

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 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

SPEKTAKULÄRE FILMAUFNAHMEN VOM OBERRHEIN



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 Ewerführerei 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 untersetzt 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 ge-

boten, 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.

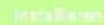
Besonders vordringlich sei nun, dass die im Wasserstraßenausbaugesetz verankerten Maßnahmen im Rheinkorridor wie die Fahrrinnenvertiefungen am Rhein und die Ausbaumaßnahmen im westdeutschen Kanalgebiet zügig umgesetzt werden, um die noch ungenutzten Potenziale der Wasserstraße im Rheingebiet endlich 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


 Zur Wunschliste hinzufügen


 In die Liste


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-Projektes „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

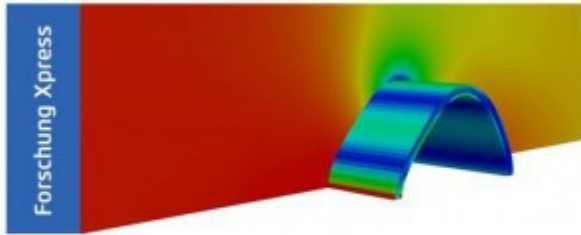
trägt daher den Kurztitel „LE SINCP“. Auch Bilder mit Fachbezeichnungen sind enthalten. Übersetzungen sind zwischen allen vier Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch) in allen Richtungen möglich. Darüber hinaus bietet die App die Möglichkeit, diese Redewendungen in der gewünschten 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

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 anfachende 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...

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 CO₂ 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 CO₂-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 m³/s je Kammer

- Fall- und Steiggeschwindigkeit: 1,50 m/min
- Wassertiefe in der Schleuse bei GLW mindestens 3,50 m
- Schleusenvorhöfen 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