e.V., Foto: HHM Hasenpusch

WACHSTUMSPERSPEKTIVE IM RHEINKORRIDOR GUT



Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums haben das Steinbeis-Innovationszentrum Logistik und Nachhaltigkeit und SSP Consult eine umfassende Studie zu Verlagerungspotenzialen auf die Binnenschifffahrt im Rheinkorridor veröffentlicht. Die Prognosen für den „nassen Verkehrsträger“ sind dabei durchaus erfreulich.

Im Vergleich mit dem Bezugsjahr 2010 geht der Bericht nämlich davon aus, dass der Güterverkehr mit Binnenschiffen im Rheinkorridor bis zum Jahr 2030 deutlich wächst. Dort wird bezogen auf die Tonnage ein Plus von 22 % auf insgesamt knapp 211,1 Mio. t beförderter Güter, hinsichtlich der Verkehrsleistung ein Zuwachs um 23 % auf 55,71 Mrd. tkm erwartet.

„Die Prognosen verdeutlichen, welche gewichtige Rolle die Binnenschifffahrt auf dem Rhein und im westdeutschen Kanalnetz, gerade auch im Hinterlandverkehr der Westseehäfen, spielt. Dies sind klare Indikatoren dafür, dass das Binnenschiff ein zuverlässiger und wichtiger Partner der im Rheinkorridor ansässigen Unternehmen ist und auch künftig bleiben wird“, so Martin Staats (MSG), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Traditionell ist die Binnenschifffahrt im Westen Deutschlands besonders stark. Untersuchungen belegen, dass im Rheinkorridor in den vergangenen Jahren ein konstant hoher Modal Split von 16 – 18 % verzeichnet werden kann. Dieser liegt damit deutlich über dem Güteranteil, der bundesweit auf die Wasserstraßen entfällt.

Der Bericht spricht konkrete Handlungsempfehlungen aus, wie über die o.g. Prognosen hinaus bis zum Jahr 2030 weitere Verlagerungspotenziale auf das Wasser realisiert werden können. Als besonders prioritär werden hierbei u.a. angesehen:

- die Sicherung und Weiterentwicklung der Wasserstraße Rhein, bestehender Hafenable und deren hafenaffinen Nutzungen sowie der Verkehrsanbindungen von und zu den Häfen (Maßnahmengruppe „Infra- und Suprastruktur“),
- eine Digitalisierungsoffensive für die Binnenschifffahrt mit dem Schwerpunkt auf einem verbesserten Daten- und Informationsaustausch (Maßnahmengruppe „Digitalisierung und IT-Management“), und
- eine Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße, insbesondere im Zuge einer verstärkten Nutzung der Binnenschifffahrt und Vernetzung mit der Schiene (Maßnahmengruppe „Intermodale Vernetzung“).

Die konsequente Umsetzung dieser Handlungsempfehlungen ist dringend geboten, da sich die Binnenschifffahrt auch im Rheinkorridor künftig einem verstärkten Wettbewerb mit den anderen Landverkehrsträgern stellen muss. So bescheinigt die Studie der Güterbahn und dem Straßengüterverkehr bis 2030 Tonnagezuwächse von 30 % (auf 176,6 Mio. t) bzw. 33 % (auf 898,35 Mio. t).

„Die aufgezeigten Maßnahmen bestätigen uns darin, dass der BDB mit seinen Forderungen nach einer solide ausgebauten Wasserstraßeninfrastruktur, einer besseren Einbindung des Binnenschiffs in intermodale Ketten, schnellem Internet entlang der Wasserwege und besserer digitaler Vernetzung hin zu einer ‚Binnenschifffahrt 4.0‘ an den richtigen Stellen angesetzt hat“, so Martin Staats.

Besonders vordringlich sei nun, dass die im Wasserstraßenausbaugesetz verankerten Maßnahmen im Rheinkorridor wie die Fahrrinnenvertiefungen am Rhein und die Ausbaumaßnahmen im westdeutschen Kanalgebiet zügig umgesetzt werden, um die noch ungenutzten Potenziale der Wasserstraße im Rheingebiet endlich voll ausschöpfen und die gerade in diesem Bereich der Republik besonders überlastete Straßen- und Schieneninfrastruktur entlasten zu können, betont der BDB-Präsident.

Die komplette Studie zu den Verlagerungspotenzialen im Rheinkorridor kann über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

REDEWENDUNGEN ALS APP VERFÜGBAR



Vor vielen Jahren haben mehrere Mitglieder des EDINNA-Netzwerkes (edinna.eu) unter dem Arbeitstitel „Riverspeak“ begonnen, Redewendungen, die in der Praxis beispielsweise zur Absprache eines Manövers zwischen zwei Binnenschiffen benötigt werden, zu sammeln.

Diese Sammlung wurde anschließend dem Polizei-Ausschuss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR – ccnr-zkr.org) zur Prüfung in den Sprachen Französisch, Niederländisch, Englisch und Deutsch vorgelegt. Die Änderungswünsche des Polizei-Ausschusses wurden vollständig übernommen.

Die ZKR empfiehlt die Verwendung dieser Redewendungen. Daher wird nun aus dem Arbeitstitel „Riverspeak“ die Standard Inland Navigation Communication Phrases (kurz: SINCP)

Mit finanzieller und organisatorischer Unterstützung des Interreg-Pro-

jekt des „Ler(n)ende Euregio“ (lerende-euregio.com) hat das EDINNA-Mitglied, Schiffer-Berufskolleg RHEIN, diese Versionen nun in eine App für mobile Geräte umgewandelt, die kostenlos erhältlich ist.

Die App enthält mehr als 1000 Standard-Redewendungen für die Binnenschifffahrt (Standard Inland Navigation Communication Phrases) und trägt daher den Kurztitel „LE SINCP“. Auch Bilder mit Fachbezeichnungen sind enthalten. Übersetzungen sind zwischen allen vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch) in allen Richtungen möglich. Darüber hinaus bietet die App die Möglichkeit, diese Redewendungen in der gewünschten Sprache auch laut vorzulesen.

Die App ist für Apple- und Android-Geräte kostenlos über das Suchwort „SINCP“ im jeweiligen Store verfügbar.

An Duisburg kommt die Binnenschifffahrt in Deutschland und Europa nicht vorbei. Hier steht das bundesweit einzige Kompetenzzentrum für die Ausbildung der Branche, das heutige Schiffer-Berufskolleg RHEIN. Hier lernen seit 125 Jahren Auszubildende ihr Handwerk, um anschließend gut gerüstet ihren Beruf auf allen Wasserstraßen Europas zu verrichten.

Quelle und Grafik: Schiffer-Berufskolleg RHEIN