

# DER INGENIEUR



DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG

VERBANDSZEITSCHRIFT DES INGENIEURVERBANDES  
WASSER-UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG E.V.



NR. 4 • Dez. 2017

ISSN 1614-2144

- 50 Jahre im Dienst der Schifffahrt – Der Leuchtturm Kiel
- Magdeburg, die Elbe und die Schifffahrt – Teil VIII –
- Veröffentlichung Leitfaden BIM und Geodäsie
- LIFE Projekt Living Lahn River

## Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

<b>Bundesevorsitzender:</b>	Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, Königsborner Straße 15, 39114 Magdeburg (BK) Tel. dienstlich: 0391 535-2200 E-Mail dienstlich: burkhard.knuth@wsv.bund.de Tel. privat: 0172 3992155 E-Mail privat: b.knuth-md@outlook.de
<b>Stellvertretender Bundesevorsitzender:</b>	Dipl.-Ing. Martin Gasper, Am Mooswäldchen 6, 97437 Haßfurt (MG) Tel. dienstlich: 09721 206-320 E-Mail dienstlich: martin.gasper@wsv.bund.de Tel. privat: 09521 4315
<b>Bundesgeschäftsführer:</b>	Dr.-Ing. Torsten Stengel, Frielinger Straße 7, 28215 Bremen (TS) Tel. dienstlich: 0421 5378-300 E-Mail dienstlich: torsten.stengel@wsv.bund.de Tel. privat: 0421 3762977 E-Mail privat: torsten.stengel@nord-com.net
<b>Bundesschatzmeister:</b>	Dipl. Dipl.-Ing. Michael Brunsch, Im Selztal 10 a, 55270 Sörrenloch (MB) Tel. dienstlich: 06131 979-296 E-Mail dienstlich: michael.brunsch@wsv.bund.de Tel. privat: 06136 923410
<b>Bundesschriftführerin:</b>	Dipl.-Ing. Constanze Follmann, Marienstraße 3, 47198 Duisburg (CF) Tel. dienstlich: 0203 4504-332 E-Mail dienstlich: constanze.follmann@wsv.bund.de
<b>Bankverbindung:</b>	IBAN: DE22 5509 0500 0001 2808 80 BIC: GENODEF1S01

### IWSV im Internet: [www.iwsv.de](http://www.iwsv.de)

#### Bezirksgruppen Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

##### Bezirksgruppe Hannover

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Volker Bensiek  
Ludwig-Erhard-Weg 21 · 32425 Minden  
Tel. dienstl.: 0571 40437713  
E-Mail: volker.bensiek@wsv.bund.de  
Tel. priv.: 0571 38512582  
IBAN: DE28 4906 0127 0521 0314 00  
BIC: GENODEM1MPW

##### Bezirksgruppe Nord

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Jürgen Behm  
Burdiekstraße 15a · 25335 Elmshorn  
Tel. dienstl.: 040 44110-303  
E-Mail: juergen.behm@wsv.bund.de  
Tel. priv.: 04121 291226  
IBAN: DE20 2069 0500 0008 0811 58  
BIC: GENODEF1S11

##### Bezirksgruppe West

Vorsitzende: Dipl.-Ing. Heike Brandherm  
Hausdykerfeld 52 · 45309 Essen  
Tel. dienstl.: 02363 104-230  
E-Mail: heike.brandherm@wsv.bund.de  
Tel. priv.: 0201 1078873  
IBAN: DE55 3606 0591 0000 5131 92  
BIC: GENODED1SPE

##### Bezirksgruppe Süd

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Helko Fröhner  
Hauptstraße 8 · 97502 Euerbach  
Tel. dienstl.: 09721 206-330  
E-Mail: helko.froehner@wsv.bund.de  
Tel. priv.: 0170 63058123  
IBAN: DE94 7509 0500 0000 458 694  
BIC: GENODEF1S05

##### Bezirksgruppe Nordwest

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Sven Wennekamp  
Binsenweg 51 · 26197 Großenkneten  
Tel. dienstl.: 0421 69212-211  
E-Mail: sven.wennekamp@wsv.bund.de  
Tel. priv.: 04435 6403  
E-Mail: sven.wennekamp@t-online.de  
IBAN: DE44 2835 0000 0000 0218 73  
BIC: BRLADE21ANO

##### Bezirksgruppe Südwest

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Berthold Theis  
Im Rosenacker 6 · 56338 Braubach  
Tel. dienstl.: 0261 9819-4300  
E-Mail: berthold.theis@wsv.bund.de  
Tel. priv.: 02627 9711297  
IBAN: DE09 5509 0500 0000 9584 92  
BIC: GENODEF1S01

##### Bezirksgruppe Ost

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Dietmar Winkler  
Tangerhütter Weg 48 · 39128 Magdeburg  
Tel. dienstl.: 0391 535-2146  
E-Mail: dietmar.winkler@wsv.bund.de  
Tel. priv.: 0391 2448149  
IBAN: DE73 1209 6597 0008 3921 53  
BIC: GENODEF1S10

## IMPRESSUM

### DER INGENIEUR DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG

Verbandszeitschrift des Ingenieurverbandes Wasser- und  
Schiffahrtsverwaltung e.V. (IWSV)

57. Jahrgang



<http://www.iwsv.de>

Mitglied im Zentralverband der Ingenieure ZBI e.V.

#### Herausgeber

Ingenieurverband Wasser- und Schiffahrtsverwaltung e.V. (IWSV)  
Bundesvorsitzender Dipl.-Ing. Burkhard Knuth (BK)  
Königsborner Straße 15 Tel.: 0391 535-2200  
39114 Magdeburg E-Mail: burkhard.knuth@wsv.bund.de

#### Geschäftsstelle

Bundesgeschäftsführer Dr.-Ing. Torsten Stengel (TS)  
Frielinger Straße 7 Tel.: 0421 5378-300  
28215 Bremen E-Mail: torsten.stengel@wsv.bund.de

#### Redaktion, Anzeigen und Vertrieb

Dipl.-Ing. Stefanie von Einem (Leitende Redakteurin) (vE)  
Flachsröststraße 15 Tel.: 0911 2000-310 od. 0160 97219547  
90475 Nürnberg E-Mail: stefanie.voneinem@wsv.bund.de

#### weitere Redakteure

Vorsitzende der Bezirksgruppen

#### Herstellungsleitung

Bundesschriftführerin Dipl.-Ing. Constanze Follmann (CF)  
Marienstraße 3 Tel.: 0203 4504-332  
47198 Duisburg E-Mail: constanze.follmann@wsv.bund.de

#### Druck

Graphische Werkstätte Tel.: 02627 9710110  
Elligstraße 20 Fax: 02627 9710112  
56340 Osterspau E-Mail: info@gwss.net

#### Hinweise für Autoren

Der eingereichte Fachaufsatz sollte noch unveröffentlicht sein. Über die Annahme eines Manuskriptes und den Zeitpunkt des Abdrucks entscheidet die Schriftleitung der Verbandszeitschrift DER INGENIEUR kurzfristig nach Manuskriptvorlage. Nachdruckrechte werden nach vorheriger Anfrage von der Schriftleitung gegen Quellennachweis und zwei Belegexemplare in der Regel gewährt.

#### Bei Einsendung von Manuskripten bitte beachten:

Dateien auf CD-ROM, beliebiges Textsystem (bevorzugt Microsoft® Word) Texte ohne Grafik und Bilder (auf gesondertem Datenfile –Format: TIF, EPS, JPG, PCX, in einer Auflösung von mind. 300 dpi) oder reprofähiger Ausdruck. Daten können per E-Mail oder per FTP versandt werden.

Redaktionsschluss jeweils zum 01.02., 01.05., 01.08. und 01.11. jeden Jahres.

DER INGENIEUR erscheint in der Regel quartalsweise. Die Mitglieder des IWSV erhalten die Verbandszeitschrift DER INGENIEUR im Rahmen ihrer Mitgliedschaft.

Abonnement-Bestellungen und Anschriftenänderungen bitte der Redaktion mitteilen.

**Bezugspreis:** Einzelheft 7,50 Euro inkl. Versand

**ISSN 1614-2144**

**Titelbild:** „Leuchtturm Kiel und die Scharhörn“,  
© WSA Kiel

## INHALT

### 2 EDITORIAL

#### Verbandsarbeit

### 3 VIII. Ingenieurtag in Minden

#### Fachbeiträge

### 5 50 Jahre Leuchtturm Kiel

Christina Weiß, Henning Dierken

### 7 Magdeburg, die Elbe und die Schifffahrt –

Teil VIII, letzter Teil der Serie

Hans Garz †, Lothar Tölle

### 14 Leitfaden „Geodäsie und BIM“

Jan Schaper M.Sc.

### 15 Das integrierte LIFE Projekt Living Lahn River – one river, many interests

Veronika Hecht, Jens Maltzan,  
Manuela Osterthun

### 20 ZBI

### 24 Aus den Bezirksgruppen

### 26 IWSV-Aktuell



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

im September war Bundestagswahl und noch nie in der Geschichte der Bundesrepublik war eine Regierungsbildung so schwer, wie nach dieser Wahl. Damit wird nicht nur die „große Politik“ sondern auch unsere Arbeit bei der Unterhaltung, dem Betrieb und dem Ausbau der Wasserstraßen als Verkehrsweg beeinflusst. Vielleicht ist ja beim Erscheinen des Heftes schon klar, wie es weitergehen wird, nachdem „Jamaika“ nicht zustande gekommen ist. Fest steht jedoch, dass wir noch über einen längeren Zeitraum mit einer vorläufigen Haushaltsführung leben müssen. Dies ist für unsere Aufgabenerledigung nicht gerade förderlich.

Fest steht jedoch, dass es auch in diesem Jahr ein Weihnachtsfest geben wird, an dem Sie sich alle mit Ihren Familien ein paar Tage Ruhe und Besinnung gönnen sollten. Erholungsphasen sind für alle wichtig, um für die immer umfangreicher werdenden Aufgaben gerüstet zu sein. Vorher gilt es, dafür Vorbereitungen zu treffen. Geschenke besorgen (den eigenen Wunschzettel natürlich nicht vergessen), Festessen vorbereiten, für das entsprechende „Umfeld“ sorgen (Weihnachtsschmuck und -baum) etc.! Dieses Vorbereiten auf ein bevorstehendes Ereignis ist uns Ingenieurinnen und Ingenieuren in der ständigen Arbeit ja nicht fremd. Bei allen Dingen, die wir tun, müssen wir, wenn das Werk gelingen soll, immer einige Schritte voraus denken. Dies gilt natürlich für alle Bereiche, in denen wir in der WSV tätig sind.

Ebenfalls ist es zum Jahreswechsel Brauch sich für das neue Jahr etwas vorzunehmen und auch zu wünschen. Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, ob das, was Sie sich Ende 2016 für 2017 gewünscht und was Sie sich möglicherweise vorgenommen haben, eingetreten ist. Vielleicht sind Ihre Wünsche in Erfüllung gegangen und Sie konnten

Ihre Vorsätze in die Tat umsetzen. Was haben wir als Verband im Jahr 2017 erreicht? Zu allererst ist hierbei sicher die Bundesmitgliederversammlung in Rendsburg zu nennen, welche wiederum zeigte, in welcher Bandbreite wir als Verband unterwegs sind. Den Organisatoren dieser gelungenen Veranstaltung an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön. Dann sind die vielen Veranstaltungen der Bezirksgruppen zu nennen (an einigen konnte ich auch selbst teilnehmen), welche die große Vielfalt der Ingenieuraufgaben und des Verbandslebens widerspiegeln. Ebenso wurde in einigen Bezirksgruppen eine neue „Führungsmannschaft“ gewählt, die jetzt in der Verantwortung steht, die Geschicke der jeweiligen Bezirksgruppe zu leiten. Bei der Bundesmitgliederversammlung in Rendsburg wurde das Zukunftspapier des IWSV verabschiedet, welches unser zukünftiges Handeln beschreibt. Dieses soll für die kommenden Jahre die Richtschnur für unseren Verband sein, welches wir alle gemeinsam mit Leben erfüllen müssen. Im Blick voraus, also 2018, ist sicher der Ingenieurtag in Minden als ein Höhepunkt in unserem Verbandsleben zu nennen. Darüber hinaus wird es in den einzelnen Bezirksgruppen wieder etliche hoch interessante Veranstaltungen geben.

Insofern wünsche ich Ihnen und Ihren Familien ein friedvolles Weihnachtsfest, die nötige Ruhe und Zufriedenheit an den Feiertagen sowie eine gesunde Ankunft im Jahr 2018. Auf dass alle Ihre Wünsche in Erfüllung gehen

Ihr/Euer

## VIII. Ingenieurtag des IWSV am 08. Juni 2018 in Minden



Bild: Baufeld Containerterminal RegioPort Weser im August 2017

### Vorankündigung

**Der VIII. Ingenieurtag des IWSV am 08. Juni 2018 in Minden wird durch die IWSV Bezirksgruppe Hannover organisiert.**

Unter der Überschrift „RegioPort Weser – Neubau eines zukunftsorientierten Wirtschaftstandortes“ werden Themen rund um Planung und Bau eines neuen Containerterminals in Minden aufgegriffen. Der Neubau ist erforderlich, weil der bisherige Standort seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat und eine Erweiterung dort nicht möglich ist. Der Baubereich für den neuen Hafen befindet sich auf der „grünen Wiese“ direkt am Mittellandkanal an der Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Es handelt sich um ein Bauprojekt, das zwischen den Gemeinden Minden auf nordrhein-westfälischer und Bückeburg auf niedersächsischer Seite planerisch abgestimmt wurde. Als erster Schritt zur baulichen Umsetzung erfolgte die Renaturierung der Bückeburger Aue, die den Grenzverlauf der beiden Bundesländer und somit auch der beteiligten Kommunen darstellt. Nach weiteren vorlaufenden Infrastrukturmaßnahmen an Land, wurde im Mai dieses Jahres mit dem Bau der Liegestelle auf der Nordseite des Mittellandkanals begonnen.

Neben Fachvorträgen zu den baulichen Themen lädt auch die Innenstadt von Minden zu einem Besuch der Veranstaltung ein. Trotz starker Zerstörungen im II. Weltkrieg lassen sich in der oberen Altstadt noch zahlreiche idyllische Fachwerkhäuser finden. Insbesondere rund um den Marktplatz in der Fußgängerzone besteht die Möglichkeit die gastronomischen Angebote wahrzunehmen oder die freie Zeit für einen Einkaufsbummel zu nutzen. Weitere Informationen gibt es unter [www.minden.de](http://www.minden.de).

#### Tagungsort:

Lindgart Hotel, Lindenstraße 52, 32423 Minden

#### Vorläufiges Veranstaltungsprogramm:

##### Donnerstag, 07. Juni 2018

**15:00 Uhr** Bundesvorstandssitzung,  
Lindgart Hotel

**ab 19:00 Uhr** Begrüßungsabend,  
Restaurant „Die Knolle“

##### Freitag, 08. Juni 2018

**09:00 Uhr** Eröffnung und Grußworte

**ab 10:00 Uhr**

- RegioPort Weser als Standort für Warenumschlag und hafenaффines Gewerbe
- Renaturierung der Bückeburger Aue
- Neubau einer Eisenbahnbrücke
- Neubau MLK-Liegestelle

**12:30 Uhr** Mittagspause

**ab 13:30 Uhr** Fachvorträge, zwischendurch Kaffeepause

- Neubau Weserschleuse Minden
- Containerverkehrsströme Küste – Hinterland
- Neubau Leitzentrale Minden
- Schleusenplanung mit Building Information Modeling (BIM)

**16:00 Uhr** Ende der Veranstaltung

**ab 19:00 Uhr** geselliger Abend, Lindgart Hotel

# Anmeldung

## VIII. Ingenieurtag des IWSV vom 7. bis 9. Juni 2018 in Minden

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Anschrift: \_\_\_\_\_

Bezirksgruppe: \_\_\_\_\_

(ehem.) Dienststelle: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_ E-Mail: \_\_\_\_\_

Ferner melde ich an:  
Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Programm	Ich nehme teil mit ... Personen
----------	---------------------------------

<b>Donnerstag,</b> 07. Juni 2018	<b>Begrüßungsabend</b> (Restaurant "Die Knolle"; Essen und Getränke Selbstzahler)	_____
<b>Freitag,</b> 08. Juni 2018	<b>Fachtagung</b> (Kaffeepausen im Teilnahmebeitrag enthalten, Mittagsverpflegung Selbstzahler)	_____
<b>Freitag,</b> 08. Juni 2018	<b>Abendveranstaltung</b> (Buffet im Teilnahmebeitrag enthalten, Getränke als Selbstzahler)	_____
<b>Samstag</b> 09. Juni 2018	<b>ca. 3/4 Std. Fahrt mit Museumsbahn nach Hille Besichtigung Schnapsbrennerei, Rückfahrt, Gesamtdauer ca. 3,5 Stunden</b>  (max. 35 Teilnehmer, ab Museumsbahnhof Oberstadt, 600m Fußweg vom Haltepunkt zur Brennerei)	_____

**Anmeldung bitte bis spätestens zum 31. März 2018 an:**

Carsten Hentschel  
c/o WSA Minden  
Am Hohen Ufer 1 - 3  
32425 Minden  
Tel.: 0571-6458-1237, WSV-Kom: 9330-1237  
Fax: 0571-6458-1200,  
E-Mail: carsten.hentschel@wsv.bund.de

Den **Teilnahmebeitrag** in Höhe von **75,00 € pro Teilnehmer** werde ich unter Angabe des Zwecks „Ing.-Tag 2018“ überweisen an:

IWSV BG Hannover, Volksbank Mindener Land e.G.

**IBAN: DE28 4906 0127 0521 0314 00**  
**BIC: GENODEM1MPW**

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

Im Tagungsort Lindgart Hotel ist unter dem Kennwort „IWSV“ ein Zimmerkontingent vorreserviert. Die Zimmer sind selbst zu buchen. EZ: 98,- €/Zimmer und Nacht inkl. Frühstück, DZ: 127,- €/Zimmer und Nacht inkl. Frühstück.

## Wasserstraßen und Seehafenzufahrten in der Küstenregion 50 Jahre im Dienst der Schifffahrt – Der Leuchtturm Kiel

von Christina Weiß und Henning Dierken, Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck

Anlässlich des 50. Geburtstages des Leuchtturms Kiel hat das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck am 5. Juli 2017 zu einer Feierstunde eingeladen und gemeinsam mit der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal II / Kiel / Lübeck / Flensburg, Vertretern aus der maritimen Wirtschaft und der Landeshauptstadt Kiel auf die wechselhafte Geschichte des Leuchtturms Kiel zurückgeblickt.



Der Amtsleiter des WSA Lübeck Henning Dierken präsentiert die Festschrift „50 Jahre im Dienst der Schifffahrt – Der Leuchtturm Kiel“.

Links: Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Kiel Dr. Ulf Kämpfer

Rechts: Der Ältermann der Lotsenbrüderschaft NOK II / Kiel / Lübeck / Flensburg Kapitän Stefan Borowski



Festschrift

Diese kann kostenlos unter [wsa-luebeck@wsv.bund.de](mailto:wsa-luebeck@wsv.bund.de) bestellt werden oder steht unter folgendem Link zum Download bereit:

[http://www.wsa-luebeck.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/leuchttuerme/lt\\_kiel/index.html](http://www.wsa-luebeck.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/leuchttuerme/lt_kiel/index.html)

### Beschreibung:

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Der Leuchtturm Kiel ist ein starkes Symbol für die Sicherheit auf See. Seit 50 Jahren liefert er der Berufs- und Sportschifffahrt verlässlich wichtige Signale beim Navigieren und bei der Positionsbestimmung. Damit ist er ein entscheidender Mosaikstein einer umfassenden Verkehrssicherung an der deutschen Küste. Ich danke allen, die seit 50 Jahren zur maritimen Sicherheit rund um den Kieler Leuchtturm beitragen.“

Der Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer überbrachte die Grüße der Landeshauptstadt Kiel: „Der Leuchtturm Kiel ist ein maritimes Wahrzeichen der Kieler Förde und unserer Stadt. Er ist eine Wegmarke und ein Willkommensgruß für Schiffe und Menschen aus aller Welt. Wir hoffen, dass die Geschichte des Leuchtturmes weiter erfolgreich fortgeschrieben wird.“

Der Ältermann der Lotsenbrüderschaft Nord-Ostsee-Kanal II / Kiel / Lübeck / Flensburg, Kapitän Stefan Borowski: „Der ‘Turm‘, den wir wie einen alten Kameraden so nennen, bietet dort, wo die Kieler Förde und die westliche Ostsee zusammentreffen die ideale Lotsenversetzstation. Für die im Einsatz befindlichen Lotsenboote ist er ein hervorragender Schutzhafen, der Deckung vor See, Wind und Eis gewährleistet. Für die Versorgung der Boote und deren Besatzungen hat er die Funktion eines Mutter-schiffes.“

Der Amtsleiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck Henning Dierken würdigte die Ingenieurleistung bei Planung und Bau des Turmes. „Alle 20 Leuchttürme im Amtsgebiet des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck haben ihre eigene Geschichte. Jedes Bauwerk hat seine Besonderheiten und keiner gleicht dem anderen. Das Besondere am Leuchtturm Kiel ist, dass er als einziger in Deutschland eine rund um die Uhr besetz-

te Lotsenstation beherbergt.

Neben dem mit AIS (Automatisches Identifikationssystem)-, Radar- und Funkanlagen ausgerüsteten Wachraum gibt es Schlafräume für die Lotsen und die Techniker des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck. Eine Köchin sorgt in der Küche für das leibliche Wohl.

Jährlich befahren ca. 25.000 Fahrzeuge die Kieler Förde als Zufahrt zum Seehafen Kiel und zum Nord-Ostsee-Kanal. Außerdem gibt es nicht nur während der Kieler Wochen starken Sportbootverkehr. Die Passage der Friedrichsorter Enge und der Kreuzungsbereich vor Kiel Holtenu (Nord-Ostsee-Kanal-Verkehr / Kieler Hafen) werden genauso wie die Ansteuerung der Kieler Förde von der Verkehrszentrale Travemünde überwacht.“

### Hintergrund:

Wer kennt Sie nicht? – die Faszination der Leuchttürme an den Küsten der Weltmeere.

Schon die alten Römer schrieben: Navigare necesse est! Schifffahrt tut Not!

Wohl nichts hat die Weltgeschichte in den letzten zweitausend Jahren nachhaltiger verändert als die Fähigkeit, mit seetüchtigen Schiffen die Weltmeere zu befahren und weitreichende Kontakte über den ganzen Globus herzustellen. Neben der Entwicklung von seetüchtigen Schiffen war die genaue Navigation über Jahrhunderte die große intellektuelle Herausforderung in der Seeschifffahrt. Bis vor wenigen Jahrzehnten war man dabei auf hoher See neben dem guten alten Kompass allein auf Sonne, Mond und Sterne angewiesen.

In Küstennähe war es da schon wesentlich einfacher. Aber, auch hier bedurfte es gut bei Tag und Nacht erkennbarer Landmarken bzw. Leuchttürme. So verwundert es nicht, dass Leuchttürme auf eine Jahrtausend alte Geschichte zurückblicken können. Die Leuchttürme sind wichtige visuelle Schifffahrtszeichen und trotz moderner Funktechnik unverzichtbar für die Navigation.

An der deutschen Küste und den Seehafenzufahrten sind die ca. 200 Leuchttürme maritime Wahrzeichen und Kulturdenkmäler. Sie sind für den Tourismus in Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und in Schleswig-Holstein ein wichtiger Faktor.

### Zur Historie:

Die sichere nächtliche Ansteuerung des Reichkriegshafens Kiel war der Marine und der Schifffahrt bereits Ende des 19.

Jahrhunderts ein wichtiges Anliegen. Seit 1892 lagen daher an den Stationen Stollergrund, Bülk und Gabelsflach drei bemannte Feuerschiffe vor Anker. Diese wurden 1922 durch das Feuerschiff „Kiel“ ersetzt.

Die Gründe für den Ersatz dieses Feuerschiffes durch ein festes Bauwerk waren seinerzeit:

- eine Verbesserung der Navigationshilfe durch die Einrichtung fester Leuchtfeuersektoren;
- die dauernde Aufrechterhaltung des Seezeichenbetriebes auch bei Eis;
- sowie eine Verbesserung der Lotsenunterkünfte.

Das entscheidende Argument aber war die Wirtschaftlichkeit. Lagen die Personal- und Unterhaltungskosten des Feuerschiffes bei 1,2 Millionen Deutsche Mark pro Jahr – kalkulierte man für einen Leuchtturm mit 250.000 DM pro Jahr.

Damit waren die Weichen für die Planung des Turmes gestellt. Der Baubeginn für das für die damalige Zeit ausgesprochen anspruchsvolle Bauwerk erfolgte im Jahre 1964.

Die Baukosten lagen bei 9,5 Millionen Deutsche Mark. Nach heutigem Lohn- und Preisstand dürfte er heute das Fünffache kosten.

Am 5. Juli 1967 wurde der Leuchtturm Kiel feierlich in Betrieb genommen. Als Schifffahrtszeichen dient der Leuchtturm Kiel als Leit- und Orientierungsfeuer und wird von der Verkehrszentrale in Travemünde fernüberwacht.

Die Umweltdaten wie Wasserstand,

Windstärke und Windrichtung werden Online in die Büros des WSA Lübeck und des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg übertragen. Die wichtigen Umweltdaten werden den Verkehrszentralen und der Schifffahrt aktuell zur Verfügung gestellt.

Die Fundamentform ist aufgrund von Modellversuchen bei der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffsbau in Berlin entwickelt worden. Die 50 Meter langen Schenkel stehen im rechten Winkel zueinander. Im Schutz der Molen können so die Lotsenversetzboote auch bei stärkerem Seegang anlegen und liegen.

Als Fels in der Brandung hat „Der Turm“ 50 Jahre zuverlässig und zur Zufriedenheit aller seinen Dienst verrichtet.

### DER AUTOR



**Henning Dierken**

ist seit 2004 als Leiter des WSA Lübeck für die Ostsee von der Deutsch-Dänischen Grenze bis Kühlungsborn zuständig. Nachdem er sein Universitätsstudium an der TU Braunschweig 1990 beendet hatte, arbeitete er zwei Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Hydromechanik und Küstenwasserbau der Technischen Universität Braunschweig (Prof. Dr.-Ing. A. Führböter). 1992 begann er das Baureferendariat bei der WSV und wurde 1994 Sachbereichsleiter 2 im WSA Hamburg und 2001 Sachbereichsleiter 3 im WSA Lübeck.



Blick vom Schiff auf den Leuchtturm Kiel



## Magdeburg, die Elbe und die Schifffahrt – Teil VIII (letzter Teil der Serie)

(Anmerkung der Redaktion: Der Teil I dieser Serie ist in Heft 3/2011, Teil II in Heft 2/2012, Teil III in Heft 2/2014 + 3/2014, Teil IV in Heft 4/2014, Teil V in Heft 2/2015, Teil VI in Heft 4/2015 und Teil VII in Heft 3/2016 erschienen)

### Die Wasserstraßen bei Magdeburg von 1945 bis 1990

Von Hans Garz † und Lothar Tölle

#### Die Wasserstraßenverwaltung in Magdeburg nach 1945

Von Lothar Tölle

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war es vorrangige Aufgabe der Wasserstraßenverwaltung, die Wasserstraßen wieder durchgängig zu machen, d.h. die gesprengten Brücken und gesunkenen Schiffe aus der Fahrrinne zu räumen, denn auch die sowjetische Besatzungsmacht hatte ein starkes Interesse daran, eine großräumige Versorgung mittels Schiffstransporten schnell in Gang zu bringen.

Baustofftransporte und vor allem auch Kohletransporte für Industrie und Bevölkerung hatten Vorrang, Getreide, Schrott und schrittweise weitere Industriegüter kamen hinzu. Zeitweise spielten auch Personentransporte eine größere Rolle, da viele Eisenbahnverbindungen und -knotenpunkte ebenfalls zerstört und später fast überall die zweiten Gleise für Reparationszwecke demontiert worden waren. Neben der zerstörten Strombrücke war noch von der amerikanischen Armee in ihrer relativ kurzen Besatzungszeit (bis Juli 45) eine Behelfsbrücke errichtet worden, die bereits am 2. Juni 1945 in Betrieb genommen werden konnte.

Ein weiteres Problem war auch die Unterbringung der früheren Wasserstraßendirektion (früher: Elbstrombauverwaltung) sowie der ihr unterstellten Ämter, deren Dienstgebäude innerhalb der Altstadt großenteils durch die Bombardements zerstört waren.

Das Oberpräsidium der früheren (preußischen) Provinz Sachsen in der Fürstenwallstr. 19/20 wurde zunächst unter sowjetischer Besatzung als deutsche Verwaltungsbehörde in Magdeburg weitergenutzt, aber nach Gründung der Provinz Sachsen (aus den früheren Regierungsbezirken Magdeburg und Halle-Merseburg sowie Freistaat Anhalt, ab 1947 Land Sachsen-Anhalt) wurde der Regierungssitz wegen der besseren Unterbringungsmöglichkeiten nach Halle verlegt. Danach wurde die Wasserstraßendirektion Magdeburg (Elbstrombauver-



Abb VIII-1: Der Magdeburger Domplatz vorder Zerstörung 1945 – links der damalige Sitz der Elbstrombauverwaltung im Gebäude Domplatz 10

(Quelle: Sabine Ullrich u.a. – Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes – Stadtplanungsamt Magdeburg 2006)

waltung) in diesem Gebäude untergebracht und später auch die Zentrale des Wasserstraßenamtes Magdeburg sowie eine Abteilung des Zentralen Entwurfsbüros (ZEB). Letzteres wurde dann ab 1952 Außenstelle des VE PBW (Volkseigener Projektierungsbetrieb für Wasserstraßen Berlin). Auch das kürzlich wieder in alter Schönheit restaurierte Gebäude Fürstenwall 3b am Möllenvogteigarten mit Wohnungen und einem neuen Restaurant wurde bis in die 60er Jahre als Wohn-

und Bürogebäude der Wasserstraßenverwaltung genutzt.

In den ersten Nachkriegsjahren waren die Enttrümmerung der wasserstraßeneigenen Liegenschaften und soweit möglich, Baumaßnahmen zur Reparatur und Nutzbarmachung beschädigter Gebäude vorrangig. Gleichzeitig spielten Munitionssuche und Kampfmittelbergung eine große Rolle, zahlreiche Bombentrichter entlang der Elbe und im Hafengebiet waren zu verfüllen und der verbliebene Gerätepark und die Technische Flotte mussten betriebsfähig gemacht werden, bevor man allmählich wieder zu einer geregelten und planmäßigen Gewässerunterhaltung übergehen konnte.

Den Mittellandkanal bei Magdeburg und das Schiffshebewerk Rothensee hatte man im Zweiten Weltkrieg glücklicherweise nicht gezielt bombardiert und nur einige der ca. 35 Brücken zwischen Magdeburg und der damaligen Zonengrenze waren gesprengt oder bombardiert worden, so dass dort der Schiffsverkehr auch relativ schnell wieder beginnen konnte. Ähnlich war es am Elbe-Havel-Kanal in Richtung Wusterwitz/Brandenburg.

Mitte November 1945 begann man parallel der amerikanischen Behelfsbrücke eine neue Strombrücke zu bauen. Hier ist schon ein Bild aus dem Jahre 1946: Behelfs- und neue Strombrücken werden benutzt. Links hinten das riesige Gebäude des Neuen Packhofs (Archiv: J. Schützel).



Abb. VIII-2: Behelfsbrücke vom Juni 1945 und dahinter die provisorisch wiederaufgebaute Strombrücke Magdeburg 1946 (wurde 1965 durch die heutige Strombrücke ersetzt)

Aus: Magdeburger Historische Hefte

Die vor dem Zweiten Weltkrieg begonnenen und ab 1942 kriegsbedingt stillgelegten Großprojekte wie das Wasserstraßenkreuz mit der Trogbrücke über die Elbe samt Doppelschiffshebewerk Hohenwarthe ebenso wie die halbfertige Staustufe Magdeburg-Neustadt wurden nicht weitergeführt. Bis 1990 gab es allerdings mehrere Studien und Zustandsuntersuchungen, um abzuschätzen, wie viel Baukapazität und Investitionsmittel für eine komplette Fertigstellung jeweils notwendig gewesen wären.

Da unter den begrenzten wirtschaftlichen Bedingungen der DDR dafür kein direkter volkswirtschaftlicher Nutzen nachweisbar war, blieb es nur bei diesen Voruntersuchungen und bereits in den 80er Jahren wurde klar, dass eine Fertig-

Im Magdeburger Elbebereich wurden zunächst beschädigte Buhnen und sogenannte Deckwerke (Befestigungen von Schrägufern) repariert und ergänzt, teils mit Schüttsteinen, teils mit Wasserbaupflaster in herkömmlicher Bauweise. Als größere Uferbauten im Stadtgebiet Magdeburg sind zu nennen um 1965 ein umfangreicher und aufwendiger Ausbau des Hochufers bei der Chemiefabrik Fahlberg-List in Westerhüsen und 1974 die Ufersicherung des sogenannten Elbvorlandes am Handelshafen nördlich der neuen Jerusalem-Brücke bis zum heutigen Neubau des VDTC (Virtual Development Training Center) des Fraunhofer-Instituts.

Besonders erwähnt werden soll auch eine Reihe hochwassersicherer großer

höht. Das Ziel dieser Maßnahme war, die Tauchtiefen auf der Stromelbe bei Niedrigwasser um 20 bis 25 cm zu erhöhen und damit die Schifffahrtsverhältnisse im Stadtgebiet weiter zu verbessern. In diesem Zustand präsentiert sich dieses Wehr nach einer weiteren Sanierung Anfang der 90er Jahre bis heute mit dem daneben stehenden interessanten baulichen Ensemble auf der Ostseite und den Bootshäusern als besonderer Blickfang für die Fußgänger und Radfahrer, von der modernen Schrägseilbrücke aus betrachtet.

Ab 1964 fungierte die vorherige Wasserstraßendirektion als Wasserstraßeninspektion und nahm weiterhin koordinierende, kontrollierende und prüfende Funktionen wahr. Die damaligen Wasserstraßenämter Dresden, Torgau, Wittenberg/Lutherstadt, Magdeburg, Wittenberge und Halle wurden direkt der HVWBS (Hauptverwaltung Wasserstraßen und Binnenschifffahrt) im MfV (Ministerium für Verkehrswesen der DDR) unterstellt. Der Minister für Verkehrswesen war übrigens damals gleichzeitig Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, eine besondere Situation, was natürlich der Wasserstraße nicht immer zum Vorteil gereichte.

Zum WSA Magdeburg gehörten damals noch in östlicher Richtung der Elbe-Havel-Kanal (heute zum WSA Brandenburg) und der Mittellandkanal westlich von Magdeburg bis zur ehemaligen Grenze (heute zusammen mit dem Elbe-Seitenkanal beim WSA Uelzen).

Eine weitere Strukturveränderung mit Konzentrationseffekt erfolgte ab 1. Jan. 1979, als aus den beiden Volkseigenen Wasserstraßenbaubetrieben Berlin und Magdeburg und dem VEB Projektierungsbetrieb für Wasserstraßen Berlin (mit drei Außenstellen in Schwerin, Magdeburg und Dresden) zunächst der VEB Kombinat Wasserstraßenbau gebildet wurde.

Ab 1.1.1980 wurde aus den zu dieser Zeit noch existierenden drei Elbe-Wasserstraßenämtern Dresden, Magdeburg und Wittenberge zusätzlich mit den vorherigen WSÄ Grabow und Halle/Saale der VEB Wasserstraßenbetrieb und -unterhaltung (WBU) Magdeburg gebildet und aus den östlichen Ämtern Eberswalde, Zehdenick und Brandenburg entstand der VEB WBU Eberswalde. Lediglich das Wasserstraßenhauptamt Berlin (WSHA)



Abb.VIII-3: Das frühere Oberpräsidium – nach 1945 Sitz von EBV/WSD/WSI und WSA; später VEB WBU und ab 1990 wieder WSA Magdeburg, bis heute in der Fürstenwallstr. 20; Foto: WSA Magdeburg

stellung z.B. der Kanalbrücke und des Doppelhebewerkes bei Hohenwarthe in der ursprünglich geplanten Form nicht mehr sinnvoll war. Das Gleiche trifft zu für die Doppelschleuse Magdeburg, die man zu dieser Zeit in völlig anderen Dimensionen gebaut hätte, wenn das Staustufen-Projekt wieder aufgegriffen worden wäre. Deswegen hatte man sich auch bereits 1974 für die Verschrottung der stählernen Portale und Hubtore entschieden. Einige weiter und zu Ende geführte Baumaßnahmen zum „Südflügel des Mittellandkanals“, an der Saale sind dort bereits unter diesem Kapitel beschrieben worden.

Lichtmastfundamente entlang der früheren Liege- und Koppelstelle oberhalb des „Mückenwirts“, an der linken Elbseite gegenüber des Rotehorn-Parks. Diese Fundamente waren bereits Anfang der 50er Jahre für die damals noch beabsichtigte Einführung einer „Nachtschifffahrt“, errichtet worden und mehrere von ihnen stehen heute noch gut sichtbar, aber ungenutzt am Westufer.

Die feste Wehrschwelle in der Alten Elbe, im Volksmund oft als „Cracauer Wasserfall“ bezeichnet, wurde während des Niedrigwassers 1968 bis 1969 mittels einer zusätzlichen Betonkappe um rd. 50 cm er-

### Verwaltungsmaßnahmen zur weiteren Zentralisierung der ostdeutschen Binnenschifffahrt von 1953 bis 1989

Jahr	Verwaltungsmaßnahme
1977	Aus dem Firmennamen „Deutsche Binnenreederei“ (DBR) wird „Deutsche“ gestrichen; die Firma nennt sich nun VEB Binnenreederei, Berlin.
1979	Zur noch stärkeren Zentralisierung der Leitung wird das VE Kombinat Binnenschifffahrt und Wasserstraßen – VE KBW – gebildet. Dem VE KBW mit Sitz in Berlin gehörten an: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Alle bisherigen VEB, die bereits zur Direktion der Binnenschifffahrt zählten.</li> <li>– VEB Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau (FAS) in Berlin als Wissenschaftlich-Technisches Zentrum</li> <li>– VEB Wasserstraßenbau, Berlin, und</li> </ul>
1980	– VEB Wasserstraßenbetrieb und -unterhaltung in Magdeburg sowie in Eberswalde.
1988	Der VEB Binnenhafen Berlin, der bis dahin dem VE Kombinat Autotrans Berlin angehörte, wird dem VE KBW zugeordnet.

Abb. VIII-4: Änderung der Verwaltungsstruktur von 1977 bis 1989

Aus: Schönknecht/Gewiese: Binnenschifffahrt zwischen Elbe und Oder Main-Donau-Kanal

behält seine eigenständige Sonderstellung wegen der teilweisen Zuständigkeit für die Westberliner Wasserstraßen aufgrund von Regelungen aus dem Vier-Mächte-Abkommen. Zur weiteren Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben wurde das Wasserstraßenaufsichtsamt (WSAA) in Berlin mit verschiedenen Außenstellen an den früheren WSA-Standorten gegründet, welche nun wiederum die Bezeichnung WSA (Wasserstraßenamt) trugen.

Die als VEB WBU neu strukturierten früheren Wasserstraßenämter sowie die Betriebe des vorherigen (kleineren) Kombinats Wasserstraßenbau wurden gleichzeitig in den neu gebildeten „VEB Kombinat Binnenschifffahrt und Wasserstraßen“, eingegliedert. Dazu gehörten als „Stammbetrieb“, der VEB Binnenreederei mit der gesamten Flotte, die volkseigenen Hafengebäude VEB Binnenhäfen Berlin, VEB Binnenhäfen Mittel-Elbe (Magdeburg), VEB Binnenhäfen Ober-Elbe (Dresden) und VEB Binnenhäfen Oder (Eisenhüttenstadt) mit jeweils mehreren Häfen sowie der VEB Schiffsreparaturwerften Berlin mit diversen Standorten, u.a. in Berlin-Stralau, Tangermünde, Genthin und Magdeburg. Als sogenanntes wissenschaftlich-technisches Zentrum (WTZ) dieses Kombinates fungierte der VEB FAS (Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau) in Berlin. Unter seinem Dach waren sämtliche vorherigen Forschungs- und Projektierungskapazitäten der Wasserstraßenverwaltung der DDR zusammengefasst worden, darunter in Magdeburg die Projektierungsabteilung im WSA-Gebäude

am Fürstenwall sowie das Büro für Rationalisierung der Binnenschifffahrt im Handelshafen. Die ursprüngliche FAS war nach dem Krieg aus der vorherigen Preußischen Wasserbau-Versuchsanstalt entstanden und hatte in der DDR ihre ursprünglichen Forschungs- und Versuchsstandorte in Berlin/Alt-Stralau, Berlin-Karlshorst und Potsdam-Marquardt gehabt. Die Forschungsabteilungen der FAS wurden nach 1990 zunächst als Außenstelle Berlin in die BAW Karlsruhe eingegliedert und nach schrittweiser Umsetzung des Personals nach Karlsruhe, Hamburg und Ilmenau bis zum Jahr 2000 endgültig aufgelöst. Das Personal der Projektierungs- bzw. Entwurfsabteilungen in Berlin, Magdeburg und Dresden wurde überwiegend in die neu gebildeten Wasser- und Schifffahrtsämter und Neubauämter übernommen und einige frühere Mitarbeiter gründeten auch eigene neue Ingenieurbüros.

Abb. VIII-5:  
Ein gesunkener  
Schleppdampfer  
vor der  
Magistratsstrecke in  
Magdeburg-Buckau  
1945  
(Quelle: Archiv Klinder)



## Die Magdeburger Elbe im Wasserstraßennetz der DDR

Von Hans Garz †

Nach der Bäumung der Wasserstraßen von den Trümmern der gesprengten Brücken und der Wracks der gesunkenen Schiffe kam auch der Schiffsverkehr langsam wieder in Gang. Zunächst musste man mit dem verbliebenen Schiffsbestand auskommen, d.h. überwiegend waren das kleinere Schleppkähne ohne eigenen Antrieb, die auf Schleppdampfer angewiesen waren. Bei dieser gegebenen Flottenstruktur war es Aufgabe der Wasserbauer, den Zustand der Wasserstraßen auf Vorkriegsniveau wiederherzustellen, ohne an einen weiteren Ausbau zu denken. Auch die mit Kriegsbeginn unterbrochenen Bauvorhaben (Wasserstraßenkreuz Magdeburg, Südflügel des Mittellandkanals) wurden nicht wieder aufgenommen. Einzige Ausnahme war der politisch motivierte Neubau des rd. 34 km langen Havelkanals zwischen Paretz an der Unteren Havelwasserstraße und Niederneuendorf bei Hennigsdorf an der Havel zwecks Umfahrung Westberlins quasi in einer „Hau-Ruck-Aktion“ 1951/52. Ähnlich verhielt es sich auf westdeutscher Seite mit dem Bau des rd. 115 km langen Elbe-Seitenkanals (1968 bis 1976/77), um eine Verbindung zwischen Hamburg und dem Mittellandkanal bei Wolfsburg unter Umgehung der DDR zu schaffen und gleichzeitig die mittlere Elbe bei Niedrigwasser zu umgehen.

Auf den Hauptwasserstraßen wurden im Wesentlichen Unterhaltungsarbeiten an den Buhnen und Deckwerken sowie Fahrwasserbaggerungen zur Gewährleis-

tung der besten Tauchtiefen unter den jeweiligen Abflussverhältnissen ausgeführt. Auf der Saale und an den Kanalstrecken der Märkischen Wasserstraßen kamen eine Reihe von Durchstichen und Bogenabflachungen zur Ausführung, um durch eine gestrecktere Linienführung zur Erhöhung der Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs beizutragen. In Magdeburg wurden in den 1950er Jahren unterhalb der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke bis zur Industriehafeneinfahrt sogenannte Sohlschwellen eingebaut, um die fortschreitende Erosion in diesem Bereich zu stoppen. Damit hatte es folgende Bewandnis: Nach dem Überströmen der drei Felsrippen des Domfelsens, im Bereich der Strombrücke und des Herrenkrugfelsens besteht die Elbesohle wieder aus Sanden und Kiesen. Infolge des Gefällesprunges steigt die Schleppkraft der Elbe und sie kann sich das in der Alten Elbe verlorene Geschiebe „wiederholen“. Unter Geschiebe versteht man „rolliges“, Material, d.h. Sande und Kiese bis zu größeren Steinen, die bei stärkerer Strömung auf der Flusssohle stromab transportiert werden. Dieser Vorgang führte in dem oben genannten Bereich zu einer permanenten Vertiefung der Elbesohle, die seit dem Bau des Handelshafens in den 1890er Jahren mehr als einen Meter ausmachte! Weil aber die Einfahrt zum Handelshafen kurz unterhalb des Herrenkrugfelsens liegt, fiel der Wasserspiegel im Handelshafen etwa um denselben Betrag und war für die Frachtschiffe praktisch

on in diesem Bereich gestoppt, wozu auch die Einstellung der Kiesgewinnung in der Alten Elbe um 1990 nicht unwesentlich beigetragen hat. Die sogenannte „Geschiebefracht“ der Elbe beträgt bei Magdeburg immerhin bis zu rd. 150.000 t im Jahr, wie man durch entsprechende Messungen feststellen konnte.

Eine weitere Maßnahme zur Verbesserung der Tauchtiefen in der Stromelbe war die bereits erwähnte Erhöhung des „Cracauer Wasserfalls“ 1969 um einen halben Meter, wodurch für die Frachtschiffe wasserstandsabhängig eine Vergrößerung der Abladetiefe von 20 bis 30 cm erreicht wurde. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist, dass infolge der lokalen Hindernisbeseitigung und deren Beräumung auf der Basis einer dezimetergenauen Ortung (mittels GPS) mit dem Messschiff „Domfelsen“ im Sohlbereich des Domfelsens eine weitere Verbesserung erreicht werden konnte. Damit gilt als heutiger Richtwert für die maßgebende Fahrinnentiefe in der Stadtstrecke Magdeburg: aktueller Pegelstand am Pegel Magdeburg-Strombrücke plus 60 cm. Das bedeutet, wenn am Pegelhaus der Strombrücke z.B. der Wert 160 angezeigt wird, kann ein Schiff mit 200 cm Tiefgang (plus ca. 20 cm Wasser „unter dem Kiel“) die Stadtstrecke Magdeburg gefahrlos passieren. Weil aber die Tauchtiefe am Domfelsen bestimmend für die gesamte Strecke von der Saalemündung bis zur Industriehafeneinfahrt Magdeburg ist, kann diese Verbesserung nicht hoch

auch die gesamte (!) untere Saale einschließlich des Hafens Halle und der Bernburger Industrie für die Binnenschifffahrt erschlossen würde! An dieser Stelle sei ein Vergleich gestattet: Seit den 1930er Jahren ist die Saale unterhalb Halle fast gänzlich bereits für das 1000 t-Schiff ausgebaut und nun seit über 20 Jahren ist in Halle bereits mit einem Millionenaufwand aus Landeshilfe ein moderner trimodaler Hafen geschaffen worden, im Vertrauen darauf, dass das im BVWP2010 von 1992 seinerzeit als vorranglich eingestufte restliche Saale-Projekt schnell verwirklicht wird! Oder man lässt sich ganz und gar von irgendwelchen selbsternannten „Experten“ mit undurchsichtigen Absichten davon abbringen, welche dann wiederum die Dreistigkeit besitzen, den genannten Hafenausbau öffentlich als Geldverschwendung zu brandmarken, weil keine Schiffe kommen. Und die ach so schlauen Medien tuten natürlich sofort ins gleiche Horn. Auf der Strecke zwischen Halle und Calbe schlummert immerhin ein schiffahrtsaffines Güteraufkommen von mehr als ZWEI MILLIONEN TONNEN PRO JAHR! Welcher Investor baut ein Haus, lässt es 80 Jahre ungenutzt – stattdessen es schließlich doch mit allem Komfort aus, und kann es sich dann leisten, am Geld für ein sicheres Eingangstor zu sparen?

### Die Stadt am Elbe-Strom bis 1990

Von Lothar Tölle

#### Ein kurzer Überblick

Bevor wir uns wieder dem Geschehen direkt an der Elbe zuwenden, sollen in einem schnellen Streifzug durch mehrere Jahrzehnte das allmähliche Wieder-Entstehen der Innenstadt und die daran anschließenden Erweiterungen kurz dargestellt werden, weil vieles davon typisch ist auch für den Wiederaufbau anderer zerstörter Städte in der ehemaligen DDR.

Dem Wiederaufbau des am 16. Januar 1945 fast völlig zerstörten Magdeburger Stadtzentrums vom heutigen Universitätsplatz bis zur Keplerstraße einerseits sowie zwischen Hauptbahnhof und Elbeufer andererseits war die großflächige Entrümmung bis Anfang der 50er Jahre vorangegangen. Schon dies allein war unter den schwierigen Bedingungen der Nachkriegszeit eine heute kaum vorstell-



*Abb.VIII-6: Die feste Wehrschwelle in der Magdeburger Alten Elbe, im Volksmund „Cracauer Wasserfall“, genannt- hier der Zustand 1964 vor der späteren Erhöhung um rd. 50 cm; rechts auf der Krone sieht man eine rechteckige (geflieste) Rinne zum Auffangen von Wollhandkrabben; (Foto: Helmut Faist)*

nicht mehr erreichbar. So hat die Stadt ihren Handelshafen verloren – aber einen Wissenschaftshafen dafür bekommen. Übrigens: Seit dem Einbau der oben beschriebenen Sohlschwellen ist die Erosi-

genug bewertet werden. Der größte Nutzen aus dieser Maßnahme wäre jedoch erst realisierbar, wenn durch den Bau des Saale-Seitenkanals zwischen Calbe und der Saale-Mündung bei Barby endlich



Abb.VIII-7: Der Bau der neuen Elbuferstraße vor 1970 (Quelle: Magdeburger historische Hefte)

bare organisatorische und menschliche Kraftanstrengung gewesen, an der anfänglich auch viele „Trümmerfrauen“ ihren großen Anteil leisteten. Bis in die 60er Jahre gab es noch mehrere große Trümmerdeponien im Stadtgebiet. Teilweise wurden auch Trümmerreste per Schiff abtransportiert und zur Verfüllung von Kolken an oder in der Elbe „verklappt“. Mit den ersten neuen Ziegelbauten begann man 1951 am „Bärbogen“ und Anfang der 70er Jahre war die Innenstadt im Wesentlichen so aufgebaut worden, wie man sie bis 1990 kannte. Ende der 80er Jahre hatte Magdeburg wieder eine Bevölkerungszahl von rd. 280.000 Einwohnern erreicht, während es vor dem 2. Weltkrieg über rd. 350.000 gewesen waren (heute rd. 230.000). Beim Wiederaufbau Magdeburgs spiegelte sich die gesamte Entwicklung des industriellen Wohnungsbaues nach dem Krieg wider. Beginnend mit den ersten Ziegelbauten („Stein auf Stein,“) gab es dann die Großblock-Bauweise und schließlich die vielfältige Plattenbauweise mit geschoßhohen Wandplatten, was bekanntlich keine „Erfindung“ der DDR war, aber oft so dargestellt wird. Trotzdem kann man durch die massenhafte aufgezwungene Verwendung zum Teil guter, aber gleichförmiger Bautypen, noch dazu im ganzen Land, von einer städtebaulichen Monotonie sprechen, besonders bei den neuen Siedlungsgebieten an den Stadträndern. Diese waren wiederum dank des hohen Vorfertigungsgrades oft in erstaunlich kurzer Zeit entstanden und halfen auch in Magdeburg, die Wohnungsknappheit zwar zu mildern,

aber aufgrund des gleichzeitig zunehmenden Verfalls der Altstadtbebauung hielt diese trotzdem weiter an.

Sand und Kies für die Betonwerke in Magdeburg kam zunächst aus den stadtnahen Kiesgruben „Neustädter See,“ und „Barleber See II“, aber später auch in größeren Mengen direkt per Schiff aus den Kiesgruben am Elbe-Havel-Kanal bei Niegripp und an der Elbe bei Rogätz, zeitweise über 1 Million Tonnen pro Jahr. Man kann also durchaus behaupten, nicht nur „das alte Berlin“, sondern auch „das neue Magdeburg“ wurde teilweise „aus dem Kahn“ erbaut!

Das zentrale Plattenwerk am August-Bebel-Damm im Norden war in mehreren Stufen zwischen 1961 bis 1979 (Plattenwerk III) auf seine Endgröße mit maximal rd. 1.800 Beschäftigten erweitert worden und hatte 1979 auch eine eigene neue Umschlagsanlage am Abstiegskanal südlich der Glindener Brücke errichtet. Dort wurden dann fast sämtliche Zuschlagstoffe per Schiff angeliefert und später auch große Mengen von Wohnungsbauplatten für Berlin-Hellersdorf verschifft, über lange Zeit pro Woche drei Schiffe bis zu je 1000 Tonnen.

Gleichzeitig verfiel wie in vielen anderen Städten auch die Altbausubstanz immer mehr, da seit der großen Verstaatlichungswelle 1972 einerseits die mittelständischen Handwerks- und Baubetriebe fehlten, die in PGH (Produktionsgenossenschaften des Handwerks) und VEB (Volkseigenen Betrieben) zusammengeslossen oder integriert waren, welche sich aus Eigeninteresse und durch staatli-

che Auflagen zunehmend lieber an Großobjekten beteiligten.

Andererseits war auch die Materialsituation ein ständiger Engpass und viele private Hauseigentümer, insbesondere von großen Mehrfamilienhäusern, waren aufgrund der staatlich regulierten Niedrigmieten ohnehin finanziell überfordert und waren oft sogar froh, wenn sie diese Erbstücke „verschenken“ konnten – aus heutiger Sicht völlig verdrehte Verhältnisse. Besonders auffällig wurde ab Beginn der 80er Jahre der besorgniserregende Zustand der Dächer, der viele weitere Schäden nach sich zog (Aktion „Dächer dicht“!). Andererseits führten die ebenfalls sehr geringen stark subventionierten Neubauwarmmieten in Verbindung mit teilweise zu geringer Wärmedämmung, ungenügender Heizungsregulierung und auch zu niedrigen Wasserpreisen zu einer fast zwangsläufigen Verschwendung an anderer Stelle. Doch wieder zurück zur Elbe.

### Die Stadtentwicklung entlang der Elbe

Zur Lösung der wachsenden innerstädtischen Verkehrsprobleme waren bis 1970 die ehemals kleineren Uferstraßen entlang der Gleisanlagen zwischen Gouvernementsberg und Askanischem Platz durch eine großzügige vierspurige Straßentrasse (Schleifufer) ersetzt worden.

Gleichzeitig hatte der Bau der Westtangente („Magdeburger Ring“) begonnen, die im wesentlichen bis 1974 fertiggestellt war, eine damals überaus zukunftsweisende Verkehrsplanung, ohne die man sich Magdeburg heute gar nicht mehr vorstellen kann.

Infolge der Zerstörung fast aller größeren Lager- und Silogebäude sowie Gleisanlagen entlang der Stadtstrecke am westlichen Ufer der Elbe (Elblagerhaus, Alter Packhof, Neuer Packhof usw.) sowie der Umschlagsanlagen an der Zollebe war der Schiffsumschlag dort fast völlig zum Erliegen gekommen und verlagerte sich nach und nach komplett in die zentralen Häfen im Norden der Stadt. Dadurch war es auch nicht mehr notwendig, den durchgehenden Gleisbetrieb südlich des Handelshafens aufrecht zu erhalten. Die Gleise wurden zunächst im Nordabschnitt bis zum Fürstenwall zurückge-

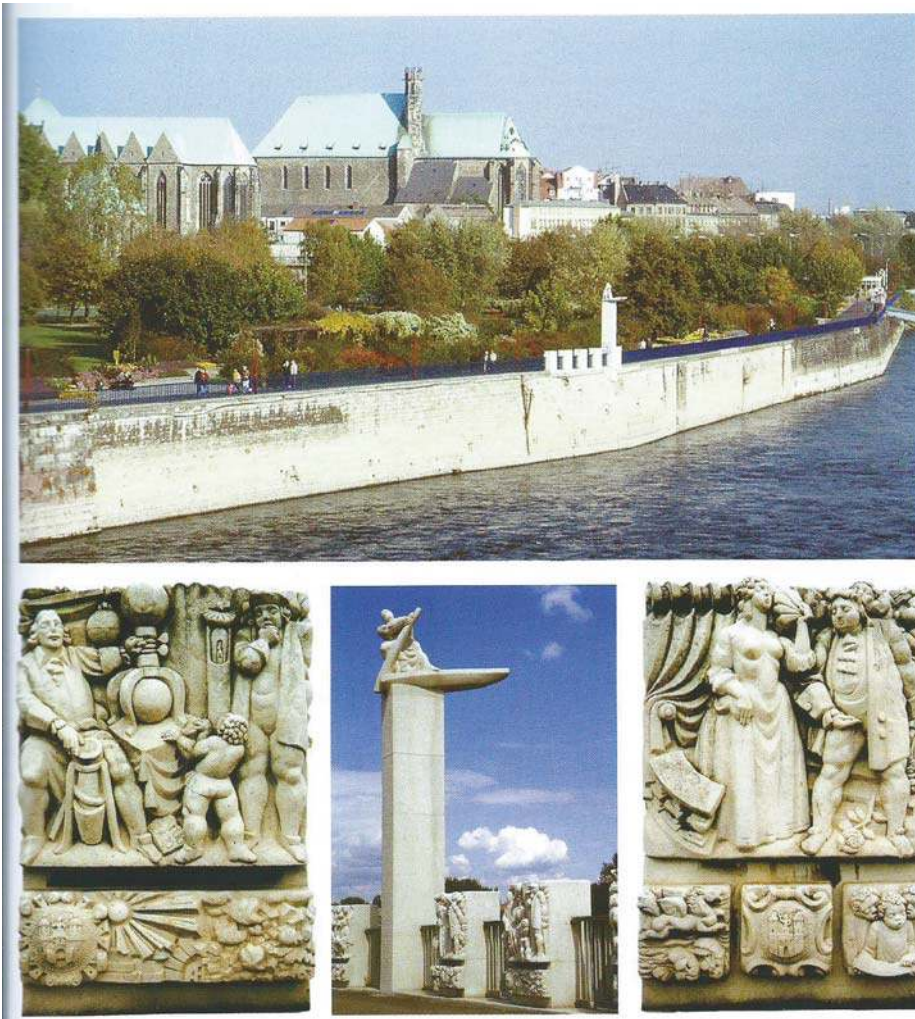


Abb. VIII-8: Die heutige Elbuferpromenade unterhalb der Strombrücke (Quelle: WSA)

baut, so dass dann die Möglichkeit gegeben war, die spätere Elbuferpromenade („Promenade der Völkerfreundschaft“-1975) von der Lukasklause bis zum Fürstenwall zu errichten. Damit war ein erster Schritt zur Öffnung der Stadt in Richtung Elbe getan, dem später die weitere Erschließung bis zur Hubbrücke folgen konnte. Mit je einer Fußgängerbrücke am Fürstenwall/Gouvernementsberg und zwischen Fischerufer und Petriförder sowie der Treppenanlage an der Strombrücke wurde eine großzügige Anbindung an das Stadtzentrum geschaffen.

Einziger Schandfleck oder besser ein „Wundmal des Krieges“ in diesem Uferbereich blieb bis 1988 die vom ersten unvollendeten Vorkriegs-Bau der Neuen Strombrücke verbliebene Lücke in den Ufermauern an der Stadtseite beidseitig des granitverkleideten Pfeilerfundamentes. Verrostete Spundwände und halb abgebrochene alte Ufermauern beeinträchtigten dort seit vier Jahrzehnten die Gesamtansicht erheblich, bis 1987 vom

damaligen Rat des Bezirkes und der Stadt Magdeburg ca. 6 Mio. Mark bereitgestellt werden konnten, um u.a. Planung und Bau der fehlenden rd. 80 m langen Mauerabschnitte zu ermöglichen. Der Bau begann noch 1989, wurde 1990 fertiggestellt und ermöglichte damit endlich die durchgehende Gestaltung der Uferpromenade.

Auftraggeber war damals der VEB Stadtdirektion Straßenwesen, der Vorläufer bzw. das Pendant zum heutigen Tiefbauamt, der seinerzeit auch für alle städtischen Ufermauern zuständig war.

### Die Sonderbauvorhaben an den Kanälen

Von Hans Garz †

Die bedeutendste Wasserstraße im Osten Deutschlands ist und bleibt der Mittelkanal (siehe Folgen V bis VII). Seit seiner Inbetriebnahme hat er dauerhaft seine Leistungsfähigkeit unter Beweis ge-

stellt. Seine besondere Stellung im geteilten Deutschland hatte er neben seiner Funktion als Transitweg der internationalen Schifffahrt vor allem als wichtige Verbindung zwischen der BRD und West-Berlin. In den 1960er Jahren hatte der Verkehr am Schiffshebewerk Rothensee eine Größenordnung von jährlich 4,5 Millionen Ladungstonnen. Solche Gütermengen waren mit der herkömmlichen Flotte nicht mehr wirtschaftlich zu transportieren. So vollzog sich folgerichtig ein Wandel in der Flottenstruktur vom antriebslosen Schleppkahn über die Nutzung von Stossbooten für diese Schleppkähne zu den selbstfahrenden Motorgüterschiffen und vom kleinen Fahrzeug zu immer größeren Einheiten – im Westberlin-Verkehr großzügig von der Bundesregierung gefördert. In der DDR wurde zeitlich parallel dazu die Schubschifffahrt eingeführt. Damit war natürlich die Schleppschifffahrt passé. Diese nicht aufzuhaltende Entwicklung hatte für den Bestand der Wasserstraßen jedoch verheerende Wirkungen. Die Schiffsbreite wuchs von klassischen 8,20 m über 9,00 m auf 9,50 m, ihre Länge von 80,00 m auf 82,00 m und darüber hinaus. Als am Schiffshebewerk Rothensee Schiffe mit 84,00 m auftauchten (bei einer konstruktiven Länge des Troges von 85,00 m) und sich deren Ankergeschirr im Fachwerk der Trogtore verhedderte, musste aus Sicherheitsgründen eine Beschränkung der Länge ausgesprochen werden. Gravierender waren aber die Auswirkungen auf die Kanalstrecken. Diese Schiffe hatten eine Tragfähigkeit von etwa 1.350 t mit einer installierten Antriebsleistung von ca. 1 PS pro Tragfähigkeits-Tonne sowie moderne Ruder-/Antriebs-Kombinationen zur Steigerung der Manövrierfähigkeit, jedoch zum Nachteil für die Standfähigkeit der Böschungen, der Sohle und der Dichtung der Kanäle. Die Folge waren Uferabbrü-



Abb. VIII-9 : Abgerutschte Böschung am Kanal (Quelle: WSA Magdeburg)



Abb. VIII-10 : Uferbefestigung am verbreiterten Kanal um 1980  
(Foto: WSB Magdeburg)



Abb. VIII-11 : Eimerkettenschwimmbagger am Kanal um 1980 (Foto: WSB Magdeburg)

che, die stellenweise zur Freilegung der Tondichtung und Abrutschungen der Steinschutzschicht führten. In Kanalstrecken mit sandigen bzw. kiesigen Böschungen erreichten die Abbrüche Größenordnungen von bis zu mehreren 100 m<sup>3</sup>,

die sich dann auf der Kanalsohle wiederfanden. Dies führte dazu, dass die erforderliche Tauchtiefe von 2.00 m nicht mehr durchgängig garantiert werden konnte. Besonders bei Begegnungen kam es oft auf der der Böschung zugewandten Seite der Schiffe zu Grundberührungen. Mit den begrenzten Reparaturmöglichkeiten war das Problem nicht zu beherrschen, weil die Ursache in dem für die neue Generation von Motorgüterschiffen zu eng gewordenen Kanalquerschnitt zu suchen war. Hier konnte nur eine Radikallösung durch eine wesentliche Vergrößerung der Wasserspiegelbreite und der Fahrwassertiefe Abhilfe schaffen – eine sehr aufwändige und teure, auf Dauer aber alternative Lösung. Auf Grund der Tatsache, dass die Binnenschiffe der BRD und der Niederlande etwa 70% der verkehrenden Schiffe ausmachten und damit auch infolge ihrer Größe und starken Antriebsleistung die wesentliche Ursache für die Zerstörungen setzten, kam es nach langen Verhandlungen ab 1972 zu einem Verkehrsabkommen zwischen den Regierungen der DDR und der BRD über den Ausbau der Verkehrswege zwischen der BRD und Berlin-West. Demzufolge wurden wichtige Eisenbahnstrecken, Autobahnen und auch

Teilstrecken des Mittellandkanals der gewachsenen Belastung durch Ausbau angepasst. Die Vereinbarung sah vor, die erforderlichen Planungen sowie die bauliche Realisierung durch Kapazitäten der DDR bei Bezahlung durch die BRD auszuführen. Im Rahmen der vereinbarten Leistungen wurde zwischen 1980 und 1984 in der Strecke von Haldensleben bis zur Grenze auf 27 km Länge der Kanalquerschnitt von 90 m<sup>2</sup> auf 133 m<sup>2</sup> vergrößert. Alle Leistungen bei der Vorbereitung und Durchführung der Bauarbeiten wurden durch Betriebe des Kombines Binnenschifffahrt und Wasserstraßen koordiniert und überwiegend mit eigenen Kapazitäten ausgeführt. Für Spezialarbeiten wurden leistungsfähige Kooperationspartner als Nachauftragnehmer gewonnen. Die Vergrößerung des Kanalquerschnittes wurde durch einseitige Verbreiterung auf einer Länge von 17 km mittels Rammung von Stahlspundbohlen als senkrecht Ufer und auf weiteren 10 km durch Rückverlegung des Ufers mittels Schrägufersicherung (Wasserbausteine auf Bauvlies) hergestellt. Im Zuge der Bauarbeiten waren umfangreiche Räumungsarbeiten zur Schaffung der Baufreiheit und die Widerlagersicherung bei 8 Brücken, der Abbruch und die Neuverlegung von 8 Dükern sowie die Anpassung von 2 weiteren erforderlich. Im Streckenbereich zwischen Haldensleben und Bülstringen und einigen weiteren Abschnitten liegt der Wasserspiegel des Kanals etwas oberhalb des angrenzenden Geländes bzw. des Grundwasserspiegels. Hier musste bei der Verbreiterung die alte 30 cm di-



Abb. VIII-12 : Ausbaustrecke mit Spundwänden um 1980  
(Foto: WSB Magdeburg)



Abb. VIII-13: Taucher neben zwei Dükerrohren vor dem Einschwimmen (Foto: WSB Magdeburg)

cke Tondichtung aufgenommen und anschließend wieder neu gedichtet werden. Weil dieser Einbau nicht wie im Trockenen durch lagenweises Einwalzen erfolgen konnte, wurde speziell für diese relativ kurzen Dichtungsstrecken ein den hohen Qualitätsansprüchen genügendes neues Verfahren der Aufbereitung und Einbringung von Rohton bzw. Tonmehl mittels Einschlämmen entwickelt und erfolgreich angewendet. Außerdem waren umfangreiche Erdarbeiten zur Verbringung der Aushubmassen in neuen Kanalseitendämmen und Deponien zu bewältigen und neue landwirtschaftliche Wege zu bauen. Infolge der massiven Eingriffe in die Flora und Fauna waren erhebliche Ersatzmaßnahmen wie Ersatzpflanzungen und Neubegrünung von teilweise sterilen Böden bis hin zur Schaffung von Wildwechsel-Möglichkeiten in den Senkrechtfuferstrecken notwendig, die mit den zuständigen Vertretern des Landkreises, der Landwirtschaft und der Forstverwaltung diskutiert und abgestimmt wurden.

## DIE AUTOREN

**Dipl.-Ing. Hans Garz**

studierte von 1957 bis 1962 an der Hochschule für Verkehrswesen in Dresden und wurde Dipl.-Ing. für Verkehrswasserbau. Von 1962 bis 1970 war er Technischer Leiter im VEB Wasserstraßenbau Magdeburg, dann berief man ihn als Amtsleiter im damaligen Wasserstraßenamt Magdeburg. Dieses Amt übte er bis 1979 aus und wurde dann Betriebsdirektor des neu gegründeten VEB WBU (Wasserstraßenbetrieb und -unterhaltung) Magdeburg, welcher die früheren Wasserstraßenämter Dresden, Magdeburg, Halle (Saale), Wittenberge und Grabow (in Mecklenburg) umfasste. Nach 1990 war er vorübergehend Leiter des Baubüros an der Schleuse Offenbach und ab 1993 bis zum Jahr 2000 Büroleiter im Ingenieurbüro BIMA (Beratende Ingenieure Magdeburg). Auch im Ruhestand verfolgte er weiterhin mit großem Engagement die Entwicklung der deutschen Wasserstraßen und seinen Bemühungen im engen Zusammenwirken mit der Stadtverwaltung Magdeburg ist es vorrangig zu verdanken, dass das im Jahr 2006 überraschend außer Betrieb gesetzte und für den Güterverkehr entwidmete Schiffshebewerk Magdeburg-Rothensee seit 2013 als nunmehr städtische Einrichtung saisonal für die Freizeitschifffahrt wieder in Betrieb gehen konnte. Hans Garz verstarb nach kurzer schwerer Krankheit am 5.4.2015 im 78. Lebensjahr.

**Dipl.-Ing. Lothar Töle**

studierte Bauingenieurwesen/Konstruktiven Wasserbau an der TU Dresden und arbeitete anschließend von 1970 bis 1990 als Projektierungsingenieur und Gruppenleiter im damaligen VEB Projektierungsbüro für Wasserstraßen Berlin, Außenstelle Magdeburg bzw. dessen Nachfolgeeinrichtungen. Diese Außenstelle war dann zuerst eine Abteilung des Wasserstraßenneubauamtes Berlin und bildete ab 1991/92 den anfänglichen Kern des Wasserstraßenneubauamtes Magdeburg. Zunächst zuständig für die Vorstudie zum Wasserstraßenkreuz Magdeburg, leitete er dann im WNA Magdeburg nacheinander die Sachbereiche Strecken, Hafenanbindung und zuletzt bis 2006 Brücken. Seit 1991 ist er Mitglied im IWSV und seitdem als Beisitzer im Vorstand der Bezirksgruppe Ost aktiv.



## Veröffentlichung des Leitfadens „Geodäsie und BIM“

von Jan Schaper

Leitfaden  
Geodäsie und BIMVersion 1.0  
ISBN 978-3-00-057794-9

Die Gesellschaft für Geodäsie, Geoinformation und Landmanagement e. V. hat in Kooperation mit dem Verein Runder Tisch GIS e. V. den Leitfaden „Geodäsie und BIM“ (Kaden, et al., 2017) veröffentlicht.

Der Leitfaden umfasst 182 Seiten und gliedert sich im Wesentlichen in drei Kapitel. Im Grundlagenkapitel werden die BIM-Methode an sich und der Stand der Einführung erläutert. Das Kapitel 2 widmet sich insbesondere der Thematik BIM für den Infrastrukturbau und BIM in der Ingenieurgeodäsie. Weiterführend werden aber auch Aspekte der Interoperabilität zwischen BIM und GIS, rechtliche Aspekte bei der Planung mit BIM sowie BIM-Prozesse und Managementherausforderungen thematisiert.

Das Kapitel BIM in der Praxis beschreibt auf rund 50 Seiten 17 Praxisbeispiele und Pilotprojekte in denen mit der BIM-Methode gearbeitet wurde und wird. So werden aus dem Bereich Geoinformatik Praxisberichte zu BIM-GIS-Workflows im Infrastrukturmanagement ebenso beleuchtet, wie bspw. City-GML Anwendungen und Indoor-Navigation.

Besonders erwähnenswert bei den Praxisbeispielen aus der Ingenieurvermessung ist der Beitrag des Neubauamtes Hannover „BIM-Pilotprojekt Neubau der Westkammer der Schleuse Wedtlenstedt am Stichkanal nach Salzgitter“ ab Seite 100. Ferner werden Praxisbeispiele aus den Themenfeldern Laserscanning, Tunnel- und Brückenbau, Integration von Bestandsdaten, Photogrammetrie, UAV-Vermessung und Bau-grubenmodellierung präsentiert.

Im dritten großen Kapitel werden Softwareprodukte und Dienstleister aus dem Bereich Geodäsie und BIM vorgestellt. Durch die Bewertung der unterschiedlichen Softwareprodukte und Dienstleister in



gleichbleibenden Kategorien lassen sich Produkte und Dienstleister einem ersten groben Vergleich unterziehen.

Abschließend werden die unterschiedlichen Beiträge zusammengefasst, um einen kurzen Überblick über den aktuellen Stand der Thematik „Geodäsie und BIM“ zu bieten. Die Autoren kommen zu dem Schluss, dass der Kulturwandel hin zum digitalen Planen und Bauen mit BIM Zeit benötigen wird und unabdingbar mit fachlichem Knowhow von Geodäten begleitet werden muss.

Der Leitfaden Geodäsie und BIM kann kostenfrei als PDF unter nachstehenden Links bezogen werden:

- <http://www.dvw.de/merkblatt>
- [https://rundertischgis.de/publikationen/leitfaeden.html#a\\_bim\\_geo](https://rundertischgis.de/publikationen/leitfaeden.html#a_bim_geo)

### Literaturverzeichnis

Kaden, Robert, et al., [Hrsg.]. 2017. Leitfaden Geodäsie und BIM. Version 1.0. s.l. : Wichmann Verlag, 2017. 978-3-00-057794-9.

### DER AUTOR

*Jan Schaper M.Sc.*

*studierte an der Fachhochschule Mainz im Bachelorstudengang Geoinformatik und Vermessung und im Anschluss Geodäsie und Geoinformatik im konsekutiven Master an der Leibniz Universität Hannover. Bis zu seinem Eintritt in die WSV Anfang 2016 arbeitete er im LGLN Northeim sowie in einem Ingenieurbüro in Wolfsburg in der Liegenschaftsvermessung sowie im vermessungstechnischen Außendienst mit Schwerpunkten auf Hochbauprojekte und Ingenieurvermessung. Jan Schaper ist Teilprojektleiter im Projekt Elbe-Lübeck Kanal. Zusätzlich betreut er den Neubau der Schleuse Lüneburg in Scharnebeck.*

## Das integrierte LIFE Projekt Living Lahn River – one river, many interests

von Veronika Hecht, Jens Maltzan, Manuela Osterthun

Im Rahmen des durch die Europäische Union geförderten LIFE-Programms wird, initiiert durch das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, bis zum Jahr 2025 ein integriertes Projekt an der Bundeswasserstraße Lahn durchgeführt.

### Das LIFE-Programm der Europäischen Union

Das seit 1992 laufende Programm zur Unterstützung von Umweltmaßnahmen (L'Instrument Financier pour l'Environnement - LIFE) der Europäischen Union befindet sich derzeit in der fünften Förderphase (2014-2020). Das Hauptaugenmerk liegt auf der Umsetzung und Integration von Umwelt- und Klimazielen. Dazu wurden zwei Teilprogramme mit den Schwerpunkten

- Umwelt (Naturschutz und Biodiversität, Umwelt und Ressourceneffizienz sowie Umweltpolitik und Information)
- Klimapolitik (Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel sowie Klimapolitik und Information)

geschaffen. 75% des LIFE-Budgets entfallen auf den Schwerpunkt Umweltschutz. Es werden vor allem Projekte gefördert (mindestens 81% der Fördersumme). Möglich ist aber auch die Unterstützung von Nichtregierungsorganisationen (Betriebskostenzuschüsse), die sich für den Umwelt- oder Klimaschutz engagieren.

Die Projekte gliedern sich in klassische Projekte, integrierte Projekte, vorbereitende Projekte, Projekte der technischen Hilfe und kompetenzstärkende Projekte auf.

Die integrierten Projekte haben zum Ziel, in einem größeren Maßstab (regional, multiregional oder national) Strategien, Pläne oder Programme zur Umsetzung der europäischen Richtlinien des Umwelt- oder Klimaschutzes zu realisieren. Relevante Interessenvertreter sind als assoziierte Partner einzubeziehen und erhalten ebenfalls Fördergelder. Zudem ist auch die Nachhaltigkeit des Projekts entscheidend. Integrierte Projekte sind zu 60% durch die EU finanzierbar. Der andere Teil ist durch die Projektpartner zu tragen. Des Weiteren sind ergänzende Maßnahmen (Complementary Actions) einzubringen, die nicht durch Mittel des EU-LIFE-Programms finanziert werden. Um ein geografisches Gleichgewicht zu schaffen, sind maximal drei integrierte Projekte pro Mitgliedsland in sieben Jahren förderfähig. Maximal 30% der Projekte sind integrierte Projekte.

Im Gegensatz zu den klassischen LIFE-Projekten soll ein integriertes Projekt als Katalysator zur Umsetzung eines EU-Plans (Bewirtschaftungsplan eines Einzugsgebiets, Luftqualitätsplan, Abfallbewirtschaftungsplan etc.) von A bis Z in einer bestimmten Region dienen. Bei klassischen Projekten ist eine direkte Kopplung mit einem EU-Plan nicht erforderlich.

Die Umsetzung eines oder mehrerer Aspekte eines Plans reicht aus. Das Hauptaugenmerk der IP-Projekte liegt auf der Koordination und der Zusage aller relevanten Akteure, den Gesamtplan umzusetzen. Klassische Projekte haben eine bestimmte Maßnahme oder ein Pilotprojekt im Blick, das optional einer EU-Strategie oder Plan zu Grunde liegt.

### Die integrierten LIFE-Projekte der Europäischen Union

Living Lahn River (LiLa) ist ein integriertes LIFE-Projekt. Seit der Einführung der integrierten Projekte werden derzeit sechs Projekte mit einem Gesamtbudget von 108,7 Millionen Euro (63,8 Millionen Euro EU-finanziert) über LIFE-IP gefördert. Dazu zählen drei Umweltschutzprojekte:

- LiLa in Deutschland
  - MALOPOLSKA in Polen
  - RBMP-NWRBD UK in Großbritannien
- sowie drei Naturschutzprojekte:
- BNIP - Belgian Nature Integrated Project in Belgien
  - FRESHABIT in Finnland
  - GESTIRE 2020 in Italien.

Das MALOPOLSKA LIFE-IP Projekt setzt sich zum Ziel, den Luftqualitätsplan

in der Malopolska-Region Polens zu implementieren. Diese Region ist zusammen mit Schlesien und den angrenzenden Teilen der Slowakei und Tschechischen Republik eines der meist verschmutzten Gebiete der europäischen Union. Die Luftverschmutzung resultiert vor allem aus der Verbrennung von festen Brennstoffen in alten Heizkesseln. Es ist vorgesehen, diese alten Heizkessel aus 155.000 Haushalten zu verbannen und durch den Einsatz von Eco-Managern ein Bewusstsein in der Bevölkerung zu schaffen, die Luftqualität durch das eigene Verhalten zu verbessern und eine Reduktion der Emissionen durch die Steigerung der Energieeffizienz von Häusern zu erreichen.

Die Umsetzung des Bewirtschaftungsplans des „North West England River Basin“ ist das Ziel des Projekts LIFE-IP RBMP-NWRBD UK - Integrated water management approach to delivery of the North West England River basin management plan. Die größten Probleme zeigen sich in dieser Region durch die hohe Bevölkerungsdichte in der unmittelbaren Nähe zum Meer, die hohe Phosphorkonzentration im Abwasser, die höchste gewerbliche Abwassermenge in England und Wales, die beträchtlichen diffusen Einträge aus der Landwirtschaft sowie die niedrigste Beschäftigungsrate und den höchsten Anteil an sozial-ökonomisch benachteiligten Kommunen Englands. Im Rahmen des Projekts arbeiten zehn lokale Verwaltungen zusammen, um den Akteuren Handlungskompetenzen zu vermitteln, politische Konflikte zu reduzieren, Wasser- und Hochwassermanagement-Methoden zu identifizieren und Kenntnisse über innovative Methoden wie nachhaltige Entwässerungssysteme zu erlangen. Ziel ist es zudem, auch andere Förderprogramme und Unterstützungsmöglichkeiten zu erkennen und auszu-schöpfen.

Im Projekt BNIP - Belgian Nature Integrated Project werden die Ziele des prioritären Aktionsrahmens (PAF) für das Natura 2000-Netzwerk in Belgien umgesetzt. Dies geschieht durch verbesserte Verwaltungspraxis, Kapazitätsaufbau und eine verstärkte Zusammenarbeit der Flamen, Wallonen und Bundesbehörden. Es sollen die lokalen Akteure eingebunden und integrierte Bewirtschaftungspläne sowie Monitoring-Programme entwickelt werden.

FRESHABIT LIFE-IP ist in Finnland beheimatet und strebt die Verbesserung des ökologischen Zustands, das Management und den nachhaltigen Umgang der Süßwasserhabitate in Natura 2000-Gebieten an. Wie in vielen europäischen Ländern ist auch in Finnland der Zustand der Gewässer durch zunehmende landwirtschaftliche Nutzflächen, Schifffahrt, Wasserkraft, Eutrophierung und hydro-morphologische Veränderungen der Gewässer und Einzugsgebiete beeinträchtigt. Es sollen neue Methoden und Indikatoren zur Bewertung des Schutzstatus der Habitate entwickelt werden. Das Erarbeiten von Koordinationsstrukturen und Wegen zur Umsetzung des prioritären Aktionsrahmens (PAF) sowie anderer Umwelttrichtlinien führen zum Aufbau von Handlungskompetenzen bei den Akteuren. Eine besondere Rolle kommt der Flussperlmuschel (*Margaritifera margaritifera*) zu, die ein Schlüsselindikator ist und deren Bestände sich erholen sollen.

In der Lombardei (Italien) wird das LIFE IP GESTIRE 2020 Projekt durchgeführt. Aufbauend auf dem bereits durchgeführten Projekt GESTIRE (LIFE11 NAT/IT/000044), in dem eine integrierte, einheitliche, koordinierte und partizipative Managementstrategie zum Erreichen der Schutzziele der Habitat- und Vogelschutzrichtlinie ausgearbeitet und der prioritäre Aktionsrahmen (PAF) verbessert wurden, werden diese nun umgesetzt. Außerdem werden regionale Strategien einbezogen, Schulungen zum Arbeiten in Natura 2000-Gebieten durchgeführt, das Bewusstsein der Bevölkerung sensibilisiert und durch Verbindung von Lebensräumen und der Bekämpfung invasiver Arten die Biodiversität gefördert.

### Das integrierte LIFE -Projekt Living Lahn (LiLa)

Das integrierte LIFE Projekt Living Lahn (LiLa) setzt sich zum Ziel, das gute ökologische Potential im Einzugsgebiet Lahn zu erreichen. Dabei sollen Umweltbelange (Gewässerökologie, Hochwasserschutz, Naturschutz) sowie Freizeitnutzungen (Tourismus, Sport) zum Mehrwert für die Region verbunden werden.

LiLa versteht sich als Pilotprojekt, da behörden- und länderübergreifend ein partizipativer Ansatz („Runde Tische“, thematische Arbeitsgruppen, Einbindung lokaler/regionaler Interessenvertreter)

zur Umsetzung verschiedenster Ziele der Länder und des Bundes gemeinsam verfolgt wird. Dieser integrierte Ansatz wird unterstützt durch die entfallene Bedeutung der Lahn für den Güterverkehr und deren ausschließliche (wasser-)touristische verkehrliche Nutzung. Diese veränderte Nutzung muss eine Neuorientierung von Betriebs- und Unterhaltungsaufgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zur Folge haben und bietet gleichzeitig die Chance, konkrete Maßnahmen im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und Natura 2000 der beteiligten Bundesländer umzusetzen.

Das Einbeziehen aller relevanten Akteure in den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen zusammen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Bundesanstalt für Gewässerkunde ist ein Hauptanliegen des Projekts. Die beteiligten Institutionen sind das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, das Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz, das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz, die Bundesanstalt für Gewässerkunde, die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord in Koblenz sowie das Regierungspräsidium Gießen.

LiLa wurde im Dezember 2015 für einen Zeitraum von zehn Jahren bewilligt (12/2015 bis 11/2025). Es ist in insgesamt vier Projektphasen à 30 Monate mit definierten Meilensteinen und (Teil-)Ergebnissen gegliedert.

Das förderfähige Gesamtbudget aller Projektpartner umfasst 14,2 Mio. EUR, wovon 60 % von der EU Kommission getragen werden. Zusätzlich führen die Projektpartner begleitende Komplementärmaßnahmen in einem Rahmen von geplant 1,5 Mio. EUR durch.

### Die Lahn und ihr Einzugsgebiet

Die Lahn und ihr Einzugsgebiet mit 5.927 km<sup>2</sup> erstrecken sich von ihrer Quelle am Ederkopf (Rothaargebirge) in Nordrhein-Westfalen über Hessen bis zu ihrer Mündung in den Rhein oberhalb von Koblenz über eine Lauflänge von 242 km. Vom Badener Wehr bei Gießen bis zur Mündung liegen 148,38 km der Lahn im Eigentum des Bundes (s. Abb. 1 und Abb. 7). Von Wetzlar (Lahn-km 12,22) bis zu ihrer Mündung ist die Lahn auf ei-

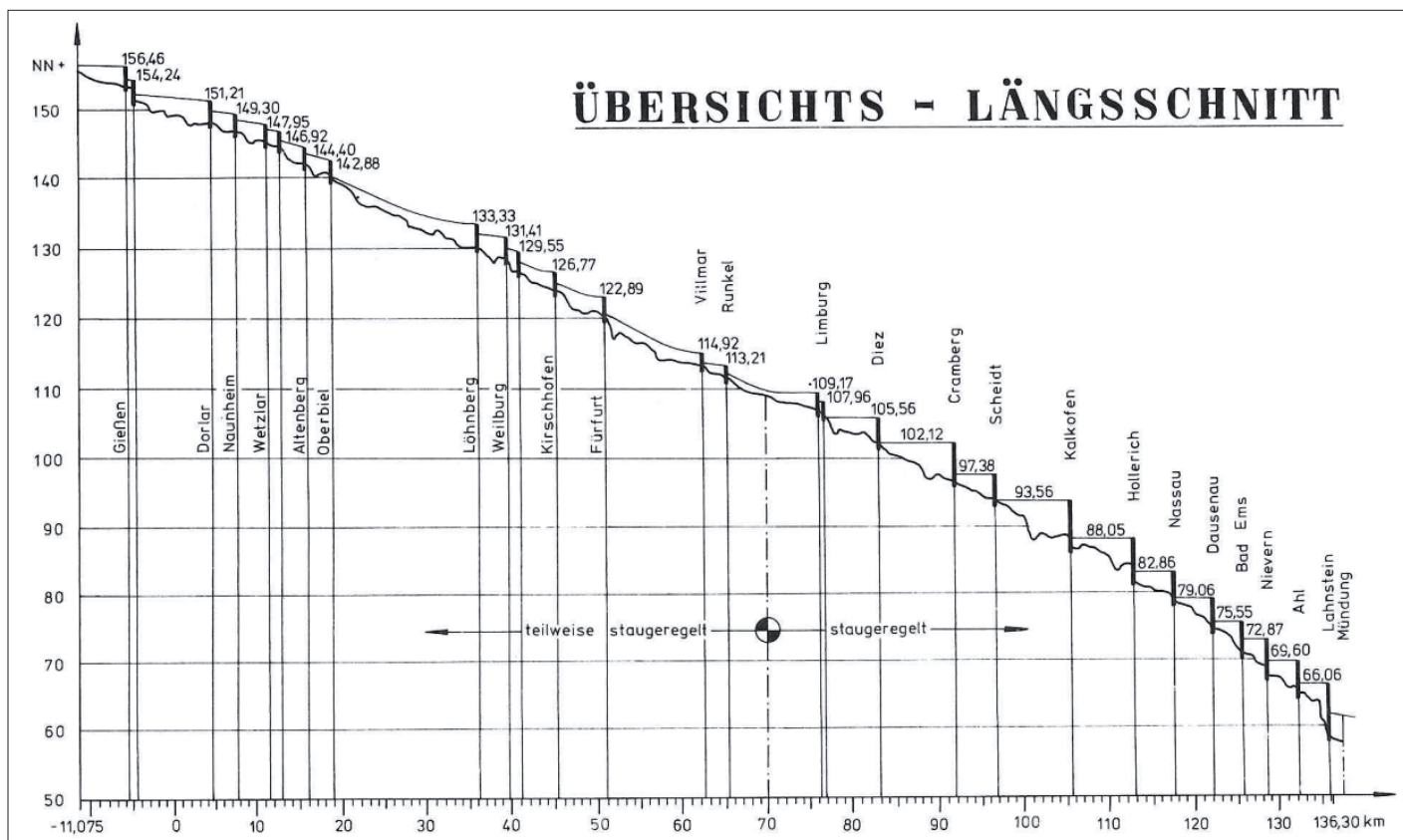


Abb. 1: Längsschnitt der Lahn im Eigentum des Bundes (Quelle: WSA Koblenz)



Abb. 7: Übersichtsplan der Lahn im Eigentum des Bundes (links)

Schleusendaten (rechts)

(Quelle: WSA Koblenz)

Hauptdaten der Schleusen				
Name	Lage	Länge / Breite	Fallhöhe bei MW	Fertigstellung
	km	m	m	
<b>Voll staugeregelte Strecke:</b>				
Lahnstein	135,96	42,0 / 6,00	6,29	1940
Ahl	133,10	34,0 / 5,34	2,99	1853
Nievern	129,28	45,0 / 6,30	3,42	1964
Bad Ems	126,99	47,0 / 5,34	2,58	1959
Dausenau	122,37	34,0 / 6,00	4,01	1928
Nassau	117,62	34,0 / 6,00	3,80	1928
Hollerich	113,10	34,0 / 5,34	5,19	1859
Kalkofen	105,80	46,0 / 5,80	5,51	1882
Scheidt	96,78	34,0 / 6,00	3,82	1927
Cramberg	91,83	34,0 / 6,00	4,74	1928
Diez	83,23	34,0 / 6,00	3,44	1928
Limburg	76,60	34,0 / 5,34	3,61	1857
<b>Teilweise staugeregelte Strecke:</b>				
Runkel	65,29	34,0 / 5,70	1,24	1842
Villmar	62,55	34,0 / 5,34	1,71	1845
Fürfurt	51,20	34,0 / 5,34	3,03	1859
Kirschhofen	45,54	34,0 / 5,34	3,52	1859
Weilburg *)	41,32	34,0 / 5,34	4,64	1847
Löhnberg	36,26	34,0 / 5,34	1,92	1846
Niederbiel	20,26	34,0 / 5,34	3,15	1848
Oberbiel	19,26	34,0 / 5,34	3,15	1848
Altenberg	16,49	34,0 / 5,34	1,92	1848
Naunheim	8,05	34,0 / 5,34	1,35	1848
Dorlar	4,64	34,0 / 5,34	1,91	1848

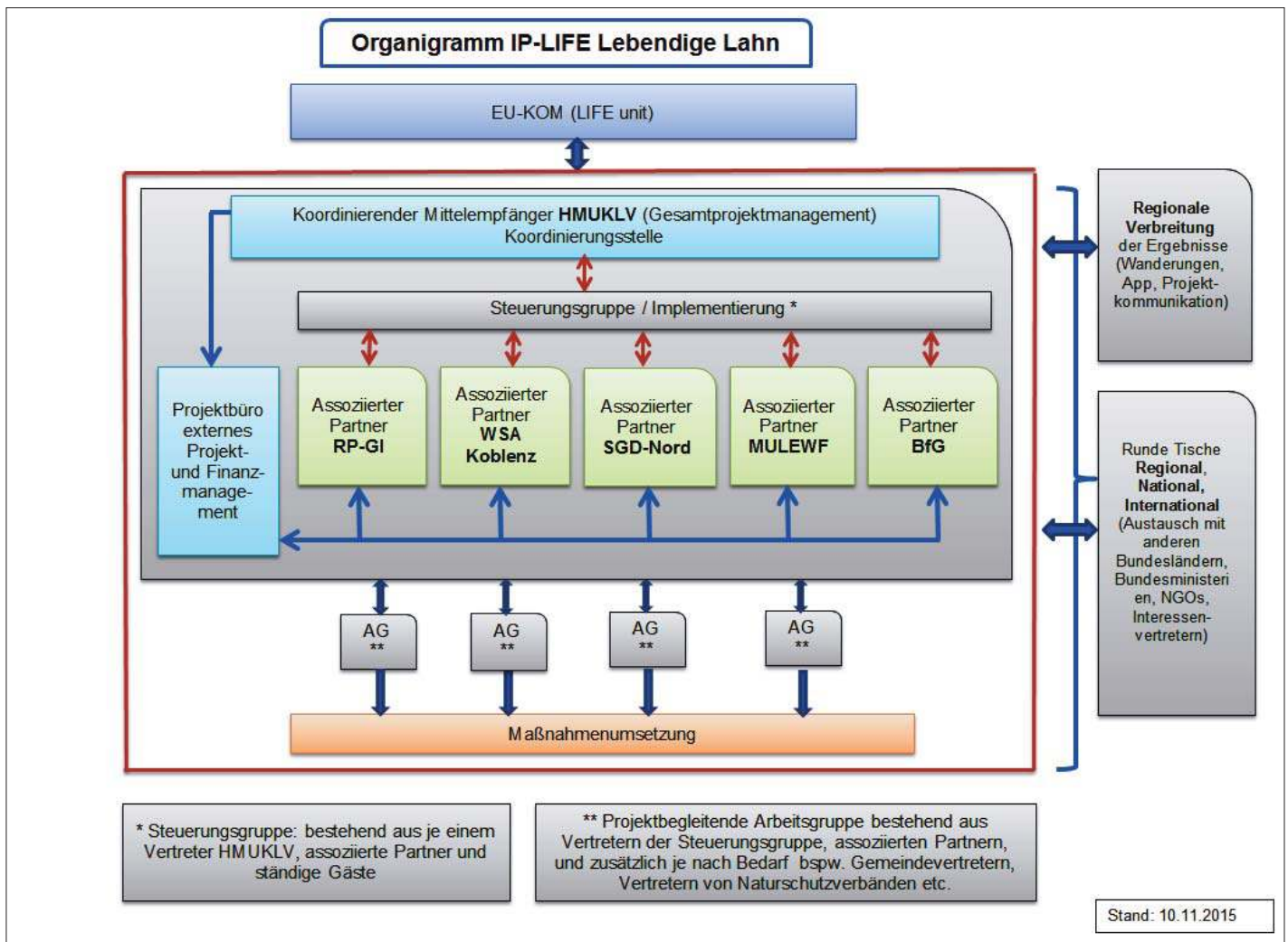


Abb. 2: Organigramm des LIFE IP Projekts Living Lahn (Quelle: HMUKLV)

ner Strecke von 125,08 km gewidmete Bundeswasserstraße, die der Wasserstraßen-Klasse 0 zugeordnet ist. Erste Ausbaumaßnahmen erfolgten bereits um 1600. Ab 1808 bis 1964 folgten weitere Ausbaumaßnahmen (2. bis 5. Ausbau). Eine Vielzahl der heutigen Schleusen im teilweise staugeregelten Bereich zwischen Limburg und Gießen stammen noch aus der Zeit des Dritten Ausbaus für 100 t-Schiffe um 1846.

### Projektpartner und ausgewählte Maßnahmen des LiLa-Projekts

Das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) agiert als Projektkoordinator und übernimmt vor allem Projektmanagementaufgaben (s. Abb. 2). Mit der Entwicklung einer Lahn-App für die Öffentlichkeitsarbeit durch HMUKLV soll ein größeres Publikum erreicht werden, um über die Wasserrahmenrichtlinie und das Projekt zu in-

formieren. Die Lahn-App wird darüber hinaus Wanderwege in der Region darstellen und dabei über die dort heimische Flora und Fauna informieren. So wird ein Beitrag zur Umweltbildung geleistet.

Prävention der Fernausbreitung und Bekämpfung invasiver Pflanzenarten sind unter anderem Ziele des Regierungspräsidiums Gießen (RP Gießen) im LiLa-Projekt. Im ersten Schritt wird dazu ein Konzept entwickelt, in dem eine Aufnahme der vorhandenen invasiven Arten und deren Standortkartierung erfolgen. Für das Untersuchungsgebiet – die Zuflüsse der Lahn Perf und Kerkerbach – werden Zielarten festgelegt. Auf die Arten angepasste Eindämmungsstrategien werden im Weiteren definiert sowie Umsetzungsmaßnahmen erarbeitet und getestet.

Im rheinland-pfälzischen Teil der Lahn und ihrer Zuflüsse werden durch die Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord) in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Umwelt, Ener-

gie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz (MUEEF) zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität, des Hochwasserrückhalts, der Gewässerstruktur im Lahnuferbereich und der Durchgängigkeit durchgeführt. Kleinere Maßnahmen zu Strukturverbesserungen im Bereich der Lahnufer (Trittsteine) sollen die Möglichkeit der Biotopvernetzung eröffnen. Die Würfelnatter (*Natrix tessellata*) ist eine sehr seltene Art, deren noch zur Verfügung stehenden Habitate an der Lahn verbunden werden sollen. Zu diesen Maßnahmen zählen beispielsweise die Rücknahme der Uferbefestigung, Schaffung von Stillgewässern, Initiierung von Auwaldstrukturen und Retentionsraumgewinnung.

Die Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) untersucht im Rahmen des Projekts die Sedimentqualität und stellt ein Sedimentmanagementkonzept auf, das als Ergänzung zum Lahnkonzept des WSA Koblenz dient. Sedimente sind ein integraler Bestandteil des Gewässersystems

und nehmen eine Schlüsselrolle bezüglich des ökologischen Zustands ein. Da an der Lahn nur wenige Daten zur Sedimentqualität vorliegen, werden zur Beurteilung der Auswirkungen von Baumaßnahmen auf den Sedimenthaushalt zunächst Sedimentproben entlang der Lahn entnommen und diese chemisch und ökotoxikologisch untersucht. Die daraus gewonnenen Daten dienen zum Aufbau eines Sedimentkatasters.

Der Großteil der Lahn ist Bundeswasserstraße und wird daher von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unterhalten. Im Rahmen des integrierten EU-Projekts erarbeitet das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz ein Entwicklungskonzept zur zukünftigen Nutzung der Lahn – das Lahnkonzept. Außerdem wird durch den Einsatz eines Fischschleusungsmanagements die Durchgängigkeit verbessert bis

Fischaufstiegsanlagen errichtet sind, die Schleuseninsel Fürfurt ökologisch aufgewertet und Umtrageeinrichtungen für den muskelbetriebenen Wassertourismus optimiert.

In der nächsten Ausgabe werden die LiLa-Vorhaben des WSA Koblenz genauer vorgestellt.

## DIE AUTOREN



**Dipl.-Ing. Veronika Hecht**

studierte bis 2008 Bauingenieurwesen an der Technischen Universität Darmstadt. Danach arbeitete sie als Projektleiterin am Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg. Von 2010 bis 2016 war sie als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Fachgebiet Wasserbau und Hydraulik der Technischen Universität Darmstadt tätig. Seit 2016 ist sie Dezernentin in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt im Dezernat Entwicklung Nebenwasserstraßen, Wassertourismus.



**Dipl.-Ing. Jens Maltzan**

studierte bis 2009 Bauingenieurwesen an der Universität Karlsruhe (TH). Von 2009 bis 2015 arbeitete er in den Ingenieurbüros Dr.-Ing. Rolf Jürgen Gebler, Walzbachtal, und Björnßen Beratende Ingenieure GmbH, Koblenz. Seit Anfang 2016 ist Herr Maltzan im WSA Koblenz Projektleiter des integrierten EU-LIFE-Projektes „LiLa – Living Lahn“.



**Dr.-Ing. Manuela Osterthun**

studierte bis 1983 Bauingenieurwesen an der Universität Hannover. Bis 1992 war sie wissenschaftliche Mitarbeiterin am Ludwig Franzius Institut der Leibniz Universität Hannover. Ihre Forschungsarbeit schloss sie 1996 mit der Promotion an der Leibniz Universität ab. Seit 1993 ist Frau Dr. Ing. Osterthun Dezernentin in der heutigen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Hannover, wo sie nach vielen Jahren im Neu und Ausbau von Binnenwasserstraßen heute schwerpunktmäßig im Dezernat Entwicklung Nebenwasserstraßen, Wassertourismus tätig ist.

## Richtigstellung

Im Artikel „Möglichkeiten der Nutzung von Satellitendaten für den Bau und Betrieb wasserwirtschaftlicher Anlagen“ (DER INGENIEUR Ausgabe 2/2017) ist den Autoren im Abschnitt „Stabilitätsüberwachung von Staubaauwerken“

ein Fehler unterlaufen. Die in Abbildung 2 gelblich dargestellten Bereiche entlang der Speicherachse korrelieren nicht mit Rissbildungen am Damm. In diesen Zonen sind leichte Absenkungserscheinungen zwar bekannt, Risseschäden traten

dort allerdings nicht auf. Die sich absenkenden Bereiche sind für die Gesamtstabilität des Damms unkritisch. Die Autoren bitten diese nicht zutreffende Beschreibung zu entschuldigen.

## Hauptvorstandssitzung am 06. Oktober 2017 von 12:00 Uhr bis 16:00 Uhr in Berlin

# Protokoll

### TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit und Beschließen der Tagesordnung

Herr Leymann begrüßte im Namen von Herrn Präsidenten Grunau satzungsgemäß die Anwesenden und wies darauf hin, dass die Absagen lt. Anwesenheitsliste auf die stürmischen Witterungsverhältnisse zurückzuführen sind. Folglich war diese ZBI-Hauptvorstandssitzung nach § 4 der Satzung nicht beschlussfähig, weil mindestens die Hälfte der durch seine Mitglieder vertretenen Stimmenzahl persönlich nicht vertreten war.

Nach der Begrüßung übernahm Herr Zenker die Tagungsleitung. In diesem Zusammenhang wies Herr Zenker darauf hin, dass Frau Ute Zeller seine Nachfolgerin im BDB-BW wird und somit schon jetzt im ZBI eingebunden werden soll. Daraufhin stellte sich Frau Zeller persönlich vor, die z.Zt. das Ehrenamt der Vizepräsidentin des BDB BW und zugleich das Amt der Vorsitzenden des BDB Bildungswerkes e. V. bekleidet.

Zu den den Mitgliedern des Hauptvorstandes mit E-Mail vom 20.06.2017 zugesandten Tagesordnungspunkten gab es keine Änderungswünsche.

### TOP 2: Vortrag „Die Weiterentwicklung der Wasserstraßeninfrastruktur – Pro und Kontra von ÖPP“ Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, Bundesvorsitzender des IWSV

Herr Knuth wies bei seinem Vortrag auf die neusten Entwicklungen der Wasserstraßeninfrastruktur hin. Dabei merkte er die Mängel insbesondere bei den Schleusen sowie Schiffshebewerken an.

### TOP 3: Genehmigung des Protokolls

Zum Protokoll der letzten ZBI-Hauptvorstandssitzung vom 31.03.2017 gab es keine Einwände.

### TOP 4: Haushalt - Halbjahresbericht 2017

Herr Zenker stellte den Halbjahresbericht für das Jahr 2017 vor. Danach liegen wir im ersten Halbjahr unter der planerischen Vorgabe. Zugleich dankte der Schatzmeister Frau Blume für die hierfür erstellten Unterlagen.

### TOP 5: Bericht aus dem Präsidium

Aufgrund der gegebenen Umstände ist der Bericht des Präsidiums verkürzt vorgetragen worden.

Herr Leymann berichtete, die IfKom haben mittlerweile 3 Hochschulen als Fördermitglieder und fügte hinzu, der ZBI möge gleichsam bei den Hochschulen für eine Fördermitgliedschaft werben. In diesem Zusammenhang fragte er als Vorschlag Herrn Prof. Dr. Radtke, ob seine Hochschule Mitglied des ZBI werden könnte.

Darüber hinaus konnten die guten Kontakte zur Politik weiter ausgebaut werden.

Herr Leymann warb nochmals um mehr Unterstützung bei den ZBI-Pressemitteilungen durch die ZBI-Mitgliedsverbände. Der BDB Baden-Württemberg wird zum Thema HOAI eine Pressemitteilung über den ZBI starten.

Der LAI hat mit nachstehend aufgeführtem Schreiben vom 25.09.2017 zum 31.12.2018 gekündigt mit dem Hinweis, auch weiterhin mit dem ZBI verbunden bleiben zu wollen.

### TOP 6: Berichte aus den Mitgliedsverbänden

Die Mitgliedsverbände stellten ihre Berichte vor bzw. sind schriftlich eingereicht worden, siehe hierzu die beigelegten Anlagen:

#### IWSV - Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung:

Anlage\_04\_Bericht\_IWSV\_Knuth

#### IfKom - Ingenieure für Kommunikation:

Anlage\_05\_Bericht>IfKom\_Hofert

#### BWK - Hessen/Rheinland-Pfalz/Saarland:

Anlage\_06\_Bericht\_BWK\_LV\_HRPS

#### IGBI - Verband des Technischen Dienstes der Bundeswehr:

Anlage\_07\_Bericht\_IGBI\_Kastranek

und

Anlage\_08\_Attraktivität\_IGBI

#### BDB-Baden Württemberg - Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure Baden Württemberg:

Anlage\_09\_Bericht\_BDB\_BW\_Zenker

### TOP 7: Bericht aus den Arbeitskreisen

Herr Zenker bat künftig um eine stärkere Beteiligung der Mitgliedsverbände am Arbeitskreis 3.

Bezüglich des Arbeitskreis 4: „Ingenieure im öffentlichen Dienst“ merkte Herr Prof. Dr. Radtke an, dass neben der Wirtschaft auch der Öffentliche Dienst händeringend qualifizierte Ingenieure sucht.

### TOP 8: Strategien für die kommende Legislatur

Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl wird dieser Punkt in der nächsten Hauptvorstandssitzung besprochen.

### TOP 9: Ort und Zeitpunkt der nächsten Sitzung

Die nächste Hauptvorstandssitzung findet voraussichtlich am 16.03.2018 in Berlin statt.

Protokollführung:

Vizepräsident Heinz Leymann, Doreen Blume (Geschäftsstelle)

genehmigt: Präsident Wilfried Grunau

## Verbandsarbeit 2017

Im Rahmen der Verbandsarbeit wurden in diesem Jahr viele Themen erörtert und – ganz wichtig - auch Einiges umgesetzt.

Zunächst möchte ich unsere **48. Mitgliederversammlung** nennen, die am 19. Mai 2017 in Rendsburg stattfand. Das Leitthema lautete „Der Nord-Ostsee-Kanal – Wirtschaftsraum und Verkehrsweg“. Die Bezirksgruppe Nord war für die Organisation der Mitgliederversammlung und des Beiprogramms verantwortlich und hat hervorragendes geleistet. Als Gäste und Vortragende des öffentlichen Teils waren u. a. anwesend: der Präsident der GDWS Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, der Vizepräsident des ZBI, Dipl.-Ing. Heinz Leymann, der Bürgermeister der Stadt Rendsburg, Pierre Gilgenast, der Geschäftsführer bei Satori & Berger, Dipl.-Betriebswirt Jens Broder Knudsen und der Leiter der Planungsgruppe „Ausbau NOK“, Dipl.-Ing. Sönke Meesenburg. Hieran und auch an der hohen Zahl der Teilnehmenden ist zu erkennen, dass unsere Mitgliederversammlungen ein hohes fachtechnisches Niveau erreicht haben.

Wir haben nach ausführlichen Diskussionen im Bundesvorstand ein Grundsatzpapier „**Zukunft des Ingenieurverbandes Wasser- und Schifffahrtsverwaltung**“ erstellt und anl. unserer 48. Mitgliederversammlung in Rendsburg verabschiedet. Nun geht es darum, dieses Grundsatzpapier auch mit Leben zu füllen. Eine wesentliche Rolle spielen dabei alle Mitglieder. Denn nur durch eine **aktive Beteiligung** möglichst vieler ist die Zukunft unseres Verbandes gesichert. Hier einige Beispiele: Die Kolleginnen Dipl.-Ing. Petra Fitschen und Dipl. Ing. Angelika Oberländer haben sich bereit erklärt, die IWSV – Fortbildung zu betreuen und mit den Planungen für 2018 begonnen. Dipl.-Ing. Stefanie von Einem hat die Rolle der Redaktionsleitung für unsere Verbandszeitschrift übernommen. Dies hier ist ihre zweite Ausgabe. Jede/r ist aufgefordert hierfür Beiträge zu liefern, denn davon lebt unsere Zeitschrift. Ihr / euer Engagement wird benötigt: auch für die Mitgliederwerbung oder für Aktivitäten im Bundes- bzw. Bezirksgruppen - Vorstand. Wir suchen beispielsweise eine Nachfolge für unseren Bundesschatzmeister Dipl. Dipl.-Ing. Michael Brunsch.

Die Beauftragung zur Erstellung einer neuen **Mitgliederdatenbank** an ein externes Büro durch den Geschäftsführenden Vorstand war mit intensiven Diskussionen zwischen dem Geschäftsführenden Vorstand und den Bezirksgruppen verbun-

den. Der Handlungsbedarf, hier etwas Neues auf die Beine zu stellen, war schon seit längerem Thema von Vorstandssitzungen. Die Kritik der Bezirksgruppen, nicht ausreichend beim Prozess beteiligt worden zu sein, war berechtigt und hat gezeigt, wie wichtig eine offene und kontinuierliche Kommunikation ist. Hierzu dienen unter anderen die Bundesvorstandssitzungen.

In diesem Jahr haben der Geschäftsführende Vorstand einmal (am 17. Februar in Oldenburg) und der Bundesvorstand zweimal (am 18. Mai in Rendsburg und am 1. Dezember in Hannover) getagt.

Der Bundesvorstand hat sich Anfang des Jahres mit dem Präsidenten der GDWS, Herrn Prof. Dr. Witte zusammengesetzt (eine mittlerweile institutionalisierte Begegnung) und aktuelle Themen, die die WSV und insbesondere den Berufsstand der Ingenieure/innen betreffen, erörtert. Dabei ging es uns u. a. darum, für bessere Aufstiegschancen des gehobenen Dienstes zu werben (und das nicht nur für die beamteten Kolleg/innen).

Unser Bundesvorsitzender, Dipl.-Ing. Burkhard Knuth hat die meisten der diesjährigen Mitgliederversammlungen der Bezirksgruppen besucht (leider war das nicht bei allen Bezirksgruppen möglich), um über die Verbandsarbeit zu berichten. Darüber hinaus hat er als Vertreter des IWSV an den Vorstandssitzungen des Zentralverbandes der Ingenieurvereine (ZBI) teilgenommen. Mit ca. 50.000 Mitgliedern verschafft sich der ZBI Gehör auch in die Bundespolitik hinein und kann somit erfolgreiche Lobbyarbeit für das Ingenieurwesen betreiben und für die Bedeutung der Ingenieur/innen in unserer Gesellschaft werben.

Das herausragende Ereignis im nächsten Jahr wird sicherlich der **VIII. Ingenieurtag am 8. Juni 2018 in Minden** sein, der durch die Bezirksgruppe Hannover organisiert wird. Darüber hinaus wird es voraussichtlich wieder eine Fortbildungsveranstaltung geben. Z. Zt. sind wir im Gespräch mit dem Bundesverband der Kapitäne und Schiffsoffiziere im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministerium e. V. (BdKS), um eine Kooperation zur gegenseitigen Unterstützung zu vereinbaren.

Wir haben viel bewegt. Aber nur gemeinsam werden wir in der Lage sein, die Zukunft unseres Verbandes zu sichern und zu entwickeln. Und hier wiederhole ich mich gerne mit dem Appell, aktiv in die Verbandsarbeit einzusteigen.

## Vorankündigung 29. DWhG-Fachtagung „Von der Fossa Carolina zur modernen Main-Donau-Wasserstraße“ vom 12. - 14. April 2018 in Würzburg



Soeben haben die Vorbereitungen für die 29. DWhG-Fachtagung begonnen, die unter dem Arbeitstitel „Von der Fossa Carolina zur modernen Main-Donau-Wasserstraße“ steht und vom 12. bis 14. April 2018 in Würzburg/Mainfranken stattfinden wird. Im Fokus der Fachtagung stehen der Aufbau des Mains von

Aschaffenburg bis Bamberg von 1926 bis 1963 und der Bau des anschließenden Main-Donau-Kanals 1963 bis 1992 bis zur Donau mit der Wasserüberleitung Donau-Altstuhl - Regnitz-Main. Über den Fortgang der Planung werden wir Sie auf dem Laufenden halten.

# Die SWB-Tagungen

## 15. Stahlwasserbau Tagung am 6. und 7. Februar 2018 in Wismar

Neue Techniken, Digitalisierung, Materialien, Verfahren, Gesetze und Bestimmungen, Antriebe, Steuerungen, Umgang mit Öffentlichkeit und mehr sind die Themen, die die SWB-Tagungen mit Inhalt füllen. SWB, also Stahlwasserbau, ist dabei die wörtliche Klammer dieser Veranstaltungen. Aktuelle und zukunftsorientierte Inhalte haben bei uns immer auch den Bezug zur Praxis. Denn dort sollen sie ja Anwendung finden und Lösungen schaffen. Zur Praxisorientierung der SWB-Tagungen gehört auch, dass es Exkursionen und Workshops möglich machen, Neues praktisch zu erleben oder für das eigene berufliche Umfeld üben zu können. Von Bedeutung ist, dass der fachliche Austausch, das Erfahren von neuen oder alter-

nativen Lösungsmöglichkeiten für Projekte durch Diskussion und Gespräch mit den Fachleuten aus vielen unterschiedlichen Bereichen der Branche ein breites sachliches Fundament hat. Das Ziel der SWB-Tagungen ist es, Nützliches zur Lösung der beruflichen Aufgaben zu liefern.

**Teilnehmerkreis:** Diese Fachtagung ist ausgerichtet auf Geschäftsführer, Amtsleiter, Abteilungsleiter, Betriebsingenieure, Bauhofleiter, technische Mitarbeiter u. a. von Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, Hafengesellschaften, Werften, Bauunternehmen und -höfen, Maschinenbauunternehmen und Planungsbüros

## Das Programm der 15. Stahlwasserbau Tagung

### Dienstag, 6. Februar 2018

- 9.00 Begrüßung und Eröffnung**  
Joachim Teubert, Teubert Kommunikation
- 9.15 Wie gelangen Hacker in die Schleusensteuerung?**  
Heinz-Peter Hauptmanns  
Schneider Electric GmbH, Ratingen
- 9.45 Schweißen an Stahlwasserbauwerken (DIN 19704-2; DIN EN 1090-2)**  
Morten Kaschner, TÜV Nord, Hamburg
- 10.15 Digitalisierung bei Wasserstraßen und Schifffahrt**  
Frank Andresen, Siemens AG, Hamburg
- 10.45 Pause**
- 11.15 Brückenersatz – Spannungsfeld von Notwendigkeit und Denkmalschutz**  
Dr. Torsten Stengel,  
Amtsleiter WSA Bremen
- 11.45 Anwendung von BIM bei der Cäcilienbrücke in Oldenburg**  
Thomas Seufzer, WSA Bremen,  
Johannes Gramse, Ramboll IMS, Hamburg
- 12.15 Mittagessen**
- 13.15 3 Fachexkursionen**  
– Hafen Wismar oder  
– Hafen Rostock oder  
– Liebherr Hafenkranproduktion in Rostock oder
- 14.00 2 Workshops**  
– Schweißen TÜV-Nord oder  
– Anlagensteuerung gegen Cyberangriffe sichern  
Schneider Electric GmbH  
Bitte kreuzen Sie nur ein Thema auf der Anmeldung an.
- 19.00 Abendessen und Abendvortrag**

### Mittwoch, 7. Februar 2018

- 8.30 Optimierte kathodischer Korrosionsschutz-Planungen für Stahlwasserbauwerke**  
Volkhard Schröder, Lisa Fischer  
Steffel KKS GmbH, Lachendorf
- 9.00 Sichere Signalisierung und Diagnose der Signalleuchte**  
Werner Pollmann  
Phoenix Contact GmbH, Blomberg
- 9.30 Pause**
- 9.45 Werkstofftechnische Herausforderung – nasses Unterwasserschweißen**  
Dr. Thomas Hassel  
Leibniz Universität, Hannover
- 10.15 Schifffahrt an der Küste – Aufgaben des WSA Stralsund**  
Holger Brydda  
Amtsleiter WSA Stralsund
- 10.45 Pause**
- 11.00 Einsatz von modularen Hubinseln im Wasserbau**  
Thomas Jahnke  
Germanischer Lloyd, Hamburg,
- 11.30 Ostsee Wasserstraßen**  
Jörg Heinrich  
Unterabteilungsleiter Seeschifffahrt, GDWS, Bonn
- 12.00 Zusammenfassung und Ausblick**  
Joachim Teubert  
Teubert Kommunikation
- Mittagessen**



## 15. SWB Tagung

# Anmeldung

### Antwortfax an 04293-7894891

Hiermit melde ich mich verbindlich zur

### 15. SWB Tagung 6. und 7. Februar 2018 in Wismar an

Teilnahmegebühr € 398,- + MwSt.

(inklusive Übernachtung am 6.2.2017)

- zusätzliche Übernachtung am 5.2.2017  
kostet € 78,- + MwSt.

Fachexkursionen:  Hafen Wismar oder  
 Hafen Rostock oder  
 Liebherr Hafenanlagenproduktion  
in Rostock oder

Workshops:  Schweißen TÜV-Nord oder  
 Anlagensteuerung gegen  
Cyberangriffe sichern  
Schneider Electric GmbH

Bitte nur einen Wunsch ankreuzen.  
(Platzvergabe nach Anmeldereihenfolge)

Vorname

Name

Abteilung/Funktion

Firma/Behörde

Straße

PLZ, Ort

Telefon, Fax

E-Mail – An diese Adresse senden wir die Bestätigung!

Die Teilnahmebedingungen erkenne ich an.

Datum, Unterschrift

### Teilnahmebedingungen

#### Anmeldung

Bitte verwenden Sie die nebenstehende Faxanmeldung. Überweisung des Teilnehmerbeitrages bitte erst nach Rechnungserhalt.

#### Anmeldeschluss

18. Januar 2018 – Wir haben eine Teilnehmerbegrenzung. Es zählt das Eingangsdatum.

#### Teilnahmegebühr

€ 398,- + MwSt. inklusive eine Übernachtung, Frühstück, drei Mahlzeiten, Getränke, Organisation, Pausenerfrischungen, Vorträge, Exkursion, Transport, Tagungsband.

Nach dem Eingang der Teilnahmegebühr erhalten Sie Ihre Teilnahmebestätigung.

#### Änderungen

Wenn Sie verhindert sind, kann ein Ersatzteilnehmer benannt werden. Bei Absage nach dem Anmeldeschluss am 18.1.2018 wird die komplette Gebühr fällig.

#### Hotel

Ihr Zimmer wird von uns für Sie gebucht. Bitte Übernachtungstermin auf der Anmeldung ankreuzen. Die Kosten für eine Übernachtung sind in der Teilnahmegebühr enthalten. Weitere Übernachtungen werden berechnet.

#### Exkursionen

Bitte kreuzen Sie Ihren Wunsch auf der Anmeldung an.

#### Ideeller Träger



Ingenieurverband  
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

#### Veranstalter



Im Krumpfen Ort 6 · 28870 Fischerhude  
Telefon 04293-7894890 · Telefax 04293-7894891  
E-Mail info@teubert-kommunikation.de



## Neue Heimat für das VZB Portal



Informationen der Bundesanstalt für Wasserbau von 07/2017:

Sehr geehrte Damen und Herren,  
wie vorab im Juni angekündigt, freuen wir uns Ihnen heute offiziell mitteilen zu können, dass die verkehrswasserbauliche Zentralbibliothek eine neue Heimat bekommen hat.



Die bisher von der VZB angebotenen Informationen und Dienste werden ab sofort im Portal „Infozentrum Wasserbau“ unter der Adresse [www.izw.baw.de](http://www.izw.baw.de) bereitgestellt.

Informationen rund um die Wasserstraßenverwaltung finden gebündelt unter: <https://izw.baw.de/wsv/>

Mit dem Adresswechsel hat das Portal aber nicht nur ein schickes neues Zuhause gefunden, sondern gleichzeitig eine Reihe neuer Funktionen erhalten. Beispielsweise wurde die Fachliste der Prüfindenieure sowie die Verwaltungsvorschriften WSV in das neue Portal integriert.

Die Verbandszeitschrift „Der Ingenieur der WSV“ ist hier digital hinterlegt. Die einzelnen Ausgaben werden im login-geschützten Bereich des IZW-Portals hier abgelegt:

<https://izw.baw.de/wsv/e-medien/ejournals/ingenieur-wsv>

-> Zugriff nur für BAW und WSV nach Login auf IZW-Portal

<https://izw.baw.de/wsv/login>

(Anmeldung mit Mailadresse und Rechnerpasswort / evtl. „Intranetpasswort“).

## Bezirksgruppe Süd

### Vorankündigungen der BG Süd

#### IWSV BG Süd Exkursion 2018 – Veranstaltungsrahmen

Die Bezirksgruppe Süd plant vom 16.-18. März 2018 eine Mitgliederexkursion inklusive Mitgliederversammlung. Diese führt uns in diesem Jahr zum Schiffshebewerk nach Niederfinow und in die Hauptstadt. Die Hin- und Rückfahrt werden ebenfalls mit interessanten Besichtigungen verbunden. Neben dem Veranstaltungsprogramm wird den Teilnehmern auch ausreichend Zeit für den gegenseitigen Austausch gegeben.

#### Freitag, 16. März 2018

08:00 Uhr	Abfahrt Regensburg
09:30 Uhr	Zustieg Nürnberg
11:00 Uhr	Zustieg Bad Berneck an A 9 für Schweinfurt und Aschaffenburg
14:30 -16:30 Uhr	Besichtigung Porsche-Werk Leipzig inklusive Mittagsimbiss
Ca. 20:00 Uhr	Ankunft Hotel „Landhof Liepe“ und Abendessen inkl. Mitgliederversammlung BG Süd

#### Samstag, 17. März 2018

09:00 Uhr	Besichtigung Schiffshebewerk Niederfinow (Alt und Baustelle) – Führung durch WNA Berlin
12:00 Uhr	Mittagessen
13:30 Uhr	Weiterfahrt nach Berlin
15:30 Uhr	Fahrt mit Bereisungsschiff Leo Sympher auf der Spree
	Danach Freizeit und Übernachtung in Berlin

#### Sonntag, 18. März 2018:

09:30 Uhr	Rückfahrt Zwischendurch Mittagsimbiss
13:00 Uhr	Airport-Tour Leipzig/Halle (inklusive Flughafenfeuerwehr, Triebwerkshalle und DHL-Hub)
15:30 Uhr	Weiterfahrt und Ende der Veranstaltung

Das Organisationsteam der Bezirksgruppe Süd freut sich schon jetzt darauf, möglichst viele Mitglieder sowie zusätzlich Interessierte und Angehörige auf der Exkursion begrüßen zu dürfen.

Der Teilnahmebetrag beträgt für IWSV-Mitglieder 174 € und für sonstige Teilnehmer 224 €! Sollten Sie vorher bzw. direkt auf der Exkursion dem IWSV beitreten, kommen Sie natürlich in den Genuss des vergünstigten Teilnahmebetrages. Die Ermäßigung beträgt übrigens nahezu einen Jahresbeitrag für den IWSV!

**Für die verbindliche Anmeldung überweisen Sie bitte bis zum 30. Januar 2018 den Teilnahmebeitrag in o.g. Höhe auf das Konto:**

IWSV Bezirksgruppe Süd  
 IBAN: DE94 7509 0500 0000 4586 94  
 BIC: GENODEF1S05  
 Teilnahmebeitrag Exkursion März 2018



*Porsche- Werk Leipzig (Quelle: Molch Entertainment)*



*Airport Leipzig*

*Schiffshebewerk Niederfinow*



## Bezirksgruppe Nordwest

### Vorankündigungen der BG Nordwest

**24. Februar 2018** Winterfest im Ammerland der BG Nordwest

**März/April 2018** V. Baustellentag der BG Nordwest im Bereich Emden

Gäste sind herzlich willkommen!

Details zu den einzelnen Veranstaltungen werden auf IWSV.de eingestellt.



**Besuchen Sie unsere  
Bezirksgruppenveranstaltungen.  
Besichtigungen, Fachvorträge  
und persönliche Kontakte  
sind bereichernd und  
motivierend – IWSV**

IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell · IWSV-Aktuell

Presseschau von Stefanie von Einem

*Heute im Bundestag, Nr. 450 vom 01.08.2017*

**Immer weniger Studenten erhalten BAföG**  
Wirtschaft und Energie/Ausschuss  
Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung/Kleine Anfrage

Berlin: (hib/ROL) Die Wirksamkeit des BAföG ist gemessen an der BAföG-Quote zurückgegangen. Laut 21. Sozialerhebung erhalten nur noch 18 Prozent der Studenten BAföG. Damit liegt die Quote auf dem niedrigsten Stand seit Anfang der 1990er Jahre. Das schreiben Bündnis 90/Die Grünen in ihrer Kleinen Anfrage. Zugleich müssten Studenten verstärkt neben dem Studium jobben. Ferner würden die Unterstützungsleistungen der Eltern, zum Beispiel in Form von Mietkostenübernahmen, steigen. Der Präsident des Deutschen Studentenwerkes, Professor Dieter Timmermann, deutet dies als zunehmenden Kostendruck auf die Studenten, führen die Grü-

nen an und weisen auf eine Pressemitteilung des Deutschen Studentenwerkes vom 27. Juni 2017. Der Wirksamkeitsverlust des BAföG ist aus Sicht der Abgeordneten die Folge zu langer Phasen ohne Erhöhung. Die Bedingungen unter denen BAföG gewährt werde, müssten den heutigen Studien- und Lebensbedingungen angepasst werden. Die Grünen wollen mit ihrer Anfrage klären, wie die Bundesregierung dem in der 21. Sozialerhebung und anderen Studien beschriebenen Attraktivitäts- und Wirksamkeitsverlust des BAföG begegnen will.

*Heute im Bundestag, Nr. 474 vom 25.08.2017*

**Meldung von Schiffspassagierdaten**  
Inneres/Antwort

Berlin: (hib/STO) Eine Meldung von Daten von Schiffspassagieren, die EU-Häfen nutzen, ist ein Thema der Antwort der Bundesregierung auf ei-

ne Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke. Danach hat die Europäische Kommission im vergangenen Jahr einen Vorschlag zur Änderung der EU-Richtlinien „über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen“ sowie „über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten“ vorgelegt.

Eine wesentliche Änderung betrifft dem Vorschlag nach die elektronische Meldung von Daten bezüglich der an Bord befindlichen Personen von Fahrgastschiffen, die EU-Häfen benutzen, wie die Bundesregierung erläutert. Alle Fahrgäste und Besatzungsmitglieder an Bord eines Fahrgastschiffes seien vor der Abfahrt zu zählen und dem Kapitän zu melden. Die Zahl der Personen an Bord müsse nach der vorgesehenen Änderung nun elektronisch an das „National Single Window (NSW)“ oder, wenn der Mitgliedstaat es so

bestimmt, an die „benannte Behörde“ über das Automatische Identifizierungssystem (AIS) gemeldet werden. Die „benannte Behörde“ ist den Angaben zufolge die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, die für die Such- und Rettungsmaßnahmen verantwortlich ist oder mit der Abwicklung nach einem Unfall befasst ist.

Wie die Bundesregierung zudem ausführt, sind weiterhin dem Vorschlag nach bei Fahrten von mehr als 20 Seemeilen von den an Bord befindlichen Personen Familien- und Vornamen, Geschlecht, Staatsangehörigkeit und Geburtsdatum in das NSW zu melden; ferner auf Wunsch des Fahrgastes eine Information über im Notfall benötigte besondere Betreuung oder Hilfe „und, wenn der Mitgliedstaat es so bestimmt, auf Wunsch des Fahrgastes eine Kontaktnummer im Notfall“.

Für die neuen Meldewege sind laut Bundesregierung Übergangsfristen von sechs Jahren vorgesehen. Mitgliedstaaten könnten innerhalb der Frist die Meldewege nach altem System erlauben. Die endgültige Annahme durch den Ministerrat und das Europäische Parlament stehe noch aus.

*Heute im Bundestag, Nr. 485 vom 30.08.2017*

### **Reduzierung der Erosion in der Elbe**

Verkehr und digitale Infrastruktur/Antwort

Berlin: (hib/HAU) Auf die Erkenntnisse und Ergebnisse des Gesamtkonzeptes Elbe (18/11830) verweist die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zum „Gesamtkonzept Elbe und seinen ökologischen Zielen“. In dem von der Bundesregierung vorgelegten strategischen Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen heißt es unter anderem, ein Ausbau der Elbe, der ausschließlich der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dient, soll auch künftig nicht stattfinden.

In der Antwort schreibt die Bundesregierung zudem, das Pilotprojekt Klöden solle zügig umgesetzt werden, um einen ersten Schritt zum Entgegenwirken der Erosion unter Einbeziehung ökologischer Verbesserungen zu erzielen. Das Planfeststellungsverfahren werde zurzeit vorbereitet und im Anschlussprozess begleitet. Für die Reststrecke soll nach Regierungsangaben zunächst eine Voruntersuchung beauftragt werden.

Nach Ansicht der Regierung führt das Pilotprojekt in Klöden zu einer deutlichen Reduzierung der Erosion und sei daher ein erster und dringlicher Schritt zum Schutz des Biosphärenreservates und zur Eindämmung der Erosionstendenzen. Darüber hinaus werde, abgeleitet aus dem Themenfeld „Zukunftsbetrachtungen“ des Gesamtkonzeptes Elbe, eine wissenschaftliche Untersuchung beauftragt, ob und wie sich ein Erosionsstopp in einem natürlichen Gewässer - welches immer einer natürlichen Erosion unterliege - realisieren lasse. „Die Erkenntnisse werden im Rahmen des Anschlussprozesses im Dialog bewertet und entsprechende Maßnahmen abgestimmt“, schreibt die Bundesregierung in ihrer

Antwort.

*Heute im Bundestag, Nr. 487 vom 31.08.2017*

### **Wasserqualität in Sachsen-Anhalt**

Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit/Antwort

Berlin: (hib/SCR) Fünf Fließgewässer-Wasserkörper und elf Seen in Sachsen-Anhalt befinden sich gegenwärtig in einem guten ökologischen Zustand im Sinne der EU-Wasserrahmenrichtlinie. Einen sehr guten Zustand erreicht kein Wasserkörper in dem Bundesland. Dies geht aus einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor. 71 Fließgewässer-Wasserkörper und sechs Seen sind demnach in einem mäßigen, 142 Fließgewässer-Wasserkörper und drei Seen in einem unbefriedigenden sowie 82 Fließgewässer-Wasserkörper und fünf Seen in einem schlechten ökologischen Zustand. Vier Fließgewässer-Wasserkörper und sechs Seen wurden nicht bewertet.

*Heute im Bundestag, Nr. 493 vom 04.09.2017*

### **Finanzplan des Bundes bis 2021**

Haushalt/Unterrichtung

Berlin: (hib/SCR) Die Bundesregierung hat den Finanzplan des Bundes 2017 bis 2021 vorgelegt. Neben den Ansätzen für den Haushaltsentwurf 2018 enthält der Finanzplan die Eckpfeiler für die Etats 2019 bis 2021. Ausgaben und Einnahmen sollen demnach von 329,1 Milliarden Euro (Soll 2017) auf 356,8 Milliarden Euro im Jahr 2021 steigen. Eine Neuverschuldung ist nicht vorgesehen. Die Schuldenstandsquote soll von 66,25 Prozent des BIP (Soll 2017) auf 57 Prozent im Jahr 2021 fallen. Die Unterschreitung des Maastricht-Referenzwertes von 60 Prozent soll 2020 erreicht werden.

Größter Ausgabeposten in den kommenden Jahren sind laut Finanzplan Rentenversicherungsleistungen des Bundes. Sie steigen demnach von 91 Milliarden Euro (Soll 2017) auf 103,3 Milliarden Euro im Jahr 2021. Die Steuereinnahmen des Bundes sollen von 308 Milliarden Euro (Soll 2017) auf 341,6 Milliarden Euro steigen, das Gesamtsteueraufkommen im selben Zeitraum von 732,4 Milliarden Euro auf 852,2 Milliarden Euro.

Die Bundesregierung geht in dem Finanzplan von einer robusten wirtschaftlichen Entwicklung aus. Das BIP wird nach ihrer Prognose im Schnitt bis 2021 um jährlich real 1,5 Prozent wachsen, der Arbeitsmarkt mittelfristig in guter Verfassung bleiben. „Das Wirtschaftswachstum wird im gesamten mittelfristigen Vorausschätzungszeitraum rein rechnerisch von der Inlandsnachfrage getragen“, schreibt die Bundesregierung. Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte wird nach der Prognose um jährlich 3,2 Prozent wachsen.

*Heute im Bundestag, Nr. 493 vom 04.09.2017*

### **Elf Millionen Hektar Wald in Deutschland**

Ernährung und Landwirtschaft/Unterrichtung

Berlin: (hib/EIS) Der Wald in Deutschland ist in einem guten Zustand. Das geht aus dem als Unterrichtung der Bundesregierung vorliegenden Waldbericht 2017 hervor. Die Waldfläche betrage insgesamt mehr als elf Millionen Hektar und damit 32 Prozent der Landesfläche. Die Flächenveränderungen zwischen den Jahren 2002 und 2012 fallen laut Bericht gering aus. Einem Waldverlust von 58.000 Hektar stünden 108.000 Hektar neuer Wald gegenüber. Der Wald werde von vier Baumarten geprägt. Die Fichte stelle mit rund 2,8 Millionen Hektar und 25 Prozent der Waldfläche die häufigste Baumart. Der Fichtenanteil sei mit minus acht Prozent allerdings rückläufig. Die Kiefer folge mit 2,4 Millionen Hektar und 22 Prozent der Waldfläche und verzeichne ein Rückgang von drei Prozent. Dritthäufigste Baumart sei die Buche mit rund 1,7 Millionen Hektar und 15 Prozent Waldflächenanteil. Die Buchenfläche habe zudem um sechs Prozent zugenommen. An vierter Stelle stehe die Eiche mit 1,1 Millionen Hektar und zehn Prozent der Waldfläche bei einem Flächenzugewinn von sieben Prozent. Das Durchschnittsalter der Bäume sei im Vergleich zum Jahr 2002 um viereinhalb Jahre auf 77 Jahre gestiegen. Für die Holzwirtschaft bilde derzeit die Fichte die wichtigste Grundlage für die Wertschöpfung. Bei einem Anteil von nur 25 Prozent der Waldfläche und 33 Prozent des Vorrats hätten Fichten in der letzten Dekade mit 52 Prozent überproportional zum Holzaufkommen beigetragen. Die Wertschöpfung der Holzwirtschaft basiere zum überwiegenden Teil auf Nadelholz mit 77 Prozent der inländischen Rohholzverwendung. Heimische Laubbaumarten seien in ihren technologischen Eigenschaften nicht mit Nadelholz vergleichbar und Massenprodukte aus Laubholz im Baubereich zudem kaum konkurrenzfähig und verfügbar. Derzeit werde das Laubholz überwiegend energetisch genutzt. Die Entwicklung von marktauglichen Laubholzprodukten sei deshalb eine der wichtigsten und anspruchsvollsten Aufgaben von Forschung und Entwicklung in der Forst- und Holzwirtschaft.

*BMVI-Newsletter vom 15.09.2017*

### **Förderprogramm IHATEC: Zweiter Aufruf für Projektanträge gestartet**

Dobrindt: Wir entwickeln deutsche Häfen zu digitalen Hubs

Auf dem Weg zum Hafen 4.0: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) startet bereits den zweiten Förderaufruf für innovative Hafentechnologien.

Bundesminister Alexander Dobrindt: „Deutschland braucht eine starke maritime Wirtschaft. Wir entwickeln mit unserem Förderprogramm deutsche Häfen zu digitalen Hubs und stellen dafür 64 Millionen Euro bereit. Wir unterstützen

die Häfen dabei, innovative Hafentechnologien zu entwickeln und damit Güterumschläge zu optimieren. Dadurch sichern wir die Arbeitsplätze der Zukunft.“

Mit dem Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) unterstützt das BMVI Projekte, die nachweislich zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Technologien in den Häfen beitragen. Sie sollen dabei helfen, das stark anwachsende Umschlagaufkommen zu bewältigen und Logistikketten zu verbessern. Dafür stellt das BMVI im Zeitraum 2016 - 2020 rund 64 Millionen Euro bereit.

Das Förderprogramm IHATEC richtet sich an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, außeruniversitäre Einrichtungen und Ingenieurbüros.

Im ersten Aufruf, der bis Ende 2016 lief, wurden insgesamt 75 Anträge zu 27 Verbundprojekten eingereicht. Bislang wurden rund 19 Millionen Euro an Fördermitteln bewilligt. Die Projekte reichen von der IT-optimierten Prozesssteuerung über den Einsatz automatisierter Systeme für den Güterumschlag bis hin zu Maßnahmen zur Bekämpfung von Cyber-Angriffen.

Ausführliche Informationen zur Förderrichtlinie unter: [www.bmvi.de/IHATEC](http://www.bmvi.de/IHATEC)

Möglichkeit zur Antragsstellung unter: <http://foerderportal.bund.de/>

*idw – Informationsdienst Wissenschaft  
Pressemitteilung vom 19.09.2017*

### Startsignal – neue Chance für Bauingenieure

Dietmar Strey Pressestelle

Helmut-Schmidt-Universität, Universität der Bundeswehr Hamburg

Kooperationsvertrag zwischen Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg und Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unterzeichnet

In der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg wurde heute der Kooperationsvertrag zur Einrichtung eines neuen Bachelor- und Masterstudiengangs „Bauingenieurwesen“ unterzeichnet.

Mit den Unterschriften des Präsidenten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, und dem Präsidenten der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg (HSU), Prof. Dr. Wilfried Seidel, wurde der Vertrag besiegelt.

Ziel der Kooperation ist es, mit einer qualitativ hochwertigen Ausbildung zum/zur Bauingenieur/Bauingenieurin dem demografischen Wandel, insbesondere in den technischen Laufbahnen entgegen zu wirken.

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt: „Der neue Bachelor- und Masterstudiengang

Bauingenieurwesen in Hamburg bietet für uns die große Chance junge Leute für unsere Aufgaben zu interessieren und sie entsprechend zu qualifizieren. Und wir gehen noch einen Schritt wei-

ter, denn wir bieten den Absolventen einen Arbeitsplatz in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes an und damit eine echte Perspektive.“

Ab dem Oktober 2018 können jährlich 30 Studentinnen und Studenten das Studium „Bauingenieurwesen“ an der Helmut-Schmidt-Universität aufnehmen. Die Einteilung des Studienjahres in Trimester ermöglicht einen sehr viel schnelleren Abschluss des Studiums als an öffentlichen Universitäten.

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt wird pro Jahr mit bis zu 18 Studentinnen/Studenten einen Studienvertrag für den neuen Studiengang abschließen, mit dem Ziel die Absolventen nach erfolgreichem Abschluss des Masterstudiengangs in die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu übernehmen.

Die weiteren zwölf Studienplätze werden durch die Helmut-Schmidt-Universität besetzt.

„Das Neue ist, dass wir das in der Bundeswehr langjährig bewährte Erfolgsmodell unseres Studiums erstmals auch für andere Ressorts anbieten. Mit der Einrichtung des Studiengangs Bauingenieurwesen tragen wir dazu bei, den Fachkräftebedarf für den Auf- und Ausbau der für unser Land so wichtigen Infrastruktur zu decken. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist dabei die ideale Partnerin für uns“, erläutert HSU-Präsident Prof. Dr. Wilfried Seidel.

Die Einrichtung des neuen Studiengangs „Bauingenieurwesen“ an der Helmut-Schmidt Universität geht auf die Initiative von Bundestagsabgeordneten aus dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zurück.



*Die Präsidenten von WSV und HSU, Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte (links) und Prof. Dr. Wilfried Seidel, unterzeichnen den Vertrag zur Einrichtung des Studiengangs Bauingenieurwesen.*

*Foto: Reinhard Scheiblich*

*Heute im Bundestag, Nr. 526 vom 25.09.2017*

### Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals

Verkehr und digitale Infrastruktur/Antwort

Berlin: (hib/HAU) Das Projekt „Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals“ befindet sich aktuell in der Phase der Voruntersuchung. Das geht aus der

Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor. Eine konkrete Aussage zu Ausbaumöglichkeiten in den einzelnen Abschnitten sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, schreibt die Regierung.

Der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) sei für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 untersucht und bewertet worden, heißt es weiter. Zur Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung sei der Ausbau im BVWP 2030 in den Vordringlichen Bedarf (VB) und in das Wasserstraßenausbaugesetz aufgenommen worden. Nach Regierungsangaben ist für die Bewertung der Ausbau der Strecke für eine Befahrbarkeit eines 2,80 m abgeladenen Großmotorgüterschiffs (GMS) im Richtungsverkehr und der Ersatzneubau von sechs Schleusen von 115 m Länge und 12,50 m Breite berücksichtigt worden. Nach der für den BVWP 2030 zugrunde gelegten Verkehrsprognose sei von einem Verkehrsaufkommen von rund 600.000 Tonnen im Jahr 2030 auszugehen, schreibt die Bundesregierung. Für den Ausbauzustand sei eine Verlagerungsmenge von der Straße auf das Wasser von 16.000 Tonnen jährlich prognostiziert worden.

*BMVI-Newsletter vom 25.10.2017*

### Ministerwechsel im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bundesminister Christian Schmidt übernimmt für Alexander Dobrindt

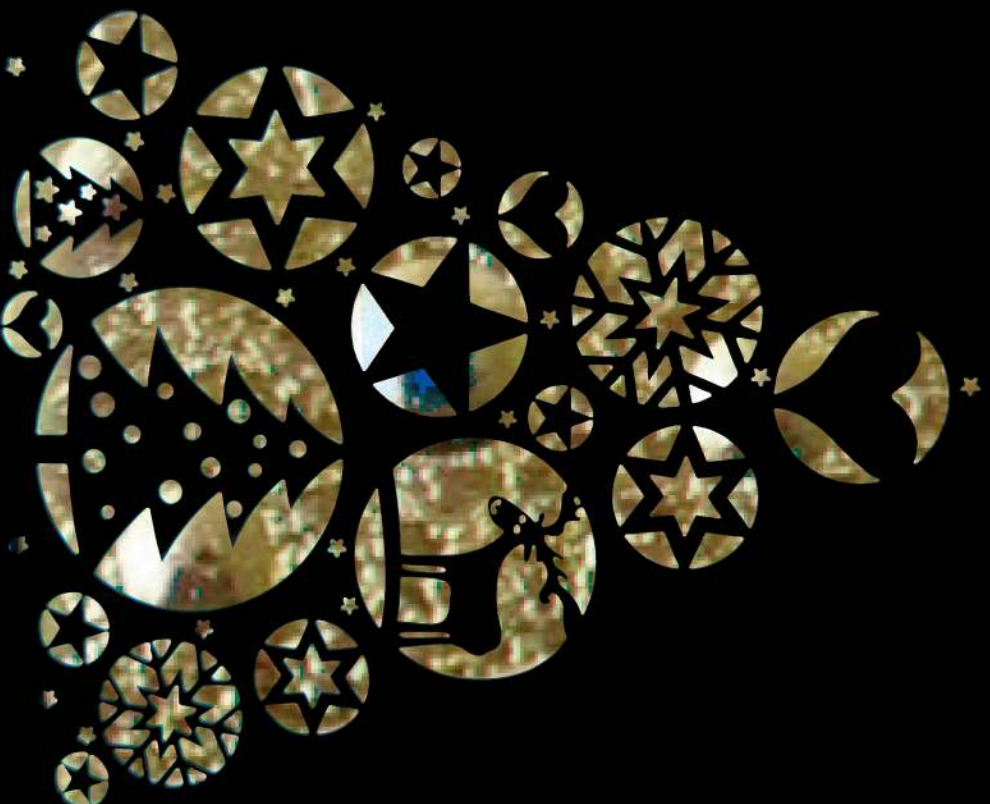
Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier hat den Bundesminister für Verkehr und digitale Inf-

rastruktur, Alexander Dobrindt, gestern aus seinem Amt verabschiedet und ihm die Entlassungsurkunde überreicht. Bis zur Ernennung eines Nachfolgers wird der Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft, Christian Schmidt, zusätzlich die Geschäfte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur weiterführen.

Schmidt: „Ich übernehme ein gut bestelltes Haus mit den wichtigen Zukunftsthemen Mobilität und Modernität und freue mich auf die Zusammenarbeit mit den

Mitarbeitern des BMVI. Deutschland ist auf eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und auf leistungsstarke Breitbandnetze angewiesen - sowohl in Städten als auch in den ländlichen Regionen. Dafür werden wir weiter arbeiten.“

Die Parlamentarischen Staatssekretäre Dorothee Bär, Norbert Barthle und Enak Ferlemann werden mit dem Ministerwechsel statusrechtlich Parlamentarische Staatssekretäre beim Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft. Sie bleiben aber weiterhin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur tätig und behalten ihre bisherigen Zuständigkeiten.



Das Redaktionsteam  
und die Druckerei Graphische Werkstätte  
wünscht allen Leserinnen und Lesern ein gesegnetes und  
besinnliches Weihnachtsfest.

Nichts auf der Welt ist  
so mächtig wie eine Idee,  
deren Zeit gekommen ist

Victor Hugo

Für das neue Jahr 2018 wünschen wir Gesundheit, Glück und Erfolg.



**Planungsgemeinschaft  
Tief- und Wasserbau GmbH**  
- Beratende Ingenieure, VBI -



- Fluss- und Kanalbau
- Hafenbau und Liegestellen
- Hochwasserschutz
- Wehre und Schleusen
- Fischaufstiege
- Gewässerinstandsetzung
- Ingenieurbauwerke

[www.ptw-ingenieure.de](http://www.ptw-ingenieure.de)

- Spezialtiefbau
- Baugruben

## Planung | Beratung | Baubetreuung

### ■ Büro Dresden

Lewickistraße 12  
D-01279 Dresden

Telefon: 0351 / 45 251 - 0  
Telefax: 0351 / 45 251 - 45



### ■ Büro Berlin-Brandenburg

Storkower Straße 99A  
D-10407 Berlin

Telefon: 030 / 64 38 97 80  
Telefax: 030 / 64 38 95 88

