

DER INGENIEUR



DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG

VERBANDSZEITSCHRIFT DES INGENIEURVERBANDES
WASSER-UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG E.V.



NR. 1 • März 2018

ISSN 1614-2144

- Stichkanal nach Salzgitter
- LIFE Projekt Living Lahn River, Teil 2
- Entsorgung gebrauchter Geotextilien aus dem Wasserbau
- ELWIS: neues Design - bewährter Service

Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Bundesevorsitzender:	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
Stellvertretender Bundesevorsitzender:	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
Bundesgeschäftsführer:	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
Bundesschatzmeister:	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
Bundesschriftführerin:	Dipl.-Ing. Constanze Follmann, Marienstraße 3, 47198 Duisburg (CF) Tel. dienstlich: 0203 4504-332 E-Mail dienstlich: constanze.follmann@wsv.bund.de
Bankverbindung:	IBAN: DE22 5509 0500 0001 2808 80 BIC: GENODEF1S01

IWSV im Internet: www.iwsv.de

Bezirksgruppen Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Bezirksgruppe Hannover

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Volker Bensiak
Ludwig-Erhard-Weg 21 · 32425 Minden
Tel. dienstl.: 0571 40437713
E-Mail: volker.bensiak@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)

58. Jahrgang



<http://www.iwsv.de>

Mitglied im Zentralverband der Ingenieurvereine 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. 016097219547
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: „Stichkanal nach Salzgitter - Haltung Wedtlenstedt“
© WNA Helmstedt

INHALT

2 EDITORIAL

Verbandsarbeit

3 VIII. Ingenieurtag in Minden

Fachbeiträge

8 Stichkanal Salzgitter – Zukunftsträchtiger Ausbau einer Bundeswasserstraße Marc Oppermann

13 Das integrierte LIFE Projekt Living Lahn River – one river, many interests – Teil 2 Veronika Hecht, Jens Maltzan, Manuela Osterthun

18 Entsorgung gebrauchter Geotextilien aus dem Wasserbau Lars Düster, Dirk Lechtenberg und Christian Dietrich

20 ELWIS – neues Design, bewährter Service Michael Brunsch

23 IWSV-Intern

26 ZBI

27 Aus den Bezirksgruppen

31 IWSV-Aktuell



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

vielleicht gibt es, wenn dieses Heft erscheint, bereits eine neue Bundesregierung.

Im Februar haben sich CDU/CSU und SPD zu einem Koalitionsvertrag verständigt.

In diesem stehen auch für uns Ingenieure interessante Aussagen. Zum Beispiel zur Qualität der Ausbildung („Wir wollen die hohe Qualität der Ausbildung von Architekten und Ingenieuren auch künftig sicherstellen.“) oder auch zu dem Thema Durchgängigkeit in den Laufbahnen („Wir wollen die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Dienstes weiterhin sicherstellen, indem wir die Zugangsvoraussetzungen im Bundesrecht künftig auch stärker an gewonnenen berufspraktischen Erfahrungen oder besonderen wissenschaftlichen Qualifikationen orientieren und beispielsweise den Zugang zum höheren Dienst des Bundes auch für Bachelor-Absolventen mit Promotion oder mehrjähriger beruflicher Erfahrung öffnen.“). Gerade die letzten Aussagen machen für die Ingenieurinnen und Ingenieure der WSV, welche bereits über entsprechende vielfältige Erfahrungen verfügen, Hoffnung, dass dies auch möglich wird. Gerade bei der Umsetzung der neuen Organisationsstrukturen in den Revierämtern gewinnt diese Passage für die Beschäftigten an Bedeutung. Wir hatten ja bereits in unserem Zukunftspapier die möglichst unbürokratische Nutzung der bereits vorhandenen Möglichkeiten bei einem Laufbahnwechsel angemahnt.

Die Verbesserung der Rolle der Ingenieurinnen und Ingenieure in unserer Gesellschaft, ihre Wahrnehmung und Anerkennung ist eine der Aufgaben unseres Verbandes, wie auch unseres Dachverbandes ZBI. Nun sind die Diskussionen um Großprojekte in Deutschland (Flughafen Berlin, Bahnhof Stuttgart, Elbphilharmonie etc.) so wie sie geführt

werden, nicht unbedingt geeignet, dies zu erreichen. Doch muss hier nachgefragt werden, woran es bei den offensichtlichen Problemen bei diesen Vorhaben liegt. Sind die Ingenieure in Deutschland weniger gut als in anderen Ländern? Sind möglicherweise die Vorgaben (oder Vorschriften) in Deutschland zu schwierig? Werden die Entscheidungen für solche komplexen Bauvorhaben mit dem notwendigen technischen Verständnis gefällt, oder haben andere (politische, juristische, wirtschaftliche etc.) Interessen hier eine wesentliche Rolle? Hier ist sicher für die Zukunft viel zu tun, um einerseits Großprojekte zügiger umzusetzen und andererseits die Rolle der Ingenieure dabei wieder zu stärken und "ins rechte Licht" zu rücken.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Teilnehmerinnen und Teilnehmer am VIII. Ingenieurtag des IWSV in Minden, auch in diesem Jahr haben die Organisatoren des Ingenieurtages, die Bezirksgruppe Hannover, ein interessantes Programm aufgestellt. Durch die verschiedenen Vorträge wird die große Bandbreite der Aufgaben an der Wasserstraße deutlich. Dafür gebührt Ihnen bereits vorab schon einmal ein herzliches Dankeschön. Wichtig ist aber auch neben den interessanten Vorträgen der fachliche Austausch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowohl in den Pausengesprächen als auch an der Abendveranstaltung.

Ich wünsche Ihnen allen interessante Tage mit angeregten Gesprächen in Minden und freue mich auf Ihre Teilnahme am VIII. Ingenieurtag des IWSV.

Ihr/Euer

Grüßwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
werte Gäste und Freunde des IWSV,

anlässlich des VIII. Ingenieurtages des IWSV darf ich Sie im Namen der Bezirksgruppe Hannover recht herzlich an der Weser im Nordosten des Landes Nordrhein-Westfalen begrüßen.

Die Weserstadt Minden bietet die Kulisse für den diesjährigen Ingenieurtag, der sich einmal mehr mit der Wasserstraße als Wirtschaftsfaktor befasst. Neben der Weser, die Minden in Süd-Nord-Richtung durchfließt, wird die Stadt vom Mittellandkanal als künstlicher Wasserstraße in West-Ost-Richtung durchzogen. Das Wasserstraßenkreuz von Weser und Mittellandkanal stellt dabei über seine Schleusenverbindungen einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt für die Binnenschifffahrt dar. Über die Weser als Hinterland-Anbindung der Bremischen Häfen gelangen Massengüter und insbesondere Containertransporte in die gesamte nördliche Region Deutschlands. Für Minden stellt das Wasserstraßenkreuz in wirtschaftlicher Hinsicht einen Standortvorteil dar, der durch gute Anbindungen an die beiden weiteren Verkehrsträger Straße und Bahn noch ergänzt wird. Es dürfte auch dieser guten infrastrukturellen Lage zu verdanken sein, dass der vorhandene Containerhafen nur wenige Jahre nach seiner Einrichtung schon seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat. Gelegen im Verbindungskanal Süd zwischen Weser und Mittellandkanal, sind dort mittlerweile alle Ausbaumöglichkeiten erschöpft. Aus diesem Grund entsteht in Minden jetzt eine neue Hafenanlage mit optimierter, direkter Anbindung an den Mittellandkanal und weiteren zukunftsorientierten Entwicklungsmöglichkeiten.

Es ist aber nicht der Hafenneubau allein, der unser Interesse am Tagungsort weckt. So ist im August letzten Jahres die neu gebaute Weserschleuse im Verbindungskanal Nord für den Verkehr frei gegeben worden. Bisher gab es für Schiffe mit einer

Länge von mehr als 85 Metern keine Möglichkeit vom Mittellandkanal auf die Weser zu kommen oder umgekehrt. Mit der neuen Weserschleuse, die eine nutzbare Schleusenkammerlänge von 139 Metern aufweist, ist dieser Weg nun auch für Großmotorgüterschiffe (GMS) oder längere Schubschiffeinheiten frei. So konnte mit der Schleuseneröffnung auch die Mittelweser zwischen Bremen und Minden für das Befahren mit GMS frei gegeben werden, wenn auch nur mit eingeschränkter Abladetiefe. Es ist zu erwarten, dass diese Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auch der Wirtschaftsregion Minden mit dem "RegioPort Weser" als neuem Hafen zugutekommt.

Ausgehend von den gegenwärtigen Bauprojekten soll ergänzend auch ein Blick auf die Zukunft der Bauplanung in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung geworfen werden. Das Stichwort dabei lautet BIM - Building Information Modeling. Hinter dem Kürzel BIM verbirgt sich die Bauwerksplanung mittels eines 3-D-Modells. In diesem digitalen Modell können sämtliche für den Bau und auch die spätere Bauwerksunterhaltung benötigten Informationen hinterlegt werden, so dass von Beginn an eine umfassende Datenbank für das zugehörige Bauwerk entsteht. Die WSV betritt Neuland mit der Anwendung dieses aus dem Hochbau bekannten Verfahrens im Wasserbau. Die ersten Schritte in Richtung einer optimierten Bauplanung und Bauwerksunterhaltung dürfen daher mit Spannung erwartet werden.

Ich bin überzeugt, dass wir auch dieses Jahr ein interessantes Programm zusammengestellt haben und wünsche allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen informativen und angenehmen Aufenthalt in der Stadt an Weser und Mittellandkanal.

*Dipl.-Ing. Volker Bensiek
Vorsitzender der IWSV-Bezirksgruppe Hannover*





Grußwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
die rasant fortschreitende technische Innovation setzt neue Takte und Intervalle. Was gestern noch Vision war, ist heute Hightech und morgen schon die Technik von gestern.

Wir alle wissen: die Digitalisierung ist bereits über uns gekommen und nicht wenige prophezeien der Welt die gläserne Big Data Gesellschaft mit allen daraus erwachsenden Vor- und Nachteilen. Je nach Standpunkt und Zielsetzung positiv bzw. negativ begründet mit mehr oder weniger fachlicher und/oder politischer Kompetenz und belegbaren Beispielen. Dies zuweilen durchaus auch mit wechselnden Rollen, frei nach Shakespeares Komödie „Was ihr wollt“. Der Philosoph Peter Sloterdijk spricht in diesem Kontext gar von der „hybriden Synthese aus technischem Avantgardismus und ökokonservativer Mäßigung“. Was also wollen wir wirklich und was erwarten wir von der Zukunft?

Die individuell gelebte Verbandskultur innerhalb der Mitgliedsorganisationen im Zentralverband der Ingenieurvereine (ZBI), darunter auch der IWSV, ist historisch gewachsen. Umso wichtiger ist es, in einem Blick zurück nach vorne daraus aktive Zukunft zu gestalten, denn das Zusammenspiel von Ideen, Leistungen und Innovationen sowie die Gestaltung neuer Herausforderungen der Gesellschaft, des Marktes und der Politik und stellen immer wieder hohe Anforderungen an uns Ingenieure. Die Zukunft sicher vorherzusagen, das kann niemand von uns. Wir können uns aber die Frage stellen, welche Herausforderungen uns zukünftig erwarten und wie wir die Veränderungsprozesse aktiv mitgestalten können.

Und wir müssen diese Fragen nicht allein im stillen Kämmerlein beantworten, sondern können dazu beispielsweise die oft beschworene Schwarmintelligenz einer vernetzten Welt zu Rate ziehen. Die Veränderungen, Trends und Megatrends, sind allgegenwärtig und nahezu jedem zugänglich; sie prägen in beängstigender Konsequenz unsere alltägliche Gegenwart. Umso wichtiger sollte es also für jeden von uns sein, die Zukunft aktiv mit zu entwickeln.

„Und wo sehen Sie sich in fünf Jahren?“ Diese aus Bewerbergesprächen bekannte Frage gewinnt vor diesem Hintergrund eine völlig neue Bedeutung, denn wer die Anzeichen bevorstehender Veränderungen rechtzeitig erkennt, kann diese Umbrüche nicht nur abfedern, sondern daraus zugleich neue Chancen identifizieren und damit den Übergang zu etwas Neuem weisen. Der schnelle technologische Wandel und kurze Innovationszyklen, gerade im Bereich digitaler Techniken und Anwendungen, machen lebenslanges Lernen zu einem unabdingbaren Erfordernis.

Das Lernen im Kontext der zunehmenden Digitalisierung von Gesellschaft und Arbeitswelt sowie das kritische Reflektieren darüber sind im Übrigen integrale Bestandteile des Bildungsauftrages. Da-

mit dieser Auftrag in der digitalen Welt gelingt, sind jetzt relevante Weichenstellungen vorzunehmen – dies insbesondere pädagogisch, didaktisch und natürlich technisch-infrastrukturell. Die Digitalisierung stellt uns, unsere Gesellschaft und die Arbeitswelt vor große Herausforderungen. Damit verbunden ist ein Transformationsprozess, der nicht rein wirtschaftlich-technologischer, sondern gesamtgesellschaftlicher Natur ist.

Egal, ob es um die tägliche Kommunikation, die Gesundheitsversorgung oder den Bildungsbereich geht: Die Digitalisierung verändert Schritt für Schritt unser gesamtes privates und berufliches Umfeld. Sie eröffnet viele neue Chancen, birgt aber durchaus auch Risiken und weckt Ängste, die wir ernst nehmen müssen. Bei der Digitalisierung geht es im Wesentlichen um die digitale Vernetzung von Informationen. Die spannende Herausforderung liegt hingegen in der Frage, wie die digitale Transformation systematisch in die Gesellschaft implementiert werden kann. Die neuen digitalen Technologien bieten völlig andere Dimensionen der Informationsverfügbarkeit und radikal neue Möglichkeiten der Vernetzung – nicht umsonst wird in diesem Kontext von einer disruptiven Innovation gesprochen. Cloud Computing, Big Data, Sharing Economy, dezentrale und individualisierte Fertigungstechniken, wie auch autonome Systeme stehen als Schlagwörter dafür. Die Antwort auf diese Komplexität kann nur vernetztes Arbeiten lauten, d.h. die kooperative und kollektive Zusammenarbeit im Team („Kollaboration“) muss zwingend eine Kernkompetenz werden. Auch unser Berufsfeld befindet sich durch die Digitalisierung im Umbruch. Fachlich gesehen wird dies im Baubereich beispielsweise über die Themenfelder BIM oder auch Smart City realisiert. Gemeinsame Arbeitskreise der Berufs- und Fachorganisationen entwickeln bereits Leitlinien und Regelwerke und es gibt zahllose Weiterbildungsveranstaltungen wie auch eine wachsende Anzahl an Fachliteratur dazu. Im Grunde genommen geht es – beispielsweise in den Bereichen Infrastruktur und Vernetzung – „nur“ darum, alles datentechnisch zu verbinden und in der Wertschöpfungskette Bau darum, Kosten zu senken und auf diese Weise Produktionsgewinne zu realisieren. Soweit so gut und ingenieurtechnisch oder wirtschaftlich gesehen sicherlich ein lösbares Unterfangen. Wenn da nicht noch ein paar weitere Problemfelder wären, die weniger die technische Seite, sondern vielmehr die Wechselwirkung auf die Sozialgesellschaft in den Vordergrund rückt. Hier geht es z.B. um Unternehmenskultur und Kompetenzen, es geht um Einstellungen und Verhaltensweisen, es geht um das, was Arbeit prägt. Ein zentrales Element ist hier z.B. die Bereitschaft zu lernen und eigene Kompetenzen weiterzuentwickeln. Dies gilt für einzelne Menschen ebenso wie für Unternehmen und Organisationen. Welche digitalen Kompetenzen müssen Menschen in der Arbeitswelt haben oder erwerben, als Arbeitnehmer wie auch als Arbeitgeber? Wie können Schulen, Hochschulen und Universitäten den Lernenden diese nötige digitale Kompetenz vermitteln? Und wie verhindern wir, dass die Digitalisierung digitale Gewinner und Verlierer hervorbringt? Allein diese Fragen zeigen: Der digitale Wandel bringt Herausforderungen mit sich, die uns alle betreffen und die wir gemeinsam beantworten müssen, um die Digitalisierung für die

Menschen, für Wirtschaft und Arbeit gleichermaßen fair zu gestalten.

Wir haben derzeit viele Herausforderungen vor uns. Und die Lösungen der Zukunft haben eines gemeinsam: Sie basieren überwiegend auf digitalen Technologien und erfordern Fachkräfte mit entsprechenden digitalen Kompetenzen. Aber: Deutschland hat seit einiger Zeit ein beachtliches Fachkräfteproblem, insbesondere im MINT-Bereich. Inzwischen werden zwei Drittel aller offenen Stellen in Engpassberufen ausgeschrieben. Das wirkt sich äußerst hemmend auf unsere Wettbewerbsfähigkeit, unsere Innovationskraft und unser Wachstum aus. Zwar verfügen wir über große Stärken und Deutschland ist – mit Abstrichen – durchaus auch attraktiv für ausländische Talente, allerdings ist unsere kulturelle Ambiguitätstoleranz meines Erachtens an dieser Stelle durchaus noch steigerungsfähig. In diesem Zusammenhang möchte ich zum wiederholten Mal auf den Wirtschaftswissenschaftler Richard Florida verweisen: Für ihn sind für die Entwicklung einer Wirtschaft Menschen mit technologischer und ökonomischer Kreativität von großer Bedeutung. Florida sah die positiven Wechselwirkungen zwischen Talent, Technologie und Toleranz. Dem gegenüber aber steht auch die sozioökonomische Segregation mit ihren zum Teil fatalen Folgen: keine Bildung, kein Job. Wichtig ist mir in diesem Zusammenhang unbedingt die Feststellung: Die Digitalisierung vernichtet keine Jobs, nur falsche Entscheidungen vernichten sie! Fest steht aber auch, dass Digitale Kompetenzen heutzutage unerlässlich sind für mehr digitale Teilhabe und damit auch für gesellschaftliche Teilhabe.

Die Digitalisierung ist kein isolierter Prozess. Sie funktioniert nicht ohne Treiber, die die komplexen Digitalisierungsprozesse sehen, verstehen und voranbringen. Und hier kommen die Ingenieurinnen und Ingenieure ins Spiel: Unser Berufsstand ist doch geradezu prädestiniert, neue Entwicklungen strategisch voraus zu denken, dabei jedoch flexibel und anpassungsfähig für neue Entwicklungen zu bleiben. Wer, wenn nicht wir, ist in der Lage, diese große Herausforderung maßgeblich zu meistern? Der französische Schriftsteller Viktor Hugo sagte einmal: „Die Zukunft hat viele Namen: Für die Schwachen ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen ist sie das Unbekannte, für die Tapferen ist sie die Chance.“

Man muss kein Digital Native sein, um die Chancen der Digitalisierung erfolgreich zu nutzen. Viel wichtiger ist es meines Erachtens, die Herausforderung zu erkennen, sie anzunehmen, dem Umfeld eine Vision zu geben, den Wandel aktiv zu gestalten, zu evaluieren und in einem offenen, transparenten Dialog gegebenenfalls nachjustieren. Lassen Sie uns also gemeinsam die Chance zur Gestaltung unserer Zukunft ergreifen!

In diesem Sinne wünsche ich dem IWSV-Ingenieurtag einen guten Verlauf und Ihnen allen viele anregende Gespräche.

Ihr

Wilfried Grunau

Grußwort



Sehr geehrte Damen und Herren,

das 21. Jahrhundert stellt nicht nur die Weserstadt Minden vor neue Herausforderungen. Sicherstellung des Zugangs zu sauberem Wasser, Fortschritte in der Gesundheitsinformatik, Künstliche Intelligenz oder die Entwicklung besserer Instrumente für wissenschaftliche Entdeckungen – das sind Herausforderungen, denen sich zukunftsorientierte Ingenieure stellen müssen.

Das 21. Jahrhundert erfordert einfache Lösungen für sehr komplexe Aufgaben. Dabei ist das exzellente Fachwissen, das sich ihre Mitglieder angeeignet haben eine sehr gute Basis. Aber es reicht für einen erfolgreichen beruflichen Werdegang alleine nicht mehr aus. Stetige berufliche Weiterbildung ist der Schlüssel zum Erfolg.

Eines ihrer Ziele ist es die Fortbildung voranzutreiben. Das verfolgen Sie mit den regelmäßig stattfindenden Ingenieurtagen konsequent. Dabei setzen Sie auf den Austausch mit Experten zu sehr aktuellen Themen. Ein positiver Effekt ist, dass ihre Mitglieder immer auf dem neuesten Stand der Forschung sind und dadurch die Arbeit nachhaltig beeinflusst wird.

Lebenslanges Lernen ist eine persönliche Einstellung: die Bereitschaft, sich veränderten Bedingungen in allen Lebensbereichen zu stellen, neugierig zu bleiben und sich nicht mit dem Erreichten zufriedener zu geben. Lebenslanges Lernen ist daher sowohl aus sozialen wie auch ökonomischen Gründen für den Einzelnen wie für die Gesellschaft wichtig.

Nur so entstehen neue Ideen, nur so haben Sie die Chance am Puls der Zeit zu sein und sich den Zukunftsthemen zuzuwenden. Für das Jahr 2018 haben Sie sich einiges vorgenommen: RegioPort, der Neubau der Weserschleuse und die Containerverkehrsströme von der Küste zum Binnenland – das Programm ist vielfältig und attraktiv. Ich lade Sie herzlich dazu ein, sich aktiv zu beteiligen. Wir brauchen den Dialog ebenso wie den Gedankenaustausch über Ihre Ideen.

In diesem Sinne wünsche ich informativen Input, spannende Erkenntnisse und gute Gespräche.

Michael Jäcke
Bürgermeister der Stadt Minden

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.

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
Donnerstag, 07. Juni 2018	Begrüßungsabend (Restaurant "Die Knolle"; Essen und Getränke Selbstzahler)
Freitag, 08. Juni 2018	Fachtagung (Kaffeepausen im Teilnahmebeitrag enthalten, Mittagsverpflegung Selbstzahler)
Freitag, 08. Juni 2018	Abendveranstaltung (Buffet im Teilnahmebeitrag enthalten, Getränke als Selbstzahler)
Samstag 09. Juni 2018	ca. 3/4 Std. Fahrt mit Museumsbahn nach Hille Besichtigung Schnapsbrennerei, Rückfahrt, Gesamtdauer ca. 3,5 Stunden (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.

Stichkanal nach Salzgitter – Zukunftsträchtiger Ausbau einer Bundeswasserstraße

Dipl.-Ing. Marc Oppermann, Wasserstraßen-Neubauamt Helmstedt

Der Stichkanal nach Salzgitter wird in den kommenden Jahren zur Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut, so dass er von Binnenschiffen mit einer Breite von bis zu 11,45 m und einer Abladetiefe von bis zu 2,80 m ohne Einschränkungen einschiffbar befahren werden kann. Der Ausbau der beiden Haltungen Wedtlenstedt und Üfingen erfolgt überwiegend im Trapezprofil mit einer Wasserspiegelbreite von 36,90 m und einer Wassertiefe von 4,00 m. Die Vorhäfen der Schleusen werden halbseitig ausgebaut. Insgesamt werden hierfür ca. 1 Mio. m³ Boden bewegt und ca. 300.000 m² Tondichtung sowie ca. 460.000 m² Schüttsteindeckwerk eingebaut. Drei Düker müssen dem neuen Gewässerquerschnitt angepasst und durch Neubauten ersetzt werden. Weiterhin werden zwei Brücken angepasst, um eine durchgängige lichte Durchfahrts Höhe von 5,25 m zu gewährleisten. Derzeit wird das Planfeststellungsverfahren durchgeführt, der Planfeststellungsbeschluss wird Anfang 2018 erwartet. Der Baubeginn soll Ende 2018 erfolgen, die Fertigstellung ist im Jahr 2025 geplant.

1. Allgemeines

Der ca. 18 km lange Stichkanal nach Salzgitter (SKS) zweigt westlich von Braunschweig in Höhe der Ortschaft Wendeburg vom Mittellandkanal (MLK) bei MLK-km 213,530 ab und verläuft in südlicher Richtung (Abbildung 1). Die Bundeswasserstraße endet bei SKS-km 14,918. Hieran schließt sich der ca. 3 km lange Werkschafen der Salzgitter AG bis SKS-km 17,964 an.

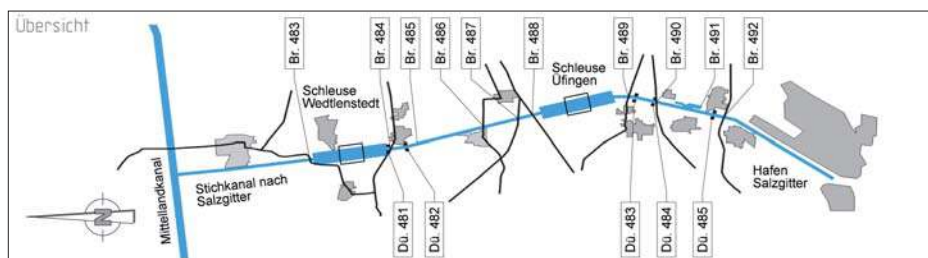


Abb. 1: Übersichtsskizze des SKS

Neben dem Werkschafen der Salzgitter AG befindet sich noch der Hafen Beddingen unmittelbar am Stichkanal nach Salzgitter. Dieser ursprünglich als Schleppbetriebschafen konzipierte und in der Ver-

gangenheit mehrfach erweiterte Hafen befindet sich am östlichen Ufer nordwestlich der Ortschaft Beddingen. Die Hafeneinfahrt erstreckt sich von ca. SKS-km 13,41 bis 13,68.

Der Stichkanal nach Salzgitter überwindet zwischen der Scheitelhaltung des Mittellandkanals (Wasserspiegel bei +65,00 m) und dem Werkschafen der Salzgitter AG (Wasserspiegel bei +83,30 m) einen Höhenunterschied von 18,30 m durch die beiden Doppelkammerschleusen Wedtlenstedt bei SKS-km 4,6 (Hubhöhe 9,30 m) und Üfingen bei SKS-km 10,7 (Hubhöhe 9,00 m).

2. Historie

Die Planungen für den Stichkanal begannen auf Veranlassung der damaligen Reichswerke AG für Erzbergbau und Eisenhütten im Jahr 1937. Bereits am 4. April 1938 erfolgte der Baubeginn und nach weniger als drei Jahren Bauzeit konnte der gesamte Kanal am 2. Dezember 1940 in Betrieb genommen werden.

Der Stichkanal nach Salzgitter war ursprünglich für die Schleppschiffahrt mit 1.000 t Kähnen konzipiert. Der Kanal erhielt hierfür in den Regelbereichen ein Muldenprofil mit 37 m Wasserspiegelbreite und 3,50 m Wassertiefe in Kanalachse. Rund 5,3 km des Kanals sind als Dammstrecke ausgewiesen, ca. 6,5 km der Kanalstrecke sind gedichtet. Die Dichtung besteht aus einer 30 cm starken Tonschicht mit einer Schutzschicht aus 10 cm Kiessand und 20 cm Steinbruchabraum. Der Wasserwechselbereich wurde darüber hinaus, ebenso wie in den unge-

dichteten Abschnitten, mit einer 30 cm starken Steinschüttung aus Wasserbausteinen gesichert.

Angesichts des seit 1965 begonnenen Ausbaus des Mittellandkanals und seiner Zweigkanäle für die Wasserstraßenklasse

IV erfolgte auch eine Anpassung des Stichkanals nach Salzgitter für den Verkehr mit dem sogenannten Europaschiff mit einer Tragfähigkeit bis 1.350 t und einem maximalen Tiefgang von bis zu 2,50 m. Neben der Vergrößerung der Durchfahrts Höhe der Brücken und an den Unterhäuptern der Schleusen sowie der Vergrößerung der Drempeltiefen erfolgte auch eine Vergrößerung des wasserführenden Querschnitts. Hierfür wurde im nördlichen Abschnitt zwischen dem Mittellandkanal und dem unteren Vorhafen der Schleuse Wedtlenstedt das ursprüngliche Muldenprofil durch ein Rechteckprofil mit seitlichen Uferspundwänden und einer Breite von 39 m sowie einer Wassertiefe von 4,00 m ersetzt. In den Haltungen Wedtlenstedt und Üfingen wurde das Muldenprofil beibehalten. Hier wurde der Wasserspiegel um jeweils 30 cm angehoben, so dass eine Wassertiefe von 3,80 m in Kanalachse erreicht werden konnte.

Derzeit ist der Stichkanal für Schiffe und Schubverbände von bis zu 9,60 m Breite mit einer Abladetiefe von maximal 2,80 m und für Fahrzeuge bis 11,45 m Breite mit einer verringerten Abladetiefe von maximal 2,50 m freigegeben.

3. Ziel des Ausbaues

Aufgrund der bereits derzeit hohen Verkehrsbedeutung des Stichkanals nach Salzgitter und der zu erwartenden Steigerung der Umschlagszahlen an den beiden Kanalhäfen soll die Einschränkung der Abladetiefe für größere Binnenschiffe aufgehoben werden und der Stichkanal zur Wasserstraßenklasse Vb wie der Mittellandkanal ausgebaut werden, um auch in Zukunft einen wirtschaftlichen Schiffsverkehr auf dem SKS gewährleisten zu können.

Nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen können bis zu 135 m lange Großmotorgüterschiffe und bis zu 185 m lange Schubverbände mit jeweils einer Breite von bis zu 11,45 m und einer Abladetiefe von bis zu 2,80 m auf dem Stichkanal verkehren. Weiterhin wird eine durchgängige lichte Durchfahrts Höhe von 5,25 m unter den Brücken gewährleistet.

4. Beteiligte am Projekt

Verantwortlich für den geplanten Ausbau ist das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Helmstedt. Die Planungsleistungen wurden nach einem europaweiten Vergabeverfahren im September 2010 vom WNA an die Ingenieurgemeinschaft 'Planung Stichkanal nach Salzgitter', bestehend aus den drei Ingenieurbüros grbv Ingenieure im Bauwesen GmbH & Co. KG aus Hannover, Ramboll IMS Ingenieurgesellschaft mbH aus Hamburg und Sweco GmbH aus Hannover vergeben. Zahlreiche weitere Fachplaner vervollständigen als Nachunternehmer das umfangreiche Planungsteam.

5. Ausbau der Haltungen

Der SKS ist ein einschiffiger Kanal und damit in seinen Haltungen nur im Richtungsverkehr befahrbar. Im Bestand beträgt die Wasserspiegelbreite bezogen auf den unteren Betriebswasserstand ca. 35 m. Nur im südlichen Teilstück der Haltung Üfingen, zwischen dem Hafen Beddingen bei SKS-km 13,700 und der Einfahrt in den Hafen Salzgitter bei SKS-km 14,918, weitet sich der Kanalquerschnitt deutlich und weist Wasserspiegelbreiten von bis zu 150 m auf.



Abb. 2: Haltung Wedtlenstedt

Die Haltungen wurden im Muldenprofil mit 3,50 m Wassertiefe in Kanalachse, bezogen auf den unteren Betriebswasserstand, hergestellt.

Der Ausbau der Haltungen erfolgt im Trapezprofil. Für den Ausbauquerschnitt wurden die Regelneigungen (1:3) der Uferböschungen zu 1:2,5 optimiert. Die Wasserspiegelbreite beträgt im Regelprofil, bezogen auf den unteren Betriebswas-

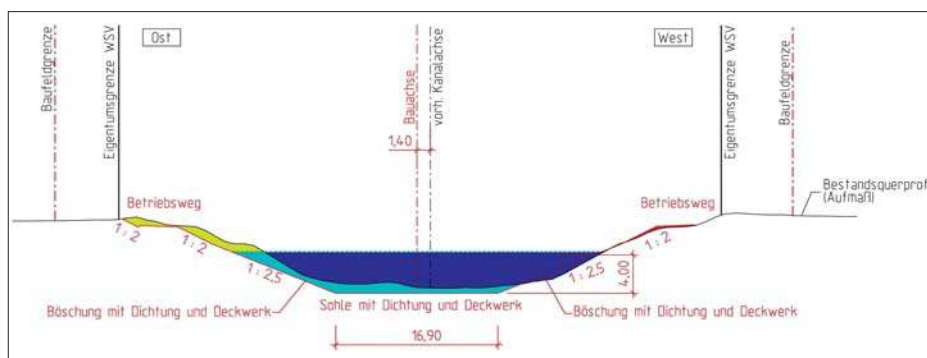


Abb. 3: Querprofil SKS-km 5,750 (Haltung Wedtlenstedt)

serstand, 36,90 m, die Fahrsurbreite 18,40 m und die Sohle wird in einer Breite von 16,90 m hergestellt.

In den jeweils nördlichen Abschnitten der Haltungen sind die Uferböschungen und die Sohle gedichtet. Insgesamt haben die Dichtungsstrecken in den Haltungen eine Länge von ca. 3 km. Südlich des Hafens Beddingen ist nur noch die westliche Böschung gedichtet ausgeführt. Sohle und östliche Böschung sind ungedichtet.

Die bisherigen Dichtungsstrecken werden im Zuge des Kanalausbaus wieder gedichtet hergestellt. Sohle und Böschungen erhalten dort ein Deckwerk aus Wasserbausteinen auf Trennlage und 0,2 m dicker Tondichtung.

In den ungedichteten Streckenabschnitten erhalten die Böschungen ein Deckwerk aus Wasserbausteinen auf einem Filter.

Der Übergang von Böschungsdeckwerk zur ungesicherten Sohle wird mit einer 1,5 m tiefen Fußbindung hergestellt.

Für die Unterhaltung des Kanals ist grundsätzlich die Erneuerung des beidseitigen, parallel

zum Kanal liegenden Betriebswegs geplant. Zum Erhalt einer besonders schützenswerten Baumreihe wird jedoch auf einem ca. 1,7 km langen Teilstück der Haltung Wedtlenstedt auf die Wiederherstellung des östlichen Betriebswegs verzichtet.

In der Haltung Wedtlenstedt ist eine Achsverschiebung von 1,40 m in Richtung Osten im Vergleich zum Bestand vorgesehen. Die geplante Kanalachse in der Haltung Üfingen stimmt mit der be-

stehenden überein.

Die Optimierung der Böschungsneigung auf 1:2,5 und die Achsverschiebung in der Haltung Wedtlenstedt ermöglichen eine Minimierung des Eingriffs in den kanalbegleitenden Gehölzstreifen und führen zu dessen mindestens einseitigem Erhalt.

Als Teil der Ausbaumaßnahme werden südlich des Hafens Beddingen am östlichen Kanalufer eine 120 m lange Gefahrtgutliegestelle sowie die 360 m lange Liegestelle Beddingen mit drei Liegeplätzen für Schiffe ohne Gefahrtgutzeichen angepasst. Beide Liegestellen werden in Dalbenbauweise hergestellt. Die Liegestelle Beddingen wird mit Stromtankstellen ausgerüstet.

Unmittelbar vor der Einfahrt in den Hafen Salzgitter wird zwischen SKS-km 14,750 und 14,918 eine neue Wendestelle gebaut. Diese Wendestelle schneidet in das Ostufer ein. Die neuen Böschungen am Ostufer werden in einer Neigung von 1:3 hergestellt und mit Wasserbausteinen auf einem Filter gesichert. Aufgrund der erhöhten hydraulischen Belastungen auf das Deckwerk, erhalten die Schüttsteine im Bereich der Wendestelle wie auch am gegenüberliegenden Westufer einen Teilverguss. Die Kanalsole bleibt unbefestigt.

6. Ausbau der Vorhäfen

Der Ausbau des SKS beinhaltet auch den Ausbau der Vorhäfen der Schleusen Wedtlenstedt und Üfingen. Die beiden Schleusen sind näherungsweise baugleich und liegen ca. 6,5 km voneinander entfernt. Ihre Vorhäfen wurden ursprünglich im Muldenprofil hergestellt. Die unteren Vorhäfen sind jeweils ohne Dichtung ausgeführt worden. Die Böschungen wurden mit Schüttsteinen gesichert, Sohl-sicherungen sind nicht vorhanden. Zum Schutz gegen Wasserverluste erhielten die oberen Vorhäfen der Schleusen an Bö-



Abb. 4: Unterer Vorhafen der Schleuse Üfingen

schungen und Sohle eine Tondichtung. Parallel zur Ausbauplanung des Kanals wird beim Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals Hannover (NBA) der Neubau der westlichen Schleusenkammern der Schleusen Wedtlenstedt und Üfingen geplant. Zukünftig soll der Verkehr hauptsächlich über die neuen Schleusenkammern abgewickelt werden. Auf diesem Konzept aufbauend wurde aus wirtschaftlichen Gründen ein Teilausbau der Westseite der Vorhäfen beschlossen. Die östliche Vorhafensohle und die Uferböschungen auf der Ostseite bleiben unverändert.

Derzeit werden im Zuge der Schleusenplanung auch die Vorhafengeometrie sowie die Start- und Warteplätze beplant. Der Ausbauplanung liegt ein Liegestellenkonzept der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) zu Grunde, in welchem der Bedarf an Liegestellen sowie Start- und Warteplätzen nach dem

Ausbau festgelegt wurde. Neben den Start- und Warteplätzen in Dalbenbauweise befindet sich auf der Ostseite des unteren Vorhafens der Schleuse Wedtlenstedt zwischen SKS-km 3,890 und 4,260 eine Liegestelle der WSV in Spundwandbauweise. Diese Liegestelle erhält eine Sohlsicherung und wird mit Stromtankstellen ausgestattet.

Im unteren Vorhafen der Schleuse Üfingen ist als Ausgleichsmaßnahme die Entwicklung einer Flachwasserzone geplant. Zum Schutz der flachen Böschungen kommen technisch-biologische Ufersicherungen zum Einsatz.

Die Flachwasserzone wird durch einen neu zu errichtenden Längswall vom übrigen Vorhafen abgetrennt. Der ca. 470 m lange Wall wird auf der nicht ausgebauten, östlichen Seite des unteren Vorhafens Üfingen hergestellt. Der Kern des Längswalls wird aus einem Kies-Sand-Gemisch bestehen, das während der Ausbau-

maßnahme gewonnen wird. Der Kern erhält eine Abdeckung aus Schüttsteinen. Hierfür sollen unter anderem die ausgebauten Schüttsteine des Bestandsdeckwerks verwendet werden.

7. Neubau, Abbruch und Anpassung der Düker

In beiden Haltungen wird der Stichkanal nach Salzgitter von mehreren Dükern unterquert. Teilweise erfolgte die Errichtung der Düker zusammen mit dem damaligen Bau des Kanals im Trockenem. Insgesamt vier Düker liegen innerhalb des geplanten Ausbauquerschnitts des Kanals oder weisen keine ausreichende Überdeckung auf, so dass der Neubau von drei Dükern und die Sicherung eines Dükers zur Realisierung der Wassertiefe von 4,00 m erforderlich werden. Aufgrund der unterschiedlichen Randbedingungen hinsichtlich der Nutzungsanforderungen, des Baugrunds und der Grundwasserverhältnisse sowie des Geländes und des Kanalprofils kommen verschiedene Herstellverfahren zum Einsatz. Da die Durchgängigkeit der Düker ohne Unterbrechung aufrecht zu erhalten ist, können die bestehenden Düker erst nach erfolgreichem Neubau zurückgebaut werden. Der Neubau der Düker erfolgt vorlaufend zum Streckenausbau, der auch den Abbruch der Düker beinhaltet

Der Düker Nr. 482 wird aufgrund der Nähe zur gleichnamigen Ortschaft als Denstorfer Düker bezeichnet. Das Bauwerk dient der Durchleitung von Oberflächenwasser. Bei dem vorhandenen Düker handelt es sich um einen Einrohrdüker DN 960 aus Schleuderbeton mit einer Länge von ca. 60 m. Der Kanal befindet sich hier in einem Einschnitt und ist sowohl im Bestand als auch in der Neuplanung gedichtet, da die Grundwasserstän-

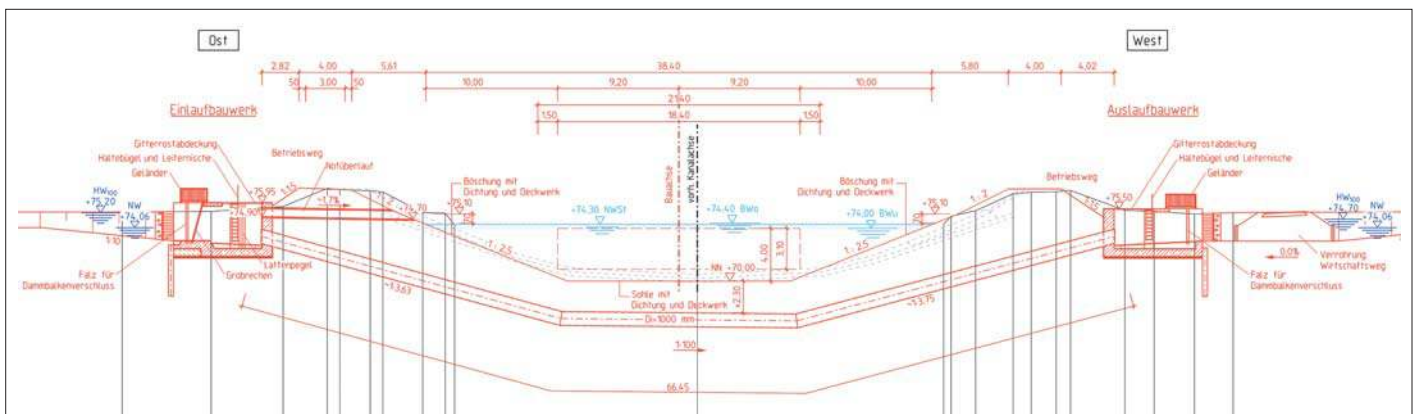


Abb. 5: Längsschnitt Düker Nr. 482

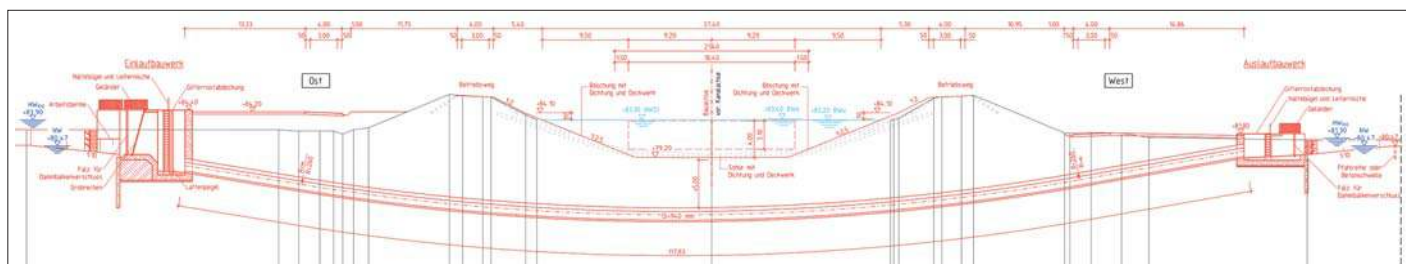


Abb. 6: Längsschnitt Düker Nr. 483

de in der Umgebung niedriger als der Kanalwasserstand sind.

Das vorhandene Dükerrohr liegt im Ausbauquerschnitt, so dass Neubau und Abbruch erforderlich werden. Das neue Dükerrohr aus Stahl mit einem Durchmesser von ca. DN 1000 hat eine Länge von ca. 65 m und eine Mindestüberdeckung von 1,50 m. Die Planung sieht vor, das Dükerrohr auf einem Vormontageplatz im Trockenherzustellen und anschließend mittels Kran in den Kanal einzuheben, um das Rohr dann in eine vorbereitete Dükerrinne einzuschwimmen und abzusenken. Die Dükerrinne ist mit Spundwänden gesichert. Für den Einschwimmvorgang ist eine Schiffsperre erforderlich. Im Anschluss werden das Ein- und Auslaufbauwerk in Massivbauweise hergestellt.

Der Abbruch des vorhandenen Dükerrohres kann dann spätestens im Zuge des Streckenausbaus unter Wasser in einer geböschten Baugrube erfolgen.

Im Bereich des Nortenhofs in der Ortschaft Üfingen liegt der Düker Nr. 483 (Nortenhofer Düker). Im Nortenhofer Düker quert der gleichnamige Graben den Stichkanal in westliche Richtung und fließt dort in die Aue. Der Einrohrdüker DN 940 aus Schleuderbeton hat eine Länge von ca. 71 m. Die Haltung Üfingen liegt in diesem Bereich in einer gedichteten Dammstrecke.

Auch hier werden zum Erreichen der Ausbauziele der Haltung, ein Neubau und Abbruch erforderlich. Die Herstellung eines neuen Dükerrohres ca. DN 1000 ist in geschlossener Bauweise vorgesehen. Im Vortriebsverfahren soll eine ca. 118 m lange, bogenförmige Rohrtrasse unter dem Kanal bei laufender Schiffsahrt geschaffen werden. Die Mindestüberdeckung von 5,00 m wird mit dem gewählten Vortriebsradius von $R = 260$ m eingehalten. Die für den Vortrieb erforderliche Start- und Zielbaugrube sind als Spundwandkästen geplant und können nach erfolgreichem Vortrieb für die Herstellung der

massiven Ein- und Auslaufbauwerke genutzt werden.

Der anschließende Abbruch des alten Dükerrohres erfolgt unter Wasser in einer spundwandgesicherten Baugrube.

Der bestehende Düker Nr. 484 in der Haltung Üfingen ist ein 13,60 m breites und ca. 4,0 m hohes Stahlbetonbauwerk, welches zur Unterführung von verschiedenen Versorgungsleitungen genutzt wird. Die vorhandene Überdeckung zur geplanten Ausbauhöhe beträgt nur ca. 1,0 m und entspricht damit ohne besondere Maßnahmen nicht den gültigen Vorschriften, insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung der Auftriebssicherheit.

Zum Erhalt und zur Sicherung des Dükers wird das sonst unverklammerte Deckwerk der Haltung oberhalb des Dükers daher als Vollguss ausgeführt. Dies ermöglicht die weitere Nutzung des Bauwerks und spart erhebliche Rückbaukosten ein.

Ebenfalls in der Haltung Üfingen befindet sich der Beddinger Aue Düker. Er leitet den Beddinger Graben in die Aue. Im Bestand handelt es sich um einen Einrohrdüker DN 940. Die Gesamtlänge des aus einzelnen Schleuderbetonrohren zusammengesetzten Dükers beträgt ca. 102 m. Die Besonderheit der Strecke liegt hier in einer einseitigen Dammlage. Die westliche Böschung soll entsprechend dem Bestand wieder gedichtet werden.

Aufgrund der mit den Jahren erhöhten Abflussmengen des Beddinger Grabens und des direkt im Einlaufbereich anschließenden Lahmann Grabens wird der Neubau als 2-Rohr-Düker konzipiert. Die Herstellung der zwei DN 1400 Stahlbetonrohre ist ebenfalls im Vortriebsverfahren geplant. Eine Mindestüberdeckung von $2 \times \text{Daußen} = \text{ca. } 3,50$ m ist einzuhalten. Die Vortriebslänge beträgt ca. 133 m. Die bogenförmige Vortriebsstrasse weist einem Radius von $R = 250$ m auf. Die Errichtung der Start- und Zielbaugrube sowie des Ein- und Auslaufbauwerks erfolgt analog zu Düker Nr. 483.

Nach dem Umlegen der Gräben im Ein- und Auslaufbereich kann der Abbruch des vorhandenen Dükerrohres erfolgen.

8. Anpassung der Brücken

Insgesamt kreuzen 13 Brücken den Stichkanal nach Salzgitter. Hierbei handelt es sich um neun Straßenbrücken, drei Eisenbahnbrücken sowie eine Fuß- und Radwegbrücke. Der Großteil der Brücken stammt aus der Zeit des Baus des Kanals in den Jahren von 1938 bis 1940. Sämtliche Brücken wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört und mussten nach Kriegsende wiederhergestellt oder neu errichtet werden. Zwischen 1964 und 1986 erfolgte der Bau von insgesamt vier neuen Brücken. Weiterhin wurde im Jahr 2011 eine zusätzliche Eisenbahnbrücke errichtet. Im Zuge der Anpassung des Stichkanals an das Europaschiff und der damit verbundenen Vergrößerung der Durchfahrts Höhe wurden die Überbauten einiger Brücken angehoben und die Widerlager entsprechend angepasst.

Die für die Wasserstraßenklasse Vb geforderte lichte Durchfahrts Höhe von 5,25 m wird derzeit nur bei 11 der 13 Brückenbauwerke erreicht, so dass bei zwei Brücken Anpassungsmaßnahmen erforderlich sind. Hierbei handelt es sich um die Brücken Nr. 489 und Nr. 491.

Die Brücke Nr. 489 überführt die Landesstraße 615 über den Stichkanal bei SKS-km 12,003 östlich der Ortschaft Üfingen. Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Trogbrücke mit einem obliegenden Fachwerk aus Stahl und einer Fahrbahnplatte aus Stahlbeton sowie massiven, flachgegründeten Widerlagern aus Stahlbeton (Abbildung 7). Die Stützweite der Einfeldbrücke beträgt 48,00 m, die lichte Weite zwischen den Widerlagern 46,60 m.

Das ursprüngliche Bauwerk wurde 1939 fertiggestellt. Der Überbau wurde gegen Ende des Zweiten Weltkriegs ge-



Abb. 7: Brücke Nr. 489

sprengt. In den Jahren 1947 bis 1949 wurden die Auflagerbänke wieder instandgesetzt und ein neuer Überbau errichtet. Zur Vergrößerung der Durchfahrthöhe wurde der Überbau Ende der 1970er Jahre um 1,16 m angehoben. Derzeit beträgt die lichte Durchfahrthöhe weniger als 5,20 m.

Ursprünglich war geplant, den Überbau der Brücke um ca. 15 cm anzuheben und die Rampen der Landesstraße 615 entsprechend anzupassen. Im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens wurde seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) jedoch ein Ersatzneubau der Brücke gefordert, um die aktuell bestehende Lastbeschränkung von 30 Tonnen aufzuheben. Hierfür ist eine noch aufzustellende Kostenvereinbarung zwischen der NLStBV und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung erforderlich. Auf Grundlage dieser Vereinbarung soll ein Ersatzneubau geplant und gebaut werden.

Die Brücke Nr. 491 überführt einen Geh- und Radweg über den Stichkanal bei SKS-km 14,047 westlich der Ortschaft Beddingen. Bei dem Bauwerk handelt es sich um eine Stabbogenbrücke aus Stahl mit einem mittig angeordneten Haupttragwerk. Der Stabbogen und die Hängerstangen binden in einen geschweißten Hohlkasten ein, der als Versteifungsträger dient. Der Obergurt und die Gehbahnplatte sind als orthotrope Platte ausgebildet. Die massiven Widerlager aus Stahlbeton sind über Stahlbeton-Rammpfähle tiefgegründet. Die Stützweite der Brücke be-

trägt 81,00 m, die lichte Weite zwischen den Widerlagern 80,00 m.

Der Bau der Brücke erfolgte vom Februar bis November 1964. Derzeit beträgt die lichte Durchfahrthöhe weniger als 4,65 m, so dass eine Anhebung des Überbaus erforderlich ist.

Es ist geplant, den Überbau um ca. 80 cm anzuheben und die Widerlager durch eine Erhöhung der Kammer- und Flügelwände entsprechend anzupassen. In diesem Zuge werden auch die Brückenlager und die Übergangskonstruktionen ersetzt. Des Weiteren erfolgt ein Ersatz des vorhandenen Füllstabgeländers durch ein höheres Gelände.

Die Anhebung des Überbaus erfordert auch eine Anpassung der Brückenrampen. Die Rampe auf der Westseite wird am Böschungsfuß verbreitert und zusätzlich verlängert, um eine Längsneigung von 6% nicht zu überschreiten. Auf der Ostseite steht aufgrund der sich anschließenden Verkehrsflächen kein ausreichender Platz für eine Verlängerung der Rampe zur Verfügung. Die Rampe wird hier mit einer maximalen Neigung von ca. 16% (derzeit 12%) angepasst. Zusätzlich erfolgt für mobilitätseingeschränkte Personen der Neubau einer Anlage aus Stahlbeton mit drei gegenläufigen Rampen mit einer Neigung von maximal 6%.

9. Planungsstand und Ausblick

Das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Stichkanals nach Salzgitter wurde im Juni 2015 eingeleitet. Es um-

fasst neben dem Ausbau der Haltungen und Vorhäfen auch die Düker und Brücken. Der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss wird Anfang 2018 erwartet.

Derzeit erfolgt durch das WNA Helmstedt und die beauftragte Ingenieurgesellschaft die Aufstellung der Ausführungsunterlagen und im Anschluss werden die Vergabeunterlagen erstellt. Der Ausbau des Stichkanals und die Anpassung der Düker und Brücken erfolgt dann in mehreren Abschnitten. Der Baubeginn soll nach aktuellem Stand Ende 2018 erfolgen. Die Bauzeit ist mit insgesamt sieben Jahren veranschlagt, so dass die Fertigstellung im Jahr 2025 geplant ist.

Nach der Fertigstellung gehört der Stichkanal nach Salzgitter der Wasserstraßenklasse Vb an. Moderne Binnenschiffe können dann den SKS ohne Abladebeschränkungen befahren. Die Transporte von und zu dem Werkshafen der Salzgitter AG und dem Hafen Beddingen werden dadurch deutlich wirtschaftlicher, so dass eine positive Verkehrsentwicklung auf dem Kanal und höhere Umschlagzahlen in den beiden Häfen zu erwarten sind.

DER AUTOR



**Dipl.-Ing.
Marc Oppermann**

studierte Bauingenieurwesens an der TU Braunschweig mit den Vertiefungsrichtungen Wasserbau und Gewässerschutz, Bau- statik, Bauwirtschaft und Baubetrieb. Anschließend Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Leichtweiß-Institut für Wasserbau, TU Braunschweig
2006 de la Motte und Partner GmbH, Reinbek bei Hamburg, 2008 Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg
2009 – heute Wasserstraßen-Neubauamt Helmstedt Projektleiter für den Ausbau der Vorhäfen der Schleuse Brandenburg, Projektleiter für die Fischaufstiegsanlage Dörverden, Projektleiter für den Ausbau des Stichkanals nach Salzgitter

Das integrierte LIFE Projekt Living Lahn River – one river, many interests – Teil 2

Hinweis: Erstveröffentlichung dieses Artikels erfolgte in der Binnenschifffahrt, Nr. 2, 2017 (Binnenschifffahrt - ZfB, 72. Jg., Nr. 2, S. 74 – 79, 2017) von Veronika Hecht, Jens Maltzan, Manuela Osterthun

Fortführung des Fachbeitrages aus Heft 04/2017. In der letzten Ausgabe wurden bereits die Grundzüge des integrierten EU-LIFE-Projektes „LiLa – Living Lahn“ vorgestellt. In dieser Ausgabe werden die LiLa-Vorhaben des WSA Koblenz genauer erläutert.

Optimierung von Umtrageeinrichtungen für den muskelbetriebenen Wassertourismus

Derzeit müssen Ruderer, Paddler und Kanuten ihre muskelbetriebenen Boote außerhalb der Schleusenbetriebszeiten an der Staustufe Limburg um die beiden Wehre auf einer Länge von ca. 850 m umtragen (s. Abb. 3). Dieser Umstand führt dazu, dass viele muskelbetriebenen Boote die Schiffschleuse mit der dort verkehrenden Fahrgastschifffahrt und Motorbooten teilen. Gefahren für Ruderer, Paddler und Kanuten bestehen hier durch den Kraftwerkseinlauf vor der Schleuse und durch die Enge des Schifffahrtskanals, wo es vermehrt zu gefährlichen Begegnungen zwischen muskelbetriebenen und motorisierten Booten kommt.



Abb. 3: Umtragesituation an der Staustufe Limburg (Quelle: WSA Koblenz)

Grundidee ist es, eine neue Umtrageeinrichtung zu errichten, die den 850 m langen Weg verkürzen soll, indem jeweils eine Umtragestelle an den beiden Wehren gebaut wird und die Lahn im Hauptstrom befahren werden kann. Soweit es möglich ist, werden natürliche Baumaterialien verwendet. Eine naturnahe Gestaltung wird angestrebt. Die daraus entstehende neue Umtrageeinrichtung ermöglicht eine alternative Querung der Staustufe außerhalb der Schleusenbetriebszeiten.

In Ahl befindet sich die Ausstiegstelle im Schifffahrtskanal (s. Abb. 4). Boote müssen über eine lange steile Stahltrappe ans Ufer getragen werden. Eine Ausstiegsplattform fehlt, was die Nutzung der Umtrageeinrichtung erschwert. 150 m entfernt von der Ausstiegstelle befindet sich die Einsetzstelle. Über eine Betontreppe ist das Einsetzen der Boote in den unterwasserseitigen Wehrraum – auch hier ohne eine Plattform – möglich.

Erste Überlegungen führten zur Idee, an der unsicheren Ausstiegstelle sowohl die steile Stahltrappe als auch die darunter liegenden Betonstufen zu entfernen und durch eine natürliche Rampe mit einer Ausstiegsplattform zu ersetzen. Schwere Boote und Gepäck können so mittels Transportwagen die Böschung



Abb. 4: Umtragesituation an der Staustufe Ahl (oben); Ausstiegstelle im Oberwasser der Schleuse Ahl (mitte); Einsetzstelle im unteren Wehrraum Ahl (unten) (Quelle: WSA Koblenz)

hochgezogen werden. An der Einstiegsstelle wird eine ähnliche Bauweise angestrebt, so dass eine sichere Querung der Staustufe auch außerhalb der Schleusungszeiten ermöglicht wird. Auch

hier sollen natürliche Baustoffe eingesetzt und eine naturnahe Gestaltung angestrebt werden.

Um eine optimale Lösung für die beiden neuen Umtrageeinrichtungen zu realisieren, werden zu Beginn der Maßnahme die örtlichen Interessenvertreter eingebunden.

Nach der baulichen Anpassung sollen eine Evaluierung der Maßnahme, Bootszählungen und eine Überprüfung der Annahme erfolgen. Des Weiteren wird die Öffentlichkeit mittels Präsentationen, Diskussionen und runden Tischen informiert werden.

Ökologische Aufwertung der Schleuseninsel Fürfurt

Bei Lahn-km 51,0 befindet sich die Staustufe Fürfurt. Der Wehrraum der Lahn wird durch eine 16.500 m² große Insel vom Schleusenkanal getrennt (s. Abb. 5). Zwei Wehre (ein festes Überfallwehr und ein Streichwehr) erzeugen einen Stau von 3,03 m bei Mittelwasserabfluss. An beiden Wehren ist ein nicht funktionsfähiger Fischaufstieg in Form eines Beckenpasses vorhanden. Die Schleuseninsel ist mit Flutrasen, Stauden und Ruderalgesellschaften bewachsen und unterliegt seit 15 Jahren nahezu ausschließlich der Sukzession. Das Gesamtgebiet liegt im Landschaftsschutzgebiet Auenverbund Lahn-Dill. Im Rahmen der ersten Projektphase wird ein Gestaltungsplan für die Schleuseninsel und eine evtl. noch zu erwerbende Fläche unterhalb der Schleuse aufgestellt. Die Wiederherstellung der Durch-

gängigkeit an den Wehren und der Naturschutz sind die Hauptanliegen des Gestaltungsplans. Zunächst wird der Bestand erhoben, mögliche zusätzliche Flächen zur Aufwertung identifiziert und der Grunderwerb geregelt.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur ökologischen Aufwertung und der Wiederherstellung der Durchgängigkeit wird in der Projektphase ab 2020 erfolgen. Um die Biotop- und Artenvielfalt zu erhöhen und die Entwicklung der Flora und Fauna zu fördern, soll die erworbene Fläche von der intensiven Nutzung in ein extensiv genutztes Grünland überführt werden. Unbefestigte Uferabschnitte, eine bessere Integration der Schifffahrtsanlagen in die Landschaft, eine Reduzierung der Störungen auf die Avifauna sowie ein Ansiedeln von gebietstypischer Vegetation sind Maßnahmen, die zu einer ökologischen Aufwertung auf einer Gesamtfläche von ca. 50.000 m² führen. Lokalen Interessensgruppen und relevanten Akteuren wird die Möglichkeit eröffnet, sich durch Anregungen und Hilfestellungen einzubringen. Bereits in der Konzeptionsphase werden der Öffentlichkeit die Maßnahmen vorgestellt. Regelmäßige Ortsbegehungen werden während der Bauphase angeboten. Durch die Installation von Webcams wird die Möglichkeit eröffnet, die Bauphase und die daran anschließende Vegetationsentwicklung zu verfolgen. In einer GIS-Datenbank werden die Erhebungen zum Bestand von Flora und Fauna der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

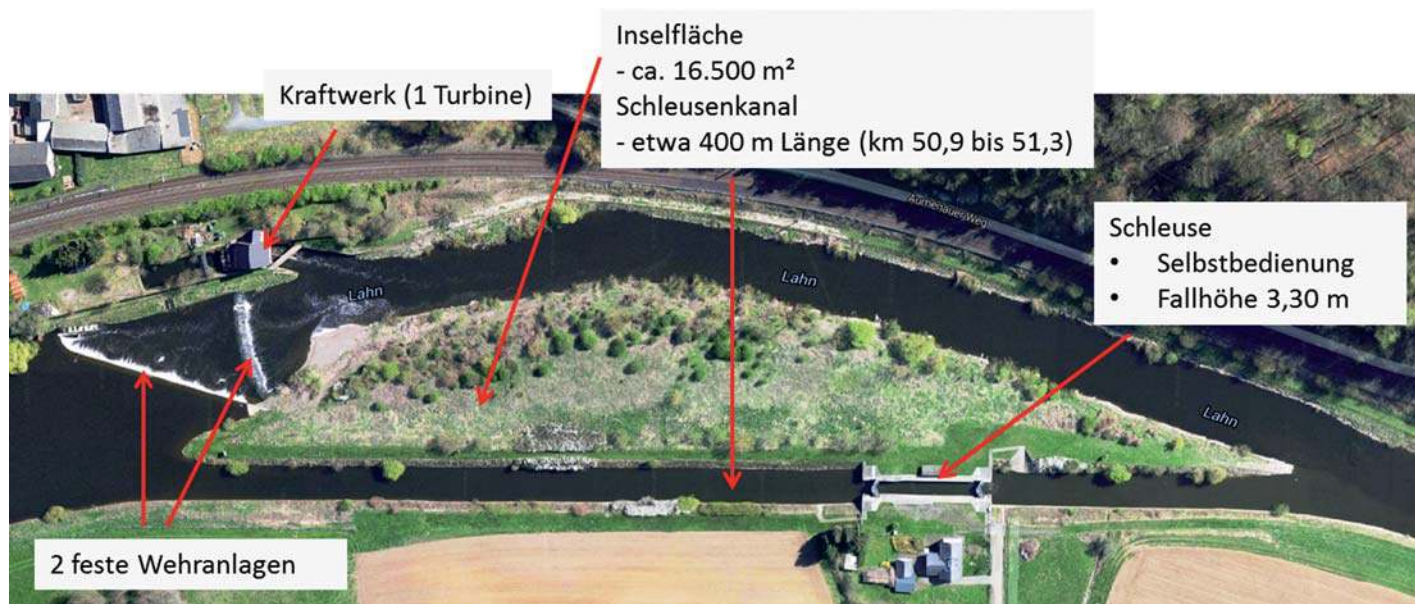


Abb. 5: feste Wehranlagen (links);



Blick auf den Fischaufstieg am oberen Wehr Fürfurt (rechts)

Schleuseninsel Fürfurt (unten);
(Quelle: WSA Koblenz)



Fischschleusungsmanagement als unterstützende Maßnahme zur Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit

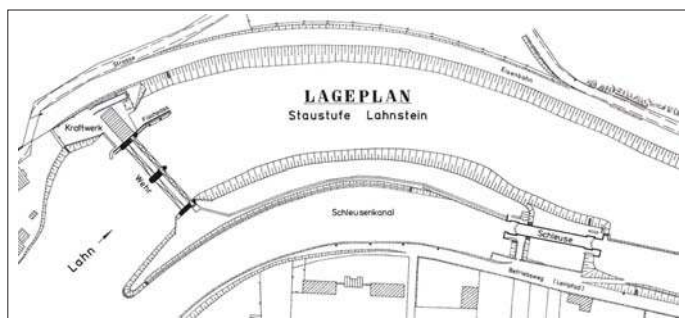


Abb. 6a: Lageplan Staustufe Lahnstein (Quelle: WSA Koblenz)

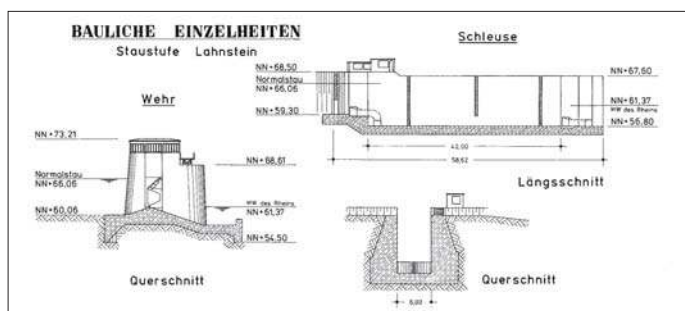


Abb. 6b: bauliche Details Staustufe Lahnstein (Quelle: WSA Koblenz)



Abb. 6c: Luftbild Staustufe Lahnstein (Quelle: WSA Koblenz)

An den 29 Querbauwerken der Bundeswasserstraße Lahn sind 22 mit einer Fischaufstiegsanlage ausgestattet, deren Funktionsfähigkeit jedoch zum Großteil in Frage zu stellen ist. Die Staustufe Lahnstein ist das erste Wanderhindernis, das vom Rhein kommend flussaufwärts überwunden werden muss (s. Abb. 6). Das Unterwasser wird durch den Wasserstand im Rhein beeinflusst, was eine variable Fallhöhe zur Folge hat. Die an der Wasserkraftanlage gebaute Fischaufstiegsanlage ist nicht funktionsfähig. Geringe Abmessungen der Becken, enorme Höhenunterschiede zwischen den Becken und die Anordnung des Einstiegs machen die Anlage für den Großteil der Individuen unpassierbar. Zudem liegen beengte Platzverhältnisse vor. Durch die komplexen Randbedingungen werden die Planung und der Bau einer funktionsfähigen Fischaufstiegsanlage noch einige Zeit in Anspruch nehmen.



Abb. 6d: Fischpass an der Wasserkraftanlage Lahnstein (Quelle: WSA Koblenz)

Um bereits während der Planungs- und Bauphase der neuen Fischaufstiegsanlage einen Wanderkorridor zu öffnen, wird innerhalb des Projekts an der Staustufe Lahnstein ein Fischschleusungsmanagement durchgeführt. Ziel ist es, durch temporäres Öffnen der Schleusenammer ein Einschwimmen von wanderwilligen Fischen zu ermöglichen und nach dem Schließen der Tore die Fische stromauf zu schleusen. In einem Pilotversuch wurde im Jahr 1996 unter anderem getestet, ob diese Vorgehensweise erfolgreich ist. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass den Aufstieg durch die Schleuse vor allem indifferente Arten sowie zum Teil auch Rheophile (strömungsliebende Arten) nutzen. Im Rahmen des Projekts sollen die Grundlagen für die Wiederaufnahme des Fischschleusungsmanagements ermittelt werden, die Schleusenöffnung modifiziert werden und das Schleusenpersonal geschult werden, bevor das Fischschleusungsmanagement wieder in Betrieb geht. Nach dem ersten Betriebsjahr erfolgt eine Evaluation. Das Fischschleusungsmanagement und die Evaluation laufen bis ein funktionstüchtiger Fischaufstieg in Betrieb geht, jedoch maximal bis Ende des Projekts. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen auch dazu dienen, das Fischschleusungsmanagement, soweit möglich, auf Schiffschleusen oberstrom und auf andere Wasserstraßen zu übertragen. Der Erfolg der Maßnahme wird durch ein begleitendes Monitoring überprüft.

Entwicklungskonzept zur zukünftigen Nutzung der Lahn – Lahnkonzept

Nach dem Ende der Güterschifffahrt auf der Lahn 1982, ging ihre verkehrliche Bedeutung stetig zurück. Heute wird die Lahn oberhalb von Limburg auf der teilweise staugeregelten Strecke vor allem durch muskelbetriebene Boote genutzt. Die Schleusen in diesem Bereich werden durch den Nutzer selbst bedient. Im voll staugeregelten Bereich von Limburg bis Lahnstein (untere Lahn) wird die Lahn während der Schleusenbetriebszeiten von April bis Oktober vermehrt auch durch Motorboote genutzt. Die Schleusen der unteren Lahn werden durch Schleusenpersonal betrieben. Zudem sind drei Fahrgastschiffahrtsunternehmen an der Lahn tätig. An 21 der 23 Staustufen befinden sich Wasserkraftanlagen, die eine Jahresenergie von ca. 50 Mio. kWh erzeugen. Zwischen Lahnstein und Gießen werden 26 der 29 Wehre, 22 Schleusen und ein Schifffahrtstunnel mit Koppel-

schleuse sowie die Strecke von 148 km Länge durch das WSA Koblenz unterhalten (s. Abb. 7). Von Lahnstein bis Steeden (Lahn-km 70) wird eine Fahrrinne mit einer Breite von 12 m und einer Tiefe von 1,60 m vorgehalten. Oberhalb von Steeden wird keine Fahrrinne unterhalten. Im teilweise staugeregelten Teil kann es temporär und lokal zu sehr geringen Wassertiefen kommen. Neun der 29 Wehranlagen sind bewegliche Wehre, die sich bis auf eines (Gießen) alle an der unteren Lahn befinden. Die nutzbare Schleusenlänge beträgt mindestens 34 m. Die Mindestbreite der Schleusen ist 5,34 m (s. Abb. 7). Mit Ausnahme des Obertors Dorlar besitzen die Schleusen Stemmtoore aus Stahl. 14 der 23 Schleusen sind älter als 150 Jahre. Alle Schleusen im hessischen Teil der Lahn und der Schifffahrtstunnel sind denkmalgeschützt.

Durch das hohe Alter der Anlagen sind die Bauwerke überwiegend in einem schlechten Zustand und deren Technik ist veraltet. Ressourcenknappheit, zusätzliche Aufgaben aus der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie sowie die geringe verkehrliche Bedeutung haben den Unterhalt der Bundeswasserstraße Lahn in den letzten Jahren erschwert. Zu der bereits erwähnten Funktion als Freizeitraum für Wassersportler und Erholungssuchende dient die Lahn zur Sicherung des Wasserabflusses, zur Gewinnung von Trink- und Brauchwasser, zur Aufnahme von Kühl- und Abwasser, zur Energiegewinnung und sie ist ein schützenswerter Naturraum für die Tier- und Pflanzenwelt. Die Ausweisung der Lahn als erheblich veränderten Wasserkörper

(HMWB) nach Wasserrahmenrichtlinie erfolgte aufgrund der schlechten Gewässerstrukturgüte, die unter anderem zurückzuführen ist auf die Vielzahl der Stauhaltungen, dem daraus resultierenden Rückstau sowie der fehlenden Durchgängigkeit. Die Vielzahl der Nutzungen (Wasserkraft, Schifffahrt und Einleitungen etc.) bedingen wiederum die Qualität der Gewässerstruktur.

Die vielfältigen Ansprüche an das Flusssystem Lahn führen vermehrt zu Interessenskonflikten. Ziel des Entwicklungskonzepts Lahn ist es daher, die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie mit den Interessen der Akteure (Denkmalschutz, Fischerei, Hochwasserschutz, Landwirtschaft, Naturschutz, Tourismus, Wasserkraft etc.) zu vereinen.

Im ersten Schritt wird zunächst der Ist-Zustand aufgenommen. Es wird ein Überblick über das Untersuchungsgebiet erstellt, die Anforderungen des Naturschutzes aufgezeigt, die Verkehrsfunktion beleuchtet und auf die rechtlichen Verpflichtungen eingegangen. Einen wesentlichen Baustein des Lahnkonzepts stellen die Aufstellung und Abstimmung des Zielsystems mit den Interessengruppen dar. Hierin sollen die minimalen Anforderungen an Betrieb und Unterhaltung, das Entwicklungspotential, der Handlungsbedarf, die Ziele sowie eine Analyse der Abweichung der Ziele vom Ist-Zustand beleuchtet werden. Bei der Variantenentwicklung und Abstimmung sind eine mögliche Standardabsenkung, eine veränderte Nutzungs- und Unterhaltungsstrategie im Hinblick auf Interes-



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	
Voll staugeregelte Strecke:				
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
Teilweise staugeregelte Strecke:				
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

Bearbeitungsschritte Lahnkonzept

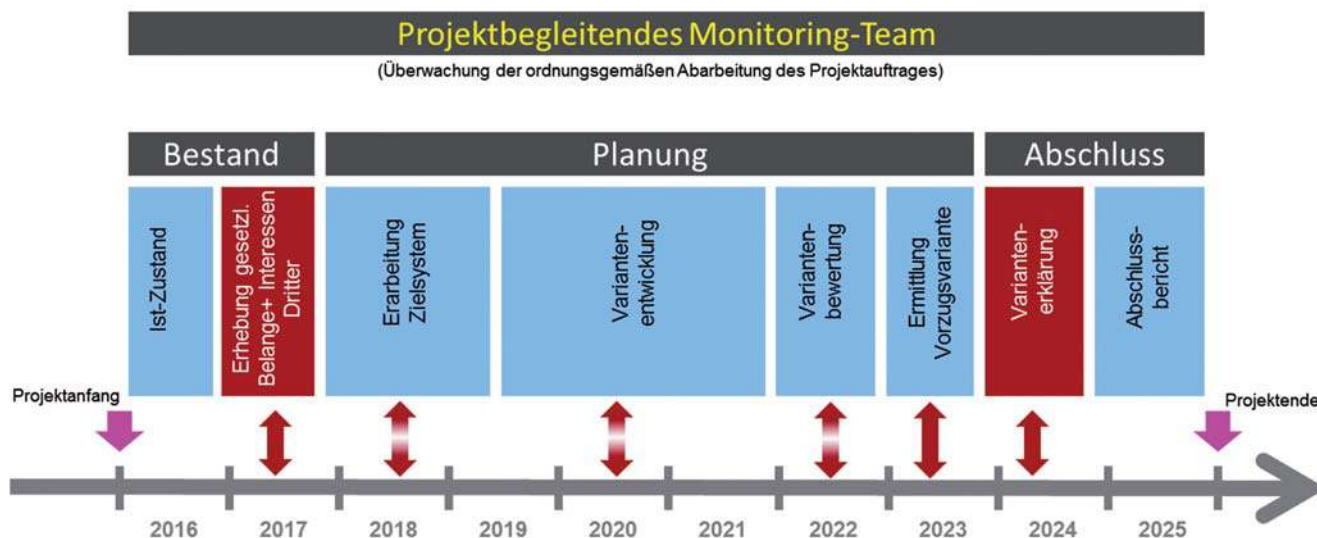


Abb. 8: Zeitplanung Lahnkonzept (Quelle: WSA Koblenz)

sen und Ansprüche Dritter, mögliche ökologische Verbesserungsmaßnahmen, potentielle Kooperationen, nötige rechtliche Maßnahmen und der Handlungsrahmen zu erarbeiten. Eine Vorzugsvariante, die den Ausgleich von Interessen beinhaltet und somit eine gesamtgesellschaftlich getragene Variante darstellt wird im nächsten Schritt entwickelt. Am Ende des Prozesses soll eine Lahndeclaration stehen, die alle Projektpartner mittragen und die zu einer an das Projekt anschließenden Umsetzung des Lahnkonzeptes beitragen soll.

Der zeitliche Ablauf zur Erstellung des Lahnkonzeptes ist in Abb. 8 dargestellt.

Als erste Umsetzungsmaßnahmen zur Entwicklung der Lahn sind beispielweise das Fischschleusungsmanagement, die Verbesserung von Umtragungsmöglichkeiten muskelbetriebener Boote und die ökologische Aufwertung der Schleuseninsel Furfurt zu nennen.

Ziel ist es weiterhin, die Erfahrungen an der Lahn auf vergleichbare Bundeswasserstraßen und andere internationale Wasserstraßen übertragen zu können.

LiLa – Living Lahn River wird mit der Unterstützung der Europäischen Union durch das Programm LIFE finanziert.

Literaturverzeichnis

- [1] Europäische Union: The LIFE Programme, <http://ec.europa.eu/environment/life/about> (letzter Zugriff 04.10.2016)
- [2] Europäische Union: Integrated projects, <http://ec.europa.eu/environment/life/projects/ip.htm> (letzter Zugriff 05.10.2016)
- [3] Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz: Kurzinformation über die Lahn, 5. Auflage, 2008
- [4] Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz: Merkblatt für Wassersportler auf der Bundeswasserstraße Lahn, 2011
- [5] Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (Hrsg.): Kompendium der WSD Südwest, Mainz, 2007
- [6] Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: Integriertes LIFE-Projekt LiLa – Living Lahn, <https://umweltministerium.hessen.de/umwelt-natur/wasser/gewaesser-schutz/integriertes-life-projekt-lila-living-lahn> (letzter Zugriff 05.10.2016)



- [7] Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: Projektvorstellung, https://umweltministerium.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/160205_vkeitz_projektvorstellung.pdf (letzter Zugriff 04.10.2016)
- [8] Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Koblenz: Vorhaben WSA Koblenz, https://umweltministerium.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/160205_schmidt_wsa.pdf (letzter Zugriff 04.10.2016)
- [9] Bundesanstalt für Gewässerkunde: Sediment – Senke und Quelle für Schadstoffe, https://umweltministerium.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/20160205_feiler_wahrendorf_final_19_02_2016.pdf (letzter Zugriff 04.10.2016)
- [10] Regierungspräsidium Gießen: Geplante Maßnahmen an der Lahn in Mittelhessen, https://umweltministerium.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/160205_bueschel_rpgi.pdf (letzter Zugriff 04.10.2016)
- [11] Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord: Wasserwirtschaftliche Maßnahmen, https://umweltministerium.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/160205_lenhard_sgd_nord.pdf (letzter Zugriff 04.10.2016)
- [12] Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie in Hessen – Bewirtschaftungsplan 2015-2021, Wiesbaden, 2015

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.

veronika.hecht@wsv.bund.de



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“.

jens.maltzan@wsv.bund.de



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.

manuela.osterthun@wsv.bund.de

Entsorgung gebrauchter Geotextilien aus dem Wasserbau

von Lars Düster, Dirk Lechtenberg und Christian Dietrich

Veranlassung

Mitte 2016 beauftragte das WSA Bremen das Referat G2 der BfG damit, einen Vorschlag für die Entsorgung von ausgebauten Geotextilien zu erarbeiten (Abb. 1). Im April 2017 wurde die Stellungnahme der BfG an das WSA Bremen übergeben (BfG, 2017). Die Stellungnahme, wie auch dieser Artikel, haben die Aufgabe Handlungsoptionen zum Thema zu liefern: Wie kann in der WSV eine effizientere Entsorgung der gebrauchten Geotextilien erfolgen? Die Bearbeitung erfolgte in Kooperation mit der BAW und in enger Abstimmung mit den Kollegen vom WSA Bremen. Zusätzlich lieferte das WSA Meppen wertvolle Informationen. Neben einer eingehenden Prüfung des Sachstandes und eigenen Untersuchungen zur Zerkleinerung von Altmaterialien aus Bremen, wurde durch MVW Lechtenberg & Partner ein Konzept für die deutschlandweite Nutzung gebrauchter Geotextilien der WSV als Sekundärbrennstoff erarbeitet. Das Dokument zeigt Wege auf, zukünftig den Entsorgungspfad „Bodendeponie“ zu vermeiden und ist als Grundlage für eine Arbeitshilfe für die betroffenen Ämter gedacht.



Abb. 1: Gebrauchte Geotextilien auf einer WSV Baustelle.

Hintergrund

Für die Stellungnahme wurde die Definition entsprechend TLG (BMVI, 2008) genutzt (Geotextilien und geotextilverwandte Produkte). Nach TLG und DIN EN ISO 2076 (2014) werden die folgenden Materialien verwendet: Polyacryl, Polyamid, Polyester, Polyethylen und Polypropylen. Für ältere Baumaßnahmen ist nicht auszuschließen, dass auch andere Kunststoffe eingesetzt wurden. Wir müssen davon ausgehen, dass sich die Mengen an gebrauchtem Geotextil, die durch die WSV entsorgt werden müssen, mittelfristig erhöhen werden. Momentan werden Geotextilien häufig gemeinsam mit dem Bodenaushub deponiert, sofern keine Schadstoffbelastung vorliegt und der Massenanteil am Gesamtaushub einer Deponierung nicht entgegensteht. Dieses Vorgehen ergibt sich auch aus der Tatsache, dass eine vollständige Trennung momentan meist nicht ökonomisch und technisch sinnvoll möglich ist. Die Probleme für die Ämter lassen sich in vier Punkten skizzieren:

1. Die Anzahl der Maßnahmen bei denen gebrauchte Geotextilien anfallen wird in den nächsten Jahren steigen. Das Aufkommen exakt zu bemessen, ist momentan nicht verlässlich möglich. Das Wissen über den Umgang mit dem ausgebauten Material ist in der WSV verteilt. Derzeit gibt es keine Stelle an der die vorliegenden Informationen zusammengeführt werden.
2. Im Vergleich zu den mineralischen Materialien ist der Anteil gebrauchter Geotextilien pro Maßnahme gering.
3. Gebrauchte Geotextilien aus dem Wasserbau enthalten meist sehr hohe Anteile an Anhaftungen (Sedimente, Steine, Pflanzenreste oder Verockerungsschlämme, Abb. 2). Diese Anhaftungen können sehr unterschiedliche Schadstoffgehalte aufweisen.
4. Das Material ist sehr zugfest und liegt als unregelmäßig gerisene Bahnen vor.

Handlungsoptionen und Empfehlung für ein gemeinsames Vorgehen in der WSV

In der Stellungnahme sind drei Handlungsoptionen detailliert beschrieben, die Stellungnahme mit Anhang kann über die Bibliothek der BfG als PDF bezogen werden (Bibliothek@bafg.de). Dabei stellen die Punkte, „geringe Mengen pro Maßnahme“, „belastete Anhaftungen“ und „hohe Zugfestigkeit des Materials“, in ihrer Kombination in jedem Fall die größte Herausforderung dar. Generell müssen die Geotextilien für die weitere Nutzung als Sekundärbrennstoff zunächst zerkleinert werden, was wiederum eine (zumindest grobe) Vorreinigung notwendig macht (Abb. 2).

In diesem Artikel wird im Weiteren nur die momentan als „beste Praxis“ vorgeschlagene Option vorgestellt. Die Entsorgung der Kunststoffe in Bodendeponien sollte, auch im Hinblick auf die gesamtgesellschaftliche „Mikroplastik-Diskussion“, vermieden werden. Der Anhang 2 der Stellungnahme („Konzept für die deutschlandweite Nutzung gebrauchter Geotextilien der WSV als Sekundärbrennstoff“) fasst die derzeit verfügbaren Informationen zum Thema zusammen und ermöglicht es grundsätzlich jedem Amt sein eigenes Verfahrensschema zur Entsorgung der gebrauchten Textilien als Sekundär-



Abb. 2: Staubentwicklung während der trockenen mechanischen Zerkleinerung ungewaschener Geotextilien verursacht durch anhaftendes Sediment.

brennstoff zu entwickeln (Probenahme, Untersuchung, Klassifizierung des Materials, Benennung von Endabnehmerindustrien, Benennung von Aufbereitungsunternehmen zur Umwandlung von Geotextilien in Ersatzbrennstoffe inkl. Abschätzung der Abnahmepreise und von Logistikkonzepten). Von besonderem Wert kann dabei zukünftig die ebenfalls enthaltene Übersicht zu potentiellen Abnehmern in den jeweiligen Einzugsgebieten der GDWS Außenstellen sein.

Neben den in der Stellungnahme bereitgestellten Informationen wäre es möglich einheitliche Arbeitsabläufe in allen Ämtern zu etablieren. Eine Vorgehensbeschreibung zum Ausbau, der Lagerung, der Reinigung bzw. Trennung von Anhaftungen und der Entsorgungswege der gebrauchten Geotextilien, die auch Maßnahmen zum Schutz von Mensch und aquatischer Umwelt (z.B. keine Reinigung der Textilien im Gewässer) beschreibt, könnte in den Ämtern zukünftig Personalressourcen schonen. Eine zentrale Anlaufstelle sollte geschaffen werden, bei der zukünftig Informationen und Erfahrungen zur Entsorgung von Geotextilien gebündelt werden. Diese Stelle kann ggf. auch Unterstützung bei Vergaben zur Entsorgung von Geotextilien leisten. Hierdurch würde zukünftig eine reibungslose Entsorgung WSV-weit gewährleistet werden.

Dank

Die Autoren danken Frau Christiane Glasker vom WSA Meppen, Klaus Koike und Rainer Hellmers vom WSA Bremen sowie Norbert Kunz von der BAW.

Literatur

BfG-1923 (2017): Stellungnahme zur zukünftigen Entsorgung gebrauchter Geotextilien aus dem Wasserbau, mit zwei Anhängen

BMVI (2008): Technische Lieferbedingungen für Geotextilien und geotextilverwandte Produkte an Wasserstraßen, EU-Notifizierung Nr. 2008/307/D

DIN EN ISO 2076 (2014): Textilien – Chemiefasern – Gattungsnamen (DIN EN ISO 2076:2014-03)

DIE AUTOREN



Dr. Lars Düster

ist Dipl. Umweltwissenschaftler und promovierte im Fachbereich Chemie an der Universität Duisburg-Essen. Er war langjähriger Mitarbeiter im Referat G2 (Gewässerchemie) der BfG und dort für die Baumaterialien im Wasserbau zuständig. Seit April 2017 ist er Leiter des Referates G4 (Radiologie und Gewässermonitoring). Eine aktuelle Publikationsliste und der Großteil der Publikationen ist unter https://www.researchgate.net/profile/Lars_Duester abrufbar.



Dipl.-Ing. Dirk Lechtenberg

ist geschäftsführender Gesellschafter der MVW Lechtenberg Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft mbH, Duisburg ein auf die Aufbereitung und Nutzung von Ersatzbrennstoffen / alternativen Brennstoffen für die Zement- und Kalkindustrie spezialisiertes Beratungsunternehmen. Publikationen sind größtenteils unter <https://www.linkedin.com/in/dirklechtenberg/> abrufbar, eine aktuelle Liste kann auch beim Autor angefragt werden.



Dr. Christian Dietrich

ist Dipl. Chemiker und promovierte im Fachbereich Chemie an der Johannes Gutenberg Universität Mainz. Er ist seit 2012 Mitarbeiter im Referat G2 (Gewässerchemie) der BfG und dort seit August 2017 zuständig für Baumaterialien im Wasserbau. Eine aktuelle Publikationsliste und weitere Informationen sind unter https://www.researchgate.net/profile/Christian_Dietrich10 abrufbar.

ELWIS – neues Design bewährter Service

von Michael Brunsch, GDWS Standort Mainz

Ausgangslage:

Der Informationsservice <https://www.elwis.de> (Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice) ist ein zig millionenfach genutzter Service der WSV. Die Nutzer erhalten an zentraler Stelle alle nautisch relevanten Informationen der Bundeswasserstraßen. Weitere Besonderheiten sind, dass die Informationen harmonisiert aufbereitet werden und dass die WSV alle Informationen über ELWIS kostenfrei zur Verfügung stellt. Die hohen Nutzerzahlen belegen eindrucksvoll den Wert von ELWIS und die somit erzielte positive Wahrnehmung für die WSV. Ein nutzerfreundlicher Aspekt war dabei, dass ELWIS seit Jahren das gleiche Aussehen und die gleiche Struktur hatte. Aber jetzt war es erforderlich, dass ELWIS „neue Kleider“ bekommt.

Warum eigentlich?

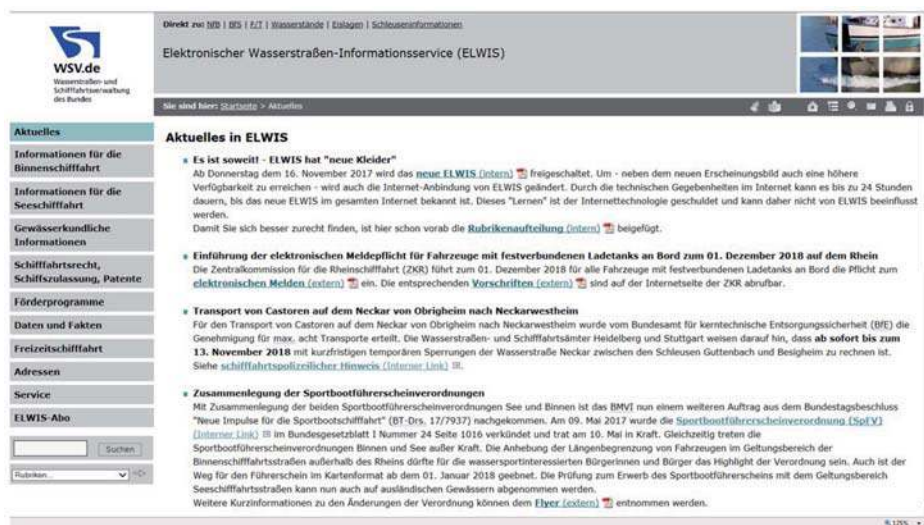
Der Weltkonzern Oracle und die namhaften Browserhersteller hatten sich strategisch dafür entschieden, dass die Softwarekomponente Java PlugIn ab den neuen Hauptupdates nicht mehr unterstützt

wird. Das bisherige Programm zur Pflege der ELWIS-Inhalte funktioniert aber nur mit Java PlugIn. Aus diesem Grund und aus Gründen der IT-Sicherheit war es daher zwingend erforderlich, dass der komplette ELWIS-Inhalt in ein neues Pflegeprogramm „umzieht“ das ohne Java PlugIn auskommt. In der IT-Strategie der Bundesverwaltung ist dafür ein spezielles Programm festgelegt, welches verwendet

werden muss (das Content Management System (CMS) „Government Site Builder (GSB)“ der Firma Materna).

Was wurde gemacht?

Stellen Sie sich das ganze wie ein Umzug von einem Haus (ELWIS „alt“) in ein neues Haus (ELWIS „neu“) vor. Es gab dabei zwei große Herausforderungen.



Das „alte“ ELWIS

Abb. 1: Startseite von ELWIS „alt“

Erstens, während der mehrmonatigen Umzugsphase musste das alte ELWIS jederzeit offen und aufgeräumt sein, damit die Nutzer alle Informationen wie gewohnt recherchieren und abrufen konnten. Zweitens, der GSB der Firma Matera hat eine völlig andere Struktur, das heißt, das neue „ELWIS-Haus“ hat eine ganz andere Zimmeraufteilung (Rubriken) und nichts darf verloren gehen. Um bei diesem Umzug alles wieder zu finden, waren umfangreiche Vorbereitungen erforderlich. Die vielen Sachen im alten ELWIS-Haus (rd. 8.000 Objekte) wurden in viele Kartons eingepackt und genau be-

schriftet. Anschließend wurden die Kartons transportiert und danach im neuen Haus in die neuen Zimmer (Rubriken) verteilt und wieder ausgeräumt. Dann wurde sehr sorgfältig überprüft, ob auch wirklich alle Sachen mitgenommen und in den entsprechenden Zimmern (Rubriken) angekommen und richtig eingeräumt sind.

Was hat das jetzt für Auswirkungen für die Nutzer?

Durch den zwingend notwendigen Umzug hin zum GSB hat sich das Aussehen

und die Struktur von ELWIS völlig verändert. Zusätzlich müssen alle von den Nutzern individuell eingerichteten Favoriten und Direktverlinkungen aktualisiert werden. Natürlich ist es zunächst „unbequem“ wenn es die gewohnten Stellen nicht mehr gibt und sich die Nutzer einmalig neue Favoriten und Direktverlinkungen einrichten müssen. Das ELWIS-Team hätte diesen Aufwand gerne erspart, wir machen viel, aber die Strategie von Oracle und den großen Browserherstellern können wir nicht beeinflussen. Ebenso ist die Verwendung des GSB festgelegte IT-Strategie für die Bundesver-

NfB BFS F/T Wasserstände Eislagen Schleuseninformationen Suchbegriff

WSV.de
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

ELWIS

Binnenschifffahrt Seeschifffahrt Sportschifffahrt Untersuchung/Eichung Schifffahrtsrecht Service

ELWIS

Aktuelles in ELWIS

- Es ist soweit - ELWIS hat "neue Kleider"**
 Am Mittwoch dem 22. November 2017 wurde das [neue ELWIS \(PDF, 11KB, Datei ist nicht barrierefrei\)](#) freigeschaltet. Eine zusätzliche Besonderheit des neuen ELWIS ist die Umsetzung im „responsiven Design“. D.h. je nach Zugriffsform auf ELWIS (z.B. über Desktop-PC, Tablet oder Smartphone) wird dem Nutzer automatisch eine jeweils optimierte Informationsdarstellung angezeigt. Um - neben dem neuen Erscheinungsbild auch eine höhere Verfügbarkeit zu erreichen - wurde auch die Internet-Anbindung von ELWIS geändert. Das ELWIS-Team dankt allen Unterstützern.

Hinweis für die Nutzer:
Durch die Umstellung der technischen Infrastruktur als auch die Umstrukturierung der Webseite ist es leider notwendig, dass Sie sich eventuell bisher gesetzte Favoriten/Lesezeichen neu anlegen. Damit Sie sich besser zurecht finden, ist hier die neue [Rubrikenaufteilung \(PDF, 37KB, Datei ist nicht barrierefrei\)](#) beigelegt.
- Einführung der elektronischen Meldepflicht für Fahrzeuge mit festverbundenen Ladetanks an Bord zum 01. Dezember 2018 auf dem Rhein**
 Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) führt zum 01. Dezember 2018 für alle Fahrzeuge mit festverbundenen Ladetanks an Bord die Pflicht zum [elektronischen Melden](#) ein. Die entsprechenden [Vorschriften](#) sind auf der Internetseite der ZKR abrufbar.
- Transport von Castoren auf dem Neckar von Obrigheim nach Neckarwestheim**
 Für den Transport von Castoren auf dem Neckar von Obrigheim nach Neckarwestheim wurde vom Bundesamt für kerntechnische Entsorgungssicherheit (BfE) die Genehmigung für max. acht Transporte erteilt. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Heidelberg und Stuttgart weisen darauf hin, dass **ab sofort bis zum 13. November 2018** mit kurzfristigen temporären Sperrungen der Wasserstraße Neckar zwischen den Schleusen Guttenbach und Besigheim zu rechnen ist. Siehe [schifffahrtspolizeilicher Hinweis](#) → [\(Interner Link\)](#).

Das „neue“ ELWIS

Abb. 2: Startseite von ELWIS „neu“

ELWIS – Hauptinformationen, thematischer Übersichtsplan (Stand November 2017)

Binnenschifffahrt	Seeschifffahrt	Sportschifffahrt
Nachrichten für die Binnenschifffahrt (NfB)	Bekanntmachungen für Seefahrer (BFS)	Leitfaden für Wassersportler "Sicherheit auf dem Wasser"
Schleuseninformationen	Eisdienst	Allgemeine Informationen
Fahrrinneneinschränkungen	Nautischer Warn- und Nachrichtendienst	Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen
Verkehrsinformationen für verschiedene Streckenbereiche	Verkehrs- und Sicherheitsmanagement	Wasserski / Wassermotorrad
	Gezeiten- und Strömungsinformationen	Sichtzeichen und Schallsignale
	Offshore-Windparks	Wasserstraßenbezogene Hinweise für verschiedene Streckenbereiche
	Schleuseninformationen	Führerscheininformationen
	Nord-Ostsee-Kanal	Fragen und Antwortenkataloge für Sportbootführerscheine
Untersuchung/ Eichung	Schifffahrtsrecht	Service
Allgemeine Hinweise zur Organisation	Allgemeine Informationen, Gesetze und Verordnungen zu Bundeswasserstraßen, Binnen- und Seeschifffahrt	ELWIS-Abo / ELWIS-Newsletter
Freie Sachverständige	Verkehrsvorschriften im Bereich der - Binnenschifffahrtsstraßen - Seeschifffahrtsstraßen	Wasserstandsinformationen schifffahrtsrelevanter Pegel
Untersuchung	Patente	Hochwasserzentralen in Deutschland
Eichung	Prüfungstermine zum Erwerb von Patenten und Befähigungsnachweisen	Aktuelle Wasserstände der Nachbarstaaten
Beförderung gefährlicher Güter	UKW-Sprechfunkzeugnisse in der Binnenschifffahrt	Fahrrinnen- und Tauchtiefen zwischen Elbe und Oder
Gefahrgut-Unfall-Bericht gemäß ADN		Eislage-Informationen an Bundeswasserstraßen
Einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI)		Förderprogramme
Zentrale Binnenschiffsbestands-Datei (ZBBD)		Inland-ENC, Karten und Geoinformationen der WSV
		Technische Daten der - Binnenwasserstraßen - Liegehäfen/Liegestellen - Temporäre Umschlagstellen
		Adressen und Erreichbarkeiten
		Unterstützung der Häfen und Hafentreiber bei der Umsetzung der RIS-Richtlinie
		Schifffahrtsabgaben
		Stellenangebote u. a. für nautisches Personal
		Chronik, Änderungsübersicht in ELWIS

waltung. Insofern „ist das jetzt so“ und wir vom ELWIS-Team konnten nur darauf reagieren, um den Informationsservice ELWIS auch weiterhin in bestmöglicher Qualität und IT-Sicherheit anzubieten.

Wir helfen Ihnen gerne weiter!

Damit Sie einen schnellen Überblick erhalten, in welcher Rubrik Sie welche Informationen finden, haben wir einen thematischen Übersichtsplan mit den Hauptinformationen vorbereitet. Sollten Sie trotz dieser Übersicht und der verbesserten Suchfunktion von ELWIS irgendwelche Inhalte vermissen, so helfen wir Ihnen gerne weiter. Fragen Sie uns einfach über info@elwis.de.

Was wir uns von den Nutzern wünschen

... Sie kennen jetzt den Hintergrund warum ELWIS sein Design verändern musste. Probieren Sie das neue ELWIS einfach aus und bald wird Ihnen auch das neue ELWIS wieder ganz vertraut sein. Nach dem Umzug haben wir eine sehr umfangreiche Qualitätskontrolle durchgeführt, um zu prüfen, ob alle Inhalte richtig und vollständig umgezogen sind. Sollte uns doch was „durch die Lappen“ gegangen sein, so würden wir uns sehr über einen entsprechenden Hinweis von Ihnen freuen. Sie helfen damit uns und auch den anderen Nutzern, die Qualität von ELWIS weiter zu verbessern. Weil: Auch wenn ELWIS jetzt ein neues Design hat, bleibt der bewährte Service erhalten. ELWIS – Wir helfen Ihnen weiter!

DER AUTOR

Dipl. Dipl.-Ing. Michael Brunsch

studierte Bauingenieurwesen an der Hochschule Bremen und anschließend an der Universität Oldenburg Stadt- und Regionalplanung. Seit 1996 ist er bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung beschäftigt, absolvierte hier eine Ausbildung zum gehobenen technischen Verwaltungsdienst. Nach erfolgreichem Ab-

schluss war er beim Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz im Sachbereich 2 für Gewässerbett und Uferunterhaltung zuständig. 2001 wechselte Michael Brunsch zur Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz in die Fachgruppe Telematik (Binnen), heute Dezernat Verkehrstechnik Binnen (VTB). Hier ist er als Leiter des ELWIS-Teams für die

Weiterentwicklung des Elektronischen Wasserstraßen Informationsservice. <http://www.elwis.de> verantwortlich. Michael Brunsch ist als Bundesschatzmeister im Geschäftsführenden Vorstand des IWSV tätig.



Sitzung des Bundesvorstands am 01.12.2017 in Hannover

Am 01.12.2017 fand die Herbstsitzung des Bundesvorstands des IWSV in Räumlichkeiten der GDWS in Hannover statt.

Der Bundesvorsitzende, Dipl.-Ing. Burkhard Knuth berichtete eingangs u. a. über Themen, die ggf. Einfluss auf das zukünftige Arbeitsumfeld der Ingenieurinnen und Ingenieure haben könnten. Hier sind beispielsweise die Überlegungen des Ministeriums zur Vergabe des Aufgabenpaketes „Planungen und Bauen“ an Dritte zu nennen. Überlegungen, die daraus resultieren, dass das hohe Investitionsvolumen der kommenden Jahre wahrscheinlich nicht ausschließlich durch eigenes Personal umsetzbar sein wird. Die erforderliche Betreuung dieser Dritten durch Ingenieurinnen und Ingenieure der WSV wird sicherlich eine besondere Herausforderung werden; immerhin wird hier „Neuland“ betreten. Erörtert wurden auch die Chancen und Perspektiven für Ingenieurinnen und Ingenieure im Zusammenhang mit der Reform der WSV. Der IWSV wird sich weiter für bessere Aufstiegschancen des G-Dienstes einsetzen, nicht nur für Beamte sondern, insbesondere auch für die Tarifbeschäftigten (Stichwort „Durchgängigkeit vom G- in den H-Dienst“). Perspektiven könnten beispielsweise die Besetzungen der Fachgebietsleitungen der neuen WSÄ mit hochwertigen G-Dienstposten bieten.

Anschließend berichteten die Bezirksgruppenvorsitzenden über die durchgeführten und geplanten Aktivitäten in ihren Bereichen. Viele Bezirksgruppen planen in 2018 Exkursionen, Baustellentage bzw. Mitgliederversammlungen in Verbindung mit Besichtigungen (siehe auch gesonderte Berichte der Bezirksgruppen).

Die Kolleg/innen, die an den Arbeitskreisen des ZBI teilnehmen, konnten leider nicht viel berichten, da diese entweder selten tagten bzw. aus terminlichen Gründen nur selten besucht werden konnten. Das Thema soll durch den Bundesvorsitzenden in der nächsten Vorstandssitzung des ZBI aufgenommen werden.

Im Zusammenhang mit dem Bericht des Bundesschatzmeisters, Dipl. Dipl.-Ing. Michael Brunsch, zur aktuellen Haushaltsübersicht („die Kasse stimmt auf den Cent genau“) wurde das Thema „Kostenübernahme für die Migration der Mitgliederdatenbank“ erörtert und beschlossen, dass die Kosten für die Migration in Höhe von ca. 12.000 € ausschließlich durch die Bundeskasse beglichen werden. Der Mitgliederbestand liegt – wie im vergangenen Jahr auch – bei ca. 800 Mitgliedern.

Mit Blick auf das anlässlich der 48. Mitgliederversammlung in Rendsburg verabschiedete Zukunftspapier des IWSV wurde erneut darauf hingewiesen, dass sich zwingend mehr Mitglieder aktiv an der Verbandsarbeit beteiligen müssen, damit die festgelegten Ziele auch umgesetzt werden können. Aktuell wird eine Beauftragte / ein Beauftragter für Öffentlichkeitsarbeit gesucht. Darüber hinaus ist ab 2019 der Posten „Bundesschatzmeister/in“ neu zu besetzen. Interessierte werden gebeten, sich entweder an ihre Bezirksgruppenvorsitzenden zu wenden oder direkt mit dem Bundesvorstand Kontakt aufzunehmen.

Das neue Fortbildungsbeauftragten-Team, Dipl.-Ing. Petra Fitschen und Dipl.-Ing. Angelika Oberländer, wird für 2018 ein Seminar anbieten mit dem Thema „Die digitale Gesellschaft verstehen & interagieren. Einsatzmöglichkeiten für den Beruf entdecken“.

Diskutiert wurde der Vorschlag, den Titel der Verbandszeitschrift zu ändern. Die Vorstandsmitglieder waren sich einig darüber, dass in 2018 eine (geschlechtsneutrale) Namensänderung der Verbandszeitschrift erfolgen sollte. Vorschläge hierfür werden über die Bezirksgruppenvorsitzenden erbeten. Hierzu erfolgt in Heft 2/2018 aber auch noch ein gesonderter Aufruf.

Darüber hinaus wurden folgende Punkte erörtert / beschlossen:

- Im Aufnahmeantrag, der auch über die neue Mitgliederdatenbank online ausgefüllt werden kann, wird ein Passus zum Datenschutz aufgenommen.
- Zukünftig wird kein Mitgliedsausweis mehr erstellt.
- Ehrenurkunden werden neu gestaltet. Es entfällt der Passus bezüglich des Ortes der Aushändigung. Dieser wird ersetzt durch die Formulierung „Im Namen des Ingenieurverbandes“
- In 2020 feiert unser Verband sein 60-jähriges Bestehen. Dies soll im Zusammenhang mit dem in 2020 stattfindende IX. Ingenieurtag entsprechend gewürdigt werden.

Folgende Termine stehen in 2018 / 2019 an:

- 23.02.2018: Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands in Oldenburg
- 07.06.2018: Frühjahrssitzung des Bundesvorstands in Minden
- 07. - 09.06.2018: VIII. Ingenieurtag in Minden
- 07.12.2018: Herbstsitzung des Bundesvorstands
- Frühjahr 2019: 49. Mitgliederversammlung in Halle / Saale

TS



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

Rückfragen

Rückfragen zur Fachtagung und weitere Informationen über den Veranstalter sind in der Geschäftsstelle der Deutschen Wasserhistorischen Gesellschaft e.V. (DWhG) an das geschäftsführende Vorstandsmitglied, c/o Marga Basche, Talsperrenstraße 300, D-53721 Siegburg, Tel.: 02242-901377, E-Mail: marga.basche@f-online.de, oder den Vorsitzenden, Wolfram Such, Thüringer Allee 57, D-53757 Sankt Augustin, Tel.: 02241-332999,

E-Mail: w.such@f-online.de, zu richten. Dort erhalten Sie zugleich weitere Einladungen mit den zugehörigen Unterlagen, die ebenfalls im Internet unter www.dwhg-ev.de abrufbar sind.

Danksagung

Wir danken den Referenten und Führungspersonen sowie den beteiligten Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern Schweinfurt und Nürnberg für ihre Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung der Tagung.

Veröffentlichung

Die Vorträge werden in einem Tagungsband der Schriftenreihe der DWhG veröffentlicht. Die bisher erschienenen mehr als 40 Tagungs- und Sonderbände über wasserhistorische Fragen sind über die DWhG-Geschäftsstelle, c/o Marga Basche, Talsperrenstraße 300, D-53721 Siegburg, oder im Buchhandel zu beziehen.

Hinweise zur Tagung

Die Anmeldung wird mit beiliegendem Vordruck **bis zum 5. April 2018** erbeten. Bei rechtzeitiger Anmeldung erhalten die Teilnehmer eine Bestätigung.

Teilnahmekosten

Die Teilnahmekosten an der Fachtagung betragen für Mitglieder der DWhG (M), in Ausbildung stehende Mitglieder (AM) und übrige Teilnehmer (Nichtmitglieder N):

Datum/ Veranstaltung	M [€]	AM [€]	N [€]
Freitag, 13. April 2018 Vortragsveranstaltung 9:00 – 14:30 Uhr inkl. Kaffeepause und Mittagessen im CCW	53,00	25,00	60,00
Geführte Stadtrundfahrt und Wasserhistorischer Rundgang (anschl. Abend im Ratskeller - Selbstzahler)	12,00	5,00	15,00
Samstag, 14. April 2018 Ganztägige Busexkursion von 8:00 bis ca. 19:30 Uhr (Mittagessen auf eigene Kosten)	20,00	10,00	25,00
Insgesamt:	85,00	40,00	100,00

Die Teilnahmekosten überweisen Sie bitte bis zum **6. April 2018**, auf das Konto der DWhG, IBAN: DE86 3705 0299 0001 207679; BIC: COKSDE33XXX

Tagungsstätte / Übernachtungen

Die Vortragsveranstaltung am Freitag, 13.4.2018, findet statt im CCW (Congress Centrum Würzburg), im Saal 5. Der Haupteingang des CCW befindet sich am Kranenkai 34, 97070 Würzburg, etwa 1 km vom Hauptbahnhof Würzburg entfernt (siehe Stadtplan).

Für die Übernachtung ist für die Teilnehmer seitens der Tourist-Information unter dem Stichwort **„DWhG-Würzburg 2018“** ein Abruflinkfeld mit 30 Hotelzimmern inkl. Frühstück (EZ oder DZ) für maximal 3 Nächte vom 12.-15.4.2018 in drei Hotels nahe beim CCW (ca. 400 ... 600 m entfernt) zu folgenden Preisen vorreserviert:

Hotel	EZ / €	DZ / €
Alter Kranen , Kämergasse 11, 97070 Würzburg, Tel.: 0931-35180, mai@hotel-alter-kranen.de	79,00	109,00
Strauss , Juliuspromenade 5, 97070 Würzburg, Tel.: 0931-30570, anfrage@hotel-strauss.de	78,00	118,00
Residence , Juliuspromenade 1, 97070 Würzburg, Tel.: 0931-35934340, info@residence-wuerzburg.de	80,00	109,00

Die verbindliche Hotel-Reservierung ist durch die Teilnehmer selbst mit dem angehängten Bestell-Fax bzw. –Formular vorzunehmen. **Anmeldeschluss ist der 1. März 2018.**

Von der Fossa Carolina zur Main-Donau-Wasserstraße



Die Main-Staustufe Würzburg an der Alten Main-Brücke mit dem Wasserkraftwerk Untere Mainmühle (links-1921/22) sowie der Wehranlage und den Schleusen (von 1954).
Foto: WSA Schweinfurt

29. Fachtagung vom 12. bis 14. April 2018

mit sehr freundlicher Unterstützung
der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter
Schweinfurt und Nürnberg

Einladung

Die Deutsche Wasserhistorische Gesellschaft e.V. (DWhG) lädt ihre Mitglieder und weitere Interessenten zur 29. wasserbauhistorischen Fachtagung „Von der Fossa Carolina zur Main-Donau-Wasserstraße“ von Donnerstag, 12. April, bis Samstag, 14. April 2018, nach Würzburg herzlich ein.

Die Tagung am Freitag, dem 13.04.2018, befasst sich am Vormittag mit der historischen Entwicklung der Schifffahrtsverbindung zwischen Main und Donau, begonnen mit dem sogenannten Karlsgraben von 793 u.Z., dann dem Ludwig-Donau-Main-Kanal (1836-1845) im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung im 19. Jahrhundert bis zur Planung und Realisierung des Main-Ausbaues (ab 1921/1926) und des Main-Donau-Kanals (MDK-1960-1992), der vor rund 25 Jahren eröffnet werden konnte.

In den Vorträgen wird sowohl ein Überblick über die Geschichte dieser Anlagen und Bauwerke gegeben als auch über deren Nutzung. Dazu gibt es einen aktuellen Status-Bericht zum heutigen Stand der Binnenschifffahrt in Deutschland mit ihrem europäischen Umfeld. Die Teilnehmer erhalten auch einen Einblick in die Unterhaltung und Modernisierung der Staustufen mit ihren zahlreichen Ingenieurbauwerken am Main, wie z.B. den Schleusen und Wehren im Bereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Schweinfurt, wie sie für den Betrieb dieser Wasserstraße notwendig sind.

Ein Überblick zur Geschichte und Entwicklung des Stahlwasserbaus in Deutschland in den letzten rund 180 Jahren am Beispiel der früheren Firma Noell in Würzburg wird die Vortragsveranstaltung abrunden.

Am Nachmittag wird eine Stadtrundfahrt mit Bus und touristischer Führung angeboten, der sich ein wasserhistorischer Rundgang entlang des Würzburger Mainufers anschließt.

Die am Samstag, dem 14.04.2018, stattfindende ganztägige Busexkursion mit Unterstützung durch das WSA Nürnberg und seinen Leiter, Herrn Ltd. Techn. Regierungsdirektor Guido Zander, führt zu einigen markanten Bauwerken am früheren Ludwig-Donau-Main-Kanal und insbesondere am heutigen Main-Donau-Kanal, zum neuen MDK-Informationszentrum „Erlebniswelt Wasserstraße“ bei Beilngries und schließlich zu den Resten des historischen Karlsgrabens in der Nähe von Treuchtlingen am Ortsteil Graben.

Tagungsprogramm

Donnerstag, 12. April 2018

Ab 18:00 Uhr: Begrüßungsabend und gemütliches Zusammensein (Selbstzahler) im Restaurant „Backöfele“ in der Ursulinergasse 2 in Würzburg

Freitag, 13. April 2018

Vortragsprogramm im Congress Centrum Würzburg (CCW), Kranenkai 34, 97070 Würzburg

09:00 Uhr: **Eröffnung der Tagung**
durch den Vorsitzenden der DWhG
Grüßworte

Moderation:

Dipl.-Ing. Lothar Tölle, DWhG-Vorstandsmitglied, Magdeburg

09:30 Uhr: **Überblick zur Geschichte und Entwicklung der Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Donau**
Abteilungsleiter Detlef Aster, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), ehem. Präsident der früheren Wasserstraßendirektion (WSD) Süd

10:15 Uhr: **Binnenschifffahrt – ein Statusbericht**
Martin Staats, Vorstand der Mainschifffahrts-Genossenschaft (MSG) e.V., Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB)

11:00 Uhr: **Kaffeepause**
11:30 Uhr: **Die Modernisierung und Instandhaltung der Staustufen am Main**

Baudirektor Heinrich Schoppmann, Leiter des WSA Schweinfurt

12:30 Uhr: **Die Entwicklung des Stahlwasserbaus in Deutschland am Beispiel der Firma Moell in Würzburg**

Dipl.-Ing. Martin Dreismann, ehemals Fa. Noell

13:00 Uhr: **Mittagspause**

14:45-16:30 Uhr:

Stadtrundfahrt mit Bus ab/an Congress Centrum mit touristischer Führung und Erläuterungen sowie einem Ausflieg mit kurzem Zwischenaufenthalt im Bereich der Würzburger Residenz

ab ca. 16:30 Uhr: **Wasserhistorischer Spaziergang entlang der Uferpromenade, beginnend am Alten Kranen, dann Altes Wasserkraftwerk, Alte Main-Brücke, zentrale Hochwasser-Schutzmaßnahmen in Würzburg sowie Staustufe Würzburg mit Wehr und Schleusen**

Führung durch Herrn Baudirektor i.R. Dirk Eujen, ehemals Dezernatsleiter in der WSD Süd

ab ca. 18:00 Uhr: **Mitgliederversammlung und Abendessen (Selbstzahler) mit gemütlichem Zusammensein** im Ratskeller Würzburg, wenige Meter östlich der alten Main-Brücke

Samstag, 14. April 2018 – Ganztägige Busexkursion

8:00 Uhr: Abfahrt ab Tagungsstätte Congress Centrum Würzburg bis in den Bereich des WSA Nürnberg entlang des Main-Donau-Kanals (MDW)
- Alte Kanalbrücke über die Schwarzach und Schleuse Eckersmühlen des MDK
- Mittagessen am Rothseespeicher (Selbstzahler)

- Besuch des Info-Zentrums „Erlebniswelt Wasserstraße“ sowie der Revierzentrale für den Betrieb des MDK und der Kanalüberleitung bei Beilngries
- Alter Karlsgraben bei Treuchtlingen-Graben

ca. 19:30 Uhr: Rückkehr nach Würzburg

Auch im Jahr 2017 hat die ZBI – Landesarbeitsgemeinschaft Schleswig Holstein / Hamburg – wieder eine Besichtigung für alle in der L Arge vertretenen Verbände organisiert. Unsere Besichtigung führte uns diesmal in den Tiefbunker am Hamburger Hauptbahnhof. Dieser Bunker ist noch ein Relikt aus dem „Kalten Krieg“ und wird vom Verein – Hamburger Unterwelten – betreut und instandgehalten. Dieser Verein führt auch die Besichtigungen durch.

Nach einer allgemeinen Informationsrunde und Einweisung in das Sicherheitskonzept, begann die Besichtigungstour durch die drei Stockwerke des Bunkers. Uns Teilnehmern wurden die Sitz- und Ruhebereiche gezeigt. Hier war ein kontinuierlicher Wechsel im 8 Std. Rhythmus vorgesehen. Also 8 Std. sitzen, ohne Beschäftigung, anschließend 8 Std. liegen auf einer Fläche von 180 mal 60 cm. Dieser Rhythmus galt für die gesamte Aufenthaltszeit im Bunker, ggf. auch mehrere Wochen. Was dies bedeutet mag sich jeder selbst mal vorstellen.

Am Eingang des Bunkers sollte jeder Schutzsuchende die dargestellten Hygiene und Nachartikel erhalten. Wobei die Decken wahrscheinlich, bedingt durch die zu erwartende Temperatur durch die vielen Menschen, nicht unbedingt gebraucht wurden. Die folgenden Bilder geben einen Einblick in den Wasch- und WC Bereich. Hierbei sei erwähnt, dass bei aller Einfachheit zumindest kein Wassermangel bestanden hätte. Der Bunker verfügt über einen eigenen Tiefbrunnen aus dem das Wasser mit Pumpen oder auch per Handbetrieb gefördert werden konnte. Dasselbe galt für die Be- und Entlüf-



fung, auch hier war ein elektrischer wie auch manueller Betrieb vorgesehen. Im Falle eines ABC-Angriffes auf Hamburg bestand jedoch das Problem, dass die ABC Filter nur eine Standzeit von ca. 6 Wochen hatten, danach bestand kein ABC Schutz mehr.....! Hier möge wieder jeder selbst weiterdenken. An die Vorfahrung war auch gedacht. Sie sollte überwiegend aus Suppen und Dauerkonserven bestehen. Ein Blick in die Küche, für alle drei Stockwerke nur diese eine, lässt schnell erkennen, dass die Möglichkeiten sehr eingeschränkt gewesen wären.

Für uns Ingenieure waren natürlich die technischen Einrichtungen besonders interessant. Der Bunker verfügt über einen Schiffsdiesel mit angeschlossenem Generator und hätte den Bunker mehrere Wochen mit Energie versorgen können. Die Energieverteilung- und Steuerung wird durch eine zentrale Schaltanlage gewährleistet. Besonders Interessant ist hier, dass es keinen „festen“ Techniker für die Anlage gab. Das Konzept des Bunkers sah

vor, das unter den Schutzsuchenden bestimmt jemand mit technischem Verständnis anwesend ist, und die Anlagen bedienen kann. Hier gab es überall ganz genaue Beschreibungen und Beschriftungen der Anlagen und Komponenten.

Auf den letzten beiden Bildern ist ein sehr beklemmender Teil des Bunkers zu sehen. Sie zeigen die automatische Zähl-einrichtung und eine der Zugangstüren. Da der Zugang automatisch geregelt worden wäre, hätten sich die Türen geschlossen!!!!

Die von der ZBI L Arge durchgeführte Besichtigung hatten einen so großen Zulauf, über 60 Anmeldungen, das wir spontan einen zweiten Termin, für alle die beim ersten Mal nicht mehr mitkonnten, eingerichtet haben. In den Gesprächen während und nach den Führungen kam immer der Gedanke zum Vorschein, ob es wirklich die beste Idee ist, in einem ABC Konfliktfall so einen Bunker aufzusuchen. Dies möge sich jeder selbst beantworten.

gez. H. Andersek



Bezirksgruppe Süd

IWSV BG Süd Exkursion 2018

Die Bezirksgruppe Süd führt vom 16. bis 18. März 2018 eine Mitgliederekursion inklusive Mitgliederversammlung durch. Diese führt in diesem Jahr zum Schiffshebewerk nach Niederfinow und in die Hauptstadt. Die Hin- und Rückfahrt werden

ebenfalls mit interessanten Besichtigungen (Porsche-Werk Leipzig, Fahrt auf der Spree, Airport-Tour Leipzig/Halle) verbunden. Neben dem Veranstaltungsprogramm wird den Teilnehmern auch ausreichend Zeit für den gegenseitigen Austausch gegeben.



Schiffshebewerk Niederfinow



Porsche-Werk Leipzig



Airport Leipzig/Halle

Bezirksgruppe Nordwest

Mechelen – Geschichte und Technik in Flandern, Exkursion der BG-Nordwest vom 3. bis 6. August 2017



Bild 1: Architekturstil Flanderns in Antwerpen

Donnerstag, 3. August 2017,

der 1. Tag unserer Exkursion: Nach diesem voll verregnetem ersten Halbjahr waren wir schon sehr gespannt, ob wir auf unserer Tour nach Flandern etwas mehr Glück haben werden. Morgens noch mit wenigen Regentropfen unterwegs, wurde es, mit Dauer des Vormittags, erfreulicherweise immer schöner und trockener.

Der Wecker schallte für mich an diesem ersten Exkursionstag erst um 5:45 Uhr, da waren die ersten Teilnehmer und unsere Bus-Crew mit Jeanette und Gerard, schon lange wach und unterwegs. Um 5:00 Uhr hieß es für die beiden in Wittmund „Abfahrt“. Über die Stationen Aurich, Hesel, Oldenburg und der Raststätte Hunteal auf der A 29 füllte sich unser Doppeldecker-Bus. Unsere Fahrt führte uns erst gen Süden und anschließend Richtung Westen. So waren wir wieder alle zusammen, es war mal wieder ein schönes Wiedersehen.

Nach einigen Stunden durch Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden kamen wir in Belgien an. Erste Exkursionsstation in Flandern war die Hafenstadt Antwerpen. Hier erwarteten uns zwei Fremdenführer, die uns ihre Stadt näher bringen wollten. Antwerpen ist durch seinen Seehafen, dem zweitgrößten Europas, von großer internationaler Bedeutung. Zudem gilt die Stadt weltweit als wichtigstes Zentrum für den Handel und die Verarbeitung von Diamanten. Im 15. und 16. Jahrhundert war Antwerpen eine der wichtigsten Handelsmetropolen Europas und eine der größten Städte der Welt.

Nachdem wir uns kulturhistorisch weitergebildet haben, gab es als kleinen Abschied aus Antwerpen den Besuch der 200-jährigen De Koninck-Brauerei, die Antwerpse Stadsbrouwerij. Seit vielen Jahren werden die Biere von De Koninck, darunter das berühmte „Bolleke“, in der Mechelsesteenweg gebraut. Die Stadtbrauerei De Koninck eröffnete in 2015 ein Erlebniszentrum und öffnete damit ihre Türen für die Öffentlichkeit. Während des Rundgangs im Zentrum hörten, sahen und schmeckten wir die Geschichte der Brauerei. Bei Sonnenschein konnten wir uns abschließend im Innenhof der Brauerei den Probiergläschen zum Feierabend widmen.

Als ersten Einblick in das schöne Flandern verließen wir schließlich Antwerpen

und fuhren zu unseren Hotels, von denen wir die nächsten Tage unsere Trips ausstarteten. Hotels? Mehrzahl? Ja richtig! In zwei Hotels waren wir untergebracht, da unsere Teilnehmerzahl unsere ursprüngliche Planung überstieg und wir erweitern mussten. Somit waren wir mit 31 Teilnehmern eine sehr schöne Gruppengröße für derartige Exkursionen. Den Tag rundeten wir mit einem gemeinsamen Abendessen im sehr zu empfehlenden Restaurant „De Kraanbrug“ ab.

Freitag, 4. August 2017,

der 2. Tag unserer Exkursion: Ausgeschlafen und nach sehr schönem Frühstück konnten wir den Tag ab 9:00 Uhr beginnen. Nach kurzer Fahrt kamen wir in der „Europäischen Hauptstadt“, in Brüssel an. Hier bekamen wir von einer schar-

bis auf 100 m ü. NN wechseln. Großzügige Parkanlagen, Kreisverkehre und unzählige Standbilder reihten sich gefühlt aneinander.

Geschichtlich tauchten wir auch in die Zeit der Kolonialisierung ein. Kautschuk und Elfenbein machten die Monarchen Belgiens zu der Zeit sehr reich. Dabei umfasst folgendes Zitat sehr viele Wahrheiten: „Als die Weißen nach Afrika kamen, hatten wir das Land und sie die Bibel. Dann lehrten sie uns, mit geschlossenen Augen zu beten - und als wir die Augen wieder öffneten, hatten sie das Land und wir die Bibel.“ (Jomo Kenyatta, kenianischer Staatsmann, 1893-1978).

Aber auch die jüngere Geschichte und Bedeutung Brüssels war sehr beeindruckend. Die Europäische Kommission und der Europäische Rat befinden sich im



Stadtrundgang durch Brüssel

manten schwäbischen Reiseleiterin in unserem Gefährt Besuch, die uns in der Folgezeit die Stadt zunächst per Bus zeigte. So führte uns die Fahrt an den vielen Sehenswürdigkeiten der Stadt vorbei. König Philippe konnten wir nicht direkt besuchen, da er im Urlaub weilte, daher fehlte an dem Tage die Beflaggung an der königlichen Residenz. Aber dafür entschädigten uns die Blicke z. B. auf den Chinesischen Pavillon, der Japanische Turm in Laeken oder die Notre-Dame du Sablon. In der Innenstadt sahen wir interessante Alstadthäuser die nur vier bis fünf Meter breit waren. Die Stadt zeichnete sich durch ein sehr welliges Profil aus, so dass Oberstadt und Unterstadt von 30 m ü. NN

Zentrum des Europaviertels am Rond-Point Schumann. Das Europäische Parlament befindet sich gleich neben dem Place du Luxembourg.

Durch den Innenstadtpaziergang konnten wir auch noch einmal fußgänger den historischen Altstadtbereich mit z. B. Rathaus und Stadtpalast erkunden.

Den Abschluss des Besuchs in Brüssel bildete dann der Besuch des Atomiums. Zur ersten Weltausstellung nach dem II. Weltkrieg 1958 erstellt, sollte es eigentlich nur zehn Jahre den Besuchern zur Verfügung stehen. Jetzt steht es schon fast 60 Jahre und kann sogar für kindergerechte Feste mit Übernachtungsmöglichkeiten genutzt werden.



Atomium in Brüssel



Sven Wennekamp, Dieter Hilpert und Jann Toben (v. l.)

Weiter ging es per Bus zum größten Schiffshebewerk der Welt! Das elektromechanische Schiffshebewerk Strépy-Thieu bei km 11,466 des Canal du Centre. Bei einer Besichtigung im Besucherzentrum konnten wir uns von der Notwendigkeit und die Umsetzung dieses imposanten Bauwerks informieren. Das aus Stahlbeton errichtete Hebewerk ist etwa 81 m breit, 130 m lang und 117 m hoch. Es überwindet einen Höhenunterschied von 73 Metern. Die Tröge haben eine Länge von 112 m, eine Breite von 12 m und eine Wassertiefe von 3,35 bis 4,15 m. Pro Tag nutzen etwa 20 Schiffe das Hebewerk.

Als Besonderheit gab es für einen Exkursionsteilnehmer noch eine Überraschung. Unser Kollege und Freund Dipl.-Ing. Dieter Hilpert wurde in diesem bauhistorischen Ensemble mit der Goldenen Ehrennadel für 40 Jahre aktive Mitglied-

schaft im IWSV geehrt. Mit Freude konnten wir feststellen, dass Dieter Hilpert mit dieser Auszeichnung nicht gerechnet hatte und somit überrascht und ebenfalls sichtlich erfreut war.

Wieder hatten wir bezüglich des Wetters großes Glück, gerade wenn man die vergangenen Wochen als direkten Vergleich heranziehen kann. Nach dem Besuch des Hebewerks ging es per Bus wieder zurück nach Mechelen. Hier erwartete uns bereits das gemeinsame Abendessen in sehr schöner Atmosphäre wieder an der großen Tafel mit allen Teilnehmern.

Samstag, 5. August 2017,

der 3. Tag unserer Exkursion: Ausschlafen fiel heute aus. Bereits um 8.00 Uhr hieß es für alle Abfahrt. Alle? Leider nicht. Kaum unterwegs erhaschte uns das

Problem eines Doppeldeckerbusses. Einer fehlte. Aber keine Sorge. In Zeiten des Mobiltelefons fuhren wir einmal um den Block und waren schnell vollzählig. Nach den gestrigen fachlichen Exkursionspunkten stand heute die Bauhistorie der Stadt Brügge auf dem Programm. Beginnend aber wieder mit unserem Element, wo wir uns zuhause fühlen. Das Wasser. Den ersten Einblick in die wunderschöne Stadt erlebten wir mit einer Bootsfahrt durch die verwinkelten Grachten dieser alten Hansestadt. Drohende Wolken ließen dabei auch ein paar Regentropfen fallen, das aber auch alles in sehr erträglichen Rahmen.

Nach gefühlt acht Tropfen auf dem Quadratmeter klarte es für den Rest des Tages auf und wir konnten unsere Erkundung dieser alten Handelsmetropole bei Sonnenschein mit einem Gästeführer fortsetzen. Die 20.000 Einwohner haben jedes Jahr 1.000.000 Gäste zu Besuch, zu denen wir an diesem Tag auch zählten. Auffällig war an diesem Tag der touristische Anteil spanisch sprechender Menschen in der Stadt.

Ab Mittag hatten wir uns dann einen sehr schönen freien Tag in Brügge verdient. So machten wir uns in kleinen oder größeren Gruppen auf eigene Faust auf die Stadt zu erkunden. Ob ein kleiner Imbiss mit den berühmten belgischen Pommes, ein Mittagessen in den schönen Restaurants und Bistros oder der Genuss eines der über 2000 belgischen Biere, jeder fand die richtige Variante sich in der Stadt wohlfühlen. Ein kleiner Einkauf stand für viele natürlich auch noch an. So kauften viele die genauso berühmten belgischen Pralinen für ihre Liebsten (oder sich selbst). Einige in der Chocolatier Du-



Mannschaftsfoto am Schiffshebewerk Strépy-Thieu



Grachtenfahrt im historischen Brügge

mon, bei der sich der ehemalige Präsident der USA, Barak Obama, bei seinem letzten Besuch in Belgien 15 kg angeblich einpacken lassen hat. Ich selber konnte natürlich auch nicht widerstehen.

Den Abend bestritten wir wieder alle zusammen an der langen Tafel im Restaurant „De Kraanbrug“. Hier brachten wir das Personal mit unserer Essensbestellung so durcheinander, dass ein Exkursionsteilnehmer fast nichts abbekommen hätte. Aber das ist eine andere Geschichte ...!

Brügge, einfach schön ▶

Belgische „technische“ Pralinen für Ingenieure



Sonntag, 6. August 2017,

der 4. Tag unserer Exkursion: Und somit leider auch schon die Heimreise. Nachdem wir noch einmal ausgiebig das Frühstück genießen konnten und den Bus bestiegen hatten, ging es zurück in den Nordwesten Deutschlands. Jedoch führte uns der Weg erst einmal zum Rhein-Herne-Kanal. Hier besuchten wir im Schleusenpark Waltrop unter anderem das Schiffshebewerk Henrichenburg und ließen uns von zwei sehr engagierten und technikbegeisterten Fremdenführern dieses und die anderen Bauwerke näher bringen.

Das alte Schiffshebewerk Henrichenburg von 1899 und das neue von 1962 liegen nur wenige hundert Meter voneinander entfernt und gehören zur Kanalstufe



Henrichenburg des Dortmund-Ems-Kanals und befinden sich in der Zuständigkeit des WSA Duisburg-Meiderich. Nach dieser sehr beeindruckenden Besichtigung hatte unsere Bus-Crew einen Imbiss für uns vorbereitet. Insgesamt lies die perfekte Versorgung von Gerard und Jeanette keine Wünsche übrig. Beide waren immer sehr hilfsbereit und hatten bei Fragen immer ein offenes Ohr für uns.

Bevor uns die ersten Exkursionsteilnehmer verließen, gab es in Großenkneten das traditionelle Abschlussessen und das gegenseitige Versprechen, nächstes Jahr wieder durchstarten zu wollen.

Das Ziel und der Termin für nächstes Jahr stehen bereits fest, so dass wir uns auf eine viertägige Tour in die Region der

Oberweser vom 21. bis zum 24. Juni 2018 freuen können. Die Planung läuft und der Vorstand der BG-Nordwest freut sich schon jetzt auf die kommende Exkursion und auf das Wiedersehen mit Euch.

Euer Sven Wennekamp

Was noch zu sagen wäre: „Wenn Engel Reisen!“ So habe ich es empfunden. Das Wetter hat – trotz des bis dato enttäuschenden Sommers – sich auf unserer Tour von der besten Seite gezeigt. Wir hatten es uns wohl verdient?!

Fotos: Dennis Meyer



Schiffshebewerk Henrichsburg

Vorankündigungen der BG Nordwest

14. April 2018 V. Baustellentag der BG Nordwest

21. bis 24. Juni 2018 IWSV-Exkursion der BG Nordwest, Oberweser

Gäste sind herzlich willkommen!

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

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

Presseschau von Stefanie von Einem

Heute im Bundestag, Nr. 134 vom 08.03.2018

Schiffsunfalldatenbank wird aufgebaut

Verkehr und digitale Infrastruktur/Antwort

Berlin: (hib/HAU) Der Bundesregierung liegen keine belastbaren Zahlen über Grundberührungen oder Schiffskollisionen auf den Binnenwasserstraßen des Bundes vor. Das geht aus der Antwort auf eine Kleine Anfrage der AfD-Fraktion hervor. Nach Aussage der Regierung baut das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur derzeit gemeinsam mit der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt eine bundesweite Schiffsunfalldatenbank auf, in der alle Unfälle auf den Binnenschiffahrtsstraßen des

Bundes und auf den Seeschiffahrtsstraßen erfasst werden sollen, einschließlich der Unfälle mit Sportfahrzeugen und von Sportfahrzeugen untereinander.

Heute im Bundestag, Nr. 106 vom 28.02.2018

Nord-Ostsee-Kanal: Gebühr nicht erhöht

Verkehr und digitale Infrastruktur/Antwort

Berlin: (hib/HAU) Aufgrund der wirtschaftlichen Situation der Schifffahrtsunternehmen hat der Bund entschieden, den Zulauf zu den deutschen Häfen nicht zusätzlich zu belasten. Das schreibt die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der AfD-Fraktion. Die

Abgeordneten hatten gefragt, warum seit 1996 die Befahrensabgaben für die Passage des Nord-Ostsee-Kanals nicht erhöht wurden. Wie die Regierung in der Antwort weiter schreibt, wäre es zudem aufgrund des Zustands der Infrastruktur am Nord-Ostsee-Kanal gegenüber den Schifffahrtsunternehmen "nicht vermittelbar", die Gebühren zu erhöhen.

Deutsche Verkehrszeitung vom 07.02.2018

Reaktionen zum Koalitionsvertrag

von der DVZ Redaktion

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) begrüßt, dass im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD eine Reihe seiner Forderungen ihren Niederschlag gefunden hat. So werden zum Beispiel die seit Langem geforderten Abbiegeassistenten verbindlich vorgeschrieben und der Personalbestand der Kontrollbehörden des Bundes wird aufgestockt. Letzteres ist notwendig, um die Kontrolldichte zu erhöhen. Ebenso begrüßenswert ist aus BGL-Sicht, dass die Mauthöhe für LKW auf Autobahnen und Bundesstraßen vereinheitlicht wird.

Darüber hinaus hält der Branchenverband das im Koalitionsvertrag niedergelegte Bekenntnis „Sozialbetrug und Sozialdumping darf es auf unseren Straßen nicht geben“ für sehr wichtig, um faire Wettbewerbsbedingungen im EU-weiten Straßengüterverkehr zu schaffen. Als Kernsätze einer künftigen (Güter-)Verkehrspolitik identifiziert der BGL den Passus „Die Kabotage darf dabei nicht weiter ausgeweitet werden. Wir werden wirksame Instrumente zur Kontrolle der Kabotage schaffen.“ sowie die Ankündigung, dass künftig auch Transporter im gewerblichen Güterverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 3,5 t den Bedingungen des Güterkraftverkehrsrechts unterliegen müssen.

Last but not least begrüßt der BGL die Fortführung der Mautharmonisierung, die Unterstützung beim Kampf gegen den Fachkräftemangel, die Verbesserungen bei der Genehmigungspraxis für Schwer- und Großraumtransporte sowie den fortgesetzten Ausbau des Parkplatzangebotes für LKW auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen.

Deutsches Verkehrsforum (DVF)

Für den Mobilitäts- und Logistiksektor ist das Bekenntnis der hohen Investitionen in die Verkehrswege, zu einem Planungsbeschleunigungsgesetz für Infrastrukturvorhaben und zum Ausbau der Digitalisierung eine sehr positive Perspektive. Zu den wichtigsten Vorhaben zählen die Erhöhung der Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf 1 Mrd. EUR bis 2021, ebenso die Erweiterung der gesetzlichen Möglichkeiten für neue Mobilitätsangebote und Schaffung von Open Data für Mobilitätsanwendungen.

Die geplante stärkere und technologieoffene Förderung von alternativen Antrieben, Kraftstoffen und der dazugehörigen Infrastruktur für alle Verkehrsträger erfüllt ebenso seit langem vorgebrachte Forderungen des Deutschen Verkehrsforums. Erwähnt wird im Koalitionsvertrag auch die Aufhebung der EEG-Umlage für den Schienenverkehr, für Landstrom in den Häfen und für E-Busse. Wir hoffen, dass dieses Vorhaben umgesetzt wird, weil es den Verkehrsunternehmen die Möglichkeiten gibt, mehr Geld in emissionsfreie Antriebe zu investieren.

Ein klares Bekenntnis zum Logistik- und Güterverkehrssektor ist die flächendeckende Versorgung mit Breitband im Fest- und Mobilnetz bis 2025. Das DVF fordert allerdings eine Übergangsstrategie für Verkehrswege und Logistik-

knoten. Positiv, auch im internationalen Standortwettbewerb, ist die seit langem geforderte Erleichterung des Einfuhrumsatzsteuerverfahrens. Für die Förderung des Schienengüterverkehrs sind im Koalitionsvertrag erfreulich klare Signale gesetzt.

Das Bekenntnis zum Masterplan Schienengüterverkehr, unter anderem mit der Senkung der Trassenpreise, der Digitalisierung und Automatisierung der Schiene sowie dem gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur, etwa dem 740 m-Netz, sowie die Stärkung des Kombinierten Verkehrs sind wichtige Schritte.

Das DVF begrüßt die konsequente Umsetzung des Flughafenkonzeptes und des nationalen Hafenkonzeptes, die sich die Koalitionäre vorgenommen haben. Die Ankündigung, dass der Bund künftig substanzielle Anteile der Luftsicherheitskosten übernehmen will, begrüßen wir sehr. Bedauerlich ist jedoch, dass sich die Verhandler nicht von der schädlichen und systemfremden Luftverkehrsteuer trennen konnten. Richtig ist auch, dass die Forschung im Mobilitätsbereich ausgebaut wird. Hier setzt sich die künftige Bundesregierung mit gezielten Forschungsprogrammen für Straßenverkehr, Schiene, Luftfahrt und Schifffahrt wichtige Ziele.

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB)

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) sieht im Koalitionsvertrag ein Zeichen für eine Wende hin zu alternativen Verkehrsträgern im Güterverkehr wie Binnenschifffahrt und Bahn. Durch niedrigere Trassenpreise, die Abschaffung von Schifffahrtsabgaben in Verbindung mit einer Modernisierung der Flotte könne der Verkehr zukunftsfähig gestaltet werden. BÖB-Präsident Rainer Schäfer erwartet von der Bundesregierung und vom Bundestag in den kommenden Jahren einen klaren Schwerpunkt bei Wasserstraße, Schiene und Häfen.

Die im Vertrag festgehaltene Absicht einen „Masterplan Binnenschifffahrt“ zu entwickeln wird begrüßt. Gleichzeitig fordert der BÖB klare und verständliche Rechtsregelungen zu schaffen, um Bestand und Entwicklungsmöglichkeiten der Hafenstandorte zu sichern. Außerdem sind die Binnenhäfen bereit, bei der Digitalisierung in der Schifffahrt und Häfen oder die Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe aktiv zu begleiten.

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB)

Das Binnenschifffahrtsgewerbe ist mit den Inhalten des Koalitionsvertrages zufrieden. Wesentliche Forderungen des Gewerbes seien übernommen worden, sagte

Verbandsgeschäftsführer Jens Schwanen, der DVZ. Vier Punkte hebt er hervor: Beibehaltung der hohen Investitionslinie für die Infrastruktur, gewerbepolitische Maßnahmen wie die Förderpolitik beispielsweise bei der Motorentechnik, Abschaffung der Schifffahrtsabgaben und der Masterplan Binnenschifffahrtsgüterverkehr, der die Ertüchtigung der Binnenschifffahrt zum Ziel hat. (ben/jpn/rok)

Deutsche Verkehrszeitung vom 05.02.2018

Mehr als 100 Stellen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nicht besetzt

von Susanne Landwehr

In der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sind derzeit 104,8 Planstellen und Stellen nicht besetzt. Darüber hinaus befinden sich 54 Dienstposten im laufenden Ausschreibungsverfahren und 224 Dienstposten im laufenden Besetzungsverfahren. Diese Zahlen gehen aus einer des Bundesverkehrsministeriums auf eine Kleine Anfrage des Abgeordneten Mathias Stein (SPD) hervor.

Die WSV betreibt und unterhält die Bundeswasserstraßen und die dazugehörigen Anlagen wie Schleusen, Brücken und Schiffshebewerke. Das fehlende Personal behindert die Arbeit der WSV und beeinträchtigt damit die Leistungsfähigkeit der deutschen Verkehrsinfrastruktur. Personalengpässe verzögern die ohnehin schon viel zu langwierigen Planungs- und Bauverfahren zusätzlich.

Für die neue Legislaturperiode des Bundestages fordert der ZDS daher eine konsequente und nachhaltige Aufstockung der Planungs- und Umsetzungskapazitäten des Bundes. Dies ist aus Sicht des ZDS ebenso wichtig wie die dauerhafte Ausstockung der Investitionsmittel für Verkehrsinfrastruktur und das dringend erforderliche Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz. Und auch die Bundesländer müssen für ausreichende Kapazitäten sorgen. Bei allen Verkehrsträgern muss gewährleistet sein, dass wichtige, im Bundesverkehrswegeplan und im Nationalen Hafenkonzept vorgesehene Infrastrukturprojekte zügig umgesetzt werden können.

Binnenschifffahrt, Nr. 12-2017

»Masterplan Binnenschifffahrt« gefragt

Die Verlagerung von Straßentransporten auf Bahn und Binnenschiff stand im Fokus des Schiffermahls der Schifferbörse Duisburg-Ruhrort. Ehrengast Ronald Pofalla von der Deutschen Bahn kann einem Masterplan für die Binnenschifffahrt durchaus Positives abgewinnen. Anlässlich der Gründung der Schifferbörse vor 116 Jahren kamen Verleger und Schiffer Mitte November dieses Jahres zum alljährlichen Schiffermahl im Gemeindehaus Ruhrort zusammen. Wie in jedem Jahr stand die zukünftige Fahrtrichtung der Branche im Mittelpunkt des Abends. Vor 100 geladenen Gästen – darunter NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst und der stellvertretende niederländische Generalkonsul des Königreichs der Niederlande, Konsul Hans van den Heuvel – rief Schifferbörsenvorstand Frank Wittig dazu auf, das System Wasserstraße mit gezielten Maßnahmen zu stärken. Es gelte Schleusen und Brücken zu sanieren, Hafenerweiterungen zu ermöglichen sowie insbesondere die Verkehrsanbindung der Hafensareale im Blick zu behalten. »Wir hoffen sehr, dass ein von Schifferbörse und Branchenverbänden vorgeschlagener Masterplan für die Binnenschifffahrt

Eingang in den Koalitionsvertrag der nächsten Bundesregierung findet«, sagte Wittig. Eine Idee für den Masterplan könnte auch eine stärkere Bündelung von Kompetenzen für innovative Schiffstechnologien oder sogar ein Testfeld für autonom fahrende Schiffe in NRW sein.

Diese Idee fand beim diesjährigen Ehrengast Ronald Pofalla, Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG, einen direkten Anknüpfungspunkt: Um mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern, hatte der Bundestag am Ende der vergangenen Legislaturperiode einen Masterplan Schienengüterverkehr beschlossen. Mit ihm sollen die Trassenpreise für Schienentransporte ab dem kommenden Jahr sinken, was Transporte mit der Bahn günstiger machen würde. Dadurch würde ein deutlicher Anreiz für Unternehmen geschaffen, die Transporte auf die Schiene zu verlagern. In der Binnenschifffahrt tätige Unternehmen fürchten dadurch jedoch eine massive Benachteiligung.

Schifffahrt und Bahn contra Lkw

Der regelmäßige Austausch mit Vertretern der Schiene hat bei der Schifferbörse Tradition. »Schifffahrt und Bahn sind zwar Konkurrenten, sie sind aber auch Partner, wenn es um die Verlagerung von Gütern weg von der Straße hin zu unseren beiden Verkehrsträgern geht«, bekräftigte Wittig. Auch Pofalla sei überzeugt, »dass von einer intelligenten Vernetzung von Wasser- und Schienenwegen beide Verkehrsträger profitieren können.«

Im Vorfeld des Schiffermahls fand die jährliche Börsenversammlung der Schifferbörse im Haus Rhein statt. Die Geschäftsführung der Börse ist bei der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve angesiedelt. Bei der Versammlung wurden Thomas Groß (Hülskens Transport) und Steffen Bauer (Imperial Shipping Holding) in den 13-köpfigen Börsenvorstand gewählt. Peter Langenbach und Thomas Küpper waren zuvor aus dem Vorstand ausgeschieden. TWG

VBW vom 30.11.2017

Verkehrsinfrastrukturbeschleunigung

WSV nimmt Vorschläge des Runden Tisches auf: Pilotprojekt für ein verbessertes Nachtragsmanagement und höhere Vergabegrenzen wurde gestartet.

Die Initiative des durch den Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e.V. (VBW) eingesetzten Runden Tisches „Beschleunigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten“ trägt erste Früchte. In einem Pilotversuch wollen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) die Zuständigkeit für Vergaben und die Bearbeitung von Nachträgen wieder stärker bei den Ämtern ansiedeln und erfüllen damit in Teilen eine wichtige Forderung des Runden Tisches.

Bislang war es so, dass die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter jeden Nachtrag zur Prüfung an

die Außenstellen weiterleiten mussten, wenn die Gesamtsumme der Nachträge einen bestimmten relativ niedrigen Grenzwert erreicht hatte. Das führte dazu, dass auch Nachträge mit kaum ins Gewicht fallenden Summen aufwendig nachgeprüft werden mussten. Bauunternehmer am Runden Tisch kritisierten diese Praxis scharf, da Nachträge häufig auch Jahre nach Abschluss und Abnahme des Bauwerkes noch nicht bearbeitet worden waren.

In Abstimmung mit dem BMVI hat die GDWS diese Kritik aufgenommen und einen Pilotversuch zur Beschleunigung von Vergaben und Nachträgen gestartet. Der Pilotversuch startete im Juli 2017 und wird zwei Jahre andauern. Für diesen Zeitraum sind die für den Bereich der Wasserstraßenneubauämter (WNA) geltenden Vergabegrenzen und Nachtragswertgrenzen für Bauleistungen (VOB/VOL) und freiberufliche Leistungen (VGV – früher als VOF bezeichnet) deutlich angehoben worden.

So stiegen die Wertgrenzen für die Zuständigkeit der WNA von 2,5 Mio. auf 5,225 Mio. Euro für Vergaben durch öffentliche Ausschreibungen bzw. offene Verfahren an. Für beschränkte Ausschreibungen mit Teilnahme-wettbewerb und nicht offene Verfahren stiegen die Wertgrenzen sogar von 250.000 Euro auf 5,225 Mio. Euro. Lediglich für beschränkte Ausschreibungen ohne vorherigen Teilnahmewettbewerb und freihändige Vergaben bleiben die bisherigen Wertgrenzen bestehen.

Auch die Wertgrenzen für freiberufliche Leistungen wie Ingenieur- und Planungsleistungen wurden deutlich angehoben. So gelten für freihändige Vergaben und Verhandlungsverfahren nun 209.000 Euro statt bisher 50.000 Euro. Diese Erhöhung gilt auch für Vergaben ohne Teilnahmewettbewerb bei vorliegender Marktübersicht. Analog wurden auch die Wertgrenzen für die Zuständigkeit der WNA bei der Nachtragsbearbeitung angepasst. Bislang endete die Zuständigkeit der WNA bei einer Gesamtsumme der Nachträge bei 125.000 Euro. Nun liegt die Grenze bei 250.000 Euro. Für Nachträge, die bei Aufträgen anfallen, die durch beschränkte Ausschreibungsverfahren oder freie Vergaben zustande gekommen sind, gelten weiterhin die alten Wertgrenzen.

Nach zwei Jahren sollen die Erfahrungen mit den neuen Wertgrenzen valuiert werden, bei positivem Ergebnis soll das Modell dann auch auf die Wasserstraßenämter übertragen werden.

„Die Anhebung der Wertgrenzen ist ein Schritt in die richtige Richtung. Wir haben bereits erste positive Auswirkungen bei der Bearbeitung unserer eigenen Nachträge spüren können. Es zeigt sich aber auch, dass die WNA sich an die neugewonnenen Freiheiten erst wieder gewöhnen müssen“, kommentiert Wilhelm-Alfred Brüning, Klaas-Siemens-Stahlbau GmbH, Emden, der ebenfalls am Runden Tisch mitgewirkt hat, den Pilotversuch.

Ein anderes Mitglied des Runden Tisches, Thomas Groß, Geschäftsführer der Hülskens Wasserbau GmbH und Vorsitzender der Bundesfachabteilung „Wasserbau“ beim Hauptverband der Deutschen Bauindustrie wünscht sich

mehr Mut des BMVI und der GDWS: „Die mit dem Pilotversuch begonnenen Maßnahmen sind positiv zu bewerten, greifen jedoch zu kurz. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter von vornherein in den Pilotversuch einbezogen wären, welche den Großteil der Baumaßnahmen der WSV umsetzen. Selbst unter der Maßgabe, dass der Pilotversuch positiv verläuft, wird das Ausrollen der neuen Freiheiten auf die komplette WSV noch lange dauern. Für einen sehr großen Teil der Ausführung gelten also zunächst noch die alten Regeln.“

In gemeinsamen Gesprächen haben die Bundesfachabteilung „Wasserbau“ beim Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und der VBW verabredet, den Runden Tisch Anfang 2018 zusammen weiter zu führen. „Wir wollen die Kräfte bündeln und damit unseren Handlungsempfehlungen noch mehr Gehör verschaffen. Darüber hinaus haben wir weitere, neue Themen identifiziert, die wir zusammen bearbeiten wollen“, erklärt VBW-Geschäftsführer Marcel Lohbeck.

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.

DER SPEZIALIST FÜR TELEKOMMUNIKATIONS- UND VERSORGENGSLEISTUNGEN

Das

- **Schlüsselfertig-Konzept** -
ein Ansprechpartner für alle Leistungen

WB
WeigandBau GmbH

WEIGAND BAU GMBH

ein starker und zuverlässiger Partner
für den Aufbau von Glasfaserinfrastruktur
zur Fernsteuerung von Schleusen
der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

wir führen aus:

Kabelleitungstiefbau

Horizontalbohrungen aller Art incl. modernster Felsbohrtechnik

Kabelflug- und Grabenfräsarbeiten

Verlegung und Montage von Kupfer- und Glasfaserkabeln

In-House Installationen und Abschlussmessungen

Planung, Wegerechtssicherung und zugehörige Ingenieurleistungen

Vermessungsarbeiten und Bestandsdokumentation

Maintenance und Serviceleistungen

Realisierte Projekte für die WSV sind
Kabelschutzrohranlagen an Main, Neckar und Mosel



Unsere Stärke: Vorsprung durch modernste Technologie

Komplettlösungen für Rohrleitungs-, Kabel- und Telekommunikationstrassen
von der PLANUNG über die AUSFÜHRUNG bis hin zur DOKUMENTATION und den BETRIEB

Weigand Bau GmbH | 97631 Bad Königshofen | Herbstädter Straße 17

Tel.: 0 97 61 / 91 00 - 0 | Mail: info@weigandbau.de

Fax: 0 97 61 / 91 00 - 91 | web: www.weigandbau.de