

SCHIFFFAHRTSABGABEN WERDEN ABGESCHAFFT



Die Erhebung von Abgaben für die Befahrung der Flüsse und Kanäle in Deutschland ist Geschichte: Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 8. November 2018 in seiner sogenannten Bereinigungssitzung beschlossen, die von der Binnenschifffahrt zu zahlenden Abgaben für die Nutzung der Wasserstraßen zum Jahreswechsel 2018/2019 vollständig und ersatzlos aufzuheben.

Dies betrifft sämtliche Flüsse und Kanäle im Bundesgebiet mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals und der Mosel. Die Binnenschifffahrt und deren Kunden erzielen hierdurch Einsparungen von in Summe rund 45 Mio. Euro pro Jahr.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) zeigt sich hocherfreut über diesen Beschluss. BDB-Präsident Martin Staats erklärt hierzu: „Wir danken den Regierungsfractionen und den Haushaltern im Bundestag für diesen wegweisenden Beschluss, der inhaltlich konsequent und folgerichtig ist. Im Schulterschluss mit den Organisationen der verladenden Wirtschaft und Industrie haben wir in den vergangenen Wochen wiederholt darauf hingewiesen, dass die Schifffahrtsabgaben fallen müssen, nachdem die Trassenpreisreduzierung bei der Güterbahn zu einem erheblichen Eingriff in den Wettbewerb dieser beiden Verkehrsträger geführt hat. Mit der kostenfreien Nutzung der Wasserwege steigt die Attraktivität der Schifffahrt für die Wirtschaft und

Industrie. Hier wurde nun ein ganz wichtiger Grundstein für die Verkehrsverlagerung auf die besonders umweltfreundliche Binnenschiffahrt gelegt.“

Die Aufhebung der Schifffahrtsabgaben wurde von der Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag als Maßnahme zur Stärkung der Binnenschiffahrt angekündigt. Dies entspricht einer jahrelangen Forderung des Schifffahrtsgewerbes und des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer. Ein im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstelltes Gutachten belegt, dass diese Maßnahmen nicht nur zu mehr Gütern auf dem Wasser führt, sondern auch Beschäftigungswirkungen im Schifffahrts- und Hafengewerbe zeigen wird.

Quelle und Foto: HHM

TESTFELD FÜR SELBSTFAHRENDE BINNENSCHIFFE GEFORDERT



Dass autonom fahrende Wagen den Straßenverkehr in Zukunft revolutionieren, scheint nah. Auf dem Wasser sehen die IHKs im Ruhrgebiet großes, bislang nicht genutztes Potenzial für die Binnenschiffahrt.

„Diese Region ist optimal geeignet, um das autonome Fahren auf Wassers-

traßen zu testen. Vor allem die Vielfalt der Güterarten und das Forschungs-Know-how sind ein Alleinstellungsmerkmal“, kommentiert Wulf-Christian Ehrich für die Ruhr IHKs die Empfehlung einer Machbarkeitsstudie, die jetzt in Duisburg vorgestellt wurde. Um die Kompetenzen der Region zu bündeln, haben die IHKs gleichzeitig ein Kompetenznetzwerk mit Wirtschaft und Wissenschaft initiiert.

Das Ruhrgebiet kann angesichts der übervollen Straßen und Schienenwege auf keinen Verkehrsträger verzichten. In Nordrhein-Westfalen wird ein Viertel der Güter über die Wasserstraßen transportiert. Der Rhein und die Kanäle sind die Herzstücke dieses Systems. Autonom fahrende Binnenschiffe sind ein weiterer Schritt, um diesen Transportweg effizienter zu nutzen. „Die Binnenschifffahrt braucht neue Impulse. Der Anschluss an digitale Transportketten, andere Schiffsgrößen und neue Gütergruppen sollen sie zu einer leistungsfähigen und modernen Säule für die Wirtschaft im Ruhrgebiet machen“, erklärt Wulf-Christian Ehrich, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der aktuell im Ruhrgebiet federführenden IHK zu Dortmund, die Motivation für die Machbarkeitsstudie zum autonomen Fahren in der Binnenschifffahrt.

Durchgeführt hat die Studie das renommierte Duisburger DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme. „Wir haben das konkrete Ziel, in 15 Jahren autonom fahrende Binnenschiffe auf unseren Wasserstraßen zu sehen. Dafür setzen wir heute den Startpunkt mit der Bündelung der Kompetenzen in einem Netzwerk“, ergänzt Ocke Hamann, Geschäftsführer der Niederrheinischen IHK zu Duisburg.

Dabei ist das autonome Fahren kein Selbstzweck, sondern es eröffnet der Branche neue Möglichkeiten: Besonders attraktiv ist das autonome Fahren für kleinere Schiffseinheiten, die bislang nicht rentabel betrieben werden können. Damit eröffnen sich auch neue Zielgruppen und weitere Märkte für die Branche.

Die IHKs im Ruhrgebiet wollen den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie Taten folgen lassen. Dazu haben sie drei konkrete nächste Schritte definiert:

1. Die vorhandenen Kompetenzen bündeln und verschiedene Forschungsdisziplinen – von Schiffstechnik über Regelungstechnik bis zu Funktechnik und Rechtsfragen – sowie Treiber aus der Wirtschaft zusammenführen. Dafür wurde bei der Studienvorstellung ein Netzwerk gegründet.

2. Ein Testfeld für autonom fahrende Binnenschiffe einrichten.
3. Stärker mit internationalen Forschungsteams, zum Beispiel aus den Niederlanden, zusammenarbeiten.

Die Untersuchung zeigt: Der Rhein-Ruhr-Raum ist besonders geeignet, um das autonome Fahren zu erproben. Die Wasserstraßen- und Hafeninfrastruktur bietet verschiedene Anforderungen: von Gebieten mit wenig Verkehren bis hin zu komplexen Hafengebieten. Namhafte Schiffsbetreiber und -ausrüster sind in der Region angesiedelt. Zahlreiche Institute und Lehrstühle verschiedener Disziplinen beschäftigen sich bereits **heute** mit Aspekten des autonomen Fahrens auf der Wasserstraße. Zum Beispiel der Flachwassersimulator SANDRA des DST, der in der Lehre für Nachwuchsschiffsführer eingesetzt wird. Auch Künstliche Intelligenz (KI) kann mittels des Simulators angelernt werden, um perspektivisch ein Schiff fernzusteuern. „In der Region sind alle erforderlichen Voraussetzungen gegeben, um autonome Binnenschiffe unter realen Bedingungen zu testen und ein Testfeld systematisch auf größere Hafengebiete und die Flussfahrt zu erweitern“, so Wulf-Christian Ehrich.

Als ein konkretes erstes Testfeld empfehlen die Gutachter den Abschnitt des Dortmund-Ems-Kanals zwischen dem Hafen Dortmund und der Schleuse Waltrop. Denkbar ist eine strategische Ausweitung des Testgebietes auf weiter westliche Kanäle und insbesondere den Duisburger Hafen, in dem komplexere Szenarien erprobt werden könnten.

Die Machbarkeitsstudie gibt es **hier**

Quelle und Foto: Niederrheinische IHK, Stellten die Machbarkeitsstudie Autonomes Fahren in der Binnenschifffahrt vor: v.l. Prof. Dr. Bettar Ould el Moctar (U-DE), Wulf-Christian Ehrich (IHK zu Dortmund), Prof. Dipl.-Ing. Thomas Schlipköther (duisport), Michael Viefers (Rhenus SE), Dr. Ing. Rupert Henn (DST), Prof. Dr. Ulrich Radtke (U-DE), Ocke Hamann (Niederrheinische IHK).

BDB FORDERT MASSIVEN AUSBAU DER INFRASTRUKTUR



Die lang anhaltende Trockenperiode im Sommer und Herbst 2018 hat dazu geführt, dass die Binnenschifffahrt durch die extremen Niedrigwassersituationen auf den deutschen Flüssen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gebracht wird, bilanziert der BDB.

Trotz vorausschauender Planung, laufendem Dialog mit den Kunden und großer Erfahrung im Umgang mit schwankenden Wasserständen sorgten historische Pegeltiefstände an Rhein, Elbe und Donau dafür, dass die Güterversorgung durch die deutlich reduzierten Abladetiefen der Schiffe erheblich erschwert wurde. Das extreme Niedrigwasser in 2018 zeigt aber auch ganz deutlich auf, wie massiv die vorhandenen Engstellen im deutschen Wasserstraßennetz die Schifffahrt beeinträchtigen.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) fordert deshalb, dass die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie dem Wasserstraßenausbaugesetz ausgewiesenen Projekte für die Binnenschifffahrt schnellstmöglich angepackt werden. Dies gilt auch für nicht im BVWP verankerte Sanierungsmaßnahmen. Ein durchgängig gut ausgebautes Wasserstraßennetz gewährleistet, dass auch bei niedrigen Wasserständen Transporte per Binnenschiff länger plan- und durchführbar bleiben. Im Folgenden seien drei Kernprojekte an Rhein, Donau und Kanälen genannt, die mit absoluter Priorität angeschoben werden müssen:

Abladeoptimierung am Mittelrhein:

Der Streckenabschnitt zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar am Mittelrhein ist in seinem jetzigen Ausbauzustand ein Nadelöhr für Binnenschiffstransporte auf Europas wichtigster Wasserstraße. Grund dafür ist, dass die freigegebene Fahrrinntiefe lediglich 1,90 m beträgt, während sowohl oberhalb als auch unterhalb der Strecke 2,10 m unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GlW) ausgewiesen sind. Somit wird die Transportkapazität der passierenden Schiffe an vielen Tagen im Jahr deutlich eingeschränkt – und zwar auf der gesamten Route des Schiffes vom Startpunkt bis zum Ziel. Mit Umsetzung der „Abladeoptimierung“ sollen deshalb die Tiefenengpässe beseitigt werden, um die Ausnutzung der Transportkapazitäten zu erhöhen. Der Handlungsbedarf ist immens: Jährlich wird dieser Mittelrheinabschnitt von rund 50.000 Güterschiffen befahren, die annähernd 60 Mio. t Güter transportieren. Prognosen gehen davon aus, dass das Güteraufkommen in diesem Bereich auf mehr als 75 Mio. Gütertonnen ansteigen wird. Das Projekt ist völlig zu Recht mit einem überragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis in den Vordringlichen Bedarf eingestuft worden.

Durch die Umsetzung der Abladeoptimierung wird eine relative Mehrtransportmenge im Niedrig- und Mittelwasserbereich von rund 210 t je Schiff erwartet. Dies entspricht umgerechnet ca. 10 bis 15 Lkw-Ladungen pro Binnenschiff und insgesamt mehr als einer halbe Million Lkw, um die das Straßennetz zusätzlich entlastet werden könnte. Wie wichtig das Projekt ist, das sich derzeit erst in der Konsultationsphase befindet, haben mittlerweile auch Vertreter der Grünen erkannt. So forderte Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir jüngst die schnelle Umsetzung: „Das Binnenschiff ist ein denkbar umweltfreundliches Transportmittel, wird jedoch ausgebremst – nicht allein von der Trockenheit, sondern auch, weil notwendige Maßnahmen nicht beherzt angegangen werden. Man muss nur wenige Untiefen beseitigen, um die Kapazität von Europas wichtigster Wasserstraße beträchtlich zu steigern.“

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen:

Der 69 Kilometer lange Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen limitiert die Binnenschifffahrt im süddeutschen Raum enorm. Lösungen wurden jahrelang diskutiert mit dem Ergebnis, dass die von der Schifffahrt favorisierte Ausbauvariante „C280“ vom damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer urplötzlich vom Tisch gewischt wurde.

Das Bayerische Kabinett hatte sich daraufhin im Februar 2013 für einen sog. „sanften“ Donauausbau nach der Variante „A“ entschieden. Auf die Umsetzung wartet die Binnenschifffahrt jedoch bis heute. Das Projekt steht ebenfalls mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vordringlichen Bedarf des BVWP. Konkretes Ziel der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse ist die Erhöhung der Abladetiefe durch Vergrößerung der Fahrrinntiefe um mindestens 20 cm bei Niedrigwasser. Dies soll durch das Optimieren bestehender und den Bau neuer wasserbaulicher Regelungsbauwerke erfolgen. Gleichzeitig sollen Maßnahmen gegen die fortschreitende Sohlerosion getroffen und der Hochwasserschutz für die Bevölkerung verstärkt werden. Die Ankündigung der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt (GDWS), dass der spätestens für Mitte 2018 angekündigte Planfeststellungsbeschluss nun voraussichtlich erst im Sommer 2019 erlassen werden soll, war für die Schifffahrt ein Schlag ins Gesicht.

„Gerade das extreme Niedrigwasserjahr 2018 sollte Politik und Verwaltung noch einmal vor Augen geführt haben, wie dringend die Schifffahrt die Verbesserung der Fahrrinntiefe in diesem Donauabschnitt benötigt. Angesichts der immensen Schwankungen der Wasserstände benötigen wir zudem stabilisierende Maßnahmen. Dies kann beispielsweise durch Sohlrampen erreicht werden. Wir warten schon seit Jahren auf den ersten Ausbauabschnitt. Das gesamte Verwaltungsverfahren gehört auf den Prüfstand und muss gehörig verschlankt und entrümpelt werden“, betont BDB-Präsident Martin Staats (MSG, Würzburg).

Gesperrte Nischenpoller am Wesel-Datteln-Kanal:

Die seit Ende 2017 gesperrten und damit für die Schifffahrt nicht mehr nutzbaren Nischenpoller in den großen Kammern der Schleusen am Wesel--Datteln-Kanal sind ein Sinnbild für den maroden Zustand der deutschen Wasserstraßeninfrastruktur. Die Poller, die genau wie die Schleusen aus den 1930er Jahren stammen, wurden nie an die erhöhten Zugkräfte moderner Binnenschiffe angepasst und schlussendlich von der Verwaltung aus Sicherheitsgründen gesperrt – mit der Folge, dass in den über 200 m langen Kammern derzeit jeweils nur ein Schiff geschleust werden kann. Die dadurch entstehenden massiven Verzögerungen sind ein Dilemma für den Gütertransport auf dem Kanal, der mit jährlich knapp 20 Mio. t zu den am meisten frequentierten Wasserstraßen nach dem Rhein gehört, und die Versorgung der Großindustrie im Ruhrgebiet.

Die Verwaltung hat angekündigt, ab 3. Dezember 2018 einen Festmacherdi-

erst an allen WDK-Schleusen zu postieren. Durch den Einsatz dieser Festmacher sollen auch wieder Schleusungen mit mehreren Schiffen ermöglicht werden. „Dies kann jedoch nur eine Übergangslösung sein. Die Nischenpoller müssen schnellstmöglich komplett saniert und an die Belange der Binnenschifffahrt im 21. Jahrhundert angepasst werden. Wenn wir der Verstopfung einer der Hauptschlagadern des Ruhrgebiets entgegenwirken wollen, müssen wir jetzt handeln“, so Staats.

Fazit:

Im deutschen Wasserstraßennetz besteht ein immenser Sanierungs- und Handlungsbedarf. Die Liste der wichtigen BVWP-Projekte lässt sich weiter fortführen. Maßnahmen wie die geplante Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Dormagen-Stürzelberg auf 2,80 m (Duisburg bis Neuss) bzw. 2,70 m (Neuss bis Stürzelberg), Fahrrinnenvertiefungen Main, die Verlängerung der Neckarschleusen und der Bau der zweiten Schleusenammern an der Mosel müssen ebenfalls mit höchster Priorität angegangen werden, um dem Verkehrsträger eine zukunftssichere Infrastruktur bereitstellen zu können.

„Damit die umweltfreundliche Binnenschifffahrt die politisch gewollte Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraßen bewältigen kann und künftig auch bei Niedrigwasser mehr Wasser unter dem Kiel hat, fordern wir, dass die Verwaltung bei allen Projekten Beschleunigungsmöglichkeiten prüft, damit die Umsetzung zeitnah beginnen kann. Spätestens dieses Niedrigwasserjahr hat aufgezeigt, dass die Verbesserung der infrastrukturellen Bedingungen für die Schifffahrt nicht mehr ‚auf die lange Bank‘ geschoben werden darf. Wenn wir in Deutschland die Verkehrswende hin zum ökologisch nachhaltigen Verkehrsträger wirklich wollen, benötigen wir dringend die Beschleunigung der beschriebenen Maßnahmen“, so der BDB-Präsident.

Quelle: BDB. Foto: Hafenzeitung

ZUKUNFT DES RHEINS DYNAMISCH GESTALTEN



Visionär und pragmatisch: Die Mannheimer Akte feiert 150 Jahre. Dieses internationale Abkommen zwischen Deutschland, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz regelt die freie Nutzung des Rheins als Transportweg.

Anlässlich des Jahrestages haben am 17. Oktober Vertreter dieser Staaten beim Jubiläumskongress der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) im Mannheimer Schloss eine Erklärung unterzeichnen. Damit bestätigen sie, dass sie das Regelwerk der Mannheimer Akte unterstützen und den Erfolg der Rheinschifffahrt auch für die Zukunft sichern wollen. Deutschland wird vertreten durch Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Ferlemann: „Wir wollen die Zukunft der Rheinschifffahrt dynamisch gestalten. Allein Deutschland hat zahlreiche Initiativen auf den Weg gebracht – von Förderprogrammen für die Binnenschifffahrt bis hin zur Digitalisierung auf dem Wasser. Davon werden auch noch kommende Generationen profitieren. Die Mannheimer Akte hat sich seit 150 Jahren bewährt. Sie war ein Wegbereiter für den Freihandel – und sie ist auch heute ein wichtiger Eckpfeiler des wirtschaftlichen Erfolgs.“

Die Idee eines gemeinsamen Regelwerkes für die Rheinschifffahrt ist historisch gewachsen. am 17. Oktober 1868 haben die damaligen Anrainerstaaten des Rheins – Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, die Niederlande und Preußen – die Mannheimer Akte unterzeichnet. Ihre wesentlichen Prinzipien waren Freiheit der Schifffahrt, Gleichberechtigung und Einheit des Schifffahrtsregimes – und sie gelten bis heute.

Zugleich bildet das Abkommen die Basis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Die ZKR hat sich dabei zu einem Kompetenzzentrum für die Binnenschifffahrt, das über den Rhein hinaus anerkannt wird, entwickelt.

Der Jubiläumskongress der ZKR fand im Mannheimer Schloss statt, dem historischen Ort der Unterzeichnung der Übereinkunft. Er folgt dem Motto: „150 Jahre Mannheimer Akte – Motor für eine dynamische Binnenschifffahrt“. Ziel ist es, weitere Impulse für die Rheinschifffahrt zu setzen.

Quelle und Foto: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

FESTMACHERDIENST FÜR GROßE WDK-SCHLEUSEN BEAUFTRAGT



Um die Leichtigkeit der Schifffahrt auf dem Wesel-Datteln-Kanal (WDK)

wieder herzustellen, hat das für den Kanal zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Meiderich ein Vergabeverfahren für den Einsatz eines Festmacherdienstes an den großen WDK-Schleusen erfolgreich abgeschlossen.

Der Auftrag für den Festmacherdienst wurde Anfang Oktober an eine Fachfirma aus Kiel vergeben. Vertragsmäßiger Beginn ist Montag, der 3. Dezember 2018 um 6:00 Uhr. Die Fachfirma und das WSA stehen bereits im engen Austausch, um weitere Vorkehrungen zu treffen sowie Maßnahmen für einen erfolgreichen Start einzuleiten.

Die Nischenpoller an den großen Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals sind weiterhin zur Benutzung für die Schifffahrt gesperrt. Mit der Aufnahme der Festmachertätigkeiten sollen zukünftig Rangbildungen und Wartezeiten an den WDK-Schleusen reduziert werden.

Die Mitarbeiter der Festmacherfirma übernehmen mittels einer Hilfseleine die Festmacherleinen der Fahrzeuge und legen diese über die Kantepoller. Nach Abschluss der Schleusung werden die Verbindungen von den Festmachern wieder gelöst.

Quelle und Foto: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich

**AKTUELLE SCHIFFFAHRTSNACHRICHTEN –
BDB-REPORT NR. 3/2018 ONLINE!**



Aktuelle Nachrichten über die Binnenschifffahrt finden Interessierte im BDB-Report, der kostenlosen Verbandszeitschrift des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

Die aktuelle Ausgabe Nr. 3/2018 auf der Website www.binnenschiff.de in der Rubrik „Service/Report“ als PDF-Datei heruntergeladen werden (Acrobat Reader erforderlich). Zum Download [hier](#) klicken

Im Heft berichtet der BDB unter der Überschrift „Schifffahrtspolitik des Bundes nimmt Formen an“ unter anderem über:

Neuer BDB-Internetauftritt: Noch besserer Service für die Mitglieder

Masterplan Binnenschifffahrt: Arbeiten laufen auf Hochtouren

Bundshaushalt 2019: Entwurf mit Licht und Schatten

Haushalt 2018 beschlossen: Mehr Personal für die WSV bewilligt

PG BiSchi in Berlin gegründet: Bündnis zur Stärkung der Binnenschiff-

fahrt

Verzögerungen beim Donauausbau: Verwaltungsverfahren nicht nachvollziehbar

BMBF-Vorhaben „Smart Start“: BDB arbeitet in Integrationsprojekt mit

Leitzentrale Hannover eröffnet: BDB-Präsident Staats mit Grußwort

Aktuelles vom Schulschiff

Kurz gemeldet.

Quelle und Foto: BDB

BDB REIST ROYAL

Hoher Besuch aus dem Nachbarland: Königin Máxima und König Willem-Alexander der Niederlande haben im Rahmen ihres Staatsbesuches in Deutschland an einer Schifffahrt auf dem Mittelrhein zwischen Oberwesel und Boppard mit Vertretern aus Binnenschifffahrt, Politik, Verwaltung, Industrie und der See- und Binnenhäfen teilgenommen. Mit an Bord: der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB).

An zwei Thementischen – „Greening“ und „Klimafeste Infrastruktur“ – führte das Königspaar dabei intensive Gespräche mit den Teilnehmern der Schifffahrt auf der „MS Rhenus“ der Bingen-Rüdesheimer Fähr- und Schifffahrtsgesellschaft und hörte sich die jeweiligen Standpunkte an.

Für den Bundesverband waren BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers (Reederei Jaegers) und Thomas Maaßen (Rhenus Logistics) bei dem Arbeitsbesuch vertreten und lobten den intensiven fachlichen und konstruktiven Austausch mit dem niederländischen Königspaar, das sich die einzelnen Standpunkte nicht nur anhörte, sondern auch in der Sache nachfragte und kommentierte.

Der Besuch unterstreicht die freundschaftliche Verbundenheit zwischen Deutschland und den Niederlanden und die engen wirtschaftlichen Bezie-

hungen, gerade auch in der Binnenschifffahrt. Die gemeinsame Schifffahrt bot in den Augen des BDB eine hervorragende Gelegenheit, dem niederländischen Königspaar die aktuellen und langfristigen Probleme der Binnenschifffahrt vorzutragen und zu erläutern. Dazu zählen unter anderem das dringende Erfordernis einer bedarfsgerechten Sanierung und Modernisierung der Wasserstraßeninfrastruktur, um künftig mehr Güter auf das Wasser verlagern zu können. Besprochen wurde auch das Thema „Greening der Flotte“, insbesondere im Zusammenhang mit den von der EU verordneten, äußerst strengen Abgasgrenzwerten für die Binnenschifffahrt, die das Gewerbe vor große Herausforderungen stellen und die Innovationspotenziale der Schifffahrt eher hemmen als fördern.

„Binnenschiffsmotoren, die den neuen Vorschriften entsprechen, sind derzeit am Markt nicht verfügbar. Die EU muss zusammen mit der Branche nach kurzfristigen Lösungen suchen, um eine Verbesserung der Emissionen zu erreichen. Vorher ist jedoch eine profunde Untersuchung der Flotten- und Maschinenstruktur in der Binnenschifffahrt erforderlich“, so Dr. Gunther Jaegers.

Der rheinland-pfälzische Verkehrs- und Wirtschaftsminister Volker Wissing (FDP) unterstrich die Bedeutung des Exports sowohl für die Niederlande als auch für Rheinland-Pfalz und die dabei wichtige Rolle der Transportwege über das Wasser. Der Rhein ist insbesondere im Hinterlandverkehr der Westseehäfen eine bedeutende Transportachse.

Quelle: BDB

VERBESSERUNG VON KRITISCHEN SEICHTSTELLEN



Um auch bei Niederwasser, wie es in den vergangenen Wochen an der Donau vorherrschte, die Schiffbarkeit sicherzustellen, haben die Experten für Wasserstraßen-Management bei viadonau Maßnahmen zur wasserbaulichen Optimierung kritischer Seichtstellen erarbeitet, die nun Schritt für Schritt umgesetzt werden. Zusätzlich reduzieren die Maßnahmen nachhaltig erforderliche Erhaltungsbaggerungen.

Nautisch kritische Bereiche werden von viadonau laufend verbessert. Im letzten Frühjahr wurde bereits – wie berichtet – im Furtbereich Rote Werd, bei Strom-km 1896 eine neue Insel geschüttet. Der Fließquerschnitt in dieser für die Schifffahrt kritischen Seichtstelle wurde damit eingeeignet und so lokalen Anlandungen in der Fahrrinne entgegengewirkt.

Nun richtet sich der Fokus auf die nächste kritische Seichtstelle: Im August und September erfolgt die Bühnenoptimierung in der Furt Treuschütt (etwa Strom-km 1888,4 bis 1887,6), um auch in diesem Abschnitt die erforderlichen Schifffahrtsparameter gewährleisten zu können. Nach dem Prinzip des geringstmöglichen Eingriffes werden keine neuen Wasserbauwerke im Fluss errichtet, sondern bereits vorhandene optimiert. Die Finanzierung dieser Projekte erfolgt über den [FGP Maßnahmenkatalog](#).

Eine Verbesserung soll dabei nicht nur in Hinsicht auf die Wasserstraßeninfrastruktur erzielt werden, sondern verfolgt auch ökologische Ziele: So wird durch die Herstellung eines Hinterrinners und lokale Inselerschüttungen die ökologische Situation verbessert. Durch die Absenkung von Bühnenwurzeln werden geschützte Bereiche geschaffen, die auch bei extremen Niederwasserverhältnissen durchströmt sind und somit unter anderem wertvolle Fischlaichplätze bieten.

Die wasserbaulichen Anpassungen wurden im Sinne eines integrativen Planungsansatzes erarbeitet und erfolgen in enger Kooperation mit der Obersten Schifffahrtsbehörde und dem Nationalpark Donau-Auen.

Quelle und Foto: viadonau

SCHIFFFAHRT IST WEITERHIN MÖGLICH

Seit einigen Wochen sind in großen Teilen des deutschen Wasserstraßennetzes sinkende Wasserstände zu beobachten. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) nimmt dies zum Anlass, über die Folgen von Niedrigwassersituationen für die Binnenschifffahrt zu informieren.

In den Sommermonaten kommt es aufgrund fehlender Niederschläge nahezu jedes Jahr zu sinkenden Pegelständen an den Flüssen und Kanälen in Deutschland. Insofern stellt die momentane Situation für die gewerbliche Binnenschifffahrt und deren Kunden kein ungewöhnliches Ereignis dar. Von Niedrigwasser sind derzeit insbesondere frei fließende Flüsse wie etwa die Donau, die Elbe, die Oder oder der Mittel- und Oberrhein betroffen. Wegen des nach wie vor nicht ausgebauten Abschnitts der Donau zwischen Straubing und Vilshofen stellt sich die Situation dort zurzeit besonders schwierig dar. Auf staugeregelten Flüssen wie Mosel, Neckar und Main sowie im westdeutschen Kanalgebiet und auf weiteren Kanälen sind die Auswirkungen zurzeit noch geringer, da dort das Wasserabflussverhalten ein anderes ist.

Die bundesweiten Pegelstände können tagesaktuell im Internet auf der Website der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung unter <http://www.pegelonline.wsv.de/gast/start> abgerufen werden.

Für das Binnenschifffahrtsgewerbe bedeuten niedrige Wasserstände, dass die Schiffe nicht maximal beladen werden können, da sie sonst zu viel Tiefgang haben. Der Umstand, dass Binnenschiffe bei Niedrigwasser nicht ihre maximale Ladekapazität ausschöpfen können, bedeutet allerdings nicht, dass die Lieferungen nicht mehr ankommen. Im Dialog mit ihren Kunden können die Unternehmer vielmehr Lösungen finden, dank derer „keine Tonne liegen bleibt“. So besteht z.B. die Möglichkeit, die

Ladung auf mehrere Schiffe zu verteilen oder einen späteren Liefertermin zu vereinbaren. Bei der Findung der effektivsten individuellen Lösungen sind die o.g. Pegelvorhersagen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hilfreiche Instrumente.

Dem wirtschaftlichen Mehraufwand, den das Vorhalten zusätzlicher Schiffe verursacht, steht der Effekt gegenüber, dass die Nachfrage nach Schiffsraum in Niedrigwassersituationen traditionell steigt. In vielen Fahrtgebieten ist es außerdem üblich, dass die Kunden den Binnenschiffern ab einem bestimmten Pegelreferenzwert den sog. Kleinwässerzuschlag als Kompensation zahlen.

Mit welcher Auslastung Binnenschiffe zurzeit noch fahren können, lässt sich nicht pauschal beantworten. Dies ist von verschiedenen individuellen Faktoren wie der Art der Ladung, dem Schiffstyp und nicht zuletzt der im entsprechenden Fahrtgebiet zur Verfügung stehenden Fahrrinne abhängig. Auskünfte zu den Fahrwasserhältnissen erteilt die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) mit Sitz in Bonn.

Anders als bei Hochwasserlagen, bei deren Auftreten ab bestimmten Hochwassermarken Maßnahmen wie Einschränkungen und Sperrungen von den zuständigen Behörden verhängt werden, ist Schifffahrt bei Niedrigwasser in der Regel bis an die physikalische Grenze möglich – so lange die Sicherheit gewährleistet ist.

Die Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 sowie im dazugehörigen Wasserstraßenausbaugesetz verankerten und vom BDB vorgeschlagenen Wasserstraßenprojekte verspricht übrigens auch eine verbesserte Schifffbarkeit bei Niedrigwasser. Denn zum Beispiel die geplanten Abladeoptimierungen der Fahrrinnen an Mittelrhein und Main werden potenzielle Engstellen entschärfen. Die eingangs erwähnte Engpasssituation an der Donau wird die Schifffahrt und deren Kunden allerdings noch lange Zeit behindern, da ein wirtschaftsfreundlicher Ausbau dieser Wasserstraße seitens des Bundes nicht vorgesehen ist.

Quelle: BDB

INVESTITIONEN UND FORTSCHRITTE IM WESEL-DATTELN-KANAL



Die Arbeiten an den Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals schreiten voran, was zu verbesserten Bedingungen für die Schifffahrt führt. Konkret bedeutet dies: Die Grundinstandsetzungen der kleinen Schleusen Datteln, Ahsen und Dorsten sind abgeschlossen. Dort wurden die Schleusentore ersetzt sowie die Maschinen- und Elektrotechnik auf den neusten Stand gebracht.

Oliver Jaswetz, Vertreter der Amtsleitung des WSA Duisburg-Meiderich: „Mit dem Abschluss der Arbeiten an den Schleusentoren und der Modernisierung der Technik ist ein entscheidender Schritt gemacht. Jetzt stehen die kleinen Kammern der Schleusen Datteln, Ahsen und Dorsten der Berufs- und Freizeitschifffahrt wieder uneingeschränkt zur Verfügung.“

Die Erfahrungen aus den bereits modernisierten Schleusen fließen jetzt in die weiteren Planungen zur Grundinstandsetzung der drei kleinen Schleusen Hünxe, Flaesheim und Friedrichsfeld ein. Hier ist ebenfalls der komplette Ersatz des Stahlwasserbaus, der Maschinen- und Elektrotechnik vorgesehen. Die Umbauarbeiten werden voraussichtlich Ende 2019 starten.

Fortschritte gibt es auch bei der Erneuerung der Nischenpoller in den großen Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals, die den Sicherheits- und

Stabilitätsanforderungen der modernen Schifffahrt nicht mehr entsprechen. In Kürze finden umfangreiche Untersuchungen statt, die Voraussetzung für den Ersatz der Nischenpoller sind.

Um möglichst zeitnah wieder einen reibungslosen Schiffsverkehr an den Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals zu gewährleisten, wird derzeit auch die Ausschreibung eines sog. Festmacherdienstes vorbereitet.

Oliver Jaswetz: „Mit dem neuen Festmacherpersonal können wir die Sanierung der Poller gut überbrücken und die Schifffahrt kann verlässlich planen.“

Vorgesehen ist, dass die neuen Festmacher ab ca. November 2018 an den großen Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals eingesetzt werden.

Der aktuelle Schaden an der Sohldichtung der kleinen Schleuse Ahsen – verursacht durch einen Fremdkörper am Untertor – wird umgehend behoben. Da das Tor nur in im trockenen Zustand repariert werden kann, muss die Kammer dafür kurzzeitig eingedämmt werden. Die Schifffahrt wurde über die aktuelle Sperre informiert.

Quelle und Foto: WSA Duisburg-Meiderich, Schleuse Datteln