

# 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 wichtige 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 ver-

gangenen 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 Hafensareale 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.

Quelle und Foto: BDB

# REDEWENDUNGEN ALS APP VERFÜGBAR



Vor vielen Jahren haben mehrere Mitglieder des EDINNA-Netzwerkes ([edinna.eu](http://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](http://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 Commu-

nication Phrases (kurz: SINCP)

Mit finanzieller und organisatorischer Unterstützung des Interreg-Projektes „Ler(n)ende Euregio“ ([lerende-euregio.com](http://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.

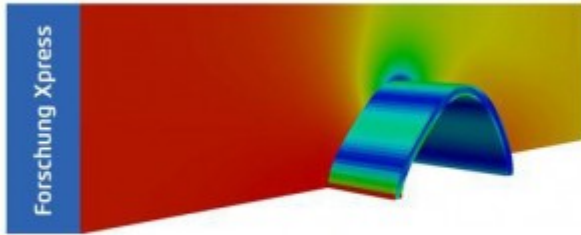
Die App ist für Apple- und Android-Geräte kostenlos über das Suchwort „SINCP“ im jeweiligen Store verfügbar.

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*

---

## NEUES FORMAT FÜR DIE WISSENSCHAFTSKOMMUNIKATION



## Fluid-Struktur-Wechselwirkung im Stahlwasserbau

Ursachen, Auswirkungen und Abhilfemaßnahmen bei strömungsinduzierten Schwingungen

### 1 Aufgabenstellung und Ziel

Strömungsinduzierte Schwingungen treten dann auf, wenn elastische oder elastisch getriggerte Körper derart umströmt werden, dass zeitliche oder örtliche Druckschwankungen in der Strömung anfallende Kräfte verursachen (Böller, 1998). Hiervon können Dichtungen oder Teile von Verschlüssen an Wehren und Schloßern betroffen sein. Aktuelle Beispiele zeigen, dass auch das gesamte Verschlussorgan zu Resonanzschwingungen angeregt werden kann. Das Forschungsvorhaben wird von Experten aus den Bereichen Stahlwasserbau, Strömungs- und Strukturmechanik sowie Messtechnik umgesetzt. Ziel ist es, Ursachen und Mechanismen der strömungsinduzierten Schwingungen zu verstehen, bestehende Abhilfemaßnahmen zu prüfen und, wo erforderlich, neue Konstruktionsempfehlungen zu entwickeln. Dabei sollen insbesondere numerische Werkzeuge zur Fluid-Struktur-Interaktion weiterentwickelt werden.

### 2 Bedeutung für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Die Häufigkeit der Anfragen aus der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zeigt, dass strömungsinduzierte Schwingungen nach wie vor ein Problem darstellen. Vor dem Hintergrund der geplanten Fernbedienungs bzw. der Automatisierung von Wehren und Schloßern in Verbindung mit der geringeren Verfügbarkeit von erfahrenem Betriebspersonal vor Ort wird diesem Problem neuer an Wichtigkeit gewonnen. Dabei geht es letztendlich um die Sicherheit der Wehranlagen, da Schwingungen eine außergewöhnliche dynamische Beanspruchung darstellen, für welche die Verschlüsse nicht ausgelegt sind.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass in den vergangenen Jahren Expertenwissen über strömungsinduzierte Schwingungen bei Fachplanern, Konstrukteuren und Betreibern verloren gegangen ist. Daneben sind auch stützende Empfehlungen auf moderne Konstruktionen nicht übertragbar. So sind zum Beispiel die bis in die 1970er-Jahre gewonnenen Erkenntnisse zur Schwei-

Projekt-Nr.:

B3953.03.04.70006

Projektleiter:



Dr.-Ing. Michael Gebhardt

michael.gebhardt@baw.de

Projektbearbeiter:



Georg Gübel M. Sc.

georg.guebel@baw.de

Laufzeit:

04/2016 bis 04/2019

„Mit „Forschung Xpress“ wollen wir Politik, Verwaltung, Ingenieurbüros und Wissenschaft in kompakter Form und in schneller Folge über unsere breit angelegten Forschungsaktivitäten auf dem Gebiet des Verkehrswasserbaus informieren.“ Dies sagte der Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann, beim Start des neuen Online-Formates für die Wissenschaftskommunikation der BAW.

Als wissenschaftlicher Berater und Gutachter für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und des Bundesverkehrsministeriums führt die BAW stets angewandte, praxisorientierte Forschung und Entwicklung durch. Dabei sind die Forschungsthemen auf die aktuellen und künftig zu erwartenden Fragestellungen, letztere im Sinne einer vorausschauenden Forschung („Vorlaufforschung“), ausgerichtet. Die auf diese Weise gebildete Kompetenz steht direkt für Beratungs- und Unterstützungsleistungen zur Verfügung. „Unsere Forschungsleistungen heute sind die wissenschaftliche Vorsorge, um die hohe Qualität unserer Dienstleistungen auch morgen zu sichern“, so Heinzelmann.

Seit dem Jahr 2011 haben sowohl die Eigenforschung der BAW als auch die wissenschaftlichen Kooperationen mit Universitäten und anderen Forschungseinrichtungen deutlichen Schub bekommen. Derzeit sind etwa

100 Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in Arbeit. Etwa 20 davon münden in nächster Zeit in erfolgreich abgeschlossene Promotionen. „Dies hat auch Auswirkungen auf unsere Kommunikationsstrategie. Mit „Forschung Xpress“ haben wir ein Format entwickelt, das uns als Wissenschaftseinrichtung für die unterschiedlichen Nutzergruppen besser sichtbar macht“, sagte Heinzelmann.

Die Ausgaben von „Forschung Xpress“ erscheinen mehrmals im Monat in digitaler Form.

Weitere Informationen:

– [www.baw.de/DE/service\\_wissen/publikationen/publikationen...](http://www.baw.de/DE/service_wissen/publikationen/publikationen...)

*Quelle und Foto: idw*

---

## TAUFE DES ELEKTRO-BINNENSCHIFF BON JOVI



Zwischen Alphen aan de Rijn und Rotterdam werden ab sofort 600 Millionen Bierflaschen pro Jahr auf nachhaltige Weise transportiert. Das ist das Ziel des elektrisch angetriebenen Containerschiffs BON JOVI vom Typ Gouwenaar 2.0, das jetzt in Rotterdam getauft worden ist.

Die mit großem Interesse begleitete Taufe wurde von Blanca Juti

vorgenommen. Als Chief Corporate Affairs Officer ist sie für die Nachhaltigkeitsagenda von Heineken verantwortlich.

Im Vergleich zu Schiffen mit gleichen Abmessungen verbraucht die BONJOVI 25 % weniger Kraftstoff und kann mehr Container transportieren. Darüber hinaus trifft das Schiff aufgrund seines Rumpfdesigns auf weniger Wasserwiderstand. Dadurch sind lediglich zwei Dieselgeneratoren von 192 KW erforderlich, um den elektrischen Antrieb mit Strom zu versorgen. Das entspricht zwei standardmäßigen Dieselgeneratoren eines modernen PKW. In den kommenden vier Jahren wird daran gearbeitet, diese Generatoren durch eine Wasserstoffzelle zu ersetzen, um den Ausstoß von CO<sub>2</sub> auf Null zu reduzieren.

Das Schiff von Nedcargo wurde speziell für das Binnenschiffahrtsterminal Alpherium in Alphen aan de Rijn entworfen. Es gibt die Option für ein zweites Schiff, das Mitte 2018 den Fahrbetrieb aufnehmen wird. Über diese nachhaltigen Containerschiffe hinaus experimentiert Nedcargo mit Elektro-Lkw und hydrierten Pflanzenölen („HVO“ – nachhaltiger Biodiesel).

Es ist das erste Schiff, das die Anforderungen der Europäischen Union für das Jahr 2020 erfüllt, um den Ausstoß von Binnenfahrtschiffen zu senken. Deswegen ist es ein wichtiger Schritt zum Grünen Korridor rund um Zoeterwoude, Alphen aan de Rijn und den Hafen von Rotterdam. Eine große Zahl von Unternehmen, Behörden und Forschungsinstituten – unter anderem Nedcargo, der Hafenbetrieb Rotterdam und Heineken – hat am 29. Juni dieses Jahres eine Absichtserklärung unterzeichnet, um in diesem Gebiet eines der ersten nachhaltigen Korridore in Europa zu realisieren. Momentan hängen in den Niederlanden 20 % des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes mit dem Sektor Mobilität und Logistik zusammen. Die Beteiligten möchten zeigen, dass sich dies ändern lässt und sind der Meinung, dass die Entwicklung neuer Geschäftsmöglichkeiten und die Erreichung der Klimaziele Hand in Hand gehen können. Mit dieser Initiative möchten sie ein Vorbild für vergleichbare logistische Korridore im In- und Ausland sein.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---



# VERBINDUNG VON NORDSEE ZUM SCHWARZEM MEER



Mit einer Bereisungsfahrt durch das Altmühltal wurde am 8. September auf Einladung der Bayerischen Staatskanzlei und in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Joachim Herrmann, Bayerischer Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, das 25-jährige Bestehen des Main-Donau-Kanals gefeiert.

Für das Binnenschiffahrtsgewerbe nahmen Martin Staats (MSG eG), Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB), sowie BDB-Vizepräsident Friedrich Weigert (Kühne + Nagel Euroshipping GmbH) und BDB-Vorstandsmitglied Andreas Dicke (Bavaria Schiffahrts- und Speditions-AG) an der Veranstaltung teil.

Anlässlich des Kanaljubiläums betont BDB-Präsident Martin Staats: „Der Main-Donau-Kanal hat die Lücke zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer endlich geschlossen und Warentransporte über das Wasser innerhalb Europas damit durchlässiger gemacht. Er ist nicht nur eine große wasserbauliche Leistung, sondern auch besonders wichtig für die Sicherung des Wohlstandes in Bayern“.

Eine Würdigung der am 25. September 1992 für den Verkehr freigegebenen 171 km langen Bundeswasserstraße, die den Main bei Bamberg mit der Donau in Kelheim verbindet, ist mehr als angemessen, war der Kanal mit 32 Jahren Bauzeit schließlich ein wahres „Mammutprojekt“. Dies wird



auch anhand der Tatsache deutlich, dass seitdem in Deutschland kein Wasserstraßenprojekt in annähernd dieser Größenordnung mehr umgesetzt wurde. Im Schnitt werden seit 1992 jährlich 6,7 Mio. t Güter über den Kanal befördert – in der Spitze sogar knapp 9 Mio. t – womit die damaligen Erwartungen vor dem Bau deutlich übertroffen wurden. Der Kanal spielt im deutschen und europäischen Wasserstraßennetz insbesondere beim Transport von Massengütern wie Nahrungs- und Futtermitteln (28 % Anteil am Gütermix im Jahr 2016), Düngemitteln (16 %), land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (15 %) sowie Eisen, Stahl und anderen Metallen (12 %) eine gewichtige Rolle.

Außerdem trägt die künstliche Wasserstraße, die sich in das Landschaftsbild vorbildlich einfügt, mit seinem Freizeit- und Erholungswert auch zu einer Aufwertung der örtlichen Tourismusregionen bei. So stieg u.a. die Anzahl der Fahrgastkabinenschiffe, die über den Kanal fahren, seit seiner Eröffnung kontinuierlich an.

Während der Veranstaltung zum 25-jährigen Jubiläum des Main-Donau-Kanals haben Martin Staats, Andreas Dicke sowie Joachim Zimmermann (bayerischen Gruppe), Präsidiumsmitglied des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), mit Bundesminister Alexander Dobrindt und Staatsminister Joachim Herrmann ein Gespräch über die Bedeutung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt auf der Main-Donau-Achse geführt. Hierin adressierte der BDB-Präsident auch und nicht zuletzt als Vertreter eines in dieser Region ansässigen Unternehmens an die beiden Minister: „Das steuerfinanzierte Geschenk der Trassenpreisreduzierung bei der Güterbahn wird zu Lasten der Binnenschifffahrt gehen. Schon heute befinden sich diese beiden Verkehrsträger in einem Wettbewerb um ähnliche Gütergruppen. Es ist somit zu erwarten, dass durch die Senkung der Trassenpreise keine Verlagerung von der Schiene auf die Straße stattfindet, sondern vielmehr eine Kannibalisierung der Binnenschifffahrtstonnagen.“ In dem Gespräch wurde auch der „Masterplan Güterbinnenschifffahrt“, das aktuelle Forderungspapier des BDB, das sich ebenfalls mit den Folgen der Trassenpreisreduktion befasst, thematisiert. „Das Gewerbe fordert die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben als (Teil-)Kompensation für die Mengen, die aufgrund der Trassenpreisreduktion für die Binnenschifffahrt mit Sicherheit wegbrechen werden“, so Martin Staats.

*Quelle: BDB, Foto: WSV, Der Main-Donau-Kanal, der sowohl für die Güterbinnenschifffahrt als auch für die Fahrgastschifffahrt eine*

wichtige Bundeswasserstraße ist, feiert in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen.

---

## MIT DER NATUR FÜR DIE NATUR



Für ein Unternehmen mit ausgeprägtem Umweltbewusstsein beginnt die Verantwortung beim täglichen Handeln. Die aktuelle Umwelterklärung von viadonau zeigt die wichtigsten Leistungskennzahlen zur Umweltperformance des Unternehmens, was für Arbeitssicherheit und Gesundheitsförderung getan wird und welche Maßnahmen und Ziele heute und in Zukunft gesetzt werden.

Im besonderen Fokus der neuen Ausgabe stehen außerdem Geschichte und Meilensteine vielfältiger Renaturierungsaktivitäten an der Donau sowie ihre ökologische Wirkung und Rolle bei der Entwicklung eines bedeutenden Wirtschafts- und Naturraums.

Wussten Sie, dass viadonau 2016 rund 1.550 Meter Nebengewässer der Donau renaturierte und so einmal mehr einen wichtigen Beitrag für den Erhalt der Artenvielfalt im Donaoraum leistete? Indem naturnahe Lebensräume geschaffen werden, verbessert viadonau den ökologischen Zustand der Flusslandschaft und stellt die natürliche Dynamik der Fließgewässer wieder her. Von der langfristigen Bewahrung des kostbaren Naturraums profitieren Mensch, Natur und Wirtschaft gleichermaßen.

Verantwortungsbewusste und vorausschauende Entwicklung steht daher im Zentrum der Unternehmensphilosophie von viadonau, die sich auch in der täglichen Arbeit der vielen Expertinnen und Experten widerspiegelt. Als EMAS-zertifiziertes Unternehmen fördert viadonau nicht nur gezielt die Umweltleistung, sondern verbessert konsequent und maßgeschneidert die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. So wurden auch 2016 zahlreiche Impulse und Maßnahmen gesetzt, um die Arbeitssicherheit weiter zu erhöhen und das Gesundheitsmanagement zu stärken.

Wenn Sie noch viel mehr darüber erfahren wollen, dann holen Sie sich jetzt die neue aktualisierte Umwelterklärung einfach digital im [viadonau-Publikationsbereich](#).

*Quelle und Bild: viadonau*

---

## SCHLEUSE IFFEZHEIM



Die Schleuse Iffezheim am Oberrhein zählt zu den größten und leistungsfähigsten Schleusen Europas. Für den europäischen Gütertransport spielt sie eine entscheidende Rolle.

Ohne die Schleuse Iffezheim wären die Schweiz und große Teile des Elsass auf dem Wasserweg nicht zu erreichen. Gemeinsam mit der französischen Partnerbehörde – Service de la Navigation Strasbourg – betreut das WSA Freiburg die über 180 m lange Oberrheinstrecke, zu der auch die Schleuse Iffezheim gehört.

Das länderübergreifende Bauwerk ist ein Beispiel für eine gelungene deutsch-französische Kooperation. Außerdem wird dem Rhein bei Iffezheim seit 40 Jahren auf spektakuläre Weise mit Sand und Kies erfolgreich „unter die Arme gegriffen“.

Rund 30.000 Frachtschiffe mit ca. 25 Mio. t Gütern werden jährlich geschleust. Das entspricht ca. 1,0 Mio. vollbeladenen LKW-Trailern. Die Doppelschleuse ist durchgehend 24 Stunden, auch an Sonn- und Feiertagen, in Betrieb. Die zwei Schleusenkammern verfügen jeweils über eine Kammerlänge von 270 m und je einer Breite von 24 m. Die weiteren technischen Daten sind:

- Verschlüsse: Senktor im Oberwasser, Schiebetor im Unterwasser
- Betriebswassermenge: 165 m<sup>3</sup>/s je Kammer

- Fall- und Steiggeschwindigkeit: 1,50 m/min
- Wassertiefe in der Schleuse bei GlW mindestens 3,50 m
- Schleusenvorhäfen von je 750 m Länge und 125 m Breite (zwischen den Dalben)

Eine [Broschüre zur Schleuse Iffezheim](#) mit weitergehenden Informationen gibt ebenso weitere Informationen wie ein [Video über die Schleuse Iffezheim](#) (MP4, 13,3 MB) das die trockengelegte Schleusenkammer bei Instandhaltungsarbeiten zeigt.

*Quelle und Foto: WSV*

---

## BETEILIGUNGSMODELL DONAU STARTET



Nach dem Abschluss der Pilotprojektphase des Flussbaulichen Gesamtprojekts wird an der Umsetzung eines Maßnahmenkatalogs zur schrittweisen Verbesserung der ökologischen und nautischen Bedingungen an der Donau östlich von Wien gearbeitet.

Um möglichst viele Interessen aktiv einzubinden, wird auch diese Phase von einem Beteiligungsmodell begleitet. Jetzt konstituierte sich der Beirat, der die Maßnahmen an der Donau östlich von Wien begleiten

wird. Der Beirat besteht aus Mitgliedern von Organisationen beziehungsweise Interessensvertretungen, die einen fachlichen Bezug zur Nationalpark-Strecke haben. Gemeinsam decken sie einen Großteil der vorhandenen Interessen ab:

- BirdLife Österreich
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
- Forum Wissenschaft und Umwelt (FWU)
- Internationale Kommission zum Schutz der Donau (IKSD)
- Nationalpark Donau-Auen
- Niederösterreichischer Landesfischereiverband
- Pro Danube Austria
- Umweltdachverband
- Umweltorganisation VIRUS
- viadonau
- Wirtschaftskammer Österreich
- WWF Österreich

Die Mitglieder des Beirats wurden nach Diskussionen unter den Wirtschaftsvertretungen und Umweltorganisationen nominiert. Nach der Unterfertigung der gemeinsam entwickelten Geschäftsordnung kann das Gremium nun seine inhaltliche Tätigkeit aufnehmen. Eine wichtige Aufgabe ist die Erarbeitung eines Managementleitbilds für die Donau östlich von Wien.

Der Beirat ist allerdings nur ein Element des Beteiligungsmodells. Namhafte Fachleute unter anderem aus den Bereichen Biodiversität, Gewässerökologie, Ökologischer Wasserbau und Schifffahrt, unterstützen bei Bedarf die Arbeit des Beirats. Das Beteiligungsmodell steht interessierten Personen im Rahmen von Informations- und Diskussionsveranstaltungen sowie themenbezogenen Arbeitsgruppen offen.

Interessierte Personen oder Organisationen können sich schon jetzt unter [hier](#) unter „Beteiligung“ anmelden.

Nach dem Abschluss des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg endete 2015 auch das begleitende Akteursforum. Im Abschluss-Statement der Akteurinnen und Akteure wurde eine positive Bilanz zum Beteiligungsmodell gezogen und darauf hingewiesen, dass weiterhin Handlungsbedarf besteht. Die in den Pilotprojekten gewonnenen Erkenntnisse sollten in der weiteren Planung berücksichtigt und die Umsetzung weiterer



Verbesserungsprojekte rasch begonnen werden. Zur Begleitung der künftigen Maßnahmen wurde ein optimierter Dialogprozess empfohlen.

Mit dem Ziel, örtlich spezifische Maßnahmen zu entwickeln und bei Bedarf sukzessiv zu optimieren („Lernen vom Fluss“) wurde von viadonau ein Maßnahmenkatalog entwickelt. Dieser umfasst eine Vielzahl an wasserbaulichen Maßnahmen, um das weitere Absinken der Wasserspiegellagen zu verhindern, einzigartigen Lebensraum in den Donau-Auen zu bewahren und die Wasserstraßen-Infrastruktur an den Erfordernissen einer sicheren und wirtschaftlichen Donauschifffahrt auszurichten. Um diese Ziele zu erreichen, werden laufend Erhaltungstätigkeiten durchgeführt und wasserbauliche Optimierungsprojekte umgesetzt. Der Maßnahmenkatalog ist das Ergebnis eines integrativen Planungsprozesses und baut auf den Erkenntnissen eines optimierten Wasserstraßen- und Verkehrsmanagements sowie der mehrjährigen Pilotprojektphase des Flussbaulichen Gesamtprojekts auf. Um sozial- und umweltverträgliche Lösungen zu verwirklichen, spielt neben der wissenschaftlichen Begleitung der Maßnahmen auch die Einbindung verschiedener Interessensgruppen eine wichtige Rolle.

Weitere Informationen gibt es [hier](#)

*Quelle und Foto: via donau, Eindrücke aus nächster Nähe: Verklappung von Kies zur Stabilisierung der Donausohle im Rahmen des Geschiebemanagements*

---

## LOSSPRECHUNG AUF DEM SCHULSCHIFF





Für über 100 Auszubildende zum Binnenschiffer ging jetzt der 259. Berufsschulkurs an Bord des in der Trägerschaft des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) stehenden Schulschiffs „Rhein“ zu Ende.

Im Rahmen ihrer dreijährigen Ausbildung lebten die Azubis in den vergangenen drei Monaten an Bord der Aus- und Weiterbildungseinrichtung in Duisburg-Homberg. Mit der Lossprechung auf dem Deck des Schulschiffs fielen für die Oberstufenschüler – ihre Kollegen aus der Unter- und Mittelstufe hatten ihre Prüfungen schon einige Tage zuvor abgelegt – Anspannung und Lernstress der vergangenen Wochen und Monate ab und wichen großer Freude und Erleichterung über den erfolgreich abgelegten Ausbildungsabschluss, der ihnen mit ihrem Schulzeugnis und der IHK-Urkunde bescheinigt wurde.

Das Ergebnis konnte sich dabei sehen lassen: von den 55 Auszubildenden, die zur Prüfung antraten, konnten 53 ihren bevorstehenden Start in das Berufsleben ausgiebig feiern, bevor sie die Heimreise antraten. Wie es gute Tradition ist, wurde jeder der Absolventen einzeln aufgerufen und von Schulschiff-Leiter Volker Müßig, Vertretern des Schiffer-Berufskollegs und der IHK Duisburg sowie natürlich den Kollegen beglückwünscht. Michael Droese (WSA Mannheim) bekam als Kursbester von Volker Müßig eine Bootsmannpfeife überreicht.

Die frisch gebackenen Binnenschiffer haben sich für eine interessante und anspruchsvolle Tätigkeit mit besten beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten entschieden. Schließlich können sich Auszubildende nach ihrer erfolgreich abgelegten Prüfung in kaum einer anderen Branche so sicher sein, direkt in ein Arbeitsverhältnis übernommen zu werden. Die Binnenschifffahrt hat derzeit, wie viele andere Branchen auch, aufgrund der ungünstigen Alterspyramide große Probleme, Nachwuchskräfte zu finden.

Die bei annähernd 100 % liegende Übernahmegarantie, eine Ausbildungsvergütung, die, wie das Bundesinstitut für Berufsbildung regelmäßig bestätigt, bundesweit zu den höchsten zählt sowie sehr gute spätere Verdienstmöglichkeiten im Beruf sind Faktoren, die das Gewerbe hoffnungsvoll stimmen, dass der Bedarf an Fachkräften künftig wieder besser gedeckt werden kann. Auch eine Vielzahl abwechslungsreicher und anspruchsvoller Tätigkeiten im gesamten System Wassers-

traße und sehr gute Aufstiegschancen machen den Ausbildungsberuf Binnenschiffer/Binnenschifferin sowohl für junge Menschen als auch für Quereinsteiger zu einer sehr attraktiven Option.

Jüngst hat Brüssel den Weg für die neue EU-Qualifikationsrichtlinie, die für die Ausbildung in der Binnenschifffahrt europaweit einheitliche Standards schafft, frei gemacht. Damit steht auch in Deutschland ein Wandel des Berufsbildes Binnenschiffer bzw. Binnenschifferin bevor, insbesondere durch eine Reform der Ausbildung. Nachdem die Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt worden ist, muss mit einer neuen Ausbildungsordnung für die Binnenschifffahrt – die aktuelle stammt aus dem Jahr 2005 – auf die neuen Rahmenbedingungen reagiert werden. Der BDB wird sich in diesen Prozess in den nächsten Jahren gemeinsam mit allen weiteren maßgeblichen Akteuren aktiv und gestalterisch einbringen, damit es in Deutschland auch künftig eine qualitativ hochwertige Binnenschifferausbildung gibt.

*Quelle und Foto: BDB, die Lossprechung der angehenden Binnenschiffer in Deutschland auf dem Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg*

---

## MODERNISIERUNG AM NECKAR



Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, hat den Grundstein für die neue Leitzentrale Untertürkheim gelegt.

Über die neue Leitzentrale werden künftig alle Schleusen und Wehre an den sieben Staustufen zwischen dem Großraum Stuttgart und Plochingen mit modernster Technik fernbedient. Der Neubau ersetzt die Fernbedienzentrale Obertürkheim.

Barthle: „Mit dem Neubau der Leitzentrale Untertürkheim wird ein wichtiger Meilenstein für die Modernisierung der Wasserstraße Neckar erreicht. Das Projekt ist wegweisend: Es sichert die Zukunft des Neckars als ökologischer und wirtschaftlicher Verkehrsweg und Arbeitsplätze in der Region.“

Die neue Leitzentrale Untertürkheim ermöglicht einen effizienten und flexiblen Betrieb der Anlagen. Damit ist auch in Zukunft ein kundenorientierter und wirtschaftlicher Betrieb der Anlagen gewährleistet. Optional sind auch erweiterte Betriebszeiten der Schleusenanlagen, z.B. im Nachtverkehr, möglich.

Die Leitzentrale ist eines von zehn laufenden Projekten in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), die nach standardisierten Vorgaben errichtet werden und ein optimales Arbeitsumfeld (u.a. Ergonomie) bieten soll.

Am Neckar investiert der Bund für die Erweiterung der Schleusenkammern sowie für die Instandsetzungs- und Ersatzmaßnahmen an den Wehren und Schleusen mehr als 1 Milliarde Euro.

*Quelle und Foto: Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur,*