

MEHR LEISTUNGSFÄHIGKEIT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT



Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, hat heute gemeinsam mit dem Präsidenten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Prof. Hans-Heinrich Witte, im Hafen Magdeburg die Osthaltung des Mittellandkanals für den Schiffsverkehr freigegeben.

Über den Mittellandkanal können jetzt 185 Meter lange Schubverbände den Hafen Magdeburg erreichen und dort ihre bis zu 3.500 Tonnen schwere Ladung löschen und aufnehmen.

Ferlemann: „Mit dem Ausbau des Mittellandkanals steigern wir die Leistungs- und die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt deutlich. Aufgrund der Bedeutung dieser Wasserstraße gilt dies nicht nur für die Region, sondern für das gesamte Wasserstraßennetz. Durch den Ausbau verlagern wir den Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße. Ein Schubverband kann dabei eine bis zu 8,5 Kilometer lange LKW-Kolonnie auf der Autobahn A 2 ersetzen. Deshalb sind die Investitionen des Bundes mehr als gerechtfertigt.“

Witte: „Leistungsstarke Wasserwege kombiniert mit Eisenbahn und modernen Straßen, das bedeutet beste Voraussetzungen für einen ökonomischen, ökologischen und sicheren Gütertransport in Deutschland. Die heutige Verkehrsfreigabe der Osthaltung des Mittellandkanals trägt entscheidend dazu bei.“

Die Osthaltung des Mittellandkanals mit seinen Bauwerken und der Anschluss des Hafens Magdeburg über die Schleuse Rothensee sind Teile des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr.17. Mit dem VDE 17 sollen die Häfen und die Wirtschaftsstandorte im Raum Berlin, Brandenburg und Magdeburg an das westliche Wasserstraßennetz (Mittellandkanal, Hafen Hamburg und Rhein) mit dem Ziel einer stärkeren Vernetzung von Wirtschaftsräumen angeschlossen werden.

Durch den Ausbau sollen künftig Großmotorgüterschiffe bis 2.000 Tonnen sowie 185 Meter lange Schubverbände bis 3.500 Tonnen Tragfähigkeit und 2,80 Meter Tiefgang die Ost-West-Relation befahren können.

Gleichzeitig erlauben die Durchfahrtshöhen an den Brücken den zweilagigen Containerverkehr. Der Bund investiert rund zwei Milliarden Euro.

Quelle: BMVI, Foto: Fotolia / Otto Durst

VOM FEINTUNING ZUM GROßEN GANZEN



Wenn Expertinnen und Experten von Schifffahrt, Häfen, Wasserstraßenverwaltungen und Behörden zur halbjährlichen viadonau-Bau- und Schifffahrtsbesprechung zusammenkommen, dann stehen nicht nur aktuelle Aktivitäten an der Donau im Fokus, sondern immer auch die nächsten Schritte für eine positive Entwicklung.

Was tut sich aktuell an und auf der Wasserstraße, um die Bedingungen

für die Schifffahrt nachhaltig zu verbessern? Wo bestehen derzeit besondere Herausforderungen? Am 11. Juni lud viadonau dazu ins Servicecenter Wachau in Krems, wo zu jüngsten, aktuellen und in naher Zukunft geplanten Aktivitäten in Sachen Wasserstraßen-Management, Wirtschaft und internationale Kooperationen Rede und Antwort gestanden wurde.

Für den unter neuem Namen auftretenden Rhenus Donauhafen Krems steht die Trimodalität klar im Zentrum, vor allem aber, wie sie noch gezielter nach den speziellen Anforderungen der Donauschifffahrt zugeschnitten werden kann. Besonders positiv für Geschäftsführer Gerhard Gussmagg: vielversprechende Trends vor allem beim Rohstofftransport über das Binnenschiff, etwa durch Big-Bag-Lösungen. Entscheidender Rückhalt des Hafens ist dabei seine starke Verlade-Infrastruktur, die eine optimale Ein- und Auslagerung von Gütern ermöglicht und der weiteren Entwicklung des Hafens neue Potenziale eröffnet. Am Horizont: der Ausbau der Lagerflächen für Container.

Um langfristig lohnende Transportperspektiven für die Passagier- und Güterschifffahrt zu bieten, müssen an der Donau kontinuierlich viele Stellschrauben justiert werden. Eine besonders Wichtige ist – logisch – die Fahrrinne. Markus Simoner, Leiter des Wasserstraßen-Managements bei viadonau, stellte einmal mehr klar: Der Ansatz von viadonau muss ganzheitlich und proaktiv sein. Die Erfolge an den freien Fließstrecken des österreichischen Donauabschnitts geben dem Experten recht: So waren sowohl bei Witzelsdorf als auch bei Bad Deutsch-Altenburg seit den gezielten vorausschauenden flussbaulichen Maßnahmen 2017 keine weiteren Baggerungen mehr erforderlich. Innovativ: Um die Fahrwasserbedingungen im Furtbereich Rote Werd nachhaltig zu verbessern, wurde im Frühjahr 2018 eine ganze Insel aufgeschüttet. Aber auch neue Kapitel kamen für das Wasserstraßen-Management 2017 hinzu, wie etwa die Sanierung öffentlicher Länden und die von der Obersten Schifffahrtsbehörde übernommenen Aufgaben zur Kennzeichnung der Wasserstraße. Der Ausblick auf die kommenden Monate ist für Simoner ganz klar digital. Neben der Weiterentwicklung des von viadonau betriebenen Waterway Asset Management Systems (WAMS) hat man längst auch die Fernüberwachung der Bojen und Taktfeuer auf dem Radar.

Und die Nutzerinnen und Nutzer der Wasserstraße? Wie eine Ende 2017 von viadonau durchgeführte Befragung zeigte, ist die Zufriedenheit groß, aber, wie Hans-Peter Wegscheider, Leiter des Verkehrsmanagements bei viadonau, anmerkte, mit noch Luft nach oben. Während vor allem die

Arbeit an den Schleusen sowie die Informationsdienste für die Donau hervorragend bewertet wurden, mussten die Schifffahrtstreibenden an den Schleusen 2017 geringfügig längere Wartezeiten in Kauf nehmen.

Die Donau als lebendiges und vielfältig genutztes Verkehrssystem zu modernisieren heißt, sowohl auf nationale als auch internationale Zusammenarbeit zu setzen. Während Vertreter von Verbund Hydro Power und der Magistratsabteilung 45 der Stadt Wien die Bedeutung punktueller Baggerungen sowie die gute und notwendige Kooperation mit viadonau und den Häfen hervorhoben, machte viadonau-Projektmanagerin Viktoria Weissenburger auf das internationale Engagement an der Donau aufmerksam. Flaggschiff in Sachen grenzübergreifender Modernisierung ist derzeit das von der EU geförderte Projekt FAIRway Danube. Ziel: harmonisierte Fahrwasserdaten und die Ausrüstung der Donauländer mit modernem Vermessungsequipment. Die ersten Ergebnisse sind bereits sichtbar: neue Messboote für Kroatien, Rumänien und Bulgarien. Auch neue Bojenleger sollen bald vom Stapel laufen. Ebenso wurden in Kroatien zum Teil bereits neue Pegelmessstellen in Betrieb genommen. Derzeit also viel Bewegung entlang der gesamten Donau.

„An dieser positiven Zwischenbilanz kann man sehen, dass wir uns aktuell in einer intensiven Umsetzungsphase an der Donau befinden. Das zeigt wiederum, dass die Zusammenarbeit zwischen allen Ebenen gut funktioniert und wir somit beste Voraussetzungen schaffen, um für die Schifffahrt nachhaltige Verbesserungen zu erreichen“, bringt es viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler auf den Punkt.

Einen besonderen Blickwinkel auf das Thema Wasserstraßenverwaltung präsentierte in Krems Rolf Diesler, Leiter des deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes in Regensburg. Der Experte gab zu bedenken, dass die Donau in ihrem deutschen Abschnitt ein „jüngerer“ Strom ist, also auch schmaler und weniger Wasser führend. Die Herausforderungen für die Schifffahrt bestehen dort vor allem in den häufig nur einfach vorhandenen Schleusenkammern – ein wesentlicher Faktor, den die Kapitäne und Wirtschaftstreibenden entsprechend einplanen müssen und vor allem in Zusammenhang mit Schleusenrevisionen empfindliche Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses verursachen kann. Gleichzeitig werden auch im deutschen Flussabschnitt – wie der Donauausbau Straubing/Vilshofen – umfassende Flussbau- und Renaturierungsprojekte in Angriff genommen, die für ihre nachhaltige Wirkung ein modernes und vorausschauendes Wasserstraßen-Management er-

fordern – ein Fachgebiet, in dem man vom Beispiel viadonau, so ist Diesler überzeugt, noch viel lernen könne.

Quelle: viadonau, Foto: viadonau/ Zinner

ELBSCHIFFFAHRTSTAG 2018: AUFBRUCHSSTIMMUNG FÜR EINE BESSERE ELBE



Ein Jahr nach Verabschiedung des Gesamtkonzeptes Elbe (GK Elbe) nutzten mehr als 120 Teilnehmer die Möglichkeit, sich auf dem Elbschiffahrtstag 2018 in Wittenberge über den aktuellen Stand der Umsetzung zu informieren. Dabei stand jedoch nicht nur die Elbe, sondern das gesamte Elbstromgebiet im Mittelpunkt der Vorträge und Diskussionen.

Ines Jesse, Staatssekretärin im Brandenburger Verkehrsministerium, betonte in ihrem Grußwort, dass die Elbe für ihr Bundesland unverzichtbarer Teil der Verkehrsinfrastruktur sei. „Wir wollen den Güterverkehr auf der Elbe erhöhen“, betonte Jesse und verwies darauf, dass sich das Land nicht nur auf die Verbesserung der Infrastruktur durch den Bund als Eigentümer der Wasserstraße verlasse. „Gemeinsam mit Hamburg und

Sachsen-Anhalt haben wir in einer Studie untersuchen lassen, welche Chancen die Digitalisierung zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers bietet.“ Echtzeitinformationen für die Schiffer ermöglichen eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Fahrrinne und AIS Informationen (Automatic Identification-System) eine effizientere Verkehrssteuerung sowie die Verknüpfung von Informationen für effektivere Logistikketten.

Der Bürgermeister von Wittenberge, Dr. Oliver Hermann, begrüßte die Gäste des Elbschiffahrtstages zum zweiten Mal in seiner Stadt. Danach unterstrich Stefan Kunze, Vorstandsvorsitzender vom veranstaltenden Elbe Allianz e. V., seinem Einführungsbeitrag, dass das GK Elbe schnellstmöglich umgesetzt werden muss. Dabei geht es vor allem, neben den zwei Großvorhaben im Bereich der Erosionsstrecke zwischen Riesa und Saalemündung und der Reststrecke zwischen Dömitz und Hitzacker, auch um kleinere Maßnahmen. Mit diesen könnten schnelle Verbesserungen für die Schifffahrt erreicht und gleichzeitig ständige Eingriffe in den Fluss durch Baggerungen reduziert oder vermieden werden. Damit könnte das Binnenschiff auch wieder besser in Transportketten eingebunden werden. „Ein gutes Beispiel für die Verknüpfung der Verkehrsträger sind die Containerverkehre zwischen Hamburg und Binnenhäfen, auf denen je nach Eilbedürftigkeit sowohl Binnenschiff, Bahn als auch Lkw eingesetzt werden“, erläuterte Kunze.

Vorgestellt wurde bei der Veranstaltung unter anderem ein Forderungskatalog für die Ertüchtigung des Stromgebietes Elbe-Oder, der als Wittenberger Erklärung 2018 an die Vertreter der Verkehrspolitik übergeben wurde. Darin wird die Bereitschaft aller Verbände und ihrer Mitglieder betont, sich aktiv in die Prozesse, wie zum Beispiel die Erarbeitung des Masterplans Binnenschiff, einzubringen.

Im ersten Themenkomplex des Elbschiffahrtstages wurde über den Anschlussprozess des GK Elbe diskutiert. Thomas Gabriel stellte als Vertreter der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung die aktuelle Entwicklung dar. Er musste einräumen, dass aufgrund der langen Koalitionsverhandlungen noch keine Freigabe von Haushaltsmitteln für Ingenieurpersonal für das GK Elbe erfolgt sei. Dennoch schreiten die Planungen am Projekt Klöden als Pilotprojekt für die Erosionsstrecke voran. Die Anforderungen für eine Studie zur Behebung der weiteren großen Problemstrecke, der Reststrecke Dömitz – Hitzacker, werden momentan definiert, so dass eine entsprechende Ausschreibung in der zweiten

Jahreshälfte erfolgen kann. In weiteren Beiträgen von Experten aus Wasserbau und Umwelt wurden Möglichkeiten und Erfahrungen für Regulierungsbauwerke, die sowohl ökologische als auch nautische Vorteile bringen, vorgestellt und erörtert. Eine europäische Sicht auf die Problematik eröffnete Lubomir Fojtu, Direktor der Tschechischen Wasserstraßendirektion. „Wir erwarten eine schnelle Umsetzung des GK Elbe, damit die Unternehmen der Tschechischen Republik einen zuverlässigen Zugang über den Wasserweg zu ihren Märkten erhalten“, führte Fojtu an. Vor diesem Hintergrund steht auch die Entscheidung der Regierung seines Landes für die Staustufe Děčín. „Wir sind zuversichtlich, dass die überarbeitete Umweltverträglichkeitsprüfung und die Entscheidung der Regierung für das Projekt, zu einem zeitnahen Baustart führen wird“, sagte Fojtu.

Abschließend versicherte Christoph de Vries, MdB und Leiter der Arbeitsgemeinschaft Elbe der CDU, dass er sich gemeinsam mit dem Arbeitskreis Elbe der SPD für die Genehmigung von Haushaltsmitteln für die Umsetzung des GK Elbe einsetze und auch weiterhin auf eine zügige Umsetzung drängen werde.

Im zweiten Themenkomplex stellte Jochen Kies als Vertreter des Bundesverkehrsministeriums den Stand der Planungen in anderen Wasserstraßenbereichen vor. Die Planungen für die Schleuse Lüneburg im Elbe-Seitenkanal und der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanal sind auf einen guten Weg gebracht worden. Die Saale wird durch Schleusenreparaturen als Schifffahrtsweg gesichert. Für das gesamte Elbstromgebiet ist die vorgesehene Instandsetzung der Schleuse Geesthacht von herausragender Bedeutung. In der anschließenden Diskussion ließen Verbandsvertreter jedoch noch weiteren Bedarf erkennen. So stelle auch der bauliche Zustand der Schleuse Uelzen einen potentiellen Engpass dar.

Im abschließenden Themenkomplex standen Verbesserungen im technisch/technologischen Bereich im Vordergrund. Dabei wurden Möglichkeiten vorgestellt, mit denen die Binnenschifffahrt bereits heute besser mit den vorhandenen – und sich verbessernden – Rahmenbedingungen im Markt bestehen kann. Impulse dafür gab die Vorstellung der von Frau StS Jesse erwähnten Studie „Elbe 4.0“, in der Möglichkeiten einer Digitalisierung dieses Verkehrsträgers im Elbstromgebiet aufgezeigt wurden. Bereits heute sind erste Binnenschiffslinien daten- und steuerungstechnisch mit den Containerterminals des Hamburger Hafens direkt verbunden, wie der Geschäftsführer der Hamburg Vessel Coordination Center

GmbH, Gerald Hirt, den aktuellen Zustand beschrieb. „Mit weiteren Reedereien laufen intensive Gespräche und Untersuchungen, damit möglichst alle Containerlinien in das System integriert werden können“, erläuterte Hirt. Große Potentiale sieht er in der Einspeisung von Daten aus dem AIS/RIS-Systemen, da damit die Ankunftsstermine sehr genau bestimmt werden können. Dass das in absehbarer Zeit realisierbar wird, versprach Nils Braunroth. Zuständig auch für den Bereich River Information Services (RIS), stellte dieser den Stand des Ausbaus der landseitigen Struktur für AIS vor, der bis Ende 2018 im Rahmen des europäischen RIS-COMEX-Programmes abgeschlossen sein wird. Mit der Vorstellung von Anwendungen für die Verbesserung der Navigation, die sich daraus ergeben können, schloss er seinen Beitrag ab.

Abgerundet wurde dieser Themenkomplex durch den Beitrag von Prof. Gerd Holbach, TU Berlin, zum Stand der Entwicklung des Schubbootes „Elektra“. Dabei handelt es sich um die Entwicklung eines Hybridantriebes, einer Kombination von Brennstoffzelle und Elektroantrieb. Integriert wird eine intelligente Schiffssteuerung zum effizienten Energieeinsatz. Damit sei ein Einsatz des Prototyps auf der Verbindung Berlin-Hamburg bereits ab 2022 realistisch.

Insgesamt konnte nach Abschluss des Elbschiffahrtstages 2018 festgestellt werden, dass nach jahrzehntelangem Stillstand wieder Bewegung in den Prozess der Ertüchtigung der Wasserstraßen im Elbstromgebiet gekommen ist. Das ist aus Sicht der Teilnehmer jedoch kein Selbstläufer, sondern erfordert ein ständiges Mahnen und die Mitarbeit der Verbände. Hervorzuheben ist daher die Bündelung von Aktivitäten aller Akteure, um die Forderungen der 2. Wittenberger Erklärung umzusetzen. Eine Zwischenbilanz wird im Jahr 2020 auf dem nächsten Elbschiffahrtstag gezogen werden.

Quelle: , Foto: Christian Knoll, 1. Reihe v.l.: Jochen Kies (BMVI), Dr. Oliver Hermann (Wittenberge), StS Ines Jesse (MIL) und Annett Jura (Perleberg)

MOSELSCHIFFFAHRT 8 TAGE

UNTERBROCHEN



Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Koblenz und Trier sperren die Moselschleusen in der Zeit vom 5. bis 12. Juni 2018, um zwingend erforderliche Instandsetzungs- und Modernisierungsarbeiten durchführen zu können; der durchgehende Schiffsverkehr auf der Mosel ist für 8 Tage unterbrochen.

Auch die Sportbootschifffahrt ist von den Sanierungsmaßnahmen betroffen. Die Sportbootschleuse Koblenz muss aus Sicherheitsgründen komplett außer Betrieb genommen werden. Die Sportbootschleusen St. Aldegund und Enkirch sind nur am 05. und 06. Juni 2018 außer Betrieb. Die Sportbootschleusen Trier und Grevenmacher müssen wegen einer Stauabsenkung in der Haltung Trier gesperrt werden. Die anderen Sportbootschleusen stehen der Sportbootschifffahrt uneingeschränkt zur Verfügung.

Die jährlich stattfindenden Sperr- und Reparaturzeiten stimmen die Moselanrainerstaaten Frankreich, Luxemburg und Deutschland einvernehmlich ab. Sie sind bereits bis 2025 festgelegt und der Schifffahrt bekanntgegeben. So ist sichergestellt, dass an der Mosel von Koblenz bis Neuf-Maisons, wie auch an der Saar, zeitgleich notwendige Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt und außerhalb dieses Zeitraums Behinderungen für die Schifffahrt vermieden werden.

Im Bereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Trier sind die Schiffsschleusen Wintrich, Detzem, Trier, Grevenmacher und Stadtbredimus in der Zeit vom 05. Juni, 00:00 Uhr, bis voraussichtlich 12. Juni, 24:00 Uhr, außer Betrieb.

Im Bereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Koblenz sind die Schiffsschleusen Enkirch, St. Aldegund, Müden, Lehmen und Koblenz 1 (große Schleusenammer) vom 05. Juni, 00:00 Uhr, bis voraussichtlich 12. Juni, 24:00 Uhr, außer Betrieb. Die Schleuse Koblenz 2 (kleine Kammer) steht der Güterschifffahrt zur Verfügung. Fahrgastschiffe und Kleinfahrzeuge dürfen in der Kammer nicht geschleust werden. Die Schleusen Fankel 1 und 2 stehen der Schifffahrt zur Verfügung.

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Trier setzt an den Schleusen Wintrich, Detzem, Trier und Grevenmacher die oberen und unteren Schleusentore, die Torantriebe und die Schleusenausrüstung instand und saniert den Beton der Schleusenammern.

An der Schleuse Trier werden auch Arbeiten im Zusammenhang mit dem Neubau der 2. Schleuse durchgeführt. Die Stauhaltung Trier wird um ca. 0,60 m abgesenkt. Daher wird die gesamte Stauhaltung gesperrt.

An der Schleuse Stadtbredimus wird das Untertor ausgebaut und repariert; ebenso ist eine umfangreiche Bauwerksprüfung der gesamten Schleuse vorgesehen, die nachhaltig den Betrieb der Anlagen sicherstellt. Alle Maßnahmen dienen nachhaltig der Verbesserung des Betriebes und der Unterhaltung der Anlagen.

An den Schleusenanlagen Koblenz 1, Lehmen, Müden, St. Aldegund und Enkirch führt das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz umfangreiche Instandsetzungen an den Ober- und Untertoren, deren Antrieben sowie an der Schleusenausrüstung durch. Gleichzeitig werden in den leer gepumpten sogenannten „trocken gelegten“ Schleusenammern die erforderlichen Bauwerksinspektionen durchgeführt. An der Schleuse Müden ist eine umfangreiche Bauwerksprüfung vorgesehen, die nachhaltig den Betrieb der Anlage sicherstellt.

Um die vielfältigen und umfangreichen Arbeiten in dem sehr kurzen zur Verfügung stehenden Zeitfenster bewältigen zu können, arbeitet das Fachpersonal bei den Hauptmaßnahmen auch im 2-Schichtbetrieb.

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Koblenz und Trier stellen sicher, dass die notwendigen Maßnahmen umgesetzt werden können, um den sicheren und reibungslosen Betrieb der Moselschleusen weiterhin zu gewährleisten und zum anderen die Einschränkungen für Schifffahrt und Tourismus an der Mosel so gering wie möglich zu halten.

Für nähere Auskünfte stehen beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz Frau Baudirektorin Mareike Bodsch und Herr Bauoberamtsrat Heinz Knell unter Telefon-Nr. 0261/9819-0 und beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Trier Herr Baudirektor Albert Schöpflin und Herr Bauoberamtsrat Ralph Nettekoven unter Telefon-Nr. 0651/3609-0 zur Verfügung.

Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Trier, Foto: Hafen Trier

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 Schreckenberg, 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 Diesel-fahrverboten 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 Emis-

sionswerten 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 Innenstädten 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 Chemiepark 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 Bundshaushalt 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 gewachsenen 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, das 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 Einzelfahrten (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. (B-DB) 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 Verkehrsverlagerungen 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.

Quelle: BDB