



Halbe Container - volle Fahrt

Die technischen Innovationen der **Binnenschiffahrt** sind noch nicht ausgereizt

Von Jan Peter Naumann

Absehbare Doppelböden im Laderaum von Binnenschiffen oder Containerbahnen, die spezifischen Kundenanforderungen gerecht werden - eine Reihe von innovativen Vorschlägen kam Mitte März beim ersten „Bayrischen Verlagerung Binnenschiffahrt“ des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverbandes Rhein-Main-Donaus (DWSV) in Passau auf den Tisch. Im Mittelpunkt stand die Frage, wie die Binnenschiffahrt wettbewerbs- und konkurrenzfähig werden kann.

Die Binnenschiffahrt hat mit Herausforderungen in drei Kategorien zu kämpfen, wenn sich die 70 Teilnehmer aus der Logistik, von Behörden und Institutionen sowie Nautik, Technik und nachfrageorientierter Transportangeboten. Bei den nautischen Herausforderungen steht der Wunsch nach Gestaltung von Niedrigwasserstrecken zum Beispiel an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ganz oben. Aber auch die Modernisierung von Schleusenanlagen, die Verbesserung von Durchfahrtshöhen oder beschleunigte Schleusenabfertigungen und nicht zuletzt die Digitalisierung sind wichtige Zukunftsthemen.

Wasserstraße muss intakt sein

Als Repräsentant des Anlagenbauers MAN Diesel und Turbo SE betonte Werkleiter Rolf Beck, dass für die Standort Sicherung eines intakten und gut erreichbaren Wasserstraßen lebensnotwendig ist. Aufgrund der Abmessungen der Produkte (Reaktoren und Apparate mit einer Länge von maximal 80 m, einem Durchmesser von 16 m und Gewichten bis zu 1500 t) können diese nur über die Donau und den Main-Donaus-Kanal zu den Seehäfen und dann weiter zu den weltweiten Kunden transportiert werden. Verspätungen beim Transport aufgrund von Hoch- und Niedrigwasser oder Eislagen ziegen hohe Pénalen nach sich. So verursache ein Produktionsstillstand in einer Zulieferer tägliche Ausfallkosten im Höhe von circa 1 Mio. EUR.

Daraus steht für Beck auch die Erhöhung der Durchfahrtshöhe an der Donau-Schleuse Jochenstein ganz oben auf der Liste der Dringlichkeiten. Sie beträgt dort lediglich 10,9 m - jeder Zentimeter mehr würde den Transport erleichtern.



Verbesserte Durchfahrtshöhen in Schleusen könnten die Binnenschiffahrt zu mehr Ladung verhelfen

Hoffisch wäre zudem auch Schiffe mit absenkbarer Doppelboden. Eine Verschlechterung der Transportmöglichkeiten über die Wasserstraße würde zwangsläufig den Standort Deggendorf infrage stellen, so Beck abschließend.

Stellvertretend für die Schwergutverlader lobte Peter Guttenberger das Binnenschiff. Mit ihm könnte das langwierige Beutragungsverfahren von Ausnahmegenehmigungen für den Transport über die Straßen umgangen werden, bestünde die Gesamtheit Transport und Gerüste bei der Firmengruppe Max Bögl. Innerhalb können im Fall einer kompletten Widerabfertigung mit einem Binnenschiff 70 LKW ersetzt werden.

Trotz dieser Vorteile konfrontiert die Binnenschiffahrt Max Bögl auch immer wieder mit Brückeneinschränkungen. Dazu zählt Guttenberger die pflichtigen wartungsbedingten Schleusengesperren am Main-Donaus-Kanal, die trotz Voreinkündigung die zeitliche Nutzbarkeit des Kanals begrenzen. Hier wünscht er sich eine bessere Abstimmung der Sperrzeiten mit den Nutzern der Wasserstraße. Zur

optimierten Schiffraumplanung würde auch eine striktische Darstellung der Populärliste mit tatsächlichen Abladetiefen sowie eine Zusammenführung der Durchfahrtshöhen und Wassertiefen aller Brücken bei unterschiedlichen Wassersständen betragen.

Ganz anderen Aufgaben muss sich die Krauf Gips KG stellen. Der Baustoffhersteller hat nach den Worten von Kurt Münk, Leiter Frachtmangement, festgestellt, dass sich für einige Produkte der Transport mittels Container als wirtschaftlich nachvollig erwies, da mehr Luft als Material bewegt wird. Münk stellte seine Idee eines „halben Containers“ vor. Dieser in der Höhe reduzierte Containertyp in der Größenordnung 20- und 40-Fuß hätte den Vorteil, dass der Stauraum optimal ausgenutzt ist und dass trotz Höhenbeschränkungen ein 2,5-längiger Transport auf dem Binnenschiff ermöglicht wird. „Wenn die Brücken schon nicht angehoben werden, muss man die Lademittel den Bedingungen anpassen“, sagte Münk der DVZ.

„

Wenn Brücken nicht angehoben werden, muss man die Lademittel anpassen.

Kurt Münk, Leiter Frachtmangement
Krauf Gips

MEINUNG SEITE 2