

DER INGENIEUR



DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG

VERBANDSZEITSCHRIFT DES INGENIEURVERBANDES
WASSER-UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG E.V.



NR. 1 • März 2019

ISSN 1614-2144

- Positive Entwicklung der Kreuzfahrtschifffahrt auf der Ostsee
- Ersatz der Cäcilienbrücke Oldenburg
- Magdeburg, die Elbe und die Schifffahrt - Teil IX

Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Bundvorsitzender:	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
kommisarischer stellv. Bundvorsitzender:	Dipl.-Ing. Sven Wennekamp, Binsengeweg 51, 26197 Großenkneten Tel. dienstl.: 0421 69212-211 E-Mail dienstlich: sven.wennekamp@wsv.bund.de Tel. priv.: 04435 6403 E-Mail privat: sven.wennekamp@t-online.de
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 Sörngenloch (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 Bensiek
Ludwig-Erhard-Weg 21 · 32425 Minden
Tel. dienstl.: 0571 40437713
E-Mail: volker.bensiek@wsv.bund.de
Tel. priv.: 0571 38512582
IBAN: DE28 4906 0127 0521 0314 00
BIC: GENODEM1MPW

Bezirksgruppe Nord

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

Bezirksgruppe West

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

Bezirksgruppe Süd

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Helko Fröhner
Hauptstraße 8 · 97502 Euerbach
Tel. dienstl.: 09721 206-330
E-Mail: helko.froehner@wsv.bund.de
Tel. priv.: 0170 63058123
IBAN: DE07 7409 0000 0003 3447 70
BIC: GENODEF1PA1

Bezirksgruppe Nordwest

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Sven Wennekamp
Binsengeweg 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 Schützweil 2 · 56338 Braubach
E-Mail: berthold.theis@gmx.de
Tel. priv.: 02627 9727190
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 Schifffahrtsverwaltung e.V. (IWSV)

59. Jahrgang



<http://www.iwsv.de>

Mitglied im Zentralverband der Ingenieurvereine ZBI e.V.

Herausgeber

Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung 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)
Flachsroststraße 15 Tel.: 0911 2000-310 od. 0160 97219547
90475 Nürnberg E-Mail: stefanie.voneinem@wsv.bund.de

weitere Redakteure

Vorsitzende der Bezirksgruppen

Herstellungslleitung

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 Osterspai 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: „Kreuzfahrtschiff Queen Elisabeth in Travemünde“
© WSA Lübeck

INHALT

2 EDITORIAL

Verbandsarbeit

3 Nachruf

4 Mitgliederversammlung in Halle

9 Bundesvorstandssitzung

Fachbeiträge

11 Positive Entwicklung der Kreuzfahrtschifffahrt auf der Ostsee Jens Leisner

13 Ersatz der Cäcilienbrücke Oldenburg Torsten Stengel

17 Magdeburg, die Elbe und die Schifffahrt – Teil IX Lothar Tölle

20 ZBI

21 IWSV-Intern

23 Allgemeine Informationen

24 Aus den Bezirksgruppen

34 IWSV-Aktuell



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

jetzt geht's los.

Die Termine für die „Gründung“ der ersten drei Revierämter stehen fest und mit Erscheinen dieses Heftes wird zumindest das erste Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt in den neuen Strukturen arbeiten. Es wird zum Anfang sicher nicht alles 100%ig perfekt laufen, doch ich bin mir sicher, dass die Beschäftigten und auch insbesondere die Ingenieurinnen und Ingenieure diese Herausforderung meistern werden. Wichtig ist mit Sicherheit auch, dass die Erfahrungen, welche bei der Umsetzung im Detail entstehen, an die folgenden Ämter weitergegeben werden.

Für 2019 stehen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung natürlich neben der Neuorganisation viele Fachaufgaben an. Mit dem HH-Gesetz sind der WSV wieder zusätzliche Personalkapazitäten für einzelne Vorhaben bzw. Aufgaben zugestanden worden. Ob bei den systemkritischen Bauwerken (davon haben wir leider mehr als genug), bei der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit oder beim Ausbau bzw. Ertüchtigung einiger Wasserstraßen (um nur einige zu nennen), gilt es jetzt diese Stellen schnellstmöglich zu besetzen. Dies einerseits, um die Aufgaben so schnell wie möglich zu erledigen, als auch um der Politik zu zeigen, dass wir flexibel und schnell reagieren können, um den immer wieder angemahnten Personalmangel zu lindern. Der Wettlauf um geeignetes Ingenieurpersonal hat längst begonnen. Alle Firmen und auch andere Verwaltungen suchen gut ausgebildetes Fachpersonal. Wir als WSV können sicher mit den interessanten und vielseitigen Projekten in unserem Aufgabenbereich punkten. Dies reicht aber sicher nicht allein aus, um ein attraktiver Arbeitgeber oder Dienstherr zu sein. Dazu ist auch das Aufzeigen von Entwicklungsmöglichkeiten sowie auch deren Umsetzung notwendig. Dies gilt natürlich auch für die bereits in der WSV Beschäftigten, was in der jüngeren Vergangenheit leider häufiger in Vergessenheit geraten ist. Weiterhin ist sicher auch das Thema Arbeitsbedingungen wichtig für die Entschei-

dung der jungen Ingenieurinnen und Ingenieure für ein künftiges Arbeitsverhältnis. Auch da sehe ich in der WSV noch Potenzial nach oben. Lassen Sie uns gemeinsam die vor uns stehenden Aufgaben anpacken.

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 49. Mitgliederversammlung des IWSV in Halle,

mit dem Leitthema „Die Saale – eine alte Lebens- und Verkehrsader in der Mitte Deutschlands“ haben wir die Bedeutung von Wasserstraßen als Teil der Infrastruktur gewählt. Der Blick in die Vergangenheit ist mit Sicherheit ein Aspekt, jedoch werden hier auf jeden Fall auch die Zukunftspotenziale angesprochen werden. Dabei werden natürlich auch die Aufgaben, welche wir als Ingenieurinnen und Ingenieure leisten, um die Verkehrsfunktion aufrecht zu erhalten, im Mittelpunkt stehen. Es kommen noch viele Details hinzu, welche uns während der Veranstaltung durch die vielen interessanten Vorträge nähergebracht werden. Die Bezirksgruppe Ost hat sich mit der Vorbereitung sehr viel Mühe gegeben und ich wünsche mir, dass dies mit einer großen Teilnehmerzahl gewürdigt wird. Neu ist sicherlich, dass wir während der Vorträge und der Mitgliederversammlung die Wasserstraße selbst in Augenschein nehmen können, denn erstmals wird die Veranstaltung auf einem Schiff ausgetragen. Neben den interessanten Fachvorträgen und der Mitgliederversammlung ist der gemeinsame Austausch in den Pausengesprächen ein wesentlicher Teil einer solchen Veranstaltung. Insofern freue ich mich auf ein Wiedersehen mit den vielen Kolleginnen und Kollegen, interessante Gespräche, spannende Vorträge und möglicherweise neue Informationen und Kontakte sowie natürlich auch auf den geselligen Abend.

Ich hoffe Sie sind dabei.

Ihr / Euer

Burkhard Dünn

Nachruf

Am 20. Dezember 2018 hat uns unser langjähriges Mitglied,
der stellvertretende Bundesvorsitzende unseres Verbandes
und Vorstandsmitglied der Bezirksgruppe Süd

Dipl.-Ing. Martin Gasper,
viel zu früh und für immer verlassen.

Wer ihn gekannt hat, weiß, was wir verloren haben.

Es ist nicht nur der Verlust eines geachteten Kollegen und Mitstreiters, der uns getroffen hat, sondern vor allem der Verlust eines Menschen, der immer bereit war, für jeden da zu sein. Mit seiner unermüdlichen Einsatzbereitschaft sowohl privat, im Beruf, im Verband sowie bei allen anderen Aktivitäten, schaffte er es immer alle mitzunehmen.

Nach seiner Schulausbildung in Losheim und Rheinbach, erlangte er 1976 an der Fachoberschule Saarlouis die Fachhochschulreife. Anschließend absolvierte er das Studium an der Fachhochschule Trier (Fachrichtung Bauingenieurwesen, Studienschwerpunkt Grund- und Wasserbau), welches er 1980 erfolgreich abschloss. Nach dem sich daran anschließenden Grundwehrdienst trat er den Vorbereitungsdienst für den gehobenen technischen Dienst in der WSV an. Mit dem Abschluss dieser Ausbildung und der Ernennung zum Bauoberinspektor z.A. wurde ihm am 1. April 1984 die Leitung des Außenbezirks Haßfurt übertragen.

Vom August 1991 bis Ende 1994 war Martin Gasper in der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost in Berlin tätig und leistete dort einen wesentlichen Beitrag bei den dort anstehenden Aufgaben der WSV.

Am 01. Januar 1995 wurde ihm dann die Aufgabe des Sachbereichsleiters 2 im WSA Schweinfurt übertragen. Diese Aufgabe erfüllte er bis zum Ende mit Leidenschaft, Herzblut und unbändiger Hingabe und dies, obwohl er in den letzten Jahren immer wieder mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen hatte.

Bereits am 1. August 1983 trat er in den IWSV ein und wurde 2008 zum Vorsitzenden der Bezirksgruppe Süd gewählt. Er gehörte damit auch dem Bundesvorstand an. Seit 2013 war Martin Gasper stellvertretender Bundesvorsitzender des IWSV. Aus gesundheitlichen Gründen gab er das Amt des Vorsitzenden der Bezirksgruppe Süd vor kurzem jedoch ab, wirkte jedoch weiterhin als Schriftführer im Vorstand der Bezirksgruppe mit.

Wir haben einen guten Freund verloren und werden ihn in unseren Herzen bewahren. Auch wenn wir jetzt unsagbar trauern, lacht unser Herz, wenn wir an ihn denken.

Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Frau Edith sowie seiner Tochter Melanie.



Burkhard Knuth



Grußwort

Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Gäste und Freunde des IWSV,

im Namen der Bezirksgruppe Ost möchte ich Sie zur 49. Bundesmitgliederversammlung unseres Ingenieurverbandes ganz herzlich begrüßen.

Als Veranstaltungsort haben wir diesmal bewusst die Stadt Halle an der Saale gewählt, und dies aus mehreren Gründen. Zum einen ist diese sehr alte Stadt in der Mitte Deutschlands schon seit dem Mittelalter nicht nur als zeitweilige Bischofsresidenz, sondern auch als Zentrum von Kultur und Wissenschaft seit jeher von großer Bedeutung und Anziehungskraft gewesen. Zum anderen liegt die Stadt an der Kreuzung uralter Transportwege und erstreckt sich zudem sehr malerisch entlang des Saale-Flusses, dessen Möglichkeiten sowohl als besonders günstiger Transportweg sowie die Nutzung seiner Wasserressourcen die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und ihrer Umgebung besonders in den letzten Jahrhunderten nachhaltig beeinflusst und gefördert haben.

Da dieser Transportweg noch bis vor relativ kurzer Zeit vergleichsweise gut genutzt wurde, seine notwendige und bereits weitsichtig begonnene Anpassung an die moderne Güterschifffahrt aber infolge des 2. Weltkrieges und der schwachen Wirtschaftskraft in der DDR-Zeit ins Stocken geraten war, gab es nach 1990 zunächst sehr berechtigte Hoffnungen für eine Wiederbelebung durch teilweise Vollendung der früheren Planungen, die sich auch als vordringlicher Bedarf im damaligen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) widerspiegelten.

Dann gerieten aber diese Planungen in das politische Ränkespiel der verschiedenen Parteien und der mehrfach wechselnden Regierungskoalitionen und -interessen sowohl im Land Sachsen-Anhalt als auch auf Bundesebene, so dass bis heute sowohl der seinerzeit unvollendete vollschiffige Anschluss an die Elbe im Mündungsgebiet nicht zustande gekommen als auch der weitere Ausbau stromauf zumindest für Wasserstraßenklasse IV unterblieben ist. Dabei spielt auch eine große Rolle, dass im damaligen BVWP ohnehin nur an einen zügigen Ausbau von der Mündung bis zum Hafen Halle-Trotha unterhalb der Stadt Halle (rd. 90 km) gedacht war, und dass die Landesregierung des Landes Sachsen-Anhalt im Vertrauen auf eine zügige Durchführung des Saale-Ausbau bereits den Ausbau dieses Hafens mit erheblichen Mitteln gefördert hatte, wofür sie seitdem kurioserweise immer wieder von den gleichen kritisiert wird, die seinerzeit den Saale-Ausbau verhindert bzw. bis heute verzögert haben.

So kommt es, dass die Saale zurzeit fast nur noch touristisch genutzt wird, aber auch dabei natürlich große Potentiale, sogar bis in den Leipziger Raum, aufzuweisen hat.

Angefangen von der geschichtlichen Entwicklung der Stadt und ihres Umfeldes bis heute, über die Entwicklung der Saale als staugeregelter Transportweg, Energielieferant mit Mühlen bis zu Kraftwerken, und auch mit teilweise großen Hochwassergefahren und Überschwemmungen - dies alles wollen wir unseren Teilnehmerinnen und Teilnehmern in einigen speziellen Vorträgen in komprimierter Form vermitteln. Und dabei sollen natürlich auch die heutigen Anstrengungen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Magdeburg zur nutzungsgerechten Erhaltung und Weiterentwicklung der zahlreichen vorhandenen Anlagen besonders gewürdigt werden.

Und wir haben uns deshalb gedacht, was kann es Schöneres geben, als während dieser Tagungs-Vorträge und der anschließenden Mitgliederversammlung einige Bauwerke zu sehen und gleichzeitig einen besonders schönen Landschaftsabschnitt auf einer durchgehenden Schifffahrt im Unteren Saaletal an uns vorbei gleiten zu lassen und zu genießen. Vielleicht macht das auch bei Vielen Lust auf mehr davon, zumal wir am nächsten Tag noch eine Stadtführung mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten in Halle (Saale) anbieten wollen.

Eröffnet wird die Mitgliederversammlung durch den Bundesvorsitzenden des IWSV, Herrn Dipl.-Ing. Burkhard Knuth. Als Grußwortredner sind derzeit der Präsident der GDWS, Herr Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, der Präsident des ZBI, Herr Dipl.-Ing. Wilfried Grunau, der Oberbürgermeister der Stadt Halle, Herr Dr. Bernd Wiegand, der Vorsitzende der Elbe-Allianz e.V., Herr Stefan Kunze sowie der Leiter des WSA Magdeburg, Herr Dipl.-Ing. Tjark Hildebrandt vorgesehen. Wir hoffen, dass wir alle für diese schöne Veranstaltung gewinnen können. Die geplanten Vorträge können dem Veranstaltungsprogramm entnommen werden.

Beim Begrüßungsabend und beim gemeinsamen Abendessen im Hotel nach der Tagung und der Schifffahrt ergibt sich zudem die Möglichkeit für weitere gute Gespräche und gemeinsame Stunden.

Dazu wünschen wir allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine gute Anreise und einen schönen Aufenthalt in dieser besonderen Stadt in der Mitte von Sachsen-Anhalt.

Dipl.-Ing. (TH) Dietmar Winkler
Vorsitzender der IWSV-Bezirksgruppe Ost

Einladung zur 49. Bundesmitgliederversammlung des IWSV am 24. Mai 2019 in der Händelstadt Halle (Saale)



Marktplatz in Halle/Saale (Foto: halle365 - Veranstaltungsportal der Stadt Halle)

Die 49. Bundesmitgliederversammlung wird 2019 von der Bezirksgruppe Ost organisiert. Sie steht unter dem Leitthema: Die Saale – eine alte Lebens- und Verkehrsader in der Mitte Deutschlands.

Die Entwicklung der Saale-Schifffahrt von den Anfängen bis heute insbesondere in Verbindung mit der industriellen Entwicklung in Mitteldeutschland in den letzten 200 Jahren soll zunächst im Überblick betrachtet werden. Dabei werden auch die Hemmnisse erörtert, die heutzutage eine Weiterentwicklung der früher sehr lebhaften Güterschifffahrt behindern bzw. fast zum Erliegen gebracht haben. Hat die „große“ Saale-Schifffahrt von der Elbe aus zumindest bis zum erneuerten Hafen Halle-Trotha rd. 90 km oberhalb der Mündung unter den heutigen Randbedingungen überhaupt eine Chance und was müsste dafür getan werden? Oder soll die Saale nach der neueren Definition als Nebenwasserstraße auch unterhalb von Halle nur noch als reines „Freizeitparadies“ dienen, für das mit relativ großem Aufwand ebenso die auch für moderne Motorgüter- und Schubschifffahrt durchaus nutzbaren fünf großen Schleusen der unteren Saale weiter betrieben und unterhalten werden müssen? Zu diesen Fragen werden den Teilnehmern in mehreren Fachvorträgen die Zusammenhänge erläutert und die Möglichkeiten vorgestellt, die vor allem auch unter besonderer Beachtung des Natur-, Umwelt- und Hochwasserschutzes eine neue Perspektive eröffnen könnten.

Um hier den besonderen Charakter der Verbindung von Landschaft und Schifffahrtsweg sichtbar und erlebbar zu machen, finden am Freitag die Vortragsveranstaltung und die anschließende Mitgliederversammlung während einer rd. 6-stündi-

gen Schiffsfahrt zwischen Halle (Saale) und der alten Residenzstadt Bernburg an Bord statt. Dabei soll natürlich zwischendurch genügend Gelegenheit bleiben, insbesondere bei hoffentlich schönem Wetter, die unterschiedlichen Landschaftseindrücke zu genießen.

Tagungsort für die Gesamtveranstaltung:

Hotel Tryp by Wyndham Halle

Neustädter Passage 5 Telefon +49 (0)345 6931-602
06122 Halle/Saale, Germany Fax +49 (0)345 6931-626
www.tryphalle.com info@tryphalle.com

Das Tagungshotel befindet sich im Zentrum von Halle-Neustadt und ist sowohl mit dem Auto (Parkplatz und Tiefgarage vorhanden) als auch vom Hauptbahnhof Halle (Saale) aus mit der S-Bahn oder auch mit der Straßenbahn gut zu erreichen (am besten mit Straßenbahn-Linie 9, in Richtung Göttinger Bogen, ca. 15 min. bis Haltestelle Zentrum Neustadt nahe beim Hotel).

Für die Teilnehmer ist für zwei Nächte vom Donnerstag, dem 23.05. bis Samstag, dem 25.05. ein Zimmerkontingent mit 30 DZ (85,- €/Nacht) und 20 EZ (66,- €/Nacht) inklusive Frühstück ab sofort bis **08.04.2019 vorreserviert**, mit Option für Verlängerung bis Sonntag. Interessenten buchen dort bitte selbst rechtzeitig unter dem Stichwort **IWSV-Halle-2019**. Mit der Buchung im genannten Hotel ist voraussichtlich die kostenlose Nutzung des Hallenser Nahverkehrs während des Hotel-Aufenthaltes verbunden (auch am An- und Abreisetag).

Vorläufiges Veranstaltungsprogramm:

Donnerstag, 23. Mai 2019

13:00 Uhr **Bundesausschusssitzung** im
Hotel Tryp by Wyndham Halle

ab 18:00 Uhr **Begrüßungsabend**
im Restaurant Palais'S,
Ankerstraße 3c

Freitag, 24. Mai 2019

09:30 Uhr **Abfahrt mit MS Händel II**

Foto: Arona Reederei Halle/Saale

Eröffnung durch den Bundesvorsitzenden des IWSV,
Dipl.-Ing. Burkhard Knuth

Grußworte Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte,
Präsident der GDWS
Dipl.-Ing. Wilfried Grunau,
Präsident des ZBI
Dr. Bernd Wiegand,
Oberbürgermeister der Stadt Halle-Dessau
Stefan Kunze, Vorsitzender der Elbe-Allianz e.V.
Dipl.-Ing. Tjark Hildebrandt, WSA-Magdeburg

Vorträge mit Kaffeepause zwischendurch

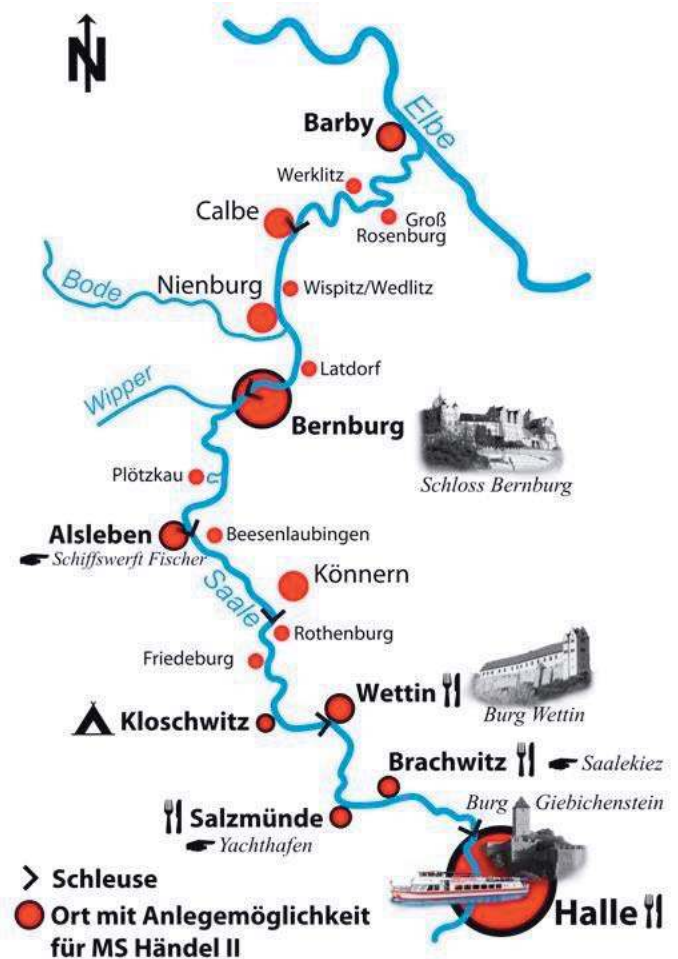
Prof. Dr. Mathias Tullner, Otto-von-Guericke-Universität
Magdeburg, Vorsitzender der Otto-von-Guericke
Gesellschaft Magdeburg e.V.

**Halle und die Saale, Salz und weitere
Besonderheiten dieser Stadt**

Dipl.-Ing. Lothar Tölle, Deutsche Wasserhistorische
Gesellschaft

**Die alte Wasserstraße Saale und ihre
Entwicklung bis heute**

Dipl.-Ing. Tjark Hildebrandt, WSA Magdeburg
**Das WSA Magdeburg – seine Aufgaben
und Ziele für den Saalebereich**



ca. 13:00 Uhr **Ende der Vortragsveranstaltung**

ab 13:30 Uhr **Mitgliederversammlung**
(Gäste willkommen)
- siehe gesondertes Programm

ca. 15:30 Uhr **Ankunft in Bernburg**
und Ausstieg- Rückfahrt zum Tagungshotel
mit Bussen

ca. 17:00 Uhr **Ankunft im Tagungshotel**

ab 18:30 Uhr **Abendlicher Treff mit Buffet**
im Tagungshotel (Getränke Selbstzahler)

Samstag, 25. Mai 2019

09:30 Uhr **Stadtführung und Abreise**
bzw. Verlängerung,

ca. 12:00 Uhr **Ende der Veranstaltung** und Heimreise
oder Verlängerung des Aufenthaltes

Aktuelle Informationen werden auf der Internetseite
www.iwsv.de bekannt gegeben.

Anmeldung

49. Bundesmitgliederversammlung des IWSV vom 23. bis 25. Mai 2019 in Halle (Saale)

Name/Vorname: _____

Anschrift: _____

Bezirksgruppe: _____

(ehem.) Dienststelle: _____

Telefon: _____ E-Mail: _____

Ferner melde ich an: _____

Name/Vorname: _____

Programm Ich nehme teil mit ... Personen

<p>Donnerstag, 23. Mai 2019, ab 18:00 Uhr</p>	<p>Begrüßungsabend im Restaurant „Palais'S“, Ankerstr. 3c *) (Speisen und Getränke Selbstzahler)</p>	<p>_____</p>
<p>Freitag, 24. Mai 2019 ab 9:30 bis ca. 17:00 Uhr</p>	<p>Vortragsveranstaltung mit Saale-Exkursion ab Halle/Rive-Ufer *) an Bord der „MS Händel II“ — Ankunft in Bernburg ca 15:30 Uhr; von dort mit gecharterten Bussen zurück zum Tagungs-Hotel – (Imbiß, Kuchen, Getränke an Bord Selbstzahler)</p> <p>Interne Mitgliederversammlung an Bord – Gäste willkommen – (Getränke Selbstzahler)</p>	<p>_____</p>
<p>Freitag, 24. Mai 2019, 18:30 Uhr</p>	<p>Abendveranstaltung im Restaurant des Tagungshotels Tryp by Wyndham Neustädter Passage 5, 06122 Halle/Saale (Buffet im Teilnahmebeitrag enthalten, Getränke Selbstzahler)</p>	<p>_____</p>
<p>Samstag 25. Mai 2019 9:30 bis ca. 12:00 Uhr</p>	<p>Stadtführung in der Altstadt von Halle (in der Tagungsgebühr enthalten, Getränke Selbstzahler)</p>	<p>_____</p>

Anmeldung bitte bis spätestens zum 10. April 2019 an:

Joachim Preuß
Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg
Kleiner Werder 5c oder Postfach 4161
39114 Magdeburg 39016 Magdeburg

Tel.: 0391-535-2252
E-Mail: Joachim.Preuss@wsv.bund.de

Den **Teilnahmebeitrag** in Höhe von **80,00 € / Person** werde ich unter Angabe des Verwendungszwecks „IWSV-Halle-2019“ überweisen an:

IWSV BG OST

IBAN: DE73 1209 6597 0008 3921 53
BIC: GENODEF1S10

Datum: _____

Unterschrift: _____

Tagesordnung Mitgliederversammlung

INGENIEURVERBAND

WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG e.V.

www.iwsv.de

Mitglied im Zentralverband der Ingenieurvereine (ZBI)

www.zbi-berlin.de

**Tagesordnung****49. Ordentliche Bundesmitgliederversammlung****am 24. Mai 2019, 13:30 Uhr,****auf der MS Händel II zw. Halle und Bernburg**

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Genehmigung der letzten Niederschrift, Tagesordnung, Anträge
4. Berichte zur Tätigkeit des Verbandes
5. Bericht über die Rechnungsprüfung der Haushaltsjahre 2017 / 2018 / Kassenprüfbericht
6. Entlastung des Geschäftsführenden Bundesvorstandes
7. Wahl des Geschäftsführenden Bundesvorstandes
8. Wahl zweier Kassenprüfer (Zeitraum 2020 bis 2021)
9. Ehrungen
10. Vorstellung des Haushaltsplanes 2019 / 2020; Aussprache und Genehmigung
11. Beschlussfassung von Anträgen gem. gesonderter Aufstellung (Beitragsanpassungen, Kassenhinweise)
12. Verschiedenes
13. Ausblick und Schlusswort Bundesvorsitzender

Hinweis: Anträge an die Mitgliederversammlung sind an die Geschäftsstelle zu richten.



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

Sitzung des Bundesvorstands am 7. Dezember 2018 in Bonn

Am 7. Dezember 2018 fand die Bundesvorstandssitzung des IWSV in der GDWS Standort Bonn statt. Es war die letzte Sitzung im Jahr 2018, daher gab es auch Geschenke von unserem Vorsitzenden in Form von Halloren Kugeln in schöner Vorausschau an die diesjährig in Halle stattfindende Mitgliederversammlung.

Wir wurden vom Vizepräsidenten Herrn Schwarzmann begrüßt und er informierte uns über die zurzeit wichtigen Themen der WSV und beantwortete anschließend einige Fragen.

Im Sommer 2019 ist der Umzug der GDWS am Standort Bonn in ein neues größeres Gebäude geplant. Dies ist dringend notwendig, da die räumlichen Kapazitäten am jetzigen Standort ausgeschöpft sind. Ein weiterer positiver Effekt ist die Lage des neuen Gebäudes, die die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz deutlich verbessert.

Ein wichtiges Thema ist der Stellenhaushalt. Die WSV sei im Jahr 2018 gut bedient worden. Zu den beantragten Stellen wurden zusätzliche Stellen – teilweise projektgebunden – genehmigt und zugeteilt. Nun gilt es diese Stellen gerade vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels zu besetzen. Daher auch die Frage an Herrn Schwarzmann, wie die WSV darauf reagiert. Die bereits bekannten Initiativen der GDWS sind die Vergabe von Stipendien oder das Angebot des dualen Studiums. Ferner ist beabsichtigt, die interne laufbahndurchgehende Aus- und Fortbildung in der WSV voranzutreiben. Für diese Aufgabe wurde für die Fachrichtung Wasserbau eine Projektgruppe eingerichtet, die bis Mitte 2019 ein erstes Ergebnis vorlegen wird. Im Anschluss soll dies auch für den SNEM-Bereich erfolgen. Herr Schwarzmann meinte: „Wir sollten uns auf das vorhandene Personal besinnen. Das Laufbahnprinzip ist heutzutage nicht mehr funktionsfähig.“ Hierzu gehört auch der Umgang mit dem Thema der „sonstigen Beschäftigten“, zurzeit stellt dies noch eine Hürde dar.

Auf den Hinweis neue Mitarbeiter z.B. auf Ausbildungs- und Fortbildungsmessen zu rekrutieren, informierte Herr Schwarzmann von der Initiative der Z-Abteilung des BMVI eine Arbeitgeberdachmarke zu entwickeln. Ziel der Arbeitgeberdachmarke ist es, den Arbeitgeber BMVI und seine nachgeordneten Behörden als interessanten Arbeitgeber in der Öffentlichkeit darzustellen sowie die Beschäftigten langfristig an ihn zu binden. (Anmerkung: Nähere Informationen zur Arbeitgeberdachmarke sind im Inet zu finden!) Der Auftritt der WSV auf Facebook und Twitter seien derzeit noch mangelhaft. Es sind zwei Dienstposten eingeplant, die sich mit dem Thema Social Media in der Zukunft auseinandersetzen sollen. Angemerkt wurde generell für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Angebot im Aus- und Fortbildungszentrum der WSV (AFZ) zu verbessern und die angebotenen Lehrgänge zu aktualisieren.

Der IWSV bietet jedes Jahr diverse Seminare an, u.a. auch zum Thema Social Media. Leider werden diese Angebote nicht von jeder Vorgesetzten bzw. jedem Vorgesetzten als Fortbildung gesehen. Um ein einheitliches Handeln zu gewährleisten, wird dies in regelmäßigen Abständen in den Amtsleitersitzungen thematisiert.

Aufgrund der Zusage des Ministers zur Übernahme der Auszubildenden in ein dauerhaftes Beschäftigungsverhältnis soll ein zentrales Portal eingerichtet werden. Dort werden potenzielle Dienstposten für die Auszubildenden eingestellt. Die zukünftigen Berufsanfänger können sich dort anmelden und bei Bedarf auf die vorhandenen Stellen bewerben. Das Konzept soll in den nächsten Tagen veröffentlicht werden.

Weitere Punkte, die er angesprochen hat, waren die positive Entwicklung der Investitionen, die gut verlaufende Umstrukturierung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, die IT-Konsolidierung durch das ITZ-Bund sowie die dringend erforderliche Erstellung eines Hochbauprogramms, vor allem für die Außenbezirke.

Zurzeit wird diskutiert, ob die WSV auch die Zuständigkeit für den Wasserwirtschaftlichen Ausbau erhalten soll/kann. Herr Schwarzmann sieht dies als weitere Herausforderung für die WSV. Fachlich ist dies natürlich nicht „aus dem Stand heraus“ zu leisten. Ebenso bedarf es hierfür einer personellen Ausstattung. Es gibt viele Themen in diesem Bereich u.a. auch die Ökologische Durchgängigkeit in der WSV. Herr Schwarzmann ist zuversichtlich und meint: „Wir werden dies bewältigen.“

Wichtig sei es durch die Reform oder mit Hilfe der Reform die WSV zukunftssicher aufzubauen. Hierbei soll die WSV von Partnerschaft Deutschland (PD – Inhouseberater der öffentlichen Hand) unterstützt werden. Bei seinem Ausblick auf 2019 und die weitere Zukunft hat er die rückständige Beförderung der Beamten genannt. Hierzu soll es ein Konzept geben. Entsprechende Beförderungsdienstposten sind zukünftig anzumelden und er rechnet im Jahr 2020/21 mit hohen Planstellenhebungen.

Beim Gespräch des IWSV-Vorstands mit dem Präsidenten der GDWS Prof. Dr.-Ing. Witte und dem Abteilungsleiter WS Ministerialdirektor Klingen am 16. August 2018 wurde das Thema der Durchgängigkeit der Laufbahngruppen diskutiert. Dies spielt zurzeit bei der Ämterreform bei der Besetzung der Fachbereichsleitung eine große Rolle. Es ist auch Bestandteil des Koalitionsvertrags; allerdings besteht auch hier weiterhin ein sehr enges Korsett.

Zur Beschleunigung von Projekten wurde im letzten Jahr die Veranstaltung „öffentlicher Dialog“ vom BMVI durchgeführt. Im September 2019 soll eine Folgeveranstaltung zu dieser

Thematik stattfinden. Hier könnte sich der IWSV einbringen, in dem er Vorschläge zur einfacheren Handhabung bei der täglichen Arbeit sammelt. Daher erneut der Appell an die Bezirksgruppen interessierte Personen und Themen zu finden.

Neben der 60. Jahresfeier des IWSV hat Herr Klingen vorgeschlagen auch das Jubiläum des Nord-Ostsee-Kanals (125 Jahre) einzubinden, evtl. wäre auch die Einbindung des Finowkanals (400 Jahre) denkbar.

Von den Berichten der Bezirksgruppen bleibt festzuhalten, dass bei der BG Süd und Südwest im Jahr 2019 aufgrund von Weggang und Ruhestand der Vorsitz neu gewählt werden muss. Das Finden von interessierten Personen für diese Posten wird sicherlich nicht allzu leicht werden.

Die Arbeitskreise (AK) des Zentralverbands der Ingenieure e.V. (ZBI), in denen der IWSV vertreten ist, sind in Abhängigkeit des Vorsitzes mehr oder weniger aktiv. Der AK Ingenieure in der Gesellschaft behandelt vor allem die Frage der Außenwirkung, d.h. wie begeistert man junge Ingenieurinnen und Ingenieure für die Verbandsarbeit. Hier in Kürze das Wichtigste aus den Arbeitskreisen:

AK 1: Ingenieure in der Gesellschaft – Öffentlichkeitsarbeit: Herr Grunau, Vorsitzender des ZBI, ist bei Twitter, Social Media – wie können wir die jungen Leute ansprechen? Die Aufgabe und Attraktivität des Verbandes darstellen und zeigen, was wir machen.

AK 2: Ingenieuraus- und fortbildung: Petra Fitschen würde gerne das Amt aufgeben.

AK 4: Ingenieure im öffentlichen Dienst: Dieser AK ist sehr rege und hat ein Positionspapier zum Thema „schlechte Bezahlung in der Verwaltung“ erstellt. Ferner beschäftigt er sich mit der „schlechter gewordenen“ Ausbildung der Ingenieure und Ingenieurinnen. Demnächst wird der Vorsitz altersbedingt frei. Angelika Oberländer könnte sich die Übernahme des Vorsitzes, sofern es keine Alternative gibt, vorstellen.

Im Zuge der Nutzung der neuen Mitgliederdatenbank gibt es einige Unklarheiten bei den Kassierern der Bezirksgruppen. Daher soll zu Beginn des Jahres 2019 eine gemeinsame Besprechung aller Kassierer und Kassiererinnen mit dem Bundesschatzmeister stattfinden.

Aus unerklärlichem Grund fanden bisher noch keine Anmeldungen zu den beiden Fortbildungsveranstaltungen „Digitale Fotografie und Bildbearbeitung im beruflichen Umfeld“ im Mai und „Spickzettel im Kopf“ Ende Oktober statt. Hierzu sind die beiden Veranstaltungen im weiteren Heft noch einmal beschrieben.

Petra Schneider ist einstimmig zur Sonderbeauftragten für Öffentlichkeitsarbeit benannt worden. Bei der Sitzung des geschäftsführenden Vorstands im Februar 2019 soll geklärt werden, ob die Sonderbeauftragte auch Mitglied im AK 1 des ZBI werden soll.

Es sind einige Vorschläge für die neue Bezeichnung der Verbandszeitschrift eingegangen. Das Thema wurde vertragen, da die Auswahl wenig überzeugte. Um die Zeitschrift weiterhin qualifiziert mit Inhalt füllen zu können, ist es wichtig, dass hierfür aus den Bezirksgruppen Fachbeiträge geliefert werden. Nur so kann die Zeitschrift interessant gestaltet werden. Daher der Aufruf an dieser Stelle noch einmal an ALLE Beiträge einzureichen.

Ein sehr wichtiges Thema ist die Erneuerung der Internetseite des IWSV (Re-Design), um gerade auch junge Menschen anzusprechen. Die Ansprache gerade an junge Menschen ist ein Kernstück des Zukunftspapieres des IWSV. Je nach Anforderung an den Internetauftritt kann dies eine kostenintensive Aufgabe werden. Als erstes ist zu klären, welche inhaltlichen und technischen Anforderungen hierzu erforderlich sind. Denkbar wäre auch die Einbindung von Universitäten für dieses Projekt. Auf der Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands im Februar 2019 soll dies konkreter diskutiert werden.

Die Organisation der Sechzigjahrfeier des IWSV wird die BG Südwest durchführen. Hier ist noch offen, ob die Feier des NOK miteinbezogen werden soll.

Die Vorbereitungen der 49. Mitgliederversammlung am 24. Mai 2019 in Halle sind in vollem Gange. Die Vorstandssitzung beginnt am Vortag bereits aus organisatorischen Gründen um 13 Uhr. Die Tagung und Mitgliederversammlung finden auf einem Schiff statt. Die Fahrt beginnt in Halle und endet in Bernburg. Danach erfolgt die Fahrt mit dem Bus zurück nach Halle. Es gibt während der Fahrt keine Möglichkeit des Ausstiegs.

Als letzten Punkt wurde die Anpassung des Mitgliederbeitrags besprochen. Die Notwendigkeit wird vom Bundesvorstand gesehen. Um diese Anpassung bei der Mitgliederversammlung den Mitgliedern ausreichend erläutern zu können, gilt es diese konkreter zu begründen. Die Argumente werden bei der nächsten Sitzung des Geschäftsführenden Vorstandes zusammengetragen und besprochen. Die letzte Vorstandssitzung im Jahr 2019 findet am 6./7. Dezember 2019 in Bremen statt.

Petra Schneider



Positive Entwicklung der Kreuzfahrtschifffahrt auf der Ostsee

Beschreibung:

Die wachsende Nachfrage nach Kreuzfahrten bescherte den deutschen Ostseehäfen über die vergangenen Jahre hinweg eine stetig steigende Zahl von Anläufen durch immer größer werdende Passagierschiffe. Die Konzentration der Besuche dieser Schiffe findet in den Seehäfen Kiel und Rostock-Warnemünde statt. Auch andere Häfen an der deutschen Ostseeküste im Bereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck, wie Lübeck-Travemünde und Wismar, erlebten in jüngster Zeit spektakuläre Anläufe von außergewöhnlich großen Kreuzfahrtschiffen.

Ab bestimmten Schiffsgrößen, im Verhältnis zu den Größen der schiffbaren Wasserflächen in den Revieren, benötigen diese Schiffe eine schifffahrtspolizeiliche Genehmigung durch das jeweils zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt. Grundlage hierfür ist die Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung. Die Genehmigungen werden im Sinne der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs erlassen und mit den verschiedensten Bedingungen und Auflagen versehen, die eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verhüten oder ausgleichen und eine Gefahr für die Meeresumwelt verhindern oder beseitigen.

Die Einhaltung der Bedingungen und Auflagen überwachen im Zuständigkeitsgebiet des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck die Nautiker in der rund um die Uhr be-

setzten Verkehrszentrale Travemünde in Ausübung ihrer schifffahrtspolizeilichen Tätigkeiten.

Hintergrund:

Ein Höhepunkt der Kreuzfahrtsaison im Sommer 2018 war der Anlauf der „Queen Elizabeth“ in Lübeck-Travemünde. Gemessen an den Verhältnissen des Reviers in der Travemünder Enge, dort wo die Trave in die Ostsee mündet und wo größere Schiffe nur unter den Vorgaben einer Begegnungsregel einzeln passieren können, ist die „Queen Elizabeth“ ein Fahrzeug, welches durch seine Größe von 293 m Länge sowie einer Breite von 36,60 m gerade noch eben die Wasserstraße unter Bedingungen und Auflagen befahren kann. Dabei müssen viele einzelne Faktoren beachtet werden. Bedingungen, wie nicht zu hohe Windstärken und gute Sicht, sind Grundvoraussetzungen in solch einem engen Revier, auch wenn die heutigen Schiffe neben modernen Navigationseinrichtungen auch über starke und präzise Steuer- und Propulsionseinrichtungen verfügen.

Ab bestimmten Windstärken wird es bei den großen Windangriffsflächen der hoch aufgebauten Passagierschiffe immer noch gefährlich. Deshalb schreibt die schifffahrtspolizeiliche Genehmigung in Abhängigkeit vom Wind auch die Annahme eines Assistenzschleppers zur Sicherheit vor.



Entwicklung der Kreuzfahrtschifffahrt auf der Ostsee 2018



Besuch der Queen Elizabeth in Travemünde



Drehkreis Siechenbucht



Durch die Travemünder Enge eingelaufen, erreicht das Schiff eine Ausbuchtung der Trave, die Siechenbucht. Hier kann es gedreht werden, so dass es die Trave nach seiner Liegezeit auch wieder vorwärts mit dem Bug voraus Richtung See verlassen kann. Für das Drehen steht auf der Wasseroberfläche der Siechenbucht ein Wendekreis von gerade einmal 345 m zur Verfügung. Das ist nicht viel im Verhältnis zur Länge des Schiffes. Ein genaues Manövrieren mit hoher Konzentration ist unerlässlich. Dabei ist auch der Tiefgang des Schiffes entscheidend. Zu jeder Zeit müssen es mindestens 0,80 m Wasser unter dem Kiel gemäß der schiffahrtspolizeilichen Genehmigung an jeder Stelle sein, um auch sicher zu gehen, dass es zu keiner Grundberührung kommt. Zu beachten sind beim Manövrieren des Schiffes auch der übrige Verkehr bis hin zum kleinsten Sportboot. Für die Beratung der Schiffsführung und zur Hilfe bei der Kommunikation mit dem Assistenzschlepper, der Verkehrszentrale und dem umgebenden Verkehr mittels UKW-Seefunk sind deshalb zwei rieverkundige Lotsen durch die Schiffsführung der „Queen Elizabeth“ an Bord zu nehmen.

Nach und auch während des Ein- und Auslaufens hinterfragt das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck im laufendem Prozess die geforderten Auflagen. Die Sicherheit muss gewährleistet sein, wir wollen aber natürlich auch Schifffahrt in unseren Seehäfen möglich machen. So heißt es auch immer wieder die Bedingungen und Auflagen an neue Voraussetzungen anzupassen.

So ist jeder Anlauf in diesem Sinne auch immer wieder eine neue Herausforderung für unsere schiffahrtspolizeiliche Aufgabenerfüllung.



Dipl.-Ing. Jens Leisner

studierte bis 1992 in der Studienrichtung Schiffsführung an der Hochschule für Seefahrt Warnemünde-Wustrow und beendete sein Studium als Dipl.-Ing. im Studiengang Verkehrsingenieurwesen an der Universität Rostock. Nach anschließender Seefahrtszeit arbeitete er ab 2000 beim WSA Emden als Wachleiter in der Verkehrszentrale Ems. Seit 2008 ist er als Amtsnautiker für die Belange des Schifffahrtswesens zwischen der Flensburger Förde und der Wismar-Bucht im WSA Lübeck zuständig.

Ersatz der Cäcilienbrücke Oldenburg – Spannungsfeld zwischen betrieblicher Notwendigkeit und Denkmalschutz

Einführung

Die Cäcilienbrücke Oldenburg (Abbildung 1) ist eine denkmalgeschützte Straßen-Hubbrücke mit einer Stützweite von 40,8 m und einer Breite von 10,5 m. Um Binnenschiffen das Passieren des Küstenkanals zu ermöglichen, lässt sich der bewegliche Brückenüberbau um ca. 3,5 m anheben. Die Brücke wurde im Rahmen des Küstenkanalbaus zwischen 1926 und 1927 errichtet. Sie befindet sich im



Abbildung 1 : Die Cäcilienbrücke Oldenburg

Tidegebiet „Hunte / Küstenkanal“ nahe des Zentrums der Stadt Oldenburg.

Das Haupttragwerk der Cäcilienbrücke ist als Trogbrücke mit seitlich auskragenden Gehwegen ausgeführt. Der Brückenantrieb erfolgt elektro-mechanisch über vier Triebstöcke, die außen an den Mauerwerkstürmen befestigt sind. In den Hubtürmen sind insgesamt vier Gegengewichte angeordnet, mit denen durch Seile und Umlenkrollen das Eigengewicht des Hubteils weitgehend ausgeglichen wird. Die vier Hubtürme bestehen aus Klinkermauerwerk. In den Mauerwerkswänden eingebettet befinden sich Stahlgerüste, an deren Köpfe die Rollenträger der Hubkonstruktion montiert sind. Jeder Mauerwerksturm steht auf einer Gründung aus ca. 70 Holzpählen (Vertikal- und Schrägpfähle), welche eine Länge von bis zu 10 m aufweisen. Die Widerlagersicherungsspundwand ist mit Horizontalankern rückverankert.

Durch Kriegseinwirkungen wurden der Stahlüberbau, die stadtseitigen Brückentürme und die Maschinentechnik stark beschädigt bzw. zerstört. Nach der Instandsetzung der zerstörten Bauteile wurde die Brücke im Jahr 1948 wieder für den Verkehr freigegeben. Von 1982 bis 1984 fand eine Grundinstandsetzung statt.

Die Cäcilienbrücke besitzt für die Stadt Oldenburg eine besondere Bedeutung. Zitat aus einer Stellungnahme der Stadtverwaltung: „Es handelt es sich um ein stadtbildprägendes Wahrzeichen mit einem sehr hohen Wiedererkennungseffekt. Aufgrund der Tradition ist mit dem Bauwerk eine hohe



Abbildung 2: Schäden am Mauerwerk

emotionale Verbundenheit bei den Bürgern der Stadt Oldenburg festzustellen. Dass, wie gutachterlich nachgewiesen wurde, das Bauwerk dauerhaft nicht zu erhalten ist und einem Neubau weichen muss, wird daher von vielen Seiten bedauert.“

Bauwerkszustand und Handlungsbedarfe

Im Rahmen von Bauwerksprüfungen wurden Anfang der 2000er Jahre immer mehr Mängel, insbesondere bei den Mauerwerkstürmen (Risse und Abplatzungen, Feuchtigkeitseintritt, ...), der Gründung (horizontale Bewegungen der Türme) und der Antriebstechnik (Zahnräder / Getriebestufen) festgestellt, die zu immer größer werdenden betrieblichen Einschränkungen führten (Abbildung 2).

Daher wurde die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) im Jahr 2005 beauftragt, ein Gutachten über den Zustand der Mauerwerkstürme, des Überbaus und der Gründung zu erstellen. Das Ziel des Gutachtens war es, Aussagen zur Betriebssicherheit, zu erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen und zur Restnutzungsdauer des Bauwerks zu erhalten. Das Zustandsgutachten aus dem Jahr 2006 empfiehlt – u. a. aufgrund der umfangreichen Bauwerksschäden – einen kompletten Neuaufbau der Türme in einem Zeithorizont bis 2020.

Darüber hinaus wurde für eine Gesamtbeurteilung des Bauwerks der Fachstelle für Verkehrstechnik (FVT) ein Auftrag für ein Zustandsgutachten über die Antriebstechnik erteilt. Dieses sollte auch die Einflüsse der Zwängungen und deren Auswirkungen auf die Antriebstechnik beurteilen, die durch die Abstandsverringerung der Mauerwerkstürme entstehen. Die FVT kam in ihrem Gutachten aus dem Jahr 2009 zu dem Ergebnis, dass die gesamte Antriebstechnik zu ersetzen ist.

Chronik der Spannungsfelder zwischen betrieblichen Anforderungen und Denkmalschutz

Grundsätzlich sind gem. Bundeswasserstraßengesetz für Maßnahmen an der denkmalgeschützten Cäcilienbrücke kei-



ne Genehmigungen der Denkmalschutzbehörde erforderlich. Allerdings sind Stellungnahmen der Denkmalschutzbehörde einzuholen, und die Belange des Denkmalschutzes sind möglichst zu berücksichtigen.

Die Ergebnisse der o. g. Gutachten und der sich aus Sicht der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ergebende Handlungsbedarf, das Bauwerk zu ersetzen, wurden im Jahr 2009 der Stadt Oldenburg (Baudezernat) vorgestellt. Aufgrund der hohen Bedeutung des Bauwerks für die Stadt und des Denkmalstatus wurde dringend empfohlen, über die bisherigen Gutachten hinaus, durch unabhängige Dritte ein Konzept zur dauerhaften Instandsetzung der Cäcilienbrücke erstellen zu lassen. Die WSV hat die Empfehlungen aufgenommen und im Jahr 2010 in enger Abstimmung mit der Stadt eine europaweite Ausschreibung durchgeführt. Ziel des Ausschreibungsverfahrens war es, ein dauerhaftes Instandsetzungskonzept erstellen zu lassen. Im Jahr 2011 wurde die Ingenieurgemeinschaft Dr. Schippke + Partner, IMS Ingenieurgesellschaft mbH und die Ingenieurberatung Bröggelhoff hierzu beauftragt. Das Planungskonzept für die dauerhafte Instandsetzung der Cäcilienbrücke sollte eine weitere Nutzungszeit von 40 Jahren berücksichtigen. Die Untersuchungen zur Instandsetzung umfassten hierbei die folgenden Bereiche der Brücke:

- Maschinen- und Antriebstechnik (Dr. Schippke + Partner)
- Gründung (IMS Ingenieurgesellschaft mbH)
- Mauerwerkstürme (Ingenieurberatung Bröggelhoff)

Die Ingenieurgemeinschaft kam in Ihrer Machbarkeitsstudie von 2012 zum Schluss, dass sich die Cäcilienbrücke als Gesamtsystem nicht instandsetzen lässt und infolge dessen nur ein Ersatz der Cäcilienbrücke in Betracht kommt.

Die Ergebnisse wurden der Stadt Oldenburg (Baudezernat, Verkehrs- und Bauausschüsse), der Denkmalschutzbehörde und den Bürger/innen anl. unterschiedlicher Veranstaltungen im Jahr 2013 vorgestellt. Die Stadt konnte von der Notwendigkeit eines Ersatzes überzeugt werden. Es wurde vereinbart, für den Ersatz der Brücke einen zweiphasigen Planungswettbewerb (Ideen- und Realisierungswettbewerb) durchzuführen. Dieser wurde im Jahr 2014 ausgeschrieben. Übrigens ein Novum für die WSV.

Parallel zur Ausschreibung des Wettbewerbs veröffentlichten drei Oldenburger Architekten / Ingenieure eine Idee, wie das Bauwerk / Denkmal doch noch – zumindest teilweise – erhalten werden könnte. Die Idee sah vor, die Antriebstechnik aus den Türmen herauszunehmen, damit die Lastenträge der Türme zu reduzieren und durch Instandsetzung der Türme das Erscheinungsbild sowie das Denkmal erhalten zu können. Daher wurde – insbesondere von Seiten der Lokalpolitik – intensiv gefordert, die Idee des Teilerhalts aufzunehmen und den Vorschlag des Teilerhalts detailliert zu untersuchen. Hierüber wurden Eilanträge gestellt und eine Resolution des Rates der Stadt Oldenburg verfasst. Im Rahmen eines Bürgerforums

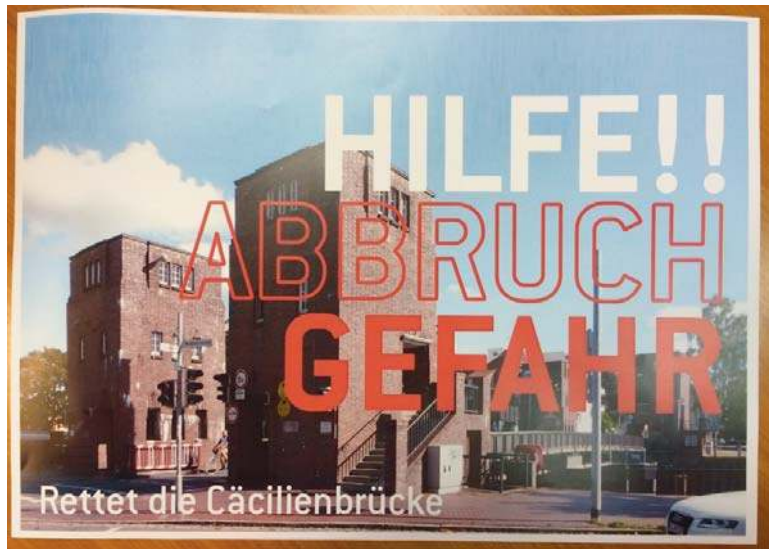


Abbildung 3: Ausgehängtes Plakat anlässlich einer Bürgerversammlung im Jahr 2015

zur Information und Beteiligung am Wettbewerb wurden diese Forderungen angesprochen und diskutiert. Infolge dessen wurde der Realisierungswettbewerb, der sich noch im vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb befand, aufgehoben und eine Machbarkeitsstudie zum Teilerhalt der Brücke an o. g. Ingenieurbüros beauftragt. Dabei wurden die drei Ideengeber intensiv beteiligt.

Die Machbarkeitsstudie kam zum Schluss, dass die Idee realisierbar sei aber mit erheblichen Risiken verbunden ist. Die auf die Machbarkeitsstudie aufbauende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der WSV ergab darüber hinaus, dass der Teilerhalt im Vergleich zum Ersatz der Brücke nicht wirtschaftlich ist.

Die Ergebnisse und die Entscheidung der WSV, das Bauwerk zu ersetzen, wurden erneut der Stadt und den Oldenburger Bürger/innen im Jahr 2015 vorgestellt. Abbildung 3 zeigt ein Plakat, das anlässlich einer Bürgerversammlung im Jahr 2015 durch die Ideengeber ausgehängt wurde.

Es wurden daraufhin durch unterschiedliche Interessenvertretungen die Bundestagsabgeordneten aus den Oldenburger Wahlkreisen eingeschaltet, um den Ersatz des Bauwerks noch zu verhindern. Diese reagierten und machten sich in einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister für Verkehr (BMVI) für den Erhalt der Brücke stark. Mit Antwortschreiben des BMVI vom 01.07.2015 wurde die korrekte Vorgehensweise der WSV bestätigt.

Seitdem laufen die Planungen für den Ersatz der Cäcilienbrücke, die eine weitestgehende Rekonstruktion des Bauwerks vorsehen.

Betriebliche Konsequenzen

Der Zustand des Bauwerks hat sich in der Zwischenzeit weiter verschlechtert – so wie es auch die Gutachten der BAW und der FVT vorhergesagt haben. Hieraus ergeben sich folgende betriebliche Konsequenzen:

- Regelmäßige Unterhaltung / Wartung der Antriebstechnik (drei- bis fünfmal / Woche)
- Halbjährige Bauwerksprüfung der Brückentürme (Abbildung 4) und daraus ableitend Maßnahmen zum Erhalt der Verkehrssicherung (u. a. Sicherung des Mauerwerks mit einem engmaschigen Netz zum Schutz vor herabfallenden Mauerwerksteilen)
- Betriebseinschränkungen (Reduzierung der Verkehrslast von 30 auf 7,5 Tonnen, Einstellen des Betriebs der Brücke bei Temperaturen über 25° C oder ab Windstärken von 8 Beaufort)
- Außerplanmäßige Ausfälle aufgrund von Problemen in der Antriebstechnik

Hieraus wird ersichtlich, dass ein signifikanter Mehraufwand für die Unterhaltung und den Betrieb der Brücke erforderlich ist. Teilweise erhebliche negative Auswirkungen auf den Schiffsverkehr sind die Folge hiervon (u. a. betriebsbedingte Sperrungen der Bundeswasserstraße).

Fazit

Die Cäcilienbrücke Oldenburg hat mit einem Alter von mittlerweile 92 Jahren die Nutzungsdauer überschritten. Die betrieblichen Einschränkungen machen sich immer mehr bemerkbar. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Bauwerks für die Stadt als Denkmal und Wahrzeichen war jedoch ein besonders hoher Aufwand von Seiten der WSV erforderlich, um die Stadt Oldenburg und die Bürgerinnen und Bürger von der Notwendigkeit eines Ersatzes zu überzeugen. Durch zahlreiche Initiativen von Bürger/innen, Vereinen und der Lokalpolitik (bis hin zur Bundespolitik) wurde der Prozess immer wieder verzögert (insgesamt umfasste der Prozess eine Zeitspanne von sechs Jahren). Aufgrund der offenen Informationspolitik, der konsequenten Einbindung der Stakeholder im Entscheidungsprozess sowie einer intensiven fachlichen Befassung im Vorfeld der abschließenden Entscheidung konnten viele Konflikte gelöst werden. Das erforderliche Planfeststellungsverfahren soll im Jahr 2019 eingeleitet werden.



Abbildung 4:
Bauwerksprüfung
am Mauerwerk der
Cäcilienbrücke



Dr.-Ing. Torsten Stengel (Jahrgang 1961)

ist seit 1994 in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung auf unterschiedlichen Leitungsdienstposten eingesetzt. Seit 2005 leitet er das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Bremen. Durch das Ausscheiden des Amtsleiters in Bremerhaven wurde ihm von 2015 bis 2018 die

Leitung des WSA Bremerhaven übertragen. Im Juli 2018 wurde ihm die Leitung des WSA Wilhelmshaven übertragen.

Dr.-Ing. Torsten Stengel ist seit 2004 Mitglied im IWSV und seit 2015 im Bundesvorstand als Bundesgeschäftsführer tätig.

Magdeburg, die Elbe und die Schifffahrt – Teil IX

(Anmerkung der Redaktion: Der Teil I dieser Serie ist in Heft 3/2011, Teil II in Heft 2/2012, Teil III in Heft 2/2014 + 3/2014, Teil IV in Heft 4/2014, Teil V in Heft 2/2015, Teil VI in Heft 4/2015, Teil VII in Heft 3/2016 und Teil VIII in Heft 4/2017 erschienen)

Atomkraftwerke an der Elbe

Ein besonderes Kapitel auch für die Wasserstraßenverwaltung der DDR war die Planung und der Bau eines besonders großen Atomkraftwerkes an der Elbe nördlich von Magdeburg.

Nach einem kleinen Versuchs- und Forschungsreaktor (10 MW – ab 1957) in Rossendorf bei Dresden war 1966 das erste wirtschaftlich nutzbare Kernkraftwerk (KKW) der DDR mit 70 MW (Megawatt) Leistung bei Rheinsberg nördlich von Berlin in Betrieb gegangen. Dessen Druckwasserreaktor diente zusätzlich auch Forschungs- und Ausbildungszwecken.

Als zweites entstand das KKW Greifswald bei Lubmin an der Ostsee. Die zuerst geplanten vier Blöcke mit je 440 MW gingen dort schrittweise zwischen 1973 und 1979 ans Netz und deckten zu diesem Zeitpunkt ca. 10 % des DDR-Bedarfs. Von der dort geplanten Erweiterung mit vier 440-MW-Blöcken ging 1989 nur noch ein Block kurze Zeit probeweise ans Netz. 1990 wurde dann der Weiterbau der letzten drei Blöcke gestoppt und ab 1995 wurden dann auch die ersten 5 Blöcke endgültig stillgelegt und rückgebaut, ebenso Rheinsberg.

1970 betrug die installierte Kraftwerksleistung in der DDR rd. 12.500 MW, die damals zu 83 % in Braunkohlekraftwerken erzeugt wurde. Der Rest umfasste die 70 MW aus dem KKW Rheinsberg sowie weitere Erzeuger aus Gas, Wasserkraft usw. In der Prognose hatte man für 1990 eine Kapazität von rd. 25.600 MW angestrebt, wovon man bis 1980 rd. 20.500 MW erreichte und bis 1990 rd. 22.800 MW. Zu diesem Zeitpunkt hatte man bereits einen Kernkraft-Anteil von rd. 2.300 MW (Rheinsberg und Lubmin). Zum Vergleich: Die

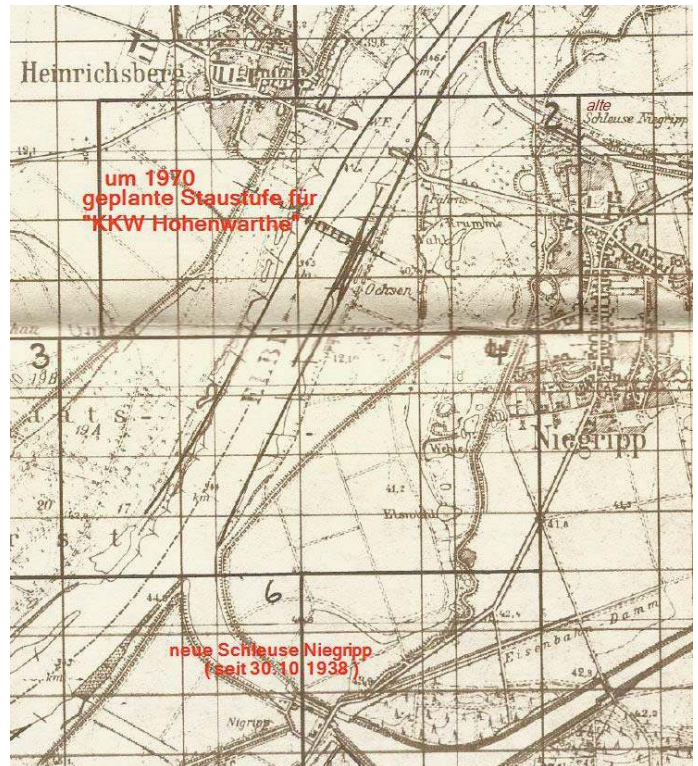


Abb. IX-2: Lageskizze einer Variante der damals geplanten Elbe-Staufstufe bei Niegripp, Elbe-km 345,1, zwischen alter und neuer Schleuse Niegripp (Archiv WSA)

installierte Kraftwerksleistung in der BRD war von rd. 50 GW (Gigawatt) im Jahr 1970 auf über rd. 105 GW im Jahr 1990 gestiegen, zu diesem Zeitpunkt ca. ein Viertel der Stromerzeugung in Atomkraftwerken.

Einen großen Schritt vorwärts in der Energieversorgung der DDR erhoffte man sich nach Rheinsberg und Lubmin von einem weiteren Kernkraftwerk im Raum Magdeburg, für welches die Standortuntersuchungen und Vorplanungen Ende der 60er Jahre begannen. Das benötigte Kühlwasser sollte aus der Elbe entnommen werden und als ein möglicher Standort war u.a. ein Areal bei Hohenwarthe nördlich der Autobahn in die nähere Wahl gekommen, östlich des damals unvollendeten Wasserstraßenkreuzes. Die Ein- und Auslaufkanäle sowie das Einspeisungspumpwerk waren im Bereich östlich Waldschänke bis (neue) Schleuse Niegripp zwischen Elbe und der alten Mittellandkanaltrasse geplant, ein gesonderter Eisenbahnanschluss wäre vom Bahnhof Burg aus möglich gewesen.

Federführend für die Voruntersuchungen seitens der Energiewirtschaft war das damalige Institut für Kraftwerke in Vetschau, welches gleichzeitig über das Ministerium für Verkehrswesen bei der Wasserstraßenverwaltung der DDR um-

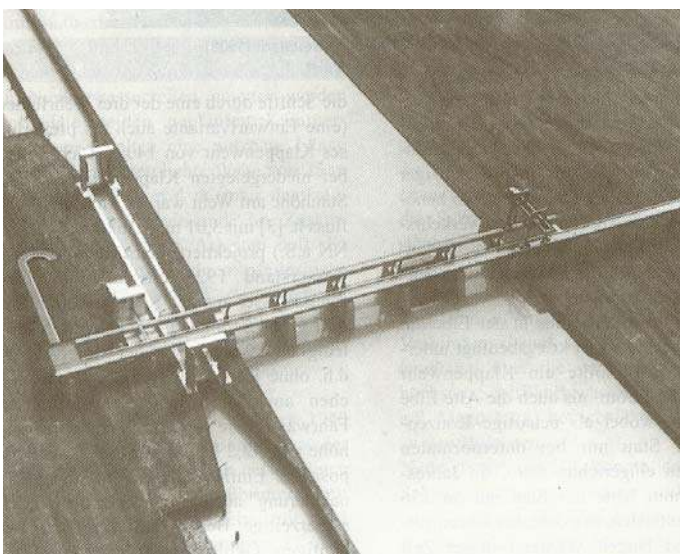


Abb. IX-1: Modell der Staustufe Niegripp-Heinrichsberg von 1971 -links Schiffsschleuse mit Hubtoren, rechts 5-feldriges Wehr mit Kranbrücke – (Foto: Sammlung Faist)

fangreiche Studien zur Kühlwasserentnahme unter Berücksichtigung der Schifffahrt in Auftrag gab.

Für die vorgesehene Kraftwerksleistung von rd. 1760 MW (mit Erweiterungs-Option auf später rd. 3.520 MW!) wurde die riesige Kühlwasserentnahmemenge von rd. 120 Kubikmeter pro Sekunde angesetzt, um die wieder in die Elbe einzuleitende Wassermenge möglichst wenig aufzuwärmen. Diese Menge war größer als die Hälfte des durchschnittlichen mittleren Niedrigwasserabflusses (NQ rd. 200 Kubikmeter/s) und betrug immerhin fast ein Viertel des Mittelwasserabflusses (MQ rd. 560 Kubikmeter/s). Entnahme- wie Rückleitungs-kanal hätten deshalb ähnlich große Querschnitte wie der Mittellandkanal gehabt.

Um die Wasserentnahme auch bei niedrigen Elbewasserständen ohne Beeinträchtigung der Schifffahrt abzusichern, sollte gleichzeitig zwischen Heinrichsberg und Niegripp etwa bei Elbe-km 345,1 eine Staustufe (Wehr, Schiffsschleuse und Fischpass) in der Elbe errichtet werden, die zusätzlich erhebliche Vorteile für die Schifffahrt erwarten ließ, sowohl elbaufwärts als auch im Ost-West-Verkehr nach Berlin, da damals eine Fertigstellung des unvollendeten Wasserstraßenkreuzes unerreichbar schien. Mit einem Bündel von schifffahrtstechnischen, geologischen und hydrologischen Untersuchungen, insbesondere zu den Grundwasserverhältnissen, Flora und Fauna sowie intensiven Modelluntersuchungen in der Forschungsanstalt für Schifffahrt, Wasser- und Grundbau (FAS) Berlin wurden die Dimensionen und die örtlich optimale Einpassung der Kühlwasserkanäle und der Staustufe bestimmt. Damit war bereits die Grundlage für detaillierte Entwurfsarbeiten geschaffen und in der benachbarten Kreisstadt Burg soll damals bereits ein Aufbaustab für das KKW gebildet worden sein. Ab 1971 wurden diese Arbeiten nicht weitergeführt, da man sich inzwischen für den späteren Standort Niedergörne bei Arneburg nördlich von Stendal entschieden hatte. Über die genauen Gründe kann hier nur spekuliert werden, möglicherweise spielten sowohl die wesentlich geringere Besiedlungsdichte als auch die damit verbundenen besseren räumlichen Erweiterungsmöglichkeiten in diesem Bereich dafür eine Rolle, vielleicht sprach auch die Nähe der Transitautobahn bei Hohenwarthe gegen diesen Standort.



Abb. IX-3: Reaktorblock 1 des KKW Stendal vor dem Abbruch (Foto 2005: privat)

Für das KKW Stendal liefen etwa bis 1975/76 die bauvorbereitenden Maßnahmen mit Straßen- und Schienenanschluss, Wasser-, Abwasser- und Energieversorgung, Gebäuden, Lager- und Freiflächen für die Baustelleneinrichtung. Besonders erwähnt werden muss dabei auch die intensive Erweiterung der Neubau-Wohngebiete in Stendal in den 1970er und 1980er Jahren, da in späteren Spitzenzeiten 12.000 bis zeitweise rd. 15.000 Beschäftigte auf der Kraftwerksbaustelle tätig waren.

Ab ca. 1976/77 begannen am KKW Stendal die Erd- und Wasserbauarbeiten für die großen Ein- und Auslaufkanäle in Verbindung mit der analog vorher in Hohenwarthe auch vorgesehenen reinen Durchflusskühlung. VEB Meliorationsbau Stendal war für Trockenabtrag, Deiche und Hochwasserschutzdämme zuständig, VEB Wasserstraßenbau Magdeburg für die gesamte Nassbaggerei und Böschungssicherung und VEB BMK Ost (Bau- und Montage-Kombinat) Brandenburg für die Herstellung des aufwändigen Spundwand-Fangedamms mit dem Einlaufbereich unmittelbar am Elbeufer, dessen Reste man teilweise heute noch vom vorbeifahrenden Schiff aus sehen kann. Das ebenfalls rohbaufertige landseitige Einlauf- und Pumpbauwerk mit Caissongründung war vom Spezialbaukombinat Wasserbau Weimar errichtet worden und wurde später ebenfalls wieder zurückgebaut. Weiterhin wurde auch ein gesonderter kleiner Hafen angelegt, um Baustoffe und Bauteile auf dem Wasserwege anliefern zu können.

Der ursprüngliche Plan, für das KKW Stendal zweimal je vier Reaktorblöcke mit je 440 MW analog KKW Lubmin zu errichten, war Anfang der 1980er Jahre dahingehend geändert worden, dass stattdessen nun vier 1000-MW-Druckreaktoren neuerer sowjetischer Bauart gebaut werden sollten. Damit wäre bei Stendal sogar das größte KKW im gesamtdeutschen Raum entstanden.

1983 begann dann der Bau der Reaktorblöcke 1 und 2. Unter Mitwirkung von SKET Magdeburg (Schwermaschinenbau-Kombinat „Ernst Thälmann“, früher „Krupp-Gruson“) war für die Reaktordruckbehälter (Containment) noch eine neuartige Stahlzellenverbundtechnik entwickelt worden, die es vorher für die vergleichbaren sowjetischen Anlagen nicht gab. Ferner war im Zusammenhang mit den wesentlich größeren Reaktoren nun auch eine Rückflusskühlung vor der Wiedereinleitung in die Elbe vorgesehen, für die je Reaktor zwei Kühltürme mit je 150 m Höhe und 120 m Basisdurchmesser errichtet werden sollten (VEB Kühlturmbau Leipzig), also in der Endausbaustufe insgesamt acht. Eine Elbe-Staustufe war hierbei nicht mehr vorgesehen.

Für Planung und Bau des Gesamtvorhabens war der VEB KKW Stendal zuständig, welcher der Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) Kraftwerke Cottbus unterstand. Als Generalauftragnehmer war der VEB Kombinat Kraftwerksanlagenbau (KKAB) Berlin eingesetzt und unter dessen Regie war z.B. der VEB BMK Magdeburg als Hauptauftragnehmer Bau tätig sowie weitere Hauptauftragnehmer für Verkehr und Transport (Baustellenlogistik) und z.B. Verpflegung/Soziales usw. Die



Abb. IX-4: Zwei der 3 Kühltürme (150m hoch) kurz vor der Sprengung am 28.10.1999 (Der erste war bereits 1994 gesprengt worden.) – Foto: privat

Hierarchie der Großbaustelle setzte sich dann fort mit zahlreichen Nachauftragnehmern (Subunternehmer), unter dem Hauptauftragnehmer Bau z.B. das Spezialbaukombinat Wasserbau (SBK) Weimar wiederum mit mehreren Teilbetrieben oder die schon genannten SKET Magdeburg, Kühlturmbau Leipzig usw. usf.

Bei Baustellenbesuchen Ende der 1980er Jahre konnte man zweifellos den Eindruck gewinnen, dass dort die modernste in der DDR verfügbare Bautechnik und Bautechnologie eingesetzt wurde.

Für eine weitere Wassereinspeisung hatte man Ende der 1980er Jahre noch ein zusätzliches Reservepumpwerk in Warnau an der Havel errichtet, von dem aus im Bedarfsfall zusätzlich Havelwasser über zwei 600 mm starke Rohrleitungen und Düker unter der Elbe hindurch bis zum KKW gepumpt werden konnten. Zu dieser Zeit ging man noch davon aus, dass die Blöcke 1 und 2 in den Jahren 1991 bzw. 1993 ans Netz gehen und die Blöcke 3 und 4 bis 1996 bzw. 1997 fertiggestellt sind. Anfang 1991 stellte man den Bau der beiden begonnenen Reaktorblöcke ein, wobei Block 1 zu etwa 85% fertiggestellt war (die markante Kuppel war halbfertig) und Block 2 zu etwa 15%. Die drei fertiggestellten Kühltürme wurden bis 1999 gesprengt, weitere Abrissarbeiten laufen bis

heute. Auf dem ehemaligen unbebauten KKW-Gelände ist inzwischen der Industrie- und Gewerbepark Altmark entstanden, u.a. mit einem der modernsten Zellstoffwerke Europas. Das Havel-Pumpwerk Warnau wird dafür noch genutzt.

In der Bundesrepublik gab und gibt es an der Elbe die Kernkraftwerke Stade (670 MW; 1972-2003 in Betrieb), Brunsbüttel (800 MW; 1976-2011), Krümmel (1400 MW; 1983-2011), und Brokdorf (1480 MW; 1986-2021), von denen nach dem letzten Bundestagsbeschluss nur noch das KKW Brokdorf mit dem leistungsstärksten Reaktor Deutschlands bis 2021 weiterbetrieben werden darf.

2016 betrug die installierte Nettolenistung zur Stromerzeugung in der Bundesrepublik laut BMWi, Bundesnetzagentur, insgesamt rd. 196 GW, davon bereits rd. 90 GW aus Wind- und Solarkraftanlagen und noch rd. 11 GW aus 8 Kernkraftwerken.

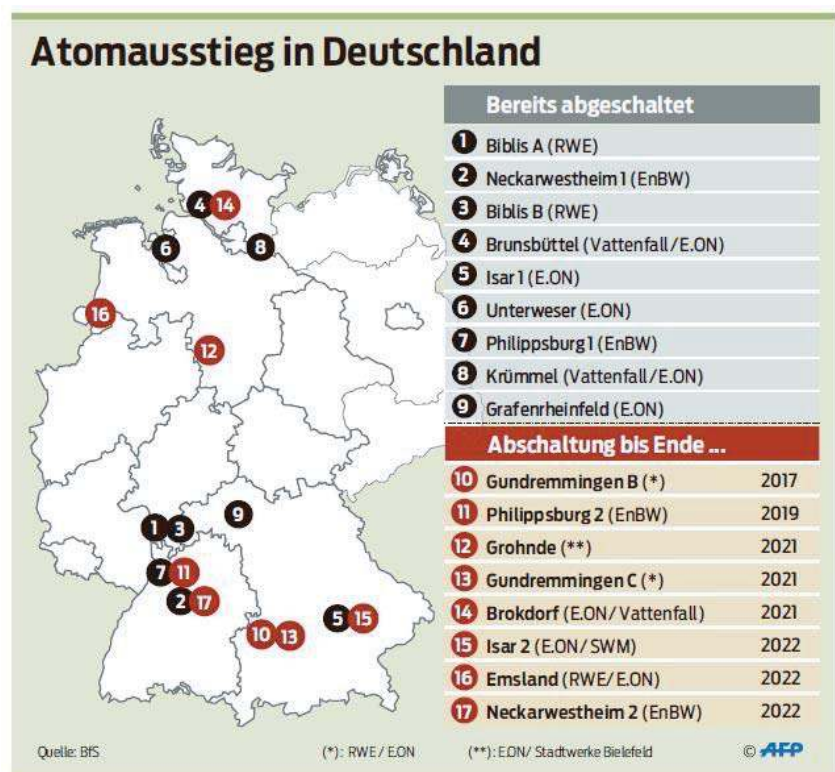


Abb. IX- 5: Übersicht-Atomausstieg in Deutschland (Grafik aus Volksstimme Magdeburg vom 6.12.2016)



Dipl.-Ing. Lothar Tölle

studierte Bauingenieurwesen/Konstruktiven Wasserbau an der TU Dresden und arbeitete anschließend von 1970 bis 1990 als Projektierungsingenieur und Gruppenleiter im damaligen VEB Projektierungsbüro für Wasserstraßen Berlin, Außenstelle Magdeburg bzw. dessen Nachfolgeeinrichtungen. Diese Außenstelle war dann zuerst eine Abteilung des

Wasserstraßenneubauamtes Berlin und bildete ab 1991/92 den anfänglichen Kern des Wasserstraßenneubauamtes Magdeburg. Zunächst zuständig für die Vorstudie zum Wasserstraßenkreuz Magdeburg, leitete er dann im WNA Magdeburg nacheinander die Sachbereiche Strecken, Hafenanbindung und zuletzt bis 2006 Brücken.

Seit 1991 ist er Mitglied im IWSV und seitdem als Beisitzer im Vorstand der Bezirksgruppe Ost aktiv.

Pressemitteilung

Berlin, 29.11.2018

Wasserstraßen- und Schifffahrtsinfrastruktur

Das Thema der Infrastruktur für Wasserstraßen und Schifffahrt war Inhalt eines Gespräches des ZBI gemeinsam mit dem IWSV - Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e. V. und dem Bundestagsabgeordneten Reinhold Sendker, MdB bei einem Treffen im Deutschen Bundestag. Sendker ist Mitglied im Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Dabei standen die Probleme bei der schnelleren Umsetzung von Projekten für den Erhalt und Verbesserung der Infrastruktur im Vordergrund. Erörtert wurden die Möglichkeiten der Beschleunigung von Vergaben sowohl für die Planung als auch für die bauliche Ausführung. Der IWSV-Bundesvorsitzende, Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, wies in diesem Zusammenhang auf entsprechende Pilotprojekte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hin.

Der Präsident des ZBI – Zentralverband der Ingenieurvereine e. V., Dipl.-Ing. Wilfried Grunau, betonte das Problem des qualifizierten Ingenieurpersonals im öffentlichen Dienst. In vielen Bereichen fehlen für den Ausbau der Infrastruktur die entsprechenden Planungsingenieure. Schon jetzt können wichtige Vorhaben nicht begonnen werden. Aus der Sicht des IWSV und des ZBI müssen mehr

junge Menschen für ein Ingenieurstudium gewonnen werden. Zudem müssen Besoldung bzw. Gehälter der Ingenieure im öffentlichen Dienst verbessert werden. Hierzu gehört auch die Möglichkeit der Durchlässigkeit bei den Laufbahngruppen.

Sendker merkte an: „Ich freue mich, dass wir im Rahmen der Haushaltsberatungen jetzt rund 190 zusätzliche Stellen für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung schaffen konnten. Nur mit zusätzlichem Personal können wir unser in die Jahre gekommenes Kanalnetz sachgerecht ausbauen und sanieren. Eine Herkulesaufgabe wird es dabei sein, diese Stellen auch zu besetzen.“



v.l.: Heinz Leymann (ZBI), Doreen Blume (ZBI), Lothar Legler (VDEI), Reinhold Sendker (MdB), Wilfried Grunau (ZBI), Ute Zeller (ZBI), Burkhard Knuth (IWSV)

Verantwortlich: Dipl.-Ing. Heinz Leymann, Vizepräsident



Zentralverband der Ingenieurvereine e.V.

Aktuelles
Aufgaben & Ziele
Vorstand
Mitgliedsverbände
Arbeitskreise
ZBI-Nachrichten
Kontakt
Impressum
Datenschutz

ZBI-Nachrichten



Buchtipps

Promotionsrecht für Fachhochschulen

Veröffentlicht: 03.12.2018

Stellenwert der Hochschulen für Angewandte Wissenschaften anerkennen



In einem Interview mit der Wochenzeitung DIE ZEIT hat Bundesbildungsministerin Anja Karliczek sich kürzlich gegen ein Promotionsrecht für Fachhochschulen ausgesprochen: „Ich finde, der Unterschied zwischen Universität und Fachhochschule sollte erhalten bleiben, weil sie jeweils einen anderen Fokus haben.“

Weiterlesen ...

follow us on...



Twitter

Wilfried Grunau
@WilfriedGrunau

Hier ist sie, die aktuelle Ausgabe der #ZBI-Nachrichten. Im #Brennpunkt: #Infrastruktur, #Fachkräftebedarf und #ÖffentlicherDienst. Und natürlich noch viel mehr über #Ingenieure und #Politik. Schaut selbst: zbi-berlin.de/images/ZBI-Nac...

IWSV - Fortbildungsseminare 2019

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

hiermit möchten wir Sie zu den nächsten Fortbildungsseminaren des IWSV einladen.

Seminar 1: Digitale Fotografie und Bildbearbeitung im beruflichen Umfeld

Referent: Georg Bühler
in der Zeit vom 13. – 17. Mai 2019

Anmeldung umgehend unter:
Oberlaender.Angelika@gmx.de

Seminarbeschreibung

Wahrheit und Bildverfremdung im digitalen Zeitalter. Im Zeitalter von Multimedia und internationalen Netzwerken wie dem Internet gewinnen die digitale Fotografie und die digitale Bildbearbeitung am PC immer mehr an Bedeutung. Vorhandene Bilddateien müssen für den Fotodruck oder die Internetpräsentation mittels der digitalen Bildbearbeitung optimal aufbereitet werden. Dabei sind Kenntnisse von Bildformaten und deren spätere gezielte Nachbearbeitung zwingend erforderlich.

Der Bildungsurlaub vermittelt nicht nur ein fundiertes Wissen über die digitale Fotografie, sondern führt auch anhand zahlreicher praktischer Übungen in die professionelle digitale Bildbearbeitung mit Adobe Photo-shop ein. In themengebundenen Projekten werden Sie Ihre neuen Kenntnisse praxisorientiert erproben können. Gerade das Aufgabengebiet der Bildretusche wirft hierbei die Fragen nach Wahrheit, Bildverbesserung oder Bildverfremdung auf. Wir erproben den Einsatz der kostenlosen Google Nik Filtercollection zur professionellen Bildoptimierung in Photo-shop und bei anderen Freeware-Programmen.

Auch Sonderthemen wie Panorama- und HDR-Fotografie sind Bestandteil des Bildungsurlaubes.

Die eigene Digitalkamera (bitte inkl. Handbuch, Kartenleser und Zubehör) kann, sofern vorhanden, gern mitgebracht werden. Ebenso der eigene Laptop (Photoshop CS6 sollte installiert sein). Laptops mit Windows 10 + PS 6 können ausgeliehen werden, bitte bei der Anmeldung unter „Bemerkungen“ angeben.

Voraussetzungen:

Grundkenntnisse im Umgang mit dem Betriebssystem Windows.
Für Exkursionen ist ggf. der Einsatz von Privatfahrzeugen erforderlich.

Wir hoffen, Ihr Interesse geweckt zu haben und freuen uns auf Ihren Besuch! Die Informationen zu den Seminaren und die Unterlagen für die Anmeldung sind in Kürze ebenfalls im Internet unter www.iwsv.de zu finden.

Angelika Oberländer und Petra Fitschen

Seminar 2: Spickzettel im Kopf

Referentin: Monika Volkmann-Lüttgen
in der Zeit vom 28. Oktober. – 01. November 2019

Anmeldung bis zum 01. Juli unter:
Petra.Fitschen@wsv.bund.de

Seminarbeschreibung

Wer erfolgreich sein will, braucht ein leistungsfähiges Gedächtnis, denn die Herausforderungen in Beruf und Alltag sind groß. Die Fähigkeit, neue Informationen schnell aufnehmen und abspeichern zu können, spielt dabei eine entscheidende Rolle. Wenn wir beide Gehirnhälften mit ihren unterschiedlichen Funktionen mit einbeziehen, erleben wir die bunte Vielfalt des Denkens und Lernens. Unser Gehirn ist optimal vorbereitet. Gezielte Merktechniken, Gedächtnisübungen sowie leichte auch spielerische Bewegungseinheiten unterstützen uns, das neuronale Netzwerk besser zu verschalten. Wir vermitteln Ihnen aktuelle neurowissenschaftliche Erkenntnisse sowie Strategien und Übungen zur Steigerung der Gedächtnisleistung, die Sie gezielt in Ihrem Arbeitsalltag einsetzen können. Es erwartet Sie eine spannende Gedächtnisreise mit denkwürdigen Spaziergängen sowie Bewegungs- und Entspannungseinheiten zum Ausprobieren. Der angespannte Schulter-Nackengebiet findet Berücksichtigung, Alltagsbewegungen werden bewusst gemacht.

Die Zulassung als beruflicher Bildungsurlaub liegt für Niedersachsen für beide Seminare vor und wird für andere Bundesländer beantragt werden, wenn dies notwendig sein sollte. Wir machen darauf aufmerksam, dass bei Schwierigkeiten mit der Genehmigung von Bildungsurlaub auch von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden kann, Sonderurlaub zu beantragen.

Die Teilnahmegebühr beträgt 200 Euro und beinhaltet neben dem Seminarbeitrag auch Verpflegung und Unterbringung im Doppelzimmer. Einzelzimmer stehen begrenzt gegen einen Aufpreis von 15,00 Euro pro Nacht zur Verfügung. Die Anreise am Vorabend kostet 41,50 € (inkl. Frühstück). Da die Anzahl der Teilnehmer auf 12 Personen begrenzt ist, melden Sie sich bei Interesse bitte rechtzeitig an. Sollten jedoch noch freie Plätze zur Verfügung stehen, haben auch Nichtmitglieder des IWSV die Möglichkeit am Seminar teilzunehmen. In diesem Fall muss allerdings der volle Kostenbeitrag in Höhe von 440 Euro getragen werden.

Die beiden Fortbildungen finden in der Burg Fürsteneck im hessischen Eiterfeld statt.

Bitte **umgehend** senden an: Angelika Oberländer, Celler Str. 1, 31552 Rodenberg, Tel.: 05723 917808,
E-Mail: Oberlaender.Angelika@gmx.de

Hiermit melde ich mich für das Seminar: **Digitale Fotografie und Bildbearbeitung im beruflichen Umfeld**
vom 13. - 17. Mai 2019 in Eiterfeld verbindlich an.

Name _____
Dienststelle _____
Dienstl. Adresse _____
Private Adresse _____
Telefon / E-Mail _____

Den Beitrag in Höhe von

- 200 Euro für IWSV-Mitglieder (+ evtl. EZ-Zuschlag und Vorabendanreise)
 440 Euro für Nichtmitglieder (+ evtl. EZ-Zuschlag und Vorabendanreise)

werde ich nach Erhalt der Einladung auf das Konto der Hannoversche Volksbank eG BIC VOHADE2H,
IBAN DE37 2519 0001 0773 1060 00 überweisen.

- Ich wünsche die Unterbringung im Einzelzimmer
(EZ stehen begrenzt gegen einen Aufpreis von 15 € pro Nacht zur Verfügung)
 Ich reise am Vorabend an (Aufpreis von 41,50 €)
 Ich wünsche vegetarische Verpflegung

Trete ich von der Anmeldung zurück, ohne dass ein Ersatzteilnehmer zur Verfügung steht, sind von mir die dem IWSV tatsächlich entstandenen Kosten zu tragen. Sind nachweislich besondere Umstände der Grund für die Seminarabsage, kann der Vorstand auf schriftlichen Antrag auf die Kostenerstattung verzichten.

Bemerkungen:

Unterschrift

Anmeldung

Bitte **bis zum 01. Juli 2019** senden an: Petra Fitschen, Stöckener Straße 34 c, 30926 Seelze, Tel. Nr. 0511-4006719 bzw.
0511-9115-3417(dienstl.), E-Mail: Petra.Fitschen@wsv.bund.de

Hiermit melde ich mich für das Seminar: **Spickzettel im Kopf**
vom 28. Oktober - 01. November 2019 in Eiterfeld verbindlich an.

Name _____
Dienststelle _____
Dienstl. Adresse _____
Private Adresse _____
Telefon / E-Mail _____

Den Beitrag in Höhe von

- 200 Euro für IWSV-Mitglieder (+ evtl. EZ-Zuschlag und Vorabendanreise)
 440 Euro für Nichtmitglieder (+ evtl. EZ-Zuschlag und Vorabendanreise)

werde ich nach Erhalt der Einladung auf das Konto der Hannoversche Volksbank eG BIC VOHADE2H,
IBAN DE37 2519 0001 0773 1060 00 überweisen.

- Ich wünsche die Unterbringung im Einzelzimmer
(EZ stehen begrenzt gegen einen Aufpreis von 15 € pro Nacht zur Verfügung)
 Ich reise am Vorabend an (Aufpreis von 41,50 €)
 Ich wünsche vegetarische Verpflegung

Trete ich von der Anmeldung zurück, ohne dass ein Ersatzteilnehmer zur Verfügung steht, sind von mir die dem IWSV tatsächlich entstandenen Kosten zu tragen. Sind nachweislich besondere Umstände der Grund für die Seminarabsage, kann der Vorstand auf schriftlichen Antrag auf die Kostenerstattung verzichten.

Unterschrift

Kommende Veranstaltungen und Termine

März

28./29.03.19

DWA-Veranstaltung „Tag der Hydrologie – Gewässer-Datenmanagement“ in Karlsruhe

April

04.04.19

Jahresversammlung der BG Nordwest im Bereich Oldenburg

Ende April/Anfang Mai 19

Mitgliederversammlung der BG Süd (Termin wird den Mitgliedern noch separat bekannt gegeben)

Mai

02.-05.05.19

30. DWhG-Fachtagung „Geschichte der Wasserwirtschaft und Moorkultivierung im Emsland“ in Papenburg; weitere Infos unter <https://www.dwhg-ev.com/aktuelles/>

07.05.19

Mitgliederversammlung der BG Hannover in Hannover

08.05.19

HTG-Forum Wissenschaft 2019 „Küsten und Küstenmeere im Wandel“

13.-17.05.19

IWSV-Fortbildungsveranstaltung auf Burg Fürsteneck „Digitale Fotografie und Bildbearbeitung im beruflichen Umfeld“; Referent Georg Bühler

14./15.05.19

BAW-Kolloquium „Neubau von Wasserbauwerken“ in Karlsruhe

23.-25.05.19

49. Bundesmitgliederversammlung des IWSV in Halle (Saale)

Juni

05./06.06.19

BAW-Kolloquium „Verfahren des Spezialtiefbaus“ in Karlsruhe

Juli

04./05.07.19

2. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag des DWSV in Bamberg – Hochwasserschutz und Polderdiskussion; weitere Infos unter www.schifffahrtsverein.de

August –

September

11.-13.09.19

HTG Kongress in Lübeck

12.-15.09.19

IWSV-Exkursion der BG Nordwest nach Görlitz (Gäste sind herzlich willkommen)

19.09.19

BAW-Kolloquium „Geotechnik: Stand der Technik – Stand des Wissens“ in Hamburg

23./24.09.19

BfG-Kolloquium „Hydrologische Vorhersagen auf unterschiedlichen Skalen – Methoden, Produkte und Nutzungen“ in Koblenz

30.09.-02.10.19

BAW-Kolloquium „Coastal Structures Conference 2019“ in Hannover

Oktober

09./10.10.19

BAW-Kolloquium „Numerik in der Geotechnik“ in Karlsruhe

23./24.10.19

BfG-Kolloquium „Umweltauswirkungen von Geotextilien im Wasserbau“ in Koblenz

28.10.-01.11.19

IWSV-Fortbildungsveranstaltung auf Burg Fürsteneck „Spickzettel im Kopf“ (Gedächtnistraining); Referentin: Monika Volkmann-Lüttgen

29./30.10.19

BAW-Kolloquium „Verkehrswasserbau und Ökologie – Erfolge, Synergien, Konflikte“ in Karlsruhe

November

05./06.11.19

BfG-Kolloquium „21. Gewässermorphologisches Kolloquium“ in Koblenz

07.11.19

BAW-Kolloquium „Schiffbautechnisches Kolloquium 2019“ in Hamburg

13./14.11.19

BfG-Kolloquium „Ingenieurgeodäsie für eine zeitgemäße Infrastruktur der Bundeswasserstraßen“ in Koblenz

19./20.09.19

BAW-Kolloquium „Erhaltung von Wehranlagen“ in Karlsruhe

Dezember –

Weitere Details zu den Veranstaltungen finden Sie unter www.iwsv.de / www.baw.de / www.bafg.de / www.htg-online.de !

Bezirksgruppe Ost

Jahres-Mitgliederversammlung 2018 vom 20.03.2018

Niederfinow am Standort des alten und neuen Schiffshebewerkes mit Informationszentrum

An der Mitgliederversammlung nahmen 35 Mitglieder der insgesamt 90 Mitglieder zählenden Bezirksgruppe Ost teil. Als Veranstaltungsort wurde Niederfinow mit der Baustelle des neuen Schiffshebewerkes (SHW) im nunmehr 9. Baujahr gewählt. Die Versammlung fand im Informationszentrum statt.

Neben Informationen über den Verkehrsträger Wasserstraße anhand von Schautafeln und Videos wird in einem Film mit Hilfe einer Animation die Errichtung des neuen Schiffshebewerkes und der Ablauf einer Trogfahrt gezeigt. „Sowohl das imposante 1:1-Modell der Mutterbackensäule mit Drehriegel als auch die Demonstration der Funktion dieser für die Sicherheit des Hebewerkes wesentlichen Bauteile auf einem nahen Terminal erläutern das Prinzip der Trogsicherung. Mit Hilfe von drei weiteren Modellen erschließt sich dem Besucher die Lage des neuen Schiffshebewerkes (Übersichtsmodell 1:1000), die Ansicht des künftigen fertig gestellten Hebewerkes (Bauwerksmodell 1:100) und auch das Innenleben eines Pylons und der Maschinenhäuser (Schnittmodell 1:25).“ (Quelle: Homepage WSA Eberswalde)

Das Grußwort des IWSV-Bundesvorsitzenden, Herrn Dipl.-Ing. B. Knuth, sowie sein kurzer Vortrag beinhaltete auch das seit 2017 vorliegende „Zukunftspapier des IWSV“, des-

sen Inhalt auf die weitere Verbesserung des Verhältnisses WSV / IWSV abzielt. Diesbezüglich richtungsweisende Vorschläge sind erwünscht. Alle IWSV-Mitglieder sind aufgerufen, Hinweise zu geben bzw. Schwerpunkte zu be-



Bild 2: Modell Drehriegel in der Mutterbackensäule im M 1:1, Foto: WNA

nennen, die dringender Veränderung bedürfen. Diese werden in einem Themenkatalog zusammengefasst und nach konstruktiver Bearbeitung mit dem Zentralverband der Ingenieurevereine e.V. (ZBI) von diesem als Diskussionsgrundlage für die politische Entscheidungsebene eingebracht und befürwortend interpretiert. In diesem Zusammenhang



Bild 1: Mitglieder der BG Ost vorm neuen Schiffshebewerk, Foto: R. Probiesch, 20.03.2018

weckt die Formulierung der „Durchlässigkeit vom G- zum H-Dienst“ im Koalitionsvertrag der Regierung die Hoffnung, dass die Entwicklungsmöglichkeiten der Ingenieurinnen und Ingenieure verbessert werden können.

Bestandteil des 2. Tagesordnungspunktes war die Vorstellung des WSA Eberswalde durch dessen Leiter, Herrn Dipl.-Ing. P. Münch. In einem kurzen prägnanten Vortrag schilderte Herr Münch die derzeitige Situation des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes. Als „Kanalbauamt“ 1743 in Eberswalde gegründet, gilt es heute als das wahrscheinlich älteste WSA in der WSV. Bisher galt es auch als das größte hinsichtlich des Zuständigkeitsbereiches. Diesen Status wird es verlieren, da im Rahmen der „WSV-Reform“ genannte Bereiche neu definiert werden und zukünftig „Revierämter“ mit wesentlich größerer Zuständigkeit entstehen. Die z.Zt. bestehenden 39 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter werden zukünftig in 17 Revierämtern neu strukturiert.

Der Amtsbereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Eberswalde umfasst über 660 km Bundeswasserstraßen und sonstige Binnenwasserstraßen des Bundes im Nordosten Brandenburgs und Südosten von Mecklenburg-Vorpommern. Dazu gehören die Havel-Oder-Wasserstraße (HOW), Müritz-Havel-Wasserstraße (MHW), Obere Havel-Wasserstraße (OHW), Oder und Westoder.

Für das WSA Eberswalde, zukünftig Revieramt Nr. 17 (Oder-Havel), wird es bezüglich der Zuständigkeit keine Verände-



Bild 3: Havel - Oder – Wasserstraße -, GDWS, Außenstelle Magdeburg

rungen geben. Es wird nach wie vor im Oder – Havel – Bereich verantwortlich sein für:

- 667 km Wasserstraßen davon 643 km schiffbar (diese gliedern sich in rd. 305 km Hauptwasserstraßen mit Güterverkehr sowie rd. 338 km Nebenwasserstraßen mit Fahrgastschiffahrt und Sportbootverkehr)
- 39 Schleusenbauwerke
- 2 Schiffshebewerke (zukünftig)
- 40 Wehranlagen
- 123 Brücken sowie weitere Anlagen und Bauwerke

Veränderungen gab es bisher beim Personalbestand; er reduzierte sich auf derzeit 437 Beschäftigte. Diese sind in 6 Sachbereichen, 7 Außenbezirken und 1 Bauhof organisiert. Die unbefriedigenden Voraussetzungen für eine planvolle, kontinuierliche Aufgabenerledigung wirken sich insbesondere bei der Erfüllung internationaler Verträge und Vereinbarungen (in diesem Falle mit der Republik Polen) nachteilig aus. Mit dem Vortrag von Herrn Münch zum WSA Eberswalde endete die Fortbildungsveranstaltung.

Danach begann die Mitgliederversammlung. Nach der Begrüßung der Mitglieder durch unseren Bezirksgruppenvorsitzenden, Herrn Dietmar Winkler, wurde eine Schweigeminute zum Gedenken an Manfred Pittasch, der nach langer schwerer Krankheit im Januar 2018 verstorben ist, eingelegt. Für die erwiesene Anteilnahme der Bezirksgruppe bedankte sich Frau Pittasch mit einem Schreiben, welches verlesen wurde.

Neben der Information zum (damals) bevorstehenden Ingenieurtag in Minden (8.-9.06.2018) sowie zur einwöchigen Fachexkursion der BG Ost im Herbst 2018 zur Staustufe „Eisernes Tor“ in Rumänien über Österreich und Ungarn (Ein Bericht darüber erscheint in der nächsten Ausgabe der Verbandszeitschrift.) wurde der Kassenbericht verlesen und zur Neugestaltung der Verbandszeitschrift informiert. Letztere

soll einen neuen Titel erhalten; um Vorschläge dafür wurde gebeten.

Die Mitgliederversammlung wurde traditionsgemäß mit einer geführten Baustellen- bzw. Bauwerksbesichtigung verbunden. Es erfolgte die Besichtigung des seit 2009 (Grundsteinlegung) im Bau befindlichen Schiffshebewerkes in unmittelbarer Nachbarschaft zum alten Schiffshebewerk.

Der damals noch stellvertretende Baubevollmächtigte in der Projektgruppe „Neues SHW“ im WNA Berlin, Herr Dipl.-Ing. R. Probiesch, übernahm die Führung der fast 2-stündigen Besichtigung. Zu Beginn erläuterte er im Informationszentrum, unserem Tagungsort, anhand des Modells und der Schautafeln die Notwendigkeit sowie den Gesamtumfang des Projektes. Das Gebäude mit dem Info-Zentrum wurde zeitgleich mit der Grundsteinlegung des Hebewerkes im März 2009 eröffnet.



Bild 4: Wechsel in der Projektleitung für den Neubau des SHW Niederfinow Verabschiedung von Herrn P. Huth (Mitte) und Herrn U. Scheffert (2.v.r.); Übernahme der Projektleitung durch Herrn W. Laule und der Baubevollmächtigung durch Herrn R. Probiesch, Foto: WNA Berlin, 30.05.2018

Danach begann die Führung über die Baustelle. Angefangen an der untersten Ebene (Trogwanne) führte der Weg über etliche Zwischenebenen bis zur obersten begehbaren Fläche

(Seilrollenhalle). Herr Probiesch erklärte anschaulich Funktion und Wirkungsweise der einzelnen Baugruppen und Teile. Er informierte auch über Hintergründe, die zu Verzögerungen im Bauablauf führten und damit die geplante Inbetriebnahme im Jahr 2014 verhinderten.



Bild 5: Blick in den mit Sandsäcken ballastierten Trog Richtung unterer Vorhafen, Foto: M. Mäder, 20.03.2018



Bild 7: Blick Richtung oberer Vorhafen, Foto: D. Winkler, 20.03.2018



Bild 8: Blick in die Kanalbrücke Richtung Oberer Vorhafen, Foto: M. Mäder, 20.03.2018



Bild 6: Blick in den teilgeleerten Trog; Foto: S. Schröter, 10.07.2018



Bild 9: Anlieferung Bauteile für Trogantrieb, Foto: WNA Berlin, 20.03.2018



Bild 10: Blick über den künftigen unteren Vorhafen, Foto: WNA Berlin, 09.05.2018



Bild 11: Blick vom Unterwasser des alten Hebewerkes, Foto: WNA Berlin, 21.03.2018



Bild 12: Blick Richtung Oberwasser; SHW mit Brücke, Foto: WNA Berlin, 09.05.2018

Die Besichtigung des derzeit im Bau befindlichen unteren Vorhafens, bei dem auch Unvorhergesehenes zu bewältigen ist, beendete den Rundgang.

Herrn Probiesch ist Lob und Dank für eine ingenieurtechnisch anspruchsvolle Führung auszusprechen! Eine gelungene Tagesveranstaltung fand ihren Ausklang mit dem gemeinsamen „Mittagessen“ in der nahe am Schiffshebewerk gelegenen Gaststätte „Nieder-Oderbruch“.

Was geschah und geschieht nach unserem Besuch in Niederfinow?

Am Schiffshebewerk sind die Antriebe in allen Pylonen montiert. Die Montage der Trogantriebshäuser, der Gleichlaufwellen und der Troghaltevorrichtung hat begonnen.

Der Trog liegt nicht mehr auf den Stapelträgern. Er wurde vollständig entballastet, so dass sich die Drehriegel in der Mutterbackensäule abgesetzt haben. Die Korrosionsschutzarbeiten im Trog wurden abgeschlossen. Die Flutung des Troges zum Zwecke der Ausrichtung und Einstellung der Maschinenteknik ist erfolgt. Voraussetzung für Probebetrieb und schließlich eine Inbetriebnahme des SHW ist die Fertigstellung des unteren Vorhafens. Dort sind die Arbeiten soweit fortgeschritten, dass die Spundwände mit Verankerung hergestellt und die Anlegedalben mit Ausrüstung eingebracht worden sind. Der Trennungsdamm wurde hergestellt und der Aushub des Materials (Umlagerung des Torfs) erfolgt planmäßig.

Wir sehen mit Spannung dem für 2019/2020 angekündigten Probebetrieb des neuen Schiffshebewerkes entgegen und wünschen dafür allen Projektbeteiligten Durchhaltevermögen und einen erfolgreichen Projektabschluss.

M. Mäder / E. Grämmel

Bezirksgruppe Südwest

Exkursion der BG vom 16. bis 23. Mai 2018 nach Schottland

Die Organisatoren des IWSV besitzen gute Beziehungen zum Wettergott, denn er hat uns während der Reise nach Schottland vom 16.-23. Mai 2018 nur gutes Wetter beschert. Außer während der Überfahrt von Amsterdam nach Newcastle, die sehr stürmisch war und hohe Wellen unser Fährschiff zum Schaukeln brachten – aber dafür war ja auch Neptun zuständig.

Nun aber der Reihe nach:

1.Tag

Treffpunkt war das WSA in Koblenz. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer trafen rechtzeitig ein. Für einige der Gruppe gab es ein freudiges Wiedersehen; Neue sahen mit freudiger Erwartung dem Geschehen zu.

Der Bus wurde emsig beladen, vor allem wurden die Kartons mit Wein und Sekt bestaunt, die auch im Kofferraum ihren Platz hatten.

Nachdem die Autobahn erreicht war, begrüßte uns herzlich der Bezirksgruppenvorsitzende Berthold Theis. Berthold hatte die Superidee mit den Namensschildern in Form von Holzwäscheklammern. Während alle damit beschäftigt waren, ihren Namen auf die Klammern zu schreiben, übernahm das „Serviceteam“ Monika und Gerald Rose die Aufgabe, uns alle mit Gläsern mit IWSV-Logo und Begrüßungssekt zu versorgen. Dann wurde die Regel für die Fahrt beschlossen:



Wem das Glas kaputt geht oder es nicht direkt findet, übernimmt die nächste Runde. So ging es munter weiter bis zur ersten großen Pause auf dem Rastplatz. Dort wurde ein kaltes Buffet aufgebaut, an dem sich jeder bedienen konnte.

Anschließend brachte uns Fahrer Michael direkt nach Amsterdam Ijmuiden zum Fährhafen. Obwohl im letzten Infoschreiben darauf hingewiesen wurde, dass bei der Einrei-

se in Großbritannien ein Ausweis benötigt wird, stellte sich beim Einchecken auf der Fähre heraus, dass zwei Teilnehmer die benötigten Papiere nicht dabei hatten. Beide mussten somit leider die Heimreise antreten – schade.

Nachdem wir unsere Kajüten bezogen, „bestaunt“ und eingerichtet hatten, eroberten wir als erstes das Schiff und machten uns mit den Örtlichkeiten vertraut. Einige beobachteten das Ablegen und die Präzision, mit der die Schlepper unsere Fähre „PRINCESS SEAWAYS“ vom Kai auf die Reise schickten, andere eroberten die Sky-Bar auf Deck 11. Die ersten Eindrücke vom Sturm erhielten wir bei der Ausfahrt aus dem Hafen, bei der wir Kite-Surfer hinter der Hafentmole bewundern konnten, die das Wetter für ihre Zwecke nutzten und sich vom Sturm durch die Lüfte und übers Wasser tragen ließen.

Nichts ist interessanter als Leute gucken. Und davon gab es genug. Bei einigen jungen Männern in bunten leichten Kostümen schien Kampftrinken angesagt, ebenso bei denen, die in Schlips und Kragen mit der gleichen Gruppe unterwegs waren.

Es wurden Gespräche geführt mit Engländern, die von einer Radtour durch „The Netherlands“ zurück nach Hause wollten und betonten, dass bei ihrer Hinfahrt die Nordsee glatt wie ein Brett gewesen sei. Durchgefroren verließen wir irgendwann Deck 11 und suchten ein warmes Plätzchen. Die Idee hatten auch unsere Mitreisenden und so kam es, dass sich fast alle in der Compass-Bar zu einem Absacker trafen. Einige gingen essen und probierten die kulinarischen Genüsse der Bordküche.

Auch von Deck 8 konnten wir das Meer beobachten und bekamen etliche Windräder zu sehen, natürlich auch Schiffe, die den Ärmelkanal längs passierten, während unser Schiff mit 16,5 Knoten ja quer nach England fuhr. Die Wellen wurden auch bei Dunkelheit nicht niedriger und so wurden wir vom Seegang in unseren Kajüten auf Deck 7 in den Schlaf geschaukelt. Keiner wurde seekrank und am nächsten Morgen trafen sich alle munter wieder.

2. Tag

Bei schönstem Sonnenschein und endlich ruhigem Wasser sahen wir in der Ferne wieder Windräder und näherten uns der Küste. Bei der Einfahrt in die Mündung des Flusses Tyne passierten wir den roten Leuchtturm und konnten den breiten Strand hinter der Pier bewundern. Rechts und links der Ufer des Tyne gibt es viel zu sehen, die typischen Hafengebäude, aber auch Häuser mit exklusivem Blick auf das Wasser. So lässt es sich aushalten.



Das Anlegemanöver wurde von allen gespannt verfolgt und schon bald setzten wir unsere Füße auf englischen Boden. Unser Fahrer Michel stürzte sich gleich in den Linksverkehr und brachte uns zum ersten Glanzlicht auf der Insel.

Alnwick Castle ist die zweitgrößte bewohnte Burg Englands und ist seit über 700 Jahren das Zuhause der Familie des 12. Duke of Northumberland, der Percys. Vielen ist Alnwick Castle als Internat Hogwarts aus Harry-Potter-Filmen bekannt. Der Anblick brachte uns zum Staunen, die alten Gemäuer sind beeindruckend. Auf den Türmen und Zinnen stehen lebensgroße Figuren, z. T. schon achthundert Jahre alt, und schauen auf das Treiben zu ihren Füßen. Leider klappte es nicht mit einer Führung, so dass wir das Anwesen selber erkunden durften. Das riesige „Wohnzimmer“ mit der hohen Kassettendecke, dem umlaufenden Balkon und tausenden(?) Büchern, aber auch einem extragroßen TV-Bildschirm war ein echter Hingucker. In den fünf Sommermonaten, in denen die Familie Percy die Burg bewohnt, will sie es natürlich so „normal“ wie möglich haben. Aber auch der anschließende Speisesaal und die weiteren Räume zeigen, dass

dort nicht die englische Familie eines „Ottonormalverbrauchers“ wohnt.

Ebenso der das Castle umgebende Park ist sehenswert. Schlängelt sich doch malerisch das Flüsschen Aln hindurch. Um den schönsten Blick auf den Aln und die umliegenden Ländereien zu haben, sind extra große Bilderrahmen installiert, so dass die Landschaft wie ein Gemälde wirkt.

Der Alnwick Garden ist ein wunderbares Exemplar englischer Gartenbaukunst. Etliche Wasserspiele, aus Edelstahl, fanden unsere Bewunderung. Beherrscht wird der Garten aber von einer großen Kaskade, die in mehreren Stufen vom Schmuckgarten herunterplätschert. Am großen Bassin steigen von Zeit zu Zeit Fontänen auf, die so eingestellt sind, dass sich unbedarfte Besucher wie unter einer Dusche fühlen dürfen. An den Kaskaden entlang winden sich rechts und links zwei grüne Tunnel aus Hainbuche, durch die man Richtung Schmuckgarten lustwandeln kann. Dort oben trafen sich einige Mitglieder unserer Gruppe und waren sich einig,



dass sich die Fahrt nach Alnwick Castle absolut gelohnt hat. In den verteilten Broschüren konnten wir nachlesen, welche Pflanzen im Giftgarten stehen und deren Wirkung. Leider reichte die Zeit nicht aus, um noch einen Blick in den Giftgarten zu werfen.

Wieder am Bus angekommen wurden wir von Michel empfangen und überrascht. Er hatte ein Buffet aufgebaut mit allem was die Bordküche hergab, das sich sehen lassen konnte. Sogar an Kaffee hatte er gedacht und die müden Geister wurden wieder wach. Erfrischt und gut gelaunt traten wir die letzten Meilen nach Edinburgh an und mussten feststellen, dass es auch für Berufskraftfahrer nicht einfach ist, den Linksverkehr zu meistern. Die ungewohnte Perspektive aus dem Bus auf der linken Fahrspur hinderte uns Reisende nicht, die Landschaften zu betrachten und vor allem angewandten Biologieunterricht zu bekommen. Der reich blühende Ginster tauchte die Böschungen und Abhänge in leuchtendes Gelb und Dunkelgrün. Weil sich aber Schottisch anders anhört als Englisch und es schottischer Ginster war, der folglich nach Martin Mauermanns Meinung auch anders aussehen müsse als englischer, wurde der Ginster in Gunster umgetauft.

Kurz nach dem „Grenzübertritt“ über den Fluss Tweed nach Schottland erreichten wir Edinburgh, sahen auch schon unser Hotel auf der anderen Straßenseite, es aber zu erreichen war nicht einfach. So machten wir eine unfreiwillige Stadtrundfahrt, drehten die nächste Runde und hatten Gelegenheit, das Leben auf den Straßen aus höherer Sicht eingehend zu studieren, bis endlich Michels Handy klingelte und sich Wolfgang, unser Reiseleiter für Schottland, meldete. Nach einer weiteren Runde durch die Stadt konnte Wolf-

gang zusteigen und lotste unseren Bus bis ans Hotel Mercure. Die Zimmer wurden bezogen und kurz darauf gab es schon Abendessen. Wie dann jeden Abend hatten wir die Auswahl zwischen Fisch-, Fleisch- und Nudelgerichten.

Pünktlich am nächsten Morgen stand unser Bus am verabredeten Platz um die Ecke und weiter ging die Reise. Wie wir feststellen konnten, war unsere Gruppe um eine Person größer geworden. Willi war von Amsterdam kurz nach Hause gefahren und hatte seinen Ausweis geholt, nahm am nächsten Tag kurzerhand ein Flugzeug von Frankfurt-Hahn nach Edinburgh, fuhr mit der Straßenbahn bis zum Hotel und setzte die Reise mit einem Tag Verspätung fort. Der zweite, der von Amsterdam wieder nach Hause fahren musste, hatte sich entschlossen, Schottland sein zu lassen.

Nun kamen wir zum eigentlichen Ziele unserer Bildungsreise, nämlich dem Falkirk Wheel, einem modernen Schiffshebewerk, das einmalig auf der Welt ist. Es wurde gebaut, um den Tourismus anzukurbeln und 2002 durch die Queen eröffnet. Heute verbindet das Falkirk Wheel wieder den Forth und Clyde Canal mit dem Union Canal. Der Höhenunterschied zwischen beiden Kanälen beträgt 33,40 m. Das Falkirk Wheel überwindet einen Höhenunterschied von 24 m und ist ein beeindruckendes Denkmal britischer Ingenieurskunst. Trotz des gewaltigen Gewichts von Wasser und Schiff benötigt der Antriebe lediglich ca. eine 1,2 Kilowattstunde pro Hebung. Natürlich hatten die Organisatoren Fahrkarten für uns besorgt und wir wurden mit der „Antonine“ auf die hochliegende Trogbücke gehoben, fuhren etliche Meter in der Stahlwanne und anschließend durch den dazu gehörenden Rough Castle Tunnel bis zum Wendepunkt, von wo aus man die nächste Schleuse sehen konnte, und wieder zurück.



Bei einem Vortrag vom Leiter der Scottish Canals, Mr. Richard Millar, erfuhren wir bei einer Tasse Tee oder Kaffee vom Niedergang der ehemals 16 schottischen Kanäle, die durch die Industrialisierung und modernere Transportmöglichkeiten, wie der Eisenbahn, überflüssig geworden waren und es sind heute nur noch vier Kanäle, die befahren werden. Mr. Millar berichtete von Finanzierungsmöglichkeiten, Weiterverwendung der Kanalstrecken und weiteren Visionen, wie sich das Land touristisch erschließen lassen könnte.

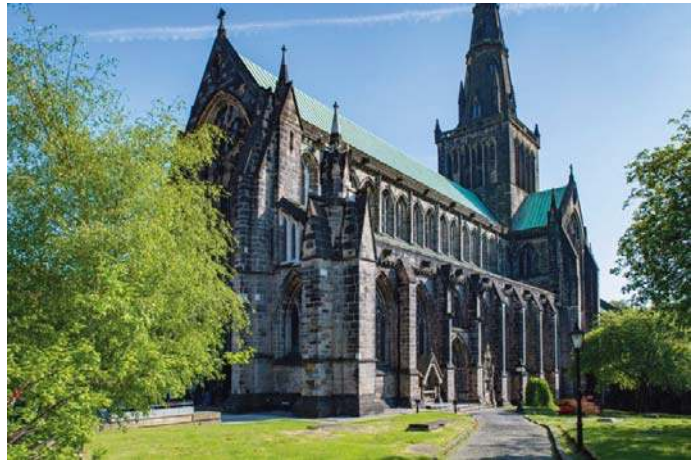
Er stellte uns die Kelpies vor, Figuren aus der schottischen Mythologie, die im Helixpark zwischen Falkirk und Grangemouth stehen, der die beiden Städte freizeitmäßig verbinden soll. Der Bildhauer Andy Scott hatte die Modelle für die zwei Skulpturen auf eigene Kosten entwickelt und mit den drei Meter hohen Modellen die Juroren überzeugt, so dass er die 30 Meter hohen Edelstahlskulpturen errichten konnte. Sie sind ein absoluter Hingucker und man kann nicht aufhören, sie zu fotografieren.

Nach dem Vortrag hatten wir uns eine Pause verdient und unser Busfahrer Michel hatte wieder aus den Vorräten ein Buffet aufgebaut. Gekrönt wurde die Mittagspause jedoch durch die feierliche Übergabe zweier Urkunden durch Berthold für 40 Jahre Mitgliedschaft IWSV sowie der Goldenen Ehrennadel für Herrn Joachim Sauer und 50 Jahre Mitgliedschaft einschließlich Goldener Ehrennadel mit Ehrenkranz für Herrn Hauke Nakoinz.



Da wir gut im Zeitplan lagen, schlug Wolfgang vor, noch einen Abstecher nach Stirling Castle zu machen, einer Burg hoch oben auf einem Vulkanfelsen. Der Weg dorthin führte uns durch malerische, für den Busfahrer sehr stressige Gassen. Der Platz vor dem uralten Torhaus wird von einer Statue, Robert the Bruce, beherrscht, DEN Freiheitskämpfer Schottlands. Wir konnten die wunderhübsche Gegend mit dem sich windenden River Forth, der irgendwann der Firth of Forth wird, betrachten. Wolfgang wies noch besonders hin auf die Brücke, in deren Nähe die Schotten unter William Wallace eine Schlacht gegen England gewannen. Für William Wallace wurde im gegenüberliegenden Hang ebenfalls ein Denkmal als Freiheitskämpfer errichtet. Der schottische Freiheitskampf war auch Thema des Films Braveheart, dargestellt von Mel Gibson.

Unser geplantes Hotel in Erskine hatte keinen Platz für uns und wir mussten in ein Notquartier ausweichen, ein Landhotel, das schon bessere Zeiten gesehen hatte und dessen Zimmer gewöhnungsbedürftig waren. Als Wiedergutmachung stand auf jedem unserer Tische eine Flasche Wein, spendiert von dem ursprünglich eingeplanten Hotel. Das Es-



sen jedoch schmeckte gut. Aber der Speisesaal war noch durch eine zweite Reisegruppe belegt, die Tische standen eng, der Geräuschpegel war sehr hoch und jeder froh, wenn er den Raum verlassen konnte.

Beim anschließenden Spaziergang kamen wir an öffentlichen Waschmaschinen, direkt auf einer Tankstelle stehend, vorbei. Wir fanden den Anblick sehr verwunderlich, normalerweise stehen ja an Tankstellen keine Waschmaschinen und Wäschetrockner herum. Aber das zeigt, andere Länder andere Sitten.

4. Tag



Das Frühstück am nächsten Morgen war, gelinde gesagt, katastrophal und absolut unorganisiert. Es gab nur nach Anfra-



ge ein Englisch Breakfast, Toast, etwas Butter, aber nichts anderes. Glück hatte, wer Tea oder Coffee bekam. Die Bedienung waren überfordert und bestimmt froh, als wir alle wieder aus dem Haus waren.

Unterwegs nach Glasgow erfuhren wir von unserem Reiseleiter Wolfgang aus der Geschichte Glasgows. Bei einer Stadtrundfahrt besuchten wir die High Kirk Cathedral, in der der Schutzpatron von Glasgow, St. Mungo, beigesetzt ist. Der gotische Bau entstand zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert.

Durch den Reichtum an Kohle und Eisen in der Region wurde Glasgow eine Industriestadt, die jede Menge Arbeiter, vorwiegend aus Irland, und Händler anzog. Auf dem Weg zur nächsten Besichtigung stiegen einige Teilnehmer aus und erkundeten die Stadt auf eigene Faust.

Einer der damaligen Händler ließ eine Teppichfabrik im Stil des venezianischen Dogenpalasts errichten. In seinem Schatten fanden wir einen Parkplatz, von wo aus wir durch den Volkspark, der seinerzeit extra für die Arbeiter geschaffen wurde, zum People's Palace, gingen. Hier bewunderten wir die tropischen Pflanzen, die dort in Hülle und Fülle wachsen. Vor dem Palace auf dem Roundabout steht der Doulton-Brunnen aus Terrakotta, gekrönt von Queen Victoria. Auf halber Höhe sind die vier Erdteile, in den das Britische Empire vertreten war, durch allegorische Figuren dargestellt. Zu jener Zeit hatte Glasgow ca. 1 Million Einwohner.

Durch den Rückgang der Industrialisierung verlor die Stadt innerhalb von ca. 100 Jahren die Hälfte ihrer Einwohner. Nach dem 2. Weltkrieg war zudem kein Bedarf mehr an Eisen und Kohle, so dass die Fabriken rigoros abgerissen wurden, um Platz für Neubauten zu schaffen.

Wir setzten unsere Stadtrundfahrt fort und bekamen die Sehenswürdigkeiten vom Bus aus gezeigt. In der Innenstadt

am Prince's Place konnten wir aussteigen und hatten ca. 2 Stunden Freizeit. Alle strömten in die Buchanan-Street, der Einkaufsmeile in Glasgow. Wir wurden angezogen von Dudelsack- und Trommelklängen und trafen auf eine Gruppe schottischer Straßenmusiker, die aussahen wie aus der Zeit der Freiheitskämpfe. Natürlich trugen die Männer Kilts und die Haare wild zusammengebunden, und sie machten gute Musik! Aber wir waren ja nicht in der Straße um Musik zu hören, sondern wir wollten etwas mehr von Glasgow sehen.



Dazu ergaben sich ausreichende Gelegenheiten. Eine der Sehenswürdigkeiten ist das Standbild von Oliver Cromwell, dem vor einiger Zeit Witzbolde einen Verkehrshut als Kopfbedeckung aufgesetzt hatten. Anfangs wurde der Hut abends wieder entfernt, aber nachdem der am nächsten Morgen immer wieder auf Cromwells Kopf saß, wurde er akzeptiert und mittlerweile ist Oliver Cromwell mit Verkehrshut ein Wahrzeichen Glasgows. Einige besuchten Geschäfte, andere bummelten nur die Straßen entlang und wir fanden uns in einem Pub wieder, in dessen Innenhof die Hochzeit von Prince Harry und seiner Braut Meghan auf einem Großbildschirm übertragen wurde. Viele Zuschauerinnen trugen Kronen und hatten sich extra für die Hochzeit chic gemacht und waren, wie es sich für eine Hochzeit gehört, gut drauf.



Gut gelaunt ging es pünktlich weiter Richtung Fort Williams, jedoch nicht ohne vorher noch das futuristisch anmutende Science Centre mit dem Glasgow Tower anzusehen. Um dort hin zu kommen mussten wir ebenso futuristisch anmutende Brücken über den River Tyne überqueren.

Glasgow, an dessen Stadion wir vorbei fuhren. Unser nächstes Ziel war Luss, ein hübscher ehemaliger Arbeiterort am Ufer des Loch Lomond mit Cottages, die zum Bleiben einladen. Angetan von der schönen Landschaft und dem Loch Lo-



Von Glasgow aus fuhren wir auf dem Weg zu unserem Übernachtungsort extra an dem geplanten Hotel vorbei, das sich als Riesenkasten herausstellte, aber nicht sehr einladend wirkte. Da war die Lage des Hotels, in dem wir übernachtet hatten, schon besser, denn da gab es wenigstens die Tankstelle mit den Waschmaschinen und Trocknern im Freien zu sehen.

Auf unserer Route Richtung Loch Lomond erhielten wir von Reiseführer Wolfgang eine Einführung in die englische Geschichte, natürlich wurde auch über Maria Stuart berichtet. Sie war 1542 in der Nähe von Edinburgh geboren, wurde schon in jungen Jahren schottische Königin, musste dann aber mit 25 Jahren abdanken und wurde im Loch Leven Castle gefangengesetzt. Nach ihrer Flucht ging sie ins Exil nach England. Ihre zweite Lebenshälfte war geprägt von einem fortwährenden Konflikt mit Königin Elisabeth I., der unter anderem auf einem Anspruch auf den englischen Königsthron basierte. Nachdem Maria Stuart verdächtigt worden war, an einem geplanten Attentat auf die englische Königin beteiligt gewesen zu sein, wurde sie wegen Hochverrats 1587 auf dem Schafott hingerichtet.

Wir erhielten nicht nur eine Einführung in die englische Geschichte, sondern auch in die „Schlachtgesänge“ von Celtic

mond ließ es sich Wolfgang nicht nehmen, uns von der schottischen Musikgruppe Runrig die traurige Ballade von Loch Lomond mit den schönen Ufern vorzuspielen.

Es war schade, dass wir weiter mussten Richtung Highlands, jedoch wurden wir mit tollen Aussichten belohnt. Die Landschaft änderte sich und wurde karg. Den vielen Schafen machte das nichts aus, sie sind genügsam und haben sich der kargen Vegetation angepasst. Zu unserer aller Überraschung sahen wir noch Schneefelder auf den Höhen der Berge, obwohl sie keine 1.000 m hoch sind. Auf einem Park-



platz im Tal der Tränen machten wir einen Fotostopp, um die Landschaft auf uns einwirken zu lassen. Im Jahre 1692 kam es in der Gegend zu einem Massaker zwischen den Clans der Campbells und der Stuarts, bei dem es - wieder einmal - um Macht und Vorherrschaft ging.

Vom Glen (Tal) Coe schlängelte sich die Straße Richtung Loch Leven, dann weiter Richtung Loch Linnhe, einem Loch mit Salzwasser, weil er ein Meeresarm ist. Unser Übernachtungsort Fort Williams lag am Ufer des Loch Linnhe und unser Hotel lag direkt an der Uferstraße. Welch ein Unterschied zu dem Hotel der vergangenen Nacht! Die Zimmer waren freundlich, die Bäder mit funktionierendem Warmwasser und Dusche und schön neu. Im Speisesaal durften wir uns die Plätze nicht aussuchen, wir wurden platziert. Nach dem Essen blieb noch Zeit sich den Ort anzusehen. Es war Samstagabend, die Straßen waren entsprechend belebt und es gab genügend zu sehen.

Genau an diesem Wochenende war in dem kleinen Ort ein Treffen von Ford Model T Fahrzeugen. Der Anlass war, eine

Werbeveranstaltung aus dem Jahr 1911 mit diesem Fahrzeug den Ben Nevis zu befahren. Was auch gelang. Es standen an einem kleinen Hotel ca. 30 Exemplare, von unrestauriertem Originalzustand bis hin zu Exemplaren in ladeneuem Zustand, auf dem Parkplatz.

Auf dem Friedhof hinter der Kirche konnte man keltische Grabsteine anschauen. Als Absacker und weil wir in Schottland waren, genehmigten sich die Kenner noch einen Whisky, bevor wir unsere Zimmer aufsuchten.

Erika Schröder

Der Bericht wird in Heft 02/2019 fortgesetzt.

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

Täglicher Hafenbericht vom 18.02.2019

Weiterer Vorteil für Binnenschiffer

Von Wolfhart Fabarius

Die europäische Binnenschifffahrt kann auf weitere Unterstützung durch die EU hoffen. Das Europäische Parlament hat jetzt die EU-Kommission aufgefordert, das noch bis 2020 laufende Aktionsprogramm Naiades II zu erneuern.

Ziel ist es, das Potenzial der Binnenschifffahrt in der multimodalen Transportkette zu fördern. Für das Folgeprogramm Naiades III sollten Finanzmittel gezielt für die Verlagerung von Verkehren eingesetzt werden. Außerdem forderte das Parlament die Kommission auf, eine politische Strategie und eine Roadmap zu erarbeiten, wie die Ziele der Verlagerungen kurz- und mittelfristig erreicht werden können. Sowohl der europäische Dachverband der Bin-

nenschifffahrt Ebu als auch die Europäische Föderation der Binnenhäfen (EFIP) begrüßten den Entschluss.

Zu Beginn des Jahres hatte das Bundesverkehrsministerium die Abschaffung von Abgaben für die Binnenschifffahrt – mit Ausnahmen – umgesetzt. (thb.info 9. Januar 2019). fab/jpn

Binnenschifffahrt online vom 14.02.2019

Bundesverkehrsministerium unterstützt Häfen NRW 4.0

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) fördert das Forschungsprojekt Häfen NRW 4.0 durch sein Förderprogramm »Innovative Hafentechnologien« (IHATEC) mit einem Budget von insgesamt 1,3 Mio. €. Die Laufzeit des nun gestarteten Verbundprojekts beträgt 36 Monate.

Acht Unternehmen nehmen an dem Forschungsprojekt teil, darunter der Hafenverbund DeltaPort, der die Häfen Stadthafen Wesel, Rhein-Lippe-Hafen Wesel sowie den Hafen Emmelsum-Verde umfasst, CPL Competence in Ports and Logistics, Inplan, der Mindener Hafen, RheinCargo, der Hafen Krefeld, der Stadthafen Lünen und die Universität Duisburg-Essen.

Ziel von Häfen NRW 4.0 ist eine engere operative und strategische Zusammenarbeit, Steigerung von Effizienz und Flexibilität sowie letztendlich eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch digitale Innovation. Es wird auch beabsichtigt, den Technologievorsprung der Seehäfen aufzuholen, Forschungslücken in Bezug auf Binnenhäfen zu schließen und die Binnenhafenvirtschaft speziell sowie die Wirtschaft allgemein im Digitalisierungsprozess voranzubringen. Ziel sei die Entwicklung eines digitalen Hafennetzwerks

mit Hilfe einer cloudbasierten Plattform.

Drei Phasen bis zur cloudbasierten Plattform

Zunächst wird die Ist-Situation der Häfen und Zukunftstrends in der Logistik erforscht, um darauf aufbauend die gemeinsamen Tools, Standards und Ziele der cloudbasierten Plattform festzulegen. In einem zweiten Schritt werden die technischen Plattform-Anforderungen definiert. Dabei steht die Konkretisierung der gemeinsamen inhaltlichen Schwerpunkte der Häfen im Vordergrund, beispielsweise die Plattform-Funktionen Information, Kommunikation, Koordination und Administration. Im dritten Schritt wird schließlich die cloudbasierte Plattform entwickelt, in den Häfen installiert und wissenschaftlich erprobt.

Andreas Stolte, Geschäftsführer von DeltaPort, verspricht sich vom IHATEC-Projekt Häfen NRW 4.0 eine nachhaltige Vernetzung, der in Nordrhein-Westfalen engmaschigen Hafen- und Bahninfrastruktur: »Dem Binnenschiff und der Bahn als alternative und umweltschonende Verkehrsträger kommt eine immense Bedeutung zur Reduktion des hohen Verkehrsaufkommens auf der Straße zu.« Alle notwendigen Elemente zur Verkehrsverlagerung auf Schiff und Bahn seien in NRW durch ein dichtes Verkehrsnetz bereits gegeben. Zur Zielerreichung sei letztlich die Digitalisierung und Kooperation aller am Wirtschaftskreislauf Beteiligten vonnöten. Mit dem IHATEC-Projekt Häfen NRW 4.0 sei der Weg einer innovativen Hafenlogistik geebnet.

Das BMVI unterstützt durch das Förderprogramm IHATEC, das Anfang des Jahres den nunmehr dritten Förderaufruf gestartet hat, bestimmte forschungs- und anwendungsorientierte Einzel- oder Verbundprojekte zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Hafentechnik. Gefördert werden dabei digitale Technologien, die den deutschen See- und Binnenhäfen helfen, ihre Logistikketten zu verbessern und neue Möglichkeiten in den Bereichen Umschlag, Transport und Vernetzung

zu erschließen. Das gesamte Fördervolumen beträgt im Zeitraum von 2016 bis 2021 rund 64 Mio. €.

Heute im Bundestag, Nr. 166 vom 13.02.2019

Fachkräftemangel im Wasserbau

Tourismus/Ausschuss

Berlin: (hib/WID) Pflege und Erhaltung vieler kleinerer Wasserstraßen in Deutschland werden durch Mangel an Fachkräften zunehmend erschwert. Dies machte ein zuständiger Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI), Baudirektor Johannes Siebke, am Mittwoch im Tourismusausschuss deutlich. Die Abgeordneten hörten von ihm einen Bericht der Bundesregierung zum Thema Wassertourismus, der sich im Wesentlichen auf kleineren Flussläufen und Kanälen abspielt.

In seinem Ministerium gebe es mittlerweile ein stärkeres Bewusstsein dafür, dass Gewässer nicht allein für den Gütertransport von wirtschaftlicher Bedeutung seien, sondern auch für die touristische Wertschöpfung, betonte Siebke und widersprach damit gegen teiligen Vermutungen. Nicht von ungefähr gebe es neuerdings ein eigenes Fachreferat WS13 für das Management der Nebenwasserstraßen des Bundes, die sich über eine geschätzte Länge von insgesamt 2.800 Kilometern erstrecken.

Die Einrichtung eines eigenen Haushaltstitels „Wassertourismus“ im Etat seines Ministeriums bezeichnete der Berichterstatter als nicht sinnvoll, weil damit ein zu großer organisatorischer Aufwand verbunden wäre. Ohnehin sei für Wartung und Pflege des Nebenwasserstraßennetzes, etwa die Erhaltung der Schleusen, Geld nicht das Hauptthema. Ein „sehr großes Problem“ sei, dass es mittlerweile bundesweit an qualifizierten Wasserbauingenieuren, aber auch handwerklichen Fachkräften fehle, die die Arbeit leisten könnten.

„Geld baut nicht allein“, sagte der Be-

richterstatter. Hätten sich früher auf Ausschreibungen seines Ministeriums sieben bis acht Bewerber gemeldet, so könne man heute von Glück sagen, wenn es möglich sei, zwischen zwei Angeboten zu wählen. In manchen Fällen bleibe eine Ausschreibung ganz ohne Angebot. Das Ministerium bemühe sich mit Phantasie und Kreativität, Abhilfe zu schaffen. So könnten interessierte Kommunen Schleusen aus der Bundeszuständigkeit in eigene Betreuung übernehmen.

Zunehmend gebe es auch Systeme der Fernbedienung, die es ermöglichen, zwölf bis 13 Schleusen von einer einzigen Leitstelle aus zu steuern. An Selbstbedienungsschleusen sei ebenfalls gedacht, auch wenn hier die Gefahr des Vandalismus nicht auszuschließen sei. In jedem Fall gelte: „Geld allein reicht nicht“, wenn es am Personal fehle.

Heute im Bundestag, Nr. 151 vom 11.02.2019

Schadstoff-Emissionen von Binnenschiffen

Verkehr und digitale Infrastruktur / Antwort

Berlin: (hib/HAU) Der Schiffsverkehr trägt nach Aussage der Bundesregierung an den verkehrsnahen Luftmessstationen mit Grenzwertüberschreitung im Vergleich zu den kraftfahrzeugbedingten Stickstoffdioxidemissionen nur zu einem geringeren Teil zur Gesamtbelastung bei. Das geht aus der Antwort der Regierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke hervor. Der Anteil der Emissionen aus Binnenschiffmotoren an den Gesamtemissionen des Verkehrs lag im Jahr 2017 der Antwort zufolge im Falle von Stickstoffoxiden bei 5,2 Prozent, im Falle von Feinstaub bei 1,5 Prozent.

Zur Frage, welche Strategie die Bundesregierung hinsichtlich der Dekarbonisierung der Binnenschifffahrt verfolgt, wird mitgeteilt, man arbeite gemeinsam mit den Partnerstaaten unter anderem an Vorschlägen für Emissionsstandards für bereits in Betrieb be-

findliche Fahrzeuge. Zudem seien auf Basis eines deutschen Vorschlages technische Vorschriften für den Einsatz von Elektroantrieben in Binnenschiffen verabschiedet worden. Im neuen Arbeitsprogramm des Europäischen Ausschusses für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI) werde auf deutschen Vorschlag die Arbeit an technischen Vorschriften für den Einsatz von Brennstoffzellen in Binnenschiffen aufgenommen, heißt es in der Antwort.

Heute im Bundestag, Nr. 147 vom 11.02.2019

Probleme beim Schleusenbau Brunsbüttel

Verkehr und digitale Infrastruktur / Antwort

Berlin: (hib/HAU) Signifikante Verzögerungen beim Schleusenneubau Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal sind nach Angaben der Bundesregierung durch unvorhergesehene Schwierigkeiten bei der Herstellung der Kampfmittelfreiheit in den nassen Bereichen des Baufeldes und bei den Gründungspfählen im Bereich des Binnenhauptes entstanden. Das geht aus der Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor. Bezüglich der Kampfmittel sei im Rahmen der Entwurfs- und Ausschreibungsplanung die Stellungnahme des Kampfmittelräumdienstes des Landes SH (KMRD) als zuständige Behörde zu Kampfmittelverdachtsflächen eingeholt und der Planung zu Grunde gelegt worden, heißt es in der Antwort weiter.

Die Bundesregierung geht der Vorlage zufolge derzeit von Gesamtausgaben für das Projekt in Höhe von 800 Millionen Euro aus. Maßgebende bauvertragliche Änderungen seien die geänderte Gründung und Baugrube des Binnenhauptes. Die Gründung auf Großbohrpfählen sei mit zusätzlichen Kosten von rund 7,1 Millionen Euro beauftragt worden. Der Kampfmittelaufschluss und die potentielle Bergung im verschlickten Vorhafenbereich sei an

ein leistungsfähiges Spezialunternehmen neu vergeben worden, heißt es weiter. Hierdurch hätten sich Zusatzkosten von rund 35 Millionen Euro ergeben.

Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 11.02.2019

Fünf Küstenländer wollen Hafenausbau beschleunigen

Von Susanne Landwehr

Die norddeutschen Küstenländer Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein wollen sich für einen schnelleren Bau und Ausbau sowie für zügigere Erweiterungen von Häfen einsetzen. Deshalb bringen sie für die Bundesratssitzung am kommenden Freitag (15.02.19) einen Antrag für ein Hafenanbaugesetz ein.

Ziel ist es, bei Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren den Rechtsweg abzukürzen. Um das zu realisieren, muss die Verwaltungsgerichtsordnung geändert werden. Darin heißt es, dass das Oberverwaltungsgericht im ersten Rechtszug über sämtliche Streitigkeiten entscheidet, unter anderem beim Ausbau von Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen oder beim Küsten- und Hochwasserschutz.

Häfen sind allerdings nicht aufgeführt. Deshalb schlagen die fünf Bundesländer einen neuen Passus vor, in dem das Oberverwaltungsgericht auch bei Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren erstinstanzlich zuständig sein soll, wenn es sich um „die Errichtung, die Erweiterung oder die Änderung von Häfen handelt, die für Wasserfahrzeuge mit mehr als 1.350 t Tragfähigkeit zugänglich sind“.

Der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) begrüßt den Antrag der Küstenländer als Beitrag zur dringend erforderlichen Planungsbeschleunigung für Infrastrukturprojekte und Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft.

„Für den Bau bzw. Ausbau von Häfen

sieht die Verwaltungsgerichtsordnung bislang keine erstinstanzliche Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts oder des Bundesverwaltungsgerichts vor“, schreibt der Verband in einer Mitteilung. Diese bestehe bislang nur, wenn das Vorhaben mit dem Ausbau einer Bundeswasserstraße einhergehe. Für nach Wasserrecht planfeststellungsbedürftige reine Hafenprojekte bleibe es bei der Eingangszuständigkeit des Verwaltungsgerichts.

Die Zuständigkeit des Gerichtes in der ersten Instanz beurteile sich demnach nicht nach Größe, Komplexität oder infrastruktureller Bedeutung des Projekts, sondern allein danach, ob die Änderung der Verkehrsfunktion einer Bundeswasserstraße durch wasserbauliche Maßnahmen bezweckt sei.

Binnenschiffahrt online vom 06.02.2019

Baustart für Teststrecke für Unterwasserinstandsetzungen

In Berlin-Kreuzberg ist mit dem Bau einer 85 m langen Teststrecke zur Erprobung von Instandsetzungsverfahren unter Wasser begonnen worden. Sie ist Gegenstand einer Mediationsvereinbarung für die Instandsetzung der Ufer des Landwehrkanals.

Insgesamt stellt der Bund als Eigentümer dieser Bundeswasserstraße rund 66 Mio. € für dieses Bauvorhaben zur Verfügung. Auftraggeber ist das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Berlin, den Zuschlag sicherte sich Züblin Spezialtiefbau als Generalauftragnehmer. Die Bauausgaben in Höhe von rund 1 Mio. € finanziert der Bund.

Mit der vorab ausgeführten Teststrecke sollen verschiedene Instandsetzungsverfahren auf ihre Praxistauglichkeit getestet und ein modulares, individuell auf die jeweilige Örtlichkeit anpassbares Instandsetzungssystem entwickelt werden. Die Leistungen zur Uferinstandsetzung umfassen den Rückbau temporärer Sicherungen (Steinwalzen), eine Kampfmittelsuche und -räumung, das Herstellen einer Vorschüttung aus Wasserbausteinen,

die Sanierung der Schwergewichtsfundamente unter Wasser sowie die sogenannten Ziegelflachsicht (ZFS), die Erprobung unterschiedlicher Materialien, Baubehelfe und Einbauverfahren und Maßnahmen zum Schutz der Bäume.

Im Zuge der Arbeiten muss die Schifffahrt gesperrt werden, so das WNA Berlin. Um die Auswirkungen auf den Verkehr möglichst gering zu halten, würden die Bauarbeiten während der Wintermonate durchgeführt, hieß es. Bis April dieses Jahres soll die Maßnahme abgeschlossen werden.

Zum Hintergrund

Der 10,73 km lange und unter Denkmalschutz stehende Landwehrkanal verbindet als Seitenkanal die Spree am Osthafen Berlin mit dem Spreekreuz in Charlottenburg. Die im Eigentum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) stehende Wasserstraße verläuft dabei durch die Berliner Stadtbezirke Treptow-Köpenick, Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Charlottenburg-Wilmersdorf.

Nach dem Abrutschen eines Uferabschnittes am Maybachufer im Jahr 2007 entwickelte sich eines der größten Mediationsverfahren Deutschlands um die Art und Weise einer durchgehenden Instandsetzung der Uferbefestigungen des Kanals. Die abschließende Mediationsvereinbarung vom Dezember 2013 regelt konkret, wie die Instandsetzung der seinerzeit festgestellten Schadstellen erfolgen soll. Der Bund hat sich zur Umsetzung der Mediationsvereinbarung verpflichtet und stellt dafür insgesamt 66 Mio. € zur Verfügung. Das WNA Berlin wurde mit der Bau- und Genehmigungsplanung sowie der Baudurchführung beauftragt.

»Die mediierten Lösungen bewirken dauerhafte Veränderungen der verkehrlichen Nutzung für den im Status einer Bundeswasserstraße stehenden Landwehrkanal, so dass die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) als zuständige Aufsichtsbehörde die Durchführung eines Plan-

feststellungsverfahrens auferlegt hat, welches derzeit vorbereitet wird«, so das WNA Berlin.

Heute im Bundestag, Nr. 123 vom 31.01.2019

Beschäftigtenzahl im öffentlichen Dienst

Haushalt / Antwort

Berlin: (hib/STO) Die Zahl der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes in Deutschland ist laut Bundesregierung von gut 4,32 Millionen zur Jahresmitte 2008 auf mehr als 4,57 Millionen zur Jahresmitte 2017 gestiegen. Wie aus der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Die Linke weiter hervorgeht, war die Zahl zuvor von knapp 4,88 Millionen zur Jahresmitte 1998 auf die genannten 4,32 Millionen Mitte 2008 gesunken.

Dabei wird der öffentliche Dienst in Deutschland laut Vorlage „als Gesamtheit mit dem Personal von Bund, Ländern mit Gemeinden und Gemeindeverbänden, der rechtlich selbstständigen Einrichtungen in öffentlich-rechtlicher Rechtsform sowie der Sozialversicherungsträger (einschließlich der Bundesagentur für Arbeit) verstanden“. Zugleich weist die Bundesregierung darauf hin, dass der Begriff „Beschäftigte“ als Oberbegriff für Beamte, Richter und Arbeitnehmer verwendet wird, während Soldaten nicht mit umfasst werden.

Täglicher Hafenbericht vom 25.01.2019

Havariertes Tor erhält zweites Leben

Von Eckhard-Herbert Arndt (V.i.S.d.P.)

Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) wird das infolge einer Havarie mit dem Containerfrachter „Akacia“ (IMO 9315020) Mitte Februar 2018 teilzerstörte Tor der großen Südschleuse in Kiel-Holtenau wieder aufbauen lassen.

Das bekräftigte Karsten Thode, Dezernatsleiter Management Küste bei der

GDWS, am Freitag bei der Vorstellung der Verkehrsbilanz 2018 des NOK in Kiel. Durch den heftigen Aufprall des 2004 gebauten Frachters wurde das Tor zunächst fast durchtrennt. Im weiteren Verlauf der sehr komplexen Bergungsarbeiten wurde es dann bewusst in zwei Hälften geteilt, um es so besser abtransportieren und zwischengelagern zu können. Man habe in den zurückliegenden Monaten mit verschiedenen Experten sehr intensiv geprüft, ob die alte, aus dem Jahr 1912 stammende Bausubstanz für einen Wiederaufbau tauglich oder ob doch ein Neubau in Auftrag gegeben werden sollte. In den kommenden Wochen erfolge die Ausschreibung für den Wiederaufbau. Da die Arbeiten sehr komplex sind, stellt sich die GDWS auf eine überschaubare Anzahl von Angeboten ein. 2020 könnte das Tor wieder verfügbar sein. Erwartete Kosten: 16 bis 17 Millionen Euro. EHA

Heute im Bundestag, Nr. 37 vom 14.01.2019

Folgen des Niedrigwassers für Schifffahrt

Verkehr und digitale Infrastruktur / Antwort

Berlin: (hib/HAU) Eine Einschätzung der finanziellen Einbußen in der Binnenschifffahrt und der deutschen Wirtschaft aufgrund des Niedrigwassers ist der Bundesregierung nicht möglich. Das geht aus der Antwort auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion hervor. In der Binnenschifffahrt sei es üblich, dass die Kunden den Binnenschiffern ab einem bestimmten Pegelstand einen sogenannten Kleinwasserzuschlag zahlen, schreibt die Regierung. Damit existiere ein Ausgleichsmechanismus innerhalb der Branche. „Eine staatliche Entschädigung für die Binnenschifffahrt und verladende Wirtschaft wegen Transportausfällen aufgrund des Niedrigwassers ist nicht geplant“, heißt es in der Antwort.

Die Zeit ist reif – für eine neue, kollaborative Projektkultur.

Vertragsmanagement
Nachtragsmanagement
Gutachten zu gestörten Bauabläufen
Alternative Vertragsmodelle
Risiko- und Chancen-Management
Last Planner System®

KVL Sachverständige GmbH
Olivaer Platz 17
10707 Berlin
+49 30 254 107-90
sv@kvlgroup.com

KVL
for better results