

DER INGENIEUR



DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG

VERBANDSZEITSCHRIFT DES INGENIEURVERBANDES
WASSER-UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG E.V.



NR. 2 • Juni 2019

ISSN 1614-2144

- Identifizierung und Räumung von Kampfmitteln in der Ostsee
- Nischenpoller in Spundwandschleusen erneuert
- Sanierung des Leuchtturmes Staberhuk

Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Bundeschatzmeister: 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

kommissarischer stellv. Bundesvorsitzender: Dipl.-Ing. Sven Wennenkamp, Binsengeweg 51, 26197 Großenkneten (SW)
Tel. dienstlich: 0421 69212-211
E-Mail dienstlich: sven.wennenkamp@wsv.bund.de
Tel. privat: 04435 6403
E-Mail privat: sven.wennenkamp@t-online.de

Bundeschatzmeister: 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

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

Vorsitzende: Dipl.-Ing. Stefanie von Einem
Flachsroststr. 15, 90475 Nürnberg
Tel. dienstl.: 0911 2000-310
E-Mail: stefanie.voneinem@wsv.bund.de
Tel. priv.: 0911 9886781
IBAN: DE07 7409 0000 0003 3447 70
BIC: GENODEF1PA1

Bezirksgruppe Nordwest

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

Bezirksgruppe Südwest

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Gerald Rose
Ferdinand-Ries-Str. 5, 56073 Koblenz
Tel. dienstl.: 0261 9819-4411
E-Mail: gerald.rose@wsv.bund.de
Tel. priv.: 0261 9423505
IBAN: DE09 5509 0500 0000 9584 92
BIC: GENODEF1S01

Bezirksgruppe Ost

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

IMPRESSUM

DER INGENIEUR DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG

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

59. Jahrgang



<http://www.iwsv.de>

Mitglied im Zentralverband der Ingenieurvereine ZBI e.V.

Herausgeber

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

Geschäftsstelle

Bundeschäftsführer 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. 016097219547
90475 Nürnberg E-Mail: stefanie.voneinem@wsv.bund.de

weitere Redakteure

Vorsitzende der Bezirksgruppen

Herstellungsleitung

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

Druck

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

Hinweise für Autoren

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

Bei Einsendung von Manuskripten bitte beachten:

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

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

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

Abonnement-Bestellungen und Anschriftenänderungen bitte der Redaktion mitteilen.

Bezugspreis: Einzelheft 7,50 Euro inkl. Versand

ISSN 1614-2144

Titelbild: „Staumauer Eisernes Tor“
© IWSV Bezirksgruppe Ost

INHALT

2 EDITORIAL

3 Verbandsarbeit

Fachbeiträge

4 Identifizierung und Räumung von Kampfmitteln in der Ostsee

Sabine-Dorothea Heider, Matthias Pülsch

5 Nischenpoller in Spundwandschleusen erneuert

Heinrich Schoppmann, Günter May

7 Sanierung des Leuchtturmes Staberhuk

Sebastian Ribbeck

10 Allgemeine Informationen

11 IWSV-Intern

12 ZBI

14 Aus den Bezirksgruppen

35 IWSV-Aktuell



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

vor ein paar Wochen wurde durch unseren Minister der Masterplan Binnenschifffahrt vorgestellt. Länger als ein Jahr haben die verschiedensten Experten an diesem Werk "gefeilt". In diesem Masterplan wird die Bedeutung der Wasserstraße für die Infrastruktur in Deutschland sehr gut beschrieben und auch konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der derzeitigen Situation benannt. Vieles davon, was unsere Verwaltung und deren Aufgaben betrifft, wird dem Einen oder Anderen sehr bekannt vorkommen. Neben der konsequenten Umsetzung der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplan 2030 sind auch die Beschleunigung von Bauprojekten im Rahmen von Planen und Bauen als auch die Erhöhung der Planungskapazität in der WSV beschrieben. Für eine weitere bessere Umsetzung der Baumaßnahmen sollen auch bei Konflikten verstärkt angemessene Streitbeilegungsinstrumente zum Einsatz kommen. Auch die Anwendung von Bonus-Malus-Regelungen sowie die Vergabe größerer Lose sollen zu einer verbesserten Qualität sowie einer beschleunigten Bau durchführung beitragen. Auch die deutsche Bauindustrie hat sich bereiterklärt, die Anzahl nicht werthaltiger Nachträge zu reduzieren. Wir können gespannt sein, wie sich das in der Praxis auswirkt.

Für die Sicherstellung der personell notwendigen Ausstattung der WSV sind auch Ausführungen gemacht worden. Hier sind unter mittelfristige Maßnahmen beispielhaft genannt:

- Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität
- Ausbau flexibler Beschäftigungsmodelle
- Nutzung innovativer Personalentwicklungsinstrumente
- Aufbau eines demografieorientierten Personalmanagements

Diese Maßnahmen sind natürlich auch aus der Sicht unseres Verbandes zwingend notwendig, um die anstehenden vielfältigen und nicht immer ganz trivialen Aufgaben zu erfüllen. Dabei gilt es natürlich auch dem teil-

weise wahrgenommenen Trend der Abwanderung von erfahrenen und kompetenten Beschäftigten aus der WSV entgegenzuwirken.

Mit dem WSA Mosel-Saar-Lahn sind jetzt insgesamt 4 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter in der neuen Struktur aktiv. Ende 2020 dürften dann, nach dem derzeitigen Fahrplan, in allen WSÄ die neue Struktur umgesetzt sein. Damit wäre ein weiterer Meilenstein der WSV-Reform geschafft. Im Interesse der Beschäftigten der WSÄ und vor allem auch der Aufgabenerledigung sollten dabei natürlich die oben beschriebenen Maßnahmen des Masterplans berücksichtigt sein.

Am 24.5.2019 fand unsere 49. Mitgliederversammlung in Halle/Saale statt. An dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön an die Bezirksgruppe Ost, die diese Veranstaltung organisiert hat. Erstmals wurden sowohl die Vorträge als auch die Mitgliederversammlung selbst während einer gemeinsamen Schifffahrt abgehalten. Ich denke, dass dies allen Beteiligten gefallen hat. Der Geschäftsführende Vorstand wurde für die nächsten 4 Jahre gewählt. Dazu meinen Mitstreiterinnen und Mitstreitern herzlichen Glückwunsch. Ich bin mir sicher, dass wir gemeinsam die vor uns stehenden Herausforderungen meistern werden. Mehr zu dieser Veranstaltung werden Sie in einem ausführlichen Bericht im Heft 3/2019 lesen können.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien einen herrlichen Sommer (zwischendurch sollte es jedoch im Interesse der Nutzer der Wasserstraßen auch mal regnen) sowie einen erholsamen Urlaub. Bleiben Sie gesund.

Ihr/Euer

Burkhard Durr

Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands am 22. Februar 2019 in Oldenburg

Traditionell fand die Wintersitzung des Geschäftsführenden Vorstands des IWSV beim Außenbezirk Oldenburg statt.

Zu Beginn der Sitzung wurde dem verstorbenen stellvertretenden Vorsitzenden, Dipl.-Ing. Martin Gasper gedacht. Am 20.12.2018 hat uns Martin für immer verlassen, ein schwerer Verlust für seine Familie aber auch für den IWSV.

Der Bundesgeschäftsführer und Leiter des WSA Bremen, Dr.-Ing. Torsten Stengel, informierte die Teilnehmenden über die aktuellen und anstehenden Baumaßnahmen im Bereich des Außenbezirks Oldenburg. Sowohl die Ertüchtigung des Küstenkanals für das GMS als auch der Ersatz der Schleuse Oldenburg sind im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Zusätzliche Stellen für die Ersatzinvestitionen sind vom Deutschen Bundestag genehmigt worden und dem WSA Meppen sowie dem WNA Dateln zugeordnet. Der Ersatz der Uferwand „Hermann – Ehlers Straße“ ist nahezu abgeschlossen. Die Planungen für den Ersatz der Cäcilienbrücke sind soweit fortgeschritten, dass noch in 2019 das Planfeststellungsverfahren beantragt wird. Beim Bau der Wendestelle Oldenburg sind Baumängel aufgetreten (Stichwort „Schlosssprengungen“), daher ruht die Baumaßnahme zurzeit.

Im Rahmen des Austausches über aktuelle Themen war das Top-Thema die WSV-Reform.

Zum 11.03.2019 wird durch den Präsidenten der GDWS, Herrn Prof. Dr.-Ing. Witte das WSA Neckar mit den Standorten Heidelberg und Stuttgart eingeführt. Zum 08.04.2019 erfolgt die Einführung des WSA Weser-Jade-Nordsee mit den Standorten Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven, zum 02.05.2019 wird das WSA Donau MDK mit den Standorten Nürnberg und Regensburg eingeführt und zum 13.06.2019 erfolgt die Einführung des WSA Mosel-Saar-Lahn mit den Standorten Saarbrücken, Trier und Koblenz.

Der Bundesvorsitzende, Dipl.-Ing. Burkhard Knuth erinnerte an das Angebot des Abteilungsleiters beim BMVI, Herrn Klingen, mit dem IWSV in die Diskussion über Möglichkeiten zur beschleunigten Umsetzung von Baumaßnahmen einzusteigen. Hierfür werden noch fachkundige Kolleginnen und Kollegen des IWSV gesucht. Als grober Termin wird der Sommer 2019 anvisiert.

Der Geschäftsführende Vorstand hat folgende Beschlüsse gefasst:

- Bis zur Neuwahl des Geschäftsführenden Vorstands anlässlich der Bundesmitgliederversammlung am 24.05.2019 in Halle wird Dipl.-Ing. Sven Wennekamp zum stellvertretenden Bundesvorsitzenden berufen.

- Es wird ein Antrag zur Anpassung der Mitgliedsbeiträge ab 2020 gestellt, über den anlässlich der diesjährigen Bundesmitgliederversammlung in Halle entschieden werden soll.
- Es wird vorgeschlagen, Herrn Dipl. Dipl.-Ing. Michael Brunsch für seine langjährigen Verdienste im Bundesvorstand (u. a. 12 Jahre als Bundesschatzmeister) zum Ehrenmitglied zu benennen.

In Abstimmung zwischen dem Bundesschatzmeister und den Kassierer/innen der Bezirksgruppen wurden die Kassenhinweise angepasst. Diese werden u. a. zu einer vereinfachten Abrechnung zwischen der Bundeskasse und den Bezirksgruppen führen. In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass weitere Anpassungen an der Bundesmitgliederdatenbank erforderlich werden.

Der Vorsitzende der Bezirksgruppe Ost, Dipl.-Ing. Dietmar Winkler informierte über den Stand der aktuellen Planungen der Bundesmitgliederversammlung in Halle. Die Beauftragte für Öffentlichkeitsarbeit, Dipl.-Ing. Petra Schneider wird in Abstimmung mit der Bezirksgruppe Ost hierüber eine Pressemitteilung veröffentlichen.

Für eine moderne Außendarstellung des IWSV ist eine Anpassung unserer Homepage dringend erforderlich. Hier hat der Kollege Dr.-Ing. Herwig Nöthel einen Entwurf eines Pflichtenhafes erstellt, der mit den Bezirksgruppen derzeit abgestimmt wird. Unser Öffentlichkeitsarbeitsteam „Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, Dr.-Ing. Herwig Nöthel und Dipl.-Ing. Petra Schneider“ wird weitere Details klären und ist dabei auch auf die Unterstützung der Mitglieder des IWSV angewiesen.



von links: B. Knuth, D. Winkler, M. Brunsch, P. Schneider, S. Wennekamp, T. Stengel, H. Nöthel

Abschließend wurden die nächsten Termine festgelegt:

- 23.05.2019: Bundesvorstandssitzung in Halle / Saale
- 24.05.2019: Bundesmitgliederversammlung in Halle / Saale
- 23.08.2019: Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands in Uelzen
- 06.12.2019: Bundesvorstandssitzung in Bremen

Identifizierung und Räumung von Kampfmitteln in der Ostsee

Ein Blick in den Jahresbericht 2017 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Nord- und Ostsee (BLANO) – Expertenkreis Munition im Meer [1] macht deutlich, dass die Altlasten des Zweiten Weltkrieges auch im Bereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck (WSA) immer noch eine gewichtige Rolle spielen. So heißt es auf Seite 11 dieses Berichtes über die im Jahr 2017 durchgeführten Einsätze im Fahrwasser der Kieler Förde: „Im Einvernehmen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) beseitigt der Kampfmittelräumdienst Schleswig-Holstein neun Torpedoköpfe, eine Wasserbombe, diverse Granatpatronen, eine Munitionskiste und viele weitere Kampfmittel; eine britische und zwei deutsche Grundminen werden verlagert.“

Bereits seit 2004 beschäftigt das WSA Lübeck die Frage, wie mit den Altlasten des Zweiten Weltkrieges in der Ostsee umzugehen ist.

Von den anfangs in einem Unreinengebiet – ebenfalls im Gebiet der Kieler Förde – durchgeführten Vernichtungssprengungen hat man sich aus naturschutzrechtlichen Gründen und der – erst nach und nach offenkundig gewordenen – erdrückenden Menge der nach Kriegsende versenkten Munition vorerst verabschiedet.

Seit 2012 liegt der Focus vielmehr auf der systematischen Detektion, Klassifizierung und Identifizierung bis hin zur Räumung von britischen Grundminen und anderen Großsprengkörpern im Bereich der Kieler Förde.

In Abstimmung mit den beteiligten Institutionen wird das Untersuchungsgebiet in Teilabschnitte unterteilt und diese durch die WSV zeitweise als Sperrgebiete ausgewiesen. Dadurch wird die Schifffahrt in dem minimal notwendigen Maß eingeschränkt und die Sicherheit für das eingesetzte Fachpersonal und hochsensible Gerät auf das maximal mögliche Maß erhöht. Folgende Arbeitsschritte werden im Einzelnen durchgeführt:

1. Schritt: Detektion und Klassifizierung

Es werden flächendeckende Sonarbilder bzw. Fächerlotaufnahmen des Meeresgrundes angefertigt. Diese werden durch Operatoren gesichtet. Am Ort einer Anomalie wird positionsgetreu ein sogenannter Kontakt generiert und diese Kontakte werden nach der vermeintlichen Art und der potenziellen Gefährlichkeit klassifiziert. So entsteht eine erste Übersicht über die Verteilung und Beschaffenheit von möglichen Kriegsaltslasten, insbesondere von Großsprengkörpern.

2. Schritt: Identifizierung

Als besonders gefährliche potenzielle Kriegsaltslast klassifizierte Kontakte werden im Rahmen der Identifizierung durch

Taucher oder ferngesteuerte Fahrzeuge aufgesucht, genauer untersucht und der exakte Typus, der Erhaltungszustand und die Lage des Großsprengkörpers auf dem Seegrund dokumentiert.

3. Schritt: Beräumung / Beseitigung

Im letzten Arbeitsschritt werden dann in Abhängigkeit des Ergebnisses der Identifizierung die Großsprengkörper durch die Fachleute des Kampfmittelräumdienstes beräumt oder beseitigt.



Bild: Ankertaumine in der Kieler Bucht; Quelle: Kampfmittelräumdienst

Mit Hilfe dieses systematischen Vorgehens bei der Detektion und Klassifizierung, Identifizierung und Beräumung / Beseitigung der Kriegsaltslasten erhalten die beteiligten Fachbehörden einen Gesamtüberblick über die noch ausstehenden, notwendigen Arbeiten. Dabei wird deutlich, wie arbeitsintensiv und andauernd die Beseitigung der Kriegsaltslasten ist und weiterhin sein wird. Immerhin kann das WSA Lübeck schon einige Teilerfolge bei der Befreiung der Bundeswasserstraße Ostsee von Großsprengkörpern verzeichnen. Trotzdem wird das WSA Lübeck noch über Jahre mit der Beseitigung der Kriegsaltslasten im Meer beschäftigt sein.

Die Gesamtkosten belaufen sich für die WSV auf ca. 300.000 bis 700.000 € pro Jahr.

Quellenangabe:

[1] www.munition-im-meer.de

Die Autoren:

Sabine-Dorothea Heider
ist seit 2010 Sachbereichsleiterin im WSA Lübeck.

Matthias Pülsch
ist seit 2010 Tarifbeschäftigter im Sachbereich 2
des WSA Lübeck.

Nischenpoller in Spundwandschleusen erneuert – WSA Schweinfurt hat innovatives Konzept an zwei Schleusen umgesetzt

Die Großschiffsschleusen im bundesdeutschen Wasserstraßennetz entsprechen aufgrund der Altersstruktur und verschärften Belastungsansprüche nicht mehr den heutigen Vorschriften. Hiervon sind auch die Poller (Nischenpoller, Kantenpoller) in vielen Schiffsschleusen betroffen. Die DIN fordert eine horizontale Trossenzugkraft von 200 kN für alle Poller. „Die Verankerungsteile, die Verankerung im Bauteil und das Bauteil selbst, sind für eine charakteristische Trossenzugkraft von 300 kN nachzuweisen.“¹⁾

Im Amtsbereich des WSA Schweinfurt wurden von den 19 Großschiffsschleusen (300 Meter x 12 Meter) die Schleusenammern Dettelbach und Marktbreit als Spundwandschleusen errichtet. Beim Bau in den 1960er Jahren waren Beanspruchung und Auslastung durch die damalige Flottenstruktur weit geringer als in der heutigen Zeit. Auf dem Main verkehren heute bis zu 190 Meter lange Schubverbände sowie 135 Meter lange Einzelfahrer mit einer Abladetiefe von bis zu 2,70 Meter.

Die von der DIN geforderten 300 kN (30 Tonnen) maximale Zugbelastung für die Spundwandverankerung hätte die vorhandene alte Verankerung um das Sechsfache überschritten. In der damals erstellten statischen Berechnung wurden 50 kN (5 Tonnen) als maximale Zugbelastung für diese Verankerung angesetzt.

Beim Umbau beziehungsweise Anpassung an die neuen Anforderungen galt es, vorhandenes Material über gezielte Verstärkungen so zu entlasten, dass möglichst keine dynamischen Belastungen mehr auftreten. Das Team, bestehend aus einem Tragwerksplaner und einem technischen Angestellten des WSA Schweinfurt, konnte nach gezielter Erkundung der Bestandsunterlagen und teilweise weitreichenden Recherchen eine Lösung zur Verankerung von normgerechten Pollern in den vorhandenen Spundwandtälern erarbeiten. In Abstimmung mit Vorgesetzten und Amtsleitung wurde die einzig mögliche und sinnvolle Variante, die zur fast gänzlichen Entlastung der Spundwand führt, umgesetzt. Bei dieser Ausführung wird jeweils eine zusätzliche Verankerung direkt dort angebracht, wo Zugkräfte auftreten – direkt unterhalb der Nischenpoller (Abb. 1). Die alten Nischenpoller wurden nach der Fertigstellung der neuen Poller aus den Spundwandtälern entfernt.

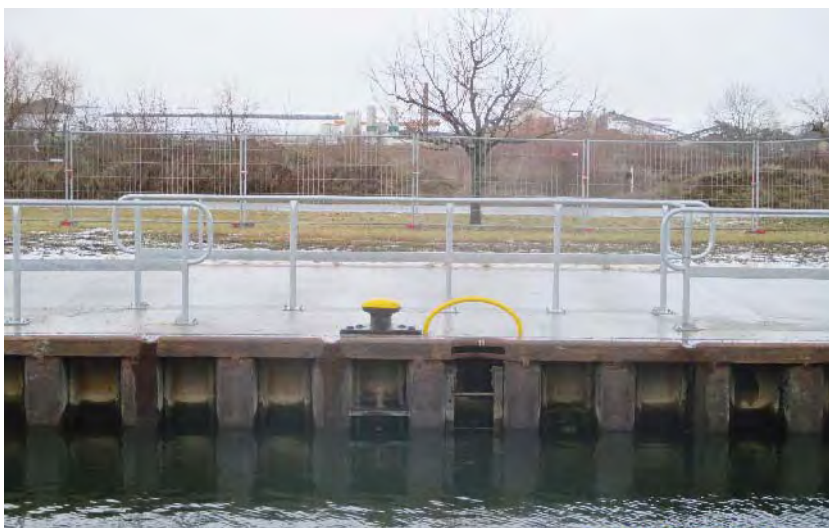


Abb. 2: Kantenpoller - Haltebügel - Geländer



Abb. 1: Spundwand neuen-alten Nischenpollern

Die Kantenpoller auf der Plattform konnten jedoch nicht in dieses System einbezogen werden. Der Hebel, den man über die Spundwand hätte ansetzen müssen, wäre zu groß gewesen. Die schwierige Aufgabe bei den Plattformpollern bestand darin, keine Belastungen auf die Spundwand zu übertragen. Dieses konnte durch eine entsprechend schwere Stahlbetonplatte erreicht werden, die in die neue Schleusenplanie integriert wurde (Abb. 2). Die Plattformpoller mussten nur kraftschlüssig mit dieser Stahlbetonplatte verbunden werden. Die rechnerische Mindestbreite von 300 Zentimeter, bei einer Plattenstärke von 30 Zentimeter und einer Sauberkeitsschicht von 15 Zentimeter, reichen aus, um die Zugkräfte (300 kN) direkt aufzunehmen.

Als zusätzlichen Pluspunkt für diese Stahlbetonplanie spricht die Aufnahme des neuen Stahlgeländers entlang der Schleusenammer, was bei einer Asphaltplanie (ohne zusätzliche Verankerung) nicht möglich gewesen wäre.

Durchführung der Maßnahmen

Die Erneuerung der Nischenpoller in den beiden Spundwandschleusen musste in den jährlich planmäßigen zwei- bis dreiwöchigen Schleusensperren vorgesehen werden, da die Arbeiten bei laufendem Schiffsverkehr nicht möglich waren. Die Erneuerung wurde dabei in zwei Abschnitten vorgenommen:

1. Herstellung der Anker mit einem Ankerbohrgerät auf einem Ponton (vgl. Abb. 3)
2. Anbringen der neuen „Pollerstütze“ in Spundwandnischen von einem Hubsteiger aus bei trockener Schleusenkammer (vgl. Abb. 4)

Schleuse Dettelbach:

- Verankerungsarbeiten in der Schleusensperre 2014
- Anbringen der Nischenpoller in der Schleusensperre 2015
- Erneuerung der Stahlbetonplanie 2014 - 2015

Schleuse Marktbreit:

- Verankerungsarbeiten in der Schleusensperre 2018
- Anbringen der Nischenpoller in der Schleusensperre 2019
- Erneuerung der Stahlbetonplanie 2019 (voraussichtlich bis Ende 2019)



Abb. 3: Bohrgeräte im Einsatz auf dem Doppelponton Helene

Technische Daten zur Maßnahme:

Zusätzliche Verankerungen mit einer maximalen Gebrauchslast (Rd) von 854 kN

Schleuse Marktbreit:

Gewi-Stahlanker mit 50 Millimeter Durchmesser;
80 Stück à 12,5 Meter Länge

Schleuse Dettelbach:

Gewi-Stahlanker mit 50 Millimeter Durchmesser;
160 Stück à 12,5 Meter Länge
Verpresszement/-suspension für die Anker

Schleuse Marktbreit:

Pro Meter Stahlanker 90 Kilogramm;
Gesamtmenge = 90 Tonnen

Schleuse Dettelbach:

Pro Meter Stahlanker 90 Kilogramm;
Gesamtmenge = 180 Tonnen
Massive Stahlbetonplanie
zur Aufnahme der Plattformpoller
Beidseitige 300 Meter x 3 Meter x 30 Zentimeter
Stahlbeton, 15 Zentimeter Sauberkeitsschicht aus
unbewehrtem Beton.

1) DIN 19703:2014-06

Bildnachweis: WSA Schweinfurt

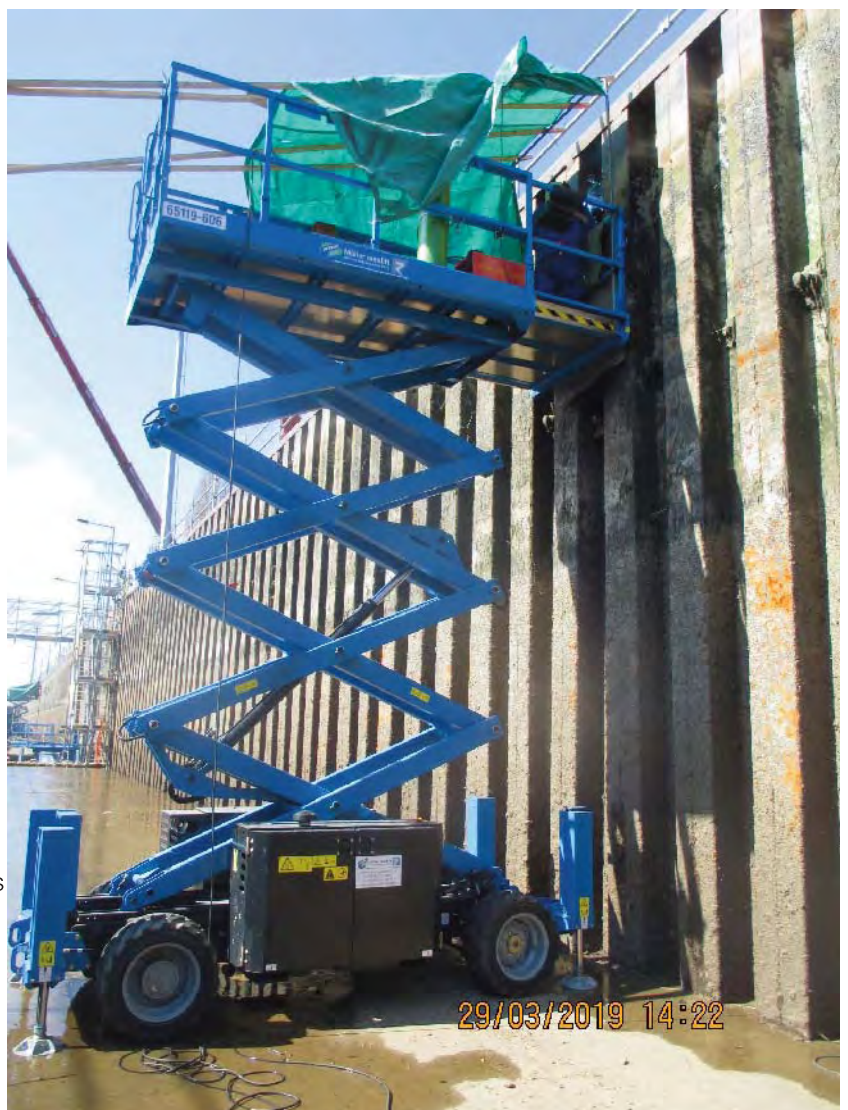


Abb. 4: Anbringen der Pollerstütze



Dipl.-Ing. Heinrich Schoppmann

1980 - 1987 Studium an der RWTH Aachen 1987 – 06/1989 Referendariat bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
 07/1989 - 12/1989: WSD Südwest: Dezernent im Dezernat T1
 01/1990 - 07/1992: WSA Koblenz: Sachbereichsleiter 4 (Moselvertiefung)
 09/1992 - 02/1996: WSA Koblenz: Sachbereichsleiter 3
 03/1996 - 06/2002: BMVBonn: Referent im Referat BW 20/EW 20 (Infrastrukturplanung Wasserstraßen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung)
 seit 07/2002: Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Schweinfurt
 ab 01.06.2016: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Schweinfurt



Günter May

1979 - 1982 Ausbildung zum Beton- und Stahlbetonbauer bei der Fa. Wegesser in Veitshöchheim.
 1982 - 1988 Tätigkeit als Beton- und Stahlbetonbauer
 1988 - 1994 Natursteinverleger bei der Fa. Gehret in Karlstadt.
 1995 - 1997 Techniker Ausbildung im DAG-Technikum in Würzburg
 seit 1997 Techniker beim WSA Schweinfurt

Sanierung des Leuchtturmes Staberhuk



Bild 1: Ansicht Bauphase



Bild 2: Ansicht Laternengeschoss

Historie:

Der Leuchtturm Staberhuk befindet sich auf der Südostseite der Ostseeinsel Fehmarn in Schleswig-Holstein und dient als Orientierungsfeuer für den Bereich Mecklenburger Bucht, den Fehmarnbelt und die Ansteuerung Fehmarnsund. Die Erbauung begründet sich nach Beschluss der deutschen Verwaltung auf die Strandung eines kaiserlichen Torpedobootes im Jahr 1900. Das Orientierungsfeuer wurde 1904 mit einer Feuerhöhe von 25 m durch die Kaiserliche Marine in Betrieb gestellt. Die Tragweite beträgt 15 Seemeilen.



1807 hatten die Engländer die Insel Helgoland übernommen und erbauten 1811 einen Leuchtturm, der 1875 eine Fresnel Gürteloptik 1. Ordnung, jetzige Optik Staberhuk, erhielt. Die Laterne musste durch die Größe der Optik ebenfalls 1875 komplett erneuert werden. 1890 übernahm das Deutsche Reich die Insel Helgoland. 1902 wurde dann ein neuer Leuchtturm gebaut. Der alte englische Turm wurde abgerissen und die Laterne einschließlich der Optik auf die Insel Fehmarn gebracht und für den Leuchtturm Staberhuk verwendet. Die Besonderheit der Laterne ist die Kunst des Eisengusses, mit seinen vielen Details und der Präzision, die seinerzeit vorherrschend war. Der typische Windrichtungsanzeiger der englischen Trinity House Verwaltung ist an den deutschen Küsten nur auf Fehmarn anzutreffen und daher einmalig. Der Windrichtungsanzeiger zeigt die hohe Kunst der Metallverarbeitung im 19. Jahrhundert auf. Dieser ist aus Messing und Kupfer in Handarbeit sehr detailliert hergestellt worden.

Instandsetzungsmaßnahmen:

Nach der letzten Instandsetzung in den achtziger Jahren ist zum Erhalt der Bausubstanz und des sicheren Betriebes eine erneute Grundinstandsetzung erforderlich. Die Instandsetzung des historischen Bauwerkes beinhaltet die Sanierung der Mauerziegelfassade, die Erneuerung des Korrosionsschutzes im Bereich des stählernen Laternengeschosses, die Ertüchtigung des Innenraummauerwerkes und die Erweiterung der Blitzschutzanlage. Aufgrund der konischen und runden Bauwerksgeometrie ist jeweils eine individuelle Arbeitsgerüstmontage und Einhausung erforderlich. Des Weiteren



Bild 3+4 nebeneinander: Optik / Mauerwerkssanierung Gesims

ist in Abhängigkeit der Witterung und den vorherrschenden Winden, in Anbetracht des Arbeits- und Bauwerkschutzes, der Bauablauf durch tägliche Anpassungen geprägt. Die Bauzeit für solch eine Sanierungsmaßnahme beträgt in der Regel circa ein Jahr.

Durch die Automatisierung der Befeuerng ändert sich das Nutzungsverhalten und die klimatischen Bedingungen in den Bauwerken. Diese Veränderungen waren und sind stetige Herausforderungen, da sich die bauphysikalischen Voraussetzungen für die meist über einhundert Jahre alten Bauwerke ändern und entsprechend durch bauliche Maßnahmen dem neuen Nutzungsverhalten angepasst werden müssen. Um die Feuchtigkeitsprobleme zu beheben, ist die thermische und aerodynamische Simulation des Innenraumklimas anvisiert, um mögliche Feuchtebelastung aus dem Innenraum zu minimieren und eine innere Mauerwerksaustrocknung zu gewährleisten. Weiterführend ist die schlagregensichere Ausführung der Ziegelaußenmauerwerke weiter zu verifizieren. Die Wetterseite der Fassade musste bereits in den vierziger Jahren durch rote Ziegelsteine ersetzt werden, wodurch sich die einmalige zweifarbige Ausführung des Leuchtturmes Staberhuk begründet. Um die Ursachenfindung der Feuchtebelastung weiter zu ergründen, sollen auch die Auswirkungen von mikrobiellen Besiedlungen auf die feuchtetechnischen Eigenschaften des Außenmauerwerkes betrachtet werden.

Probleme aus Sicht der Bauphysik:

Bei der Mehrzahl der Leuchttürme aus massiven monolithischen Ziegelfassaden im Ostseeraum lassen sich vermehrt

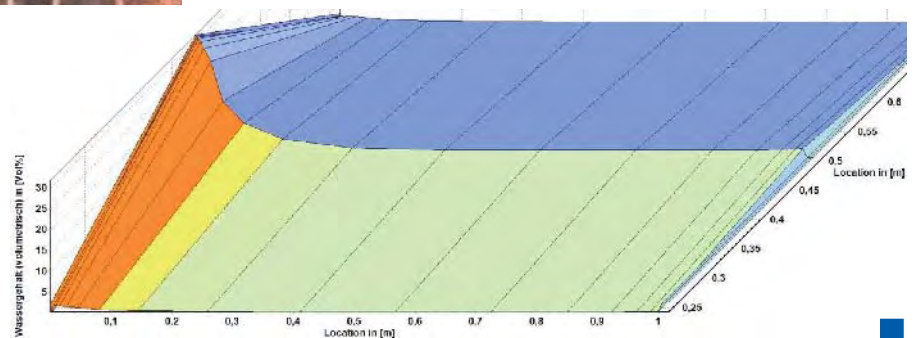


Bild 5: tomographische Feuchtemessung



Bild 6: Untersuchung Hydrophobierungstiefe

Bild 7: Wassergehalt in Vol.-% der 2D Simulation mit Hydrophobierung am Tag 706 (Winter des 2. Simulationsjahres) mit Feuchtestau im Bereich der Fehlstelle



bautechnisch bedenkliche Mauerwerksfeuchten, ähnlich wie an architektonisch hochwertigen, historischen Ziegelgebäuden, wie zum Beispiel alten Kirchen, feststellen. Um die Ursache der erhöhten Feuchtebelastungen zu erörtern, wurden bereits verschiedene Untersuchungen an den Objekten durchgeführt. Beginnend wurden an drei Leuchttürmen die Durchfeuchtungsgrade tomographisch und gravimetrisch ermittelt. Es lagen Durchfeuchtungsgrade zwischen 5 % und 80 % vor. Der Feuchteverlauf nimmt von außen nach innen im Mauerwerk ab. Als Hauptursache für die Feuchtigkeit im Mauerwerk wird Schlagregen angenommen. Die Auswertungen ergaben ebenfalls, dass die größten Durchfeuchtungsgrade jeweils auf der Wetterseite vorliegen. Die Auffälligkeiten bei den Durchfeuchtungsgradanstiegen mit steigender Gebäudehöhe waren ebenfalls auffallend. An einem Leuchtturm wurden auch Analysen zu den drei typischen Bausalzen vorgenommen. Die ermittelten Salzgehalte bei Nitrat 0,04 m.-%, Chlorid 0,05 m.-% und Sulfat 0,21 % waren jeweils unauffällig. Es wurden jedoch bereits weitere Objekte besichtigt, an denen visuell starke Salzeinlagerungen festzustellen sind. Da die Leuchttürme in der Regel als bauunterhaltende Maßnahme einer regelmäßigen Hydrophobierung unterzogen werden, wurde seitens verschiedener Gutachter und des Autors vermutet, dass diese den kapillaren und diffusen Abtrocknungsprozess behindern und einen Feuchtestau verursachen. Diese Vermutung konnte im Zuge von Feldversuchen an einem einzelnen historischen Ziegelmauerwerk jedoch widerlegt werden.

Um weitere mögliche Ursachen zu erkennen, soll die Abhängigkeit der Feuchtebelastungen zu und von den bauseits vorhandenen mikrobiellen Besiedlungen weiter untersucht und die möglichen Reduzierungen der Feuchtebelastungen aus dem Innenraumklima mittels hygrothermischer und aerodynamischer Simulation erörtert werden.



Dipl.-Ing. (FH) Sebastian Ribbeck

hat im November 2007 den Studiengang Bauingenieurwesen (Vertiefung Bauwirtschaft) an der Hochschule Wismar mit Dipl.-Ing. (FH) abgeschlossen.

2007-2014 arbeitete er als Bauleiter/Kalkulator in einem Bauunternehmen mit dem Schwerpunkt Hoch- und Tiefbau.

2015-2016 absolvierte er die Ausbildung zum

technischen Verwaltungsbeamten im gehobenen Dienst.

Anschließend war Herr Ribbeck anderthalb Jahre als Ingenieur und kurzzeitig als kommissarischer Sachbereichsleiter im Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Lübeck tätig.

Seit Oktober 2017 ist er Leiter des Außenbezirkes Lübeck und des Bauhofes beim WSA Lübeck.

Kommende Veranstaltungen und Termine

Juli

04./05.
2. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag des DWSV in Bamberg – Hochwasserschutz und Polderdiskussion; weitere Infos unter www.schifffahrtsverein.de

August

23.
Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands des IWSV in Uelzen

September

04./05.
DWA-Veranstaltung „DeichTage 2019“ in Koblenz

11.-13.
HTG Kongress in Lübeck

12.-15.
IWSV-Exkursion der BG Nordwest nach Bautzen/Görlitz/Ostsachsen
(Gäste sind herzlich willkommen)

17./18.
BAW-Aussprachetag Baustoffe 2019 in Hamburg / Brunsbüttel

19.
BAW-Kolloquium „Geotechnik: Stand der Technik – Stand des Wissens“ in Hamburg

23./24.
BfG-Kolloquium „Hydrologische Vorhersagen auf unterschiedlichen Skalen – Methoden, Produkte und Nutzungen“ in Koblenz

26.
Stakeholder-Konferenz „Wasserstraßen und Schifffahrt in einem sich verändernden Klima“ im BMVI Berlin

30.
BAW-Kolloquium „Coastal Structures Conference 2019“ in Hannover

Oktober

09./10.
BAW-Kolloquium „Numerik in der Geotechnik“ in Karlsruhe

23./24.
BfG-Kolloquium „Umweltauswirkungen von Geotextilien im Wasserbau“ in Koblenz

28. bis 01. Nov
IWSV-Fortbildungsveranstaltung auf Burg Fürsteneck „Spickzettel im Kopf“ (Gedächtnistraining); Referentin: Monika Volkmann-Lüttgen

29./30.
BAW-Kolloquium „Verkehrswasserbau und Ökologie – Erfolge, Synergien, Konflikte“ in Karlsruhe

November

05./06.
BfG-Kolloquium „21. Gewässermorphologisches Kolloquium“ in Koblenz

07.
BAW-Kolloquium „Schiffbautechnisches Kolloquium 2019“ in Hamburg

13./14.
BfG-Kolloquium „Ingenieurgeodäsie für eine zeitgemäße Infrastruktur der Bundeswasserstraßen“ in Koblenz

19./20.
BAW-Kolloquium „Erhaltung von Wehranlagen“ in Karlsruhe

Dezember

06.
Sitzung des IWSV-Bundesvorstands in Bremen

Januar/Februar 2020

./.

März

12.
BG Süd Mitgliederversammlung

13.
Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands des IWSV in Oldenburg

14.
BG Nordwest feiert ihr Winterfest im Ammerland

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

IWSV - Fortbildungsseminar 2019

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
hiermit möchten wir Sie zu unserem nächsten Fortbildungsseminar des IWSV einladen.

Spickzettel im Kopf

Referentin: Monika Volkmann-Lüttgen

in der Zeit vom 28.10. – 01.11.2019

Anmeldung bis zum 01.07.2019 unter:

Petra.Fitschen@wsv.bund.de

Die Fortbildung findet in der Burg Fürsteneck im hessischen Eiterfeld statt.

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 Bewe-

gungs- und Entspannungseinheiten zum Ausprobieren. Der angespannte Schulter-Nackebereich findet Berücksichtigung, Alltagsbewegungen werden bewusst gemacht.

Die Zulassung als beruflicher Bildungsurlaub liegt für Niedersachsen für das Seminar 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.

Wir hoffen, Ihr Interesse geweckt zu haben und freuen uns auf Ihren Besuch!

Die Informationen zum Seminar und die Unterlagen für die Anmeldung sind ebenfalls im Internet unter www.iwsv.de zu finden.

Angelika Oberländer und Petra Fitschen

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

Pressemitteilung

Berlin, 11. Mai.2019

Spitzenverband ZBI wählt neue Präsidiumsmitglieder

Johannes Leicht vom BWK Niedersachsen/Bremen und Ute Zeller vom BDB Baden-Württemberg sind in Berlin zu neuen Vizepräsidenten des Zentralverbandes der Ingenieurvereine (ZBI) gewählt worden. Beide treten damit die Nachfolgen von Claus Hinrichs und Helmut Zenker an, die sich nach zusammen 37 Jahren Präsidiumstätigkeit nicht mehr zur Wahl stellten. Im Präsidium des Spitzenverbandes wollen sich die beiden neuen Vizepräsidenten Leicht und Zeller insbesondere für attraktivere Rahmenbedingungen im Bereich des Öffentlichen Dienstes einsetzen. Um diesen wettbewerbsfähig zu halten, bedürfe es beispielsweise mehr Nachwuchskräfte im technischen Bereich. Wichtig sei es zudem, mehr Frauen für die Studiengänge Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik zu begeistern, so die beiden Ingeni-

eure nach der Wahl. Gemeinsam mit den Vizepräsidenten Manfred Kehr (VDEI) und Heinz Leymann (IfKom) ergänzen sie das Leitungsteam um Präsident Wilfried Grunau (VDV).

Der ZBI ist ein Spitzenverband im Bereich des Ingenieurwesens. Zu seinen Mitgliedern gehören Ingenieurvereine und Organisationen, die sich mit dem Ingenieurwesen befassen. Der ZBI bündelt die Interessen und Belange seiner Mitgliedsverbände mit über 50.000 Ingenieuren und vertritt sie gegenüber Politik und Gesellschaft.



Das ZBI-Präsidium (v.l.): Johannes Leicht, Manfred Kehr, Wilfried Grunau, Ute Zeller, Heinz Leymann.

Berlin, 17. Mai 2019

Potenziale der Fachhochschulen nutzen:

Spitzenverband der Ingenieurvereine fordert Promotionsrecht für Fachhochschulen

Der Stellenwert der Fachhochschulen war Thema eines Gesprächs des Präsidiums des Zentralverbandes der Ingenieurvereine ZBI e.V. mit dem Bundestagsabgeordneten Stephan Albani (CDU).

Die deutsche Ingenieurausbildung genießt weltweit einen ausgezeichneten Ruf. Um diesen erheblichen Standortvorteil zu erhalten, muss das Bildungssystem den Herausforderungen der Zukunft noch besser angepasst werden: Es war eines der großen Versprechen der Bologna-Studienreform, als im vergangenen Jahrzehnt europaweit nahezu alle Hochschulabschlüsse in Bachelor und Master umgewandelt wurden.

Künftig spiele es keine Rolle mehr, wo jemand seinen Master gemacht hat, ob nun an einer Fachhochschule (= Hochschule für Angewandte Wissenschaften) oder Universität. Allein die Leistung zähle, so der allgemeine Tenor.

Gleichwohl: die Realität sieht anders aus, stellt Wilfried Grunau, Präsident des ZBI fest. Nach wie vor werden die Abschlüsse von Fachhochschulen und Universitäten unterschiedlich gewertet und nach wie vor sind die Grenzen zwischen den Universitäten und den Fachhochschulen trotz vieler gegenteiliger Beteuerungen kaum durchlässig. Und dies hat nicht nur Nachteile für die Fachhochschulen und deren Studierende, sondern bedeutet zugleich auch den Verlust von Potenzial und damit letztlich enorme Schäden für die Volkswirtschaft.

„Um den Innovationsstandort Deutschland nachhaltig zu stärken, muss anwendungsorientierte Forschung, wie sie überwiegend an Hochschulen für angewandte Wissenschaften

ten durchgeführt wird, einen wesentlich höheren Stellenwert bekommen," sagte Wilfried Grunau, Präsident des ZBI. „Die Fachhochschulen bieten ein extrem hohes Potenzial und es ist volkswirtschaftlich unverantwortlich, dieses Potenzial nicht zu nutzen.“

Der ZBI fordert daher für die FH-Absolventen die gleichen Berufs- und Karrierechancen wie für Uni-Absolventen und damit das Promotionsrecht für Fachhochschulen.

Die Forschung an Hochschulen für Angewandte Wissenschaft unterscheidet sich deutlich von der Grundlagenforschung an Universitäten. „Mit dem Promotionsrecht für Fachhochschulen werden die unterschiedlichen Hochschulprofile beider Bildungswege damit vielmehr gestärkt, denn verwässert“, so Wilfried Grunau. Innovative Ansätze zwischen Wissenschaft und anwendungsbezogener Forschung brauchen

Freiheiten und attraktive Perspektiven, um sich weiterentwickeln zu können. Ein starres Regelwerk mit begrenzten Möglichkeiten für Absolventen von Fachhochschulen wirkt in diesem Kontext eher kontraproduktiv.

Der Bundestagsabgeordnete Stephan Albani bedankte sich für den guten Austausch machte darauf aufmerksam: „Die Stärkung der Fachhochschulen und der Universitäten ist ein Kernprojekt der Großen Koalition und insbesondere des unionsgeführten Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Mit dem Bund-Länder-Förderprogramm „FHprof“ und den Mitteln des Hochschulpaktes 2020 stehen wir für einen signifikanten Personalausbau an Fachhochschulen. Wir sehen in der Zusammenarbeit von Fachhochschulen und Universitäten bei der Promotion von FH-Absolventinnen und Absolventen eine gute Lösung, die es in Zukunft zu evaluieren und weiter auszubauen gilt.“



Dipl.-Ing. Wilfried Grunau (Präsident ZBI) li., Stephan Albani (MdB) vorne re., Sven Kopeczinski (wissenschaftl. Mitarbeiter S. Albani) hinten re.



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

Bezirksgruppe Nordwest

Tradition, wie sie kaum schöner sein kann!

Seit ungezählten Jahren war es auch in diesem Winter wieder soweit. Insgesamt 32 Sportbegeisterte trafen sich am 23. Februar 2019 an unserem bewährten Startpunkt, beim Wemkendorfer Krug im schönen Ammerland. Auch dieses Jahr stand die schöne, alte norddeutsche Sportart, das Boßeln im Vordergrund. Organisiert wurde die Veranstaltung in wiederholt perfekter Art und Weise von Anita und Gerd Bäkermann, bei denen ich mich hiermit nochmal sehr herzlich bedanken möchte.



„Anita, Sven, Jann und Gerd –
Gruppeneinteilung und Unterweisung“

Nach Festlegung der beiden Gruppen und Unterweisung in die Gefahren des Boßelsports, ging es auch schon los. Der Anwurf wurde von Andrea und Hans-Uwe in beeindruckend lässiger Form durchgeführt, so dass man meinen könnte, die beiden hätten in den vergangenen zwölf Monaten ein vielversprechendes Trainingsprogramm durchlaufen. Aber auch die weiteren Teilnehmer konnten sich immer wieder durch sportliche Höchstleistungen auszeichnen.

Wie auch in den vergangenen Jahren beteiligten sich auch wieder nicht nur Mitglieder aus der IWSV-Bezirksgruppe Nordwest. So konnten wir Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Duisburg, Düsseldorf, Hannover und natürlich auch wieder unsere feste Größe, unsere Freunde von der Bezirksgruppe Südwest begrüßen. Gerade dieses bezirksgruppenübergreifende Miteinander macht das Winterfest im Ammerland immer wieder zu etwas Besonderem und Schönerem. Wer noch nicht dabei war, kann sich gerne nächstes Jahr anschließen.

Neben unserer sportlichen Leistung war ebenfalls das Wetter an diesem Tag unschlagbar. Kaum Wind, ca. 8 °C und Sonne pur – was will das Outdoor-Sportlerherz mehr. So konnten wir den Weg vom Wemkendorfer Krug bis nach Bokel wahrlich genießen.

Auch dem Material wird eine Pause gegönnt



Eine kleine Begebenheit während der Vorbereitung zu dieser Veranstaltung möchte ich hier nicht unerwähnt lassen: Vor wenigen Wochen, während meiner Arbeit im Außenbezirk, hatte ich die Bauwerksinspektionsakte einer Landradaranlage in den Händen. Und auf den Bestandsplänen las ich den Namen eines Ingenieurs, den ich mit Freude jedes Jahr beim Boßeln wieder sehe. Auch so merkt man, dass der Kontakt im IWSV



„Anwurf durch Andrea und Hans-Uwe“



Mannschaftsfoto der sportlichen Gesellschaft am „Nordpol“

über die Arbeit und gerade über die Bauwerke generationenübergreifend wirkt. Was mein Kollege Günter, den ich in seinem aktiven Dienst nicht kennengelernt habe, erstellt hat, darf ich jetzt nach über 30 Jahren unterhalten. Und das Schöne dabei ist, dass wir uns durch den IWSV kennengelernt haben.

Aber zurück zum Sport: Die Partie war geprägt von vielen Führungswechseln und brillanten Würfeln. Man kann meinen, einige Techniken konnten physikalische Gesetze außer Gefecht setzen. So wurden die Dachprofile der Straßen gelesen, Kurven sauber angeschnitten und Spurrillen für erfolgreiche Weiten genutzt. Immer? Nicht immer, aber das wird hier natürlich nicht weiter ausgeführt. Der Wettbewerb endete mit einem fair erkämpften und verdienten Unentschieden, bei dem sich alle Beteiligten als Gewinner fühlen konnten (kommt mir irgendwie bekannt vor!).

Zwischendurch war die Verpflegung wieder perfekt. Beim ersten großen Stopp gab es Glühwein, Kaffee und den schon legendären Kuchen. Beim zweiten folgten dann leckere Schmalzbrote, Mettwurst- und Käsewürfel. So ging es, wieder frisch gestärkt, auf den letzten Streckenabschnitt zur Abschlussveranstaltung bei der Gaststätte Martens in Bokel.

Hier angekommen wurde abschließend mit weiteren Gruppen der Abend begangen. Im Rahmen einer so genannten Gemeinschaftskohlfahrt treffen dabei unterschiedlichste Gruppierungen zusammen, die ebenfalls den Nachmittag mit einer Boßeltour oder einer Kohlfahrt (vergleichbar aber ohne sportliche Herausforderung) verbracht haben. Neben



Mannschaftsfoto der sportlichen Gesellschaft am „Nordpol“

dem Genuss der „Oldenburger Palme“, dem Grünkohl stand uns noch ein weiterer Höhepunkt bevor. Besondere Ehren wurden unserem neuen Kohlkönigspaar Regina und Daniel Hewer zuteil, indem sie zu diesem verantwortungsvollen Amt als Kohlkönigspaar auserkoren wurden. Wer nicht weiß, wie man zu dieser Ehre kommt, ist gerne 2020 in unserer Mitte gesehen.

Zu guter Letzt möchte ich mich bei allen Beteiligten für diesen schönen Tag bedanken. Dieses schon traditionsreiche Treffen der Aktiven und Ruheständler mit Partner und Partnerinnen ist für mich jedes Jahr eine wahre Freude. Dieser Kontakt und der Zusammenhalt im IWSV machen mich persönlich glücklich und lassen mich mit Hoffnung in die Zukunft blicken. Auch in 2020 werden wir uns daher wiedersehen. Die nächste Tour de Ammerland, das Winterfest der Bezirksgruppe Nordwest des IWSV, ist bereits jetzt wieder in Planung und wird am Samstag, den 14. März 2020 stattfin-

den. Hierzu möchte ich jetzt schon die Mitglieder des IWSV mit ihren Lieben einladen.

Ich freue mich auf Euch und den Anwurf 2020

Euer Sven Wennekamp

Aufruf:

Der Beginn diese Artikels mit „Seit ungezählten Jahren ...“ ist ernst gemeint. Wir haben nie dokumentiert, seit wann wir unser Winterfest veranstalten und wer unsere Kohlkönigspaare waren. Dies möchten wir gerne nachholen. Die Be-

zirksgruppe Nordwest würde gerne eine Liste der ehemaligen Kohlkönigspaare zusammenstellen. Hiermit rufe ich alle ehemaligen Boßel-Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf, dem BG Vorstand die euch bekannten Kohlkönigspaare nebst zugehörigen Regentschaftsjahr zu nennen. Schön wäre es, wenn ggf. noch Fotos – gerade aus den Anfängen der Kohlfahrten – zur Verfügung gestellt werden können. Sendet die Information einfach an mich unter

svenwennekamp@t-online.de.

Lieben Dank für eure Mithilfe!



Ein traumhafter Sonnenuntergang

Bezirksgruppe Ost

Fachexkursion 2018 nach Rumänien über Österreich und Ungarn vom 27. September bis 3. Oktober 2018

Die Fachexkursion 2018 führte uns außerhalb Deutschlands durch die Länder Tschechien (nur Durchfahrt über Prag); Österreich; Slowakei; Ungarn; Rumänien entlang so bedeutender Flüsse wie der Donau, der Theiß (mit 966 km der längste Nebenfluss der Donau) und der Raab (250 km Länge).

Dabei haben wir mit dem Bus etwa 3.870 km (800 km davon in Deutschland) über Wien – Budapest – Szeged (Theiß) – Timisoara bis zum „Eisernen Tor“ – der höchsten Donaustaufe in Rumänien – zurückgelegt und die ungarischen Städte Pécs und Győr (Raab / Kleine Donau) sowie die Halbinsel Tihany am Balaton besucht. Auch kulinarisch erleben wir eine abwechslungsreiche Küche in den Ho-



tels; auf einer Schiffsrundfahrt in Wien; einem ungarischen Gasthof in der Nähe des Balatons sowie eine Weinverkostung in der Erzabtei Pannonhalma.

1. Tag, 27.09.18 – WNA Magdeburg via Berlin über Prag nach Wien

Die lange Anfahrt nach Wien (ca. 800 km) war von vielen Staus in Tschechien geprägt, so dass wir erst gegen 22.00 Uhr unser Zielhotel in Wien erreichten und das Abendessen ausfiel.

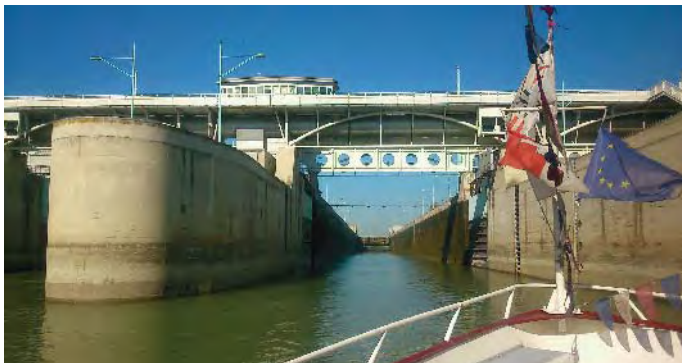
2. Tag, 28.09.18 – Wien und Weiterfahrt nach Timisoara / Rumänien

Nach der Rundfahrt mit Stadtführerin Emi durch Wien und einer Schiffsrundfahrt über Donaukanal und Donau ging es mit dem Bus ca. 550 km nach Timisoara (Temeswar / Rumänien). Wieder kamen wir sehr spät im Hotel an ...aber das

Hotelpersonal war sehr entgegenkommend und hatte für alle das Abendessen kurzerhand in Lunchform gebracht.



Stauanlage Nußdorf – bestehend aus Wehr, Schleuse, Fischaufstiegsanlage sowie Kreuzungsbauwerk – historische Straßenbrücke die „Schmerlbrücke“



Staustufe Freudenau mit Schleuse (Kammer 275 m x 24 m)



Forschungsgerinne Donau

Schiffsfahrt auf der Donau mit Blick auf die UNO-City



3. Tag, 29.09.18 – Timisoara / Rumänien –
Besuch der höchsten Donau-Staustufe

Portile de fier I – Eisernes Tor I bei Turnu Severin
und Weiterfahrt nach Szeged / Ungarn



Timisoara



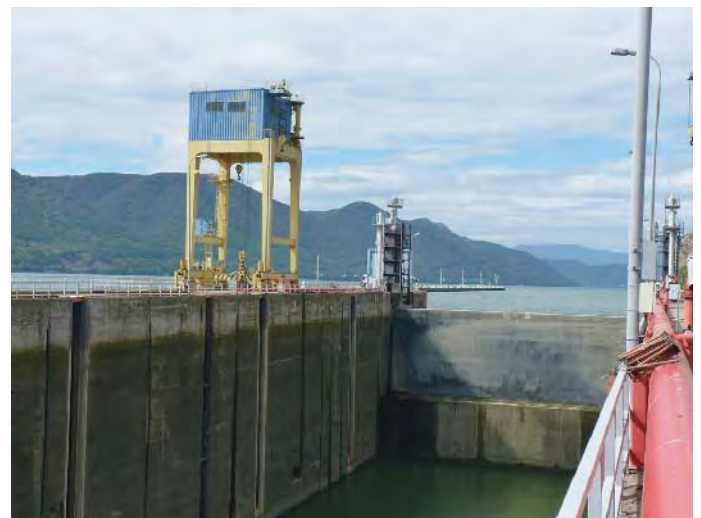
Timisoara



Timisoara



Donaudurchbruch



Obere Schleuse, Aufstieg zur Schleusen-Plattform über 170 Stufen



Kuppelschleuse mit insgesamt 30 m Hubhöhe. Abstieg über 135 Stufen in die Turbinenhalle. 6 Turbinen mit je 200 MW zur Abdeckung von 50 % des Energieverbrauchs Rumäniens.

Überhaupt überraschte Timisoara... Denjenigen, denen am 29.09.2018 in aller Frühe noch ein kleiner Stadtrundgang möglich war, bot die Stadt neben alten aus sozialistischen Zeiten heruntergekommen Plattenbauten, durchaus beachtenswerte Neuanfänge bei der Wiederherstellung und Sanierung wertvoller historischer Altbauten im Stadtzentrum. Nicht unerwähnt sollten auch moderne infrastrukturelle und verkehrstechnische Erneuerungen bleiben – auch wenn hier die Fördertöpfe der Europäischen Union die entscheidenden Finanzierungsquellen sind.



Rumänien



Kraftwerk Eisernes Tor



Der eigentliche ingenieurtechnische Höhepunkt der Fachexkursion sollte am heutigen Tag der Besuch der Donaustufe „Eisernes Tor“ mit dem leistungsstärksten Laufkraftwerk in der Donau werden. Die Donau bildet hier die Grenze zwischen Serbien und Rumänien. Durch den Bau des Staudammes in dem engen Durchbruchstal entstand ein 150 km langer Stausee. Der Wasserspiegel stieg dauerhaft um 35 Meter. Bei dem 1972 als jugoslawisch-rumänisches Gemeinschaftsprojekt fertig gestellten Vorhaben, wurden an beiden Ufern Kraftwerke mit je 1.026 Megawatt Leistung und zwei-stufige Schifffahrtsschleusen für 5.000-t-Schiffe errichtet. Nach Sanierungsarbeiten an den rumänischen und serbischen Kraftwerksteilen konnte die Kraftwerksleistung, die durch die 12 vertikal angeordneten Kaplan-turbinen erzeugt wird, auf insgesamt 2.280 Megawatt gesteigert werden.



Die entlang der 70 m hohen Staumauer angeordneten Kraftwerksanlagen bilden ein 1,2 Kilometer langes Bauwerk quer über den Fluss. Zwischen den beiden Maschinenhäusern befindet sich eine Gewichtsstaumauer aus 14 Feldern, je 25 m breit, mit Doppelhakenschützen zur Wasserstandsregulierung.

Während unseres Rundganges auf der Anlage konnten wir neben den Schleusenkammern auch einen Blick in die riesige Maschinenhalle mit den Generatoren werfen. Im Anschluss besichtigten wir die Ausstellung über den Bau der Staustufe.

Obwohl unsere Fachexkursion auf den rumänischen Teil der Gesamtanlage beschränkt war, haben wir durch eine fach-

kundige Führung durch einen Mitarbeiter des Kraftwerkes einen sehr guten Eindruck von der für die Errichtung dieser Anlage erforderlichen gewaltigen ingenieurtechnischen Leistung bekommen. Für die Vermittlung und Begleitung der Führung sind wir G. Kaschell sehr dankbar. Er opferte für uns einen wertvollen Urlaubstag und trug als Dolmetscher zum technischen Verständnis bei.

Zwischen Timisoara und dem Eisernen Tor legte unser Bus ca. 220 km zurück. Nach der Besichtigung fuhren wir etwa 330 km zurück nach Ungarn bis Szeged (Theiss) durch eine sehr beeindruckende Landschaft.

4. Tag, Sonntag 30.09.2018

Fahrt nach Pécs mit Stadtbesichtigung – Rückfahrt nach Szeged; ca. 400 km

Nach einem zeitigen Frühstück starteten wir gegen 9 Uhr nach Pécs (deutsch: Fünfkirchen) bekannt durch seine Weltkulturerbestätten sowie als „Kulturhauptstadt Europas 2010“. Die Stadt ist Bischofssitz; Sitz einer Universität sowie Heimat von neun ethnischen Minderheiten mit eigenen Selbstverwaltungen. Im Jahr 1367 gründete König Ludwig der Große die erste ungarische Universität. Von 1543 bis 1686 stand Pécs unter osmanischer Herrschaft. Unsere Stadtführerin Anna zeigte uns in ca. 2,5 Stunden zu Fuß ihre Stadt mit Stopp an einer Basilika, entlang der Stadtmauer, einer Moschee sowie dem Theaterplatz.

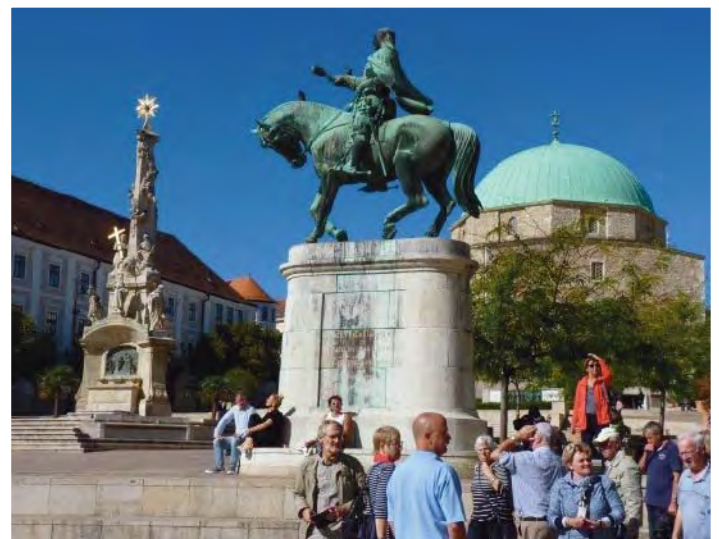
Nach einer dreistündigen Rückfahrt zu unserem Hotel in Szeged konnten wir an diesem Abend die Stadt bzw. die ungarische Küche auf eigene Faust erkunden.



Basilika in Pécs



Wasserstände an der Theiss in Szeged





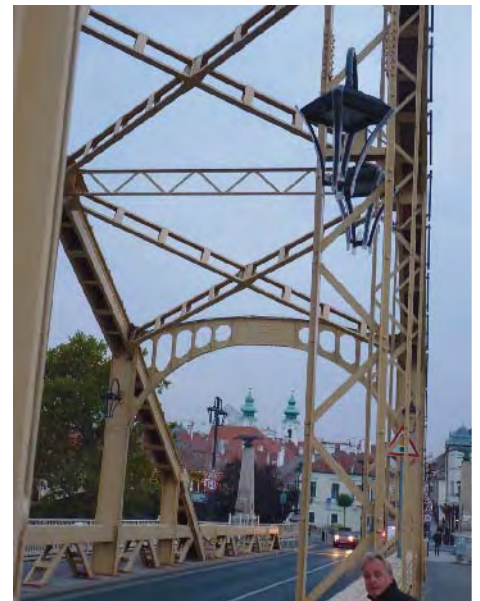
Szeged, Anlegesteg mit Flussbad, unser Hotel im Hintergrund

Nach dem Frühstück um 6 Uhr startete unser Bus die dreistündige Fahrt nach Gödöllő (ca. 25 km nordöstlich von Budapest gelegen) zum Barockschloss, der bevorzugten Residenz der österreichischen Kaiserin und ungarischen Königin Elisabeth (Sissi).

Nach einem kurzen Spaziergang durch den Park wurden wir in zwei Gruppen von Maria und Annette durch die Dauerausstellung sowie das Barock-Theater geführt. Sie sprachen gut deutsch. Das Schloss beherbergt ein Museum, in welchem derzeit knapp 30 Räume (mit den Wohnräumen von Elisabeth und Franz Joseph) zu besichtigen sind.

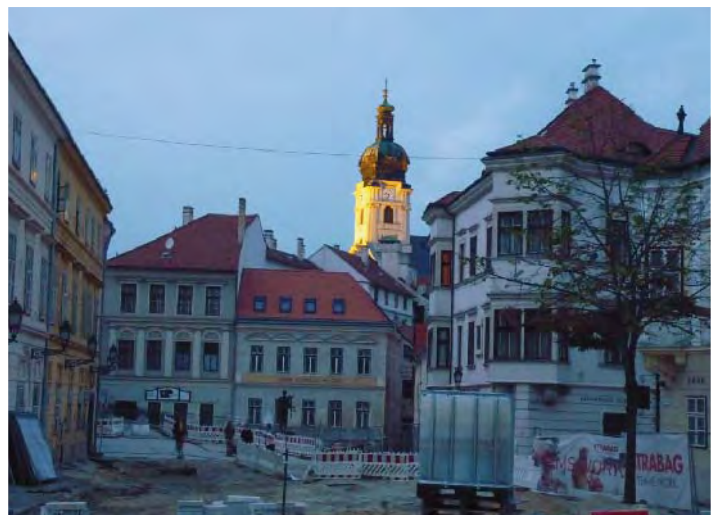
Den Tag hatte Lothar wieder straff organisiert, es galt keine Zeit zu verlieren, denn in Győr wartete Gabor (Stadtführer und Autor) auf uns. So verließen wir nach 2,5 Stunden die Schlossanlage und fuhren weiter. Mit Gabor, hatten wir einen deutschsprachigen Stadtführer an unserer Seite, der uns in zwei Stunden sehr anschaulich und mit Herz seine Stadt mit ihrer Geschichte; Architektur; Kultur nahe brachte und dabei den Bogen bis in die heutige Zeit (Győr als Industrie-, Handels- und Universitätsstadt) spannte. Nachbereiten ließ und lässt sich das Ganze anhand des von ihm verfassten Büchleins, welches einige von uns in ihrem Reisegepäck verstauten.

Durch die abendliche Stimmung war die Stadt besonders reizvoll, so dass wir nach dem Essen im Hotel in Grüppchen zurück in bzw. durch die Stadt pilgerten.



5. Tag, Montag
01.10.2018 –

Fahrt nach Gödöllő
(„Sissi“ Schloss) –
Weiterfahrt nach Győr
– gesamt ca. 370 km



6. Tag, Dienstag 02.10.2018

Busrundfahrt Balaton und Umgebung – Erzabtei Pannonhalma – Halbinsel Tihany (ca. 330 km)

An unserem 6. und letzten Tag genossen wir die Umgebung des Balatons (dt. Plattensee) auf einer Rundfahrt. Dabei gönnten wir uns eine reichliche Stunde Aufenthalt und Führung mittels Audioguide durch die Erzabtei Pannonhalma (seit 1996 UNESCO-Welterbe). Laut Wikipedia stiftete Fürst Geza mit dem Kloster auf dem Heiligen Berg Pannoniens 996 das erste ungarische Benediktinerkloster, das schon während der Regierungszeit des ersten ungarischen Königs Stephan I. zur Erzabtei erhoben wurde und seitdem als Zentrum des Benediktinerordens in Ungarn gilt. Wir waren beeindruckt von der Bibliothek mit ihren über 400.000 Büchern sowie dem Leben der Benediktiner in der Vergangenheit bis heute – dokumentiert in einer Fotoausstellung.

11 Uhr fuhren wir weiter nach Tihany, gelegen auf der gleichnamigen Halbinsel am nördlichen Ufer des Balatons, welche



wir in einem Spaziergang bei herrlichem Sonnenschein erkundeten. Der Fußmarsch führte uns vorbei an Ständen mit ungarischen Produkten bzw. Volkskunst (Kleider, Tischdecken, Keramik, Paprika ...) hinauf zur Klosterkirche mit einem grandiosen Ausblick auf den größten Binnensee (3,25 m mittlere Tiefe; maximal 12,50 m tief) und bedeutendsten Steppensee Mitteleuropas. Eine typisch ungarische scharfe Mahlzeit durfte auch nicht fehlen.





Gut gestärkt freuten wir uns auf die nun folgende Weinverkostung im Keller unterhalb der Erzabtei Pannonhalma. Gut gelaunt verließen wir diesen Ort, um im Gasthof Szel fiai fogado (übersetzt: Söhne des großen Gottes?) zu Abend zu speisen. Empfangen wurden wir mit einem Schnäpslein, noch bevor wir die Lokalität betreten durften. Gut gelaunt ließen wir uns zwei Stunden Zeit Essen und Wein zu genießen.

Resümee und Ausblick

Am 7. Tag unserer Reise traten wir am 3. Oktober in Győr um 8 Uhr die Rückfahrt über Bratislava – Prag – Dresden – Berlin nach Magdeburg an und legten dabei eine Strecke von etwa 900 km zurück.



Durch die zurückgelegte Entfernung war es eine anspruchsvolle Reise, die auch unseren Busfahrer an seine Grenzen brachte. Das Glück war jedoch an unserer Seite; wir erreichten jeden Abend das gebuchte Hotel, hatten viel Spaß miteinander und konnten eine Menge Neues entdecken.

Ein „Dankeschön“ gilt Lothar Tölle, der uns damit zum letzten Mal eine sehr gelungene Busreise organisierte, die wiederum dem Namen einer Fachexkursion gerecht geworden ist und uns außerdem die Landschaft und die Kultur europäischer Länder nähergebracht hat. Der Stafelstab verbunden mit einem konkreten Reiseziel wurde an Joachim Preuß und Klaus Fiedler weitergegeben. Wir dürfen uns erneut auf eine Fahrt in französische Regionen im Herbst 2019 freuen.



Martina Mäder und Gabriele Boenke

Bezirksgruppe Süd

Fortbildungsveranstaltung inkl. Mitgliederversammlung am 9. Mai 2019

Unsere diesjährige Fortbildung führte uns zur Schleuse Bachhausen am Main-Donau-Kanal, die die südliche Grenze der Scheitelhaltung ist. Nach einem lockeren Beginn mit Kaffee und einem kleinen Imbiss, bei dem alte Kontakte wiederaufgefrischt und Fachgespräche geführt werden konnten, begrüßte die bisher 2. Vorsitzende der Bezirksgruppe Süd, Frau Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, die Mitglieder der IWSV-Bezirksgruppe sowie die Gäste ganz herzlich. Besonders erfreut war die BG Süd über die Anwesenheit des Bundesvorsitzenden Dipl.-Ing. Burkhard Knuth.

Im Anschluss an die Begrüßung durften wir die neben der Schleuse Bachhausen befindliche Pumpspeicheranlage Dürrloh besichtigen. Herr Dipl.-Ing. Bosko Krainovic vom neuen WSA Donau MDK, Standort Nürnberg, erläuterte vor Ort sehr fachkundig und aufschlussreich die Historie der Pumpspeicheranlage mit den zugehörigen Steuerungseinrichtungen, dem sog. Ringdamm und Speicherbecken, sowie deren Beschaffenheit und Funktionen.

Zur Scheitelhaltung müssen etwa 40 Prozent des bei einem Schleusenvorgang benötigten Wassers von der Altmühl und der Donau hochgepumpt werden. Der Wasserverbrauch des Main-Donau-Kanals hängt von der Intensität der



Abb.: Bosko Krainovic

Schifffahrt ab. Die der Wasserversorgung dienenden Pumpwerke entlang der Kanalstufen werden kostengünstig außerhalb der Hochtarifzeiten betrieben. Zum Ausgleich beziehungsweise zur Zwischenspeicherung dient die Pumpspeicheranlage Dürrloh. Diese fasst ein Volumen von rund 2 Mio. m³. Der davon nutzbare Speicherinhalt beträgt 1,75 Mio. m³ und reicht bis 16 Schleusungen pro Tag für eine Woche. Das erforderliche Betriebswasser wird über einen Ablaufkanal nahe dem Oberhaupt der Sparschleuse Bachhausen abgegeben. Die Befüllung des Beckens erfolgt aus der Haltung Berching über das Pumpwerk Bachhausen am Unterhaupt der dortigen Schleuse. Das Speicherbecken ist eingezäunt und steht für Wassersport- oder Badezwecke nicht zur Verfügung. Nächstes Jahr soll die Anlage inkl. Becken zur Inspektion und Wartung wieder trockengelegt werden. Herr Krainovic erklärte die Aufgaben der Beschäftigten zur Unterhaltung und Wartung der Speicheranlage und ging auf alle unsere Fragen ein.

Im Anschluss an die Besichtigung ging es auch schon nach Berching, wo im griechischen Restaurant Meteora die Mitgliederversammlung eröffnet wurde. Frau von Einem begrüßte erneut alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, den Bundesvorsitzenden Herrn Burkhard Knuth und den Amtsleiter des neuen WSA Donau MDK, Herrn Guido Zander, der



eine kurze Ansprache hielt und alle herzlichst in seinem neuen Revier willkommen hieß. Weiterhin überbrachte Frau von Einem viele Grüße unseres bisherigen 1. Vorsitzenden Herrn Dipl.-Ing. Helko Fröhner, der dienstlich zum WSA Dresden gewechselt hatte und leider aus persönlichen Gründen nicht an der Versammlung teilnehmen konnte.

Neben der Begrüßungs- und Dankesrunde an die Helferinnen und Helfer und an Herrn Krainovic für die Führung wurde zu Beginn der seit unserer letzten Mitgliederversammlung verstorbenen Mitglieder Herr Martin Gasper und Herr Johann Haselbeck gedacht. Zur Totenehrung erhoben sich alle von ihren Plätzen zu einer Schweigeminute. Der IWSV, vor allem aber unsere Bezirksgruppe Süd, wird beiden stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Im Anschluss übernahm Herr Burkhard Knuth das Wort und berichtete über die aktuellen Themen aus dem Bundesvorstand. Dabei wurden im Wesentlichen die stattgefundenen Gespräche im BMVI über die Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren und über die Durchgängigkeit der Laufbahngruppen, das Ziel zur stärkeren Vernetzung und attraktiveren Gestaltung des IWSV und in diesem Zusammenhang die veraltete und nicht mehr zeitgemäße Homepage des IWSV angesprochen. Für diese neue Ausrichtung wurde seitens des Bundesvorstandes vorgeschlagen, den seit 1999 nicht veränderten Mitgliedsbeitrag ab 01.01.2020 auf 75€ im Jahr zu erhöhen. Die Abstimmung und endgültige Entscheidung hierüber soll bei der 49. Bundesmitgliederversammlung des IWSV vom 23.-25.05.2019 in Halle an der Saale erfolgen.

Als nächstes wurden seitens Frau von Einem der Tätigkeitsbericht über die letzten Aktivitäten seit der vorletzten Mitgliederversammlung und seitens Herrn Dipl.-Ing. Holger Eckhardt der Kassenbericht vorgetragen. Um den Delegierten der Bezirksgruppe Süd für die Bundesversammlung ein Stimmungsbild an die Hand zu geben, wurde über die Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beraten, diskutiert und abgestimmt (einstimmig angenommen).



Abb.: Neuer Vorstand

(v.l. D. Droste, K.D. Naun, H. Eckardt, G. Haas, B. Knuth, St. v. Einem)

Bei der anschließenden Neuwahl des Bezirksgruppenvorstandes wurde ein Wahlausschuss mit Herrn Burkhard Knuth und Herrn Klaus Dieter Naun gebildet. Das Ergebnis der Gruppenwahl brachte einstimmig folgendes Ergebnis:

- 1. Vorsitzende Frau Stefanie von Einem
- Stellvertretende Vorsitzende Frau Gökçe Haas
- Schatzmeister Herr Holger Eckhardt
- Schriftführer Herr Dietmar Droste (Unterstützung durch Klaus Dieter Naun)

Die neue Adresse der BG Süd des IWSV lautet jetzt:

IWSV-Bezirksgruppe Süd
Flachsroststr. 15
90475 Nürnberg

Zu Kassenprüfern berief die Versammlung Herrn Rainer Hänslers und Herrn Martin Kleidl. Als Delegierte für die Bundesmitgliederversammlung in Halle/Saale am 24.05.2019 wurden Herr Holger Eckhardt, Herr Klaus Dieter Naun und Herr Martin Meier gewählt. Die Kasse des IWSV Bundesvorstandes soll in diesem Jahr von der BG Süd geprüft werden. Hierfür haben sich Herr Holger Eckhardt und Herr Burkhard Krafz zur Verfügung gestellt.

Zu guter Letzt war es natürlich eine besondere Freude, die neuen BG-Mitglieder Frau Julia Rotter, Frau Claudia Rüdlich, Herrn Benjamin Stammberger, Herrn Martin Oergel und die Firma IT Highway willkommen zu heißen, auch wenn nicht alle die Zeit hatten an der Versammlung teilzunehmen.



Abb.: Herr Stammberger

Außerdem konnten erfreulicherweise besondere Ehrungen für 25 bzw. 50 Jahre Mitgliedschaft an folgende Mitglieder ausgesprochen werden:

Herrn Rainer Hänslers
Silberne Ehrennadel: (01.01.1993)

Frau Monika Schreiner
Silberne Ehrennadel (01.01.1994)

Herr Georg Hierl
Gold mit Ehrenkranz (01.10.1968)

Herr Walther Jurasek
Gold mit Ehrenkranz: (01.12.1968)

Herr Hänslers konnte seine Ehrennadel und Urkunde persönlich in Empfang nehmen.

Zum Abschluss der Veranstaltung fand die neue Vorsitzende noch ein paar wohlgesinnte Worte für die Zukunft des IWSV als wichtiges und starkes Element für den Zusammenhalt, bedankte sich für die Aufmerksamkeit, das Vertrauen und die gelungenen Mitgliederversammlungen und Exkursionen und appellierte an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer,



Herr Hänslers

sich aktiv in die Verbandsarbeit einzubringen.

So konnte auch schon das Mittagessen eingeläutet werden. Die nächste Mitgliederversammlung der BG Süd wird voraussichtlich am 12.03.2020 stattfinden.

Bezirksgruppe Südwest

IWSV-Fortbildungsexkursion 2019 – Automatisierung und Fernbedienung von Schleusen an der Saar

Dieses Jahr fand die IWSV-Fortbildungsexkursion der Bezirksgruppe Südwest im Bereich des WSA Saarbrücken am 20. März 2019 statt.

Der IWSV-Vorstand hatte als diesjähriges Ziel die fast fertiggestellte Fernbedienungszentrale an der Schleuse Mettlach ausgewählt. Treffpunkt war der Außenbezirk Saarburg, wo das gemeinsame Frühstück und die Eröffnung stattfanden. Auch das sollte gleich erwähnt werden, der gesamte Tag wurde sehr gut vorbereitet von den Mitgliedern des WSA Saarbrücken, hier ist besonders die Außenbeamte und IWSV-Mitglied Christine Jochems mit ihrem Team zu erwähnen. Deshalb nochmals ein besonderer Dank.

Treffpunkt für die anwesenden Mitglieder war der Außenbezirk Saarburg und so trafen bis zur vereinbarten Uhrzeit ca. 70 Mitglieder ein. Nach den üblichen Begrüßungsszenarien und einem ausgiebigen Frühstück, eröffnete der scheidende IWSV-Vorsitzende Berthold Theis die Veranstaltung. Anschließend sprach das IWSV-Mitglied und künftiger Amtsleiter des Revieramtes Mosel-Saar-Lahn über die Reform und speziell über die Arbeit in seinem Amtsbereich. Erfreulich war, dass gegen Ende seiner Rede, die Beamten und IWSV-Mitglieder Stefan Stoeckel und Frank Strässer befördert wurden.

Anschließend stellten Michael Jentsch (WSA Saarbrücken) und Klaus Hoß (FMSW Koblenz) die Saar, die dazugehörigen Bauwerke und die Bauabwicklung der Leitzentrale Mettlach vor.



Die Fernbedienung der Anlagen der WSV an den bundesdeutschen Flüssen und Kanälen wurde aufgrund von gesetzlichen Vorgaben zur Personaleinsparung, der gewünschten Erweiterung der Betriebszeiten, dem Abbau von



Allein Arbeitsplätzen und nicht zuletzt aufgrund von politischen Vorgaben gefordert.

Hierzu erfolgte 1995 eine Untersuchung zur Realisierung Fernbedienbarkeit von Schleusen und Wehranlagen. 1998 wurden erste konkrete Planungen erstellt und im Jahr 2001/2002 die ersten Leitzentralen am Main und Neckar errichtet.

Aktuell sind 26 Leitzentralen in Betrieb (Reduzierung / Zusammenfassung) und 8 Leitzentralen in Planung / Bau.

Die Bundeswasserstraße Saar wurde in den 1980er Jahren bis zum Jahr 1999 von der Saarmündung bei Konz bis nach Saarbrücken mit sechs Staustufen ausgebaut.

Von der Eingangsschleuse Kanzem bis Rehlingen sind 4 Doppelschleusen mit einer Großschiffahrtsschleuse und einer Kleinschiffahrtsschleuse gebaut worden. In Lisdorf ist eine Großschiffahrtsschleuse und in Saarbrücken eine Großschiffahrtsschleuse mit einem zusätzlichen Mittelhaupt gebaut worden.

Um die geplante Fernbedienung von Anlagen in der WSV auch an der Saar umzuset-

zen wurden seit 2013 folgende Maßnahmen ergriffen:

1. Herstellung einer modernen Infrastruktur für Datenübertragung durch Verlegung einer LWL Leitung entlang der gesamten Saar;
2. Erneuerung der Elektro- und Steuerungstechnischen Anlagen der Wehr- und Schleusenanlagen von Relaissteuerungen auf SPS Steuerungen und Umbau der Hydraulikanlagen;
3. Erneuerung/Erweiterung der Videoüberwachungstechnik und Ersatz der Audiokommunikationstechnik an allen Anlagen;
4. Planung, Bau und technische Ausstattung der Leitzentrale am Standort der Stauhaltung Mettlach.

Die Arbeiten an den Steuerungen der Großschiffahrtsschleusen wurden dabei innerhalb der jährlichen Schleusensperre in maximal 8-10 Tagen durchgeführt. Alle anderen Arbeiten konnten während der normalen Betriebszeiten mit nur kurzzeitigen Sperrungen der Bundeswasserstraße umgesetzt werden.

Das WSA Saarbrücken, insbesondere der Sachbereich 2 und der örtliche PU-Trupp unterstützen dabei die ausführenden Firmen und die Fachstelle Maschinenwesen Koblenz vorbildlich.

Nach endgültiger Aufschaltung der Fernbedienzentrale (geplant in der zweiten Hälfte dieses Jahres) werden alle 6 Schleusen von den Schichtleitern in Mettlach fernbedient. Nach der sehr informativen Besichtigung ging es in Brauerei-Abtei, wo das Mittagessen eingenommen wurde.



Anschließend fand die Mitgliederversammlung statt:

Anbei einige interessante Daten aus dem Bericht des Vorsitzenden der Bezirksgruppe Südwest Berthold Theis

- Mitgliederanzahl: 177 Mitglieder (2018), 2 Mitglieder verstorben, 5 Mitglieder gekündigt, 8 Neueintritte, davon 93 aktive und 64 Ruheständler, sowie 20 sonstige Mitglieder (Referendare, Ehrenmitglieder, Förderer)
- 2018/19 fanden 5 Vorstandssitzungen statt mit folgenden Themen:
 - Nachbesprechung Fortbildungsveranstaltung und Jahresversammlung beim WSA Koblenz
 - Ständige Überprüfung des Kassenstandes
 - Exkursion Schottland Mai 2018
 - Artikel Verbandszeitschrift (jede BG pro Quartal 1 Artikel), Problem: zeitliche Gründe
 - Vorbereitung Fortbildungsveranstaltung und Jahresversammlung 2019 Saarburg, Leitzentrale Mettlach
 - Intensivierung des Kontakts mit den Ansprechpartnern der einzelnen WSÄ'en – Einladung der Vorsitzenden der WSÄ im August 2018 – leider keine Resonanz
 - Die Mitgliederdatenbank ist eingeführt, kleinere Änderungen werden noch vorgenommen
 - Studienfahrt 2019 fällt aus, aufgrund der Ungewissheit der Wahl eines neuen Vorstandes
 - Überarbeitung des Internetauftritts der Bezirksgruppe Südwest
 - Vorbereitung der Bezirksvorstandswahlen 2019 der Bezirksgruppe Südwest
 - Nachbesprechung Ingenieurtag 2019 in Minden
 - Ausrichtung IX. Ingenieurtag 2020 in Mainz vom 07. bis 09. Mai 2020
Mit dem Thema „Digitalisierung Wasserstraßen und Binnenschifffahrt“
 - Bundesmitgliederversammlung 2019 in Halle/Saale mit dem wesentlichen Thema der Beitrittserhöhung
 - Berichte von den Bundesvorstandssitzungen und Sitzungen des geschäftsführenden Vorstandes
 - Fortbildungsseminare

Anschließend fand die Ehrung für nachfolgende Mitglieder statt:

- Mitgliedschaft 50 Jahre Siegfried Wedeleit
- Mitgliedschaft 50 Jahre Horst Mende
- Mitgliedschaft 50 Jahre Horst Peisert
- Mitgliedschaft 50 Jahre Volker Rock
- Mitgliedschaft 40 Jahre Helge Schneider
- Mitgliedschaft 25 Jahre Hans-Uwe Vetterlein
- Mitgliedschaft 25 Jahre Ursula Dissen
- Mitgliedschaft 25 Jahre Andreas Hohmann
- Mitgliedschaft 25 Jahre Rüdiger Böhmes

Der wesentliche Punkt dieser Fortbildungsveranstaltung war die Wahl des neuen Vorstandes, der sich im Vorfeld als sehr schwierig erwies, aber dann kam es doch zu einer relativ schnellen Einigung. Ein besonderer Dank gilt nochmals dem scheidenden Vorsitzenden Berthold Theis, der nun auch in die verdiente Altersteilzeit gegangen ist.

Der neugewählte Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

Vorsitzender	Gerald Rose
Stellvertretender Vorsitzender	Gerrit Klemm
Kassiererin	Christine Karren
Beisitzer	Bianca Kömpling
Beisitzer	Christine Willems
Beisitzer	Mathias König
Beisitzer	Andreas Kutscher

Schwerpunkte des neuen Vorstandes sind natürlich die Werbung von WSV-Kollegen zum Eintritt in den IWSV, die Vorbereitung und Durchführung des IX. Ingenieurtages in Mainz vom 07.05. – 09.05.2020.

Als größte Bezirksgruppe innerhalb des IWSV wurden dann die 4 Delegierten für die 49. Mitgliederversammlung in Halle/Saale gewählt.

Somit endete ein ereignisreicher Tag, der sicherlich vielen Mitgliedern in angenehmer Erinnerung bleiben wird.

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

Fortsetzung aus Heft 01/2019:

5. Tag

Pünktlich um 07:30 Uhr öffnete sich die Tür zum Speisesaal und rechtzeitig erreichten wir unseren Bus, um die Weiterreise anzutreten. Wir besuchten Neptun's Staircase, eine weitere Anlage alter Wasserbaukunst. Eine Schleusentreppe mit acht Schleusenkammern. Sie ist die längste Schleusentreppe Großbritanniens. Ein Schiff benötigt etwa 90 Minuten, um die Schleusenkammern zu passieren. Schade, dass gerade kein Schiff vorbei kam.



Wir fuhren weiter durch karge Landschaften zur Dalwhinnie Distillery, die die höchstgelegene Distillery Schottlands ist. Zur Besichtigung teilten wir uns in zwei Gruppen auf. Bevor es überhaupt losging mit der Besichtigung, wurden wir auf das absolute Fotografierverbot hingewiesen und gebeten, auch die Handys auszuschalten. Wahrscheinlich hat jede Distillery ihre Geheimnisse und fürchtet sich vor Spionen der Konkurrenz. Der Geruch von Malz und Torf war ungewohnt, die Räumlichkeiten interessant und die Kostprobe am Ende winzig. Mit einem Stückchen Schokolade genossen – schmeckte der Whisky einigermaßen, die zweite Probe schmeckte anders, aber man muss wohl Whiskyliebhaber sein, um den Geschmack zu würdigen.

Die Ausstellungsstücke in der Vitrine waren anschaulich. Deutlich sichtbar waren die Farbunterschiede des Whiskys nach der Lagerung in unterschiedlich alten Sherryfässern. Als Andenken durften wir die Probiertgläschen behalten, die ein nettes Souvenir sind. Natürlich wurden im Verkaufsraum die verschiedenen Whiskys zum Verkauf angeboten und den Preisen waren nach oben kaum Grenzen gesetzt.

Bei immer noch schönem Wetter kamen wir nach Pitlochry, einer Gemeinde am Fluss Tummel gelegen. Direkt vom Parkplatz die Straße hoch entdeckten wir eine Fish and Chips-Bude und wir hatten Gelegenheit die englische Bestellart kennen zu lernen. Jeder Gast geht an die Theke, bestellt sein Essen und/oder Trinken und sucht sich einen Platz. Kurz darauf kommt die Bedienung mit der Bestellung, ruft den Namen des Bestellten. Wenn man meint, es ist für einen, winkt man sie heran, sie kontrolliert die Quittung und schon hat man seinen Teller mit Fish and Chips. Und der Fisch war der beste, den wir auf unserer Reise gegessen haben! Heiß, saftig und knusprig die Panade, und so reichlich, dass wir die Chips nur probiert haben. Der Fisch war besser.



In den Geschäften gab es alles zum Wandern, aber auch touristischer Schnickschnack wurde angeboten. Es gab auch Kilts zu kaufen und Schals mit diversen Tartans, wie die Schottenmuster genannt werden.

Das Schottenmuster unseres nächsten Ziels war vorgegeben. Eine Empfangsdame und ebenso das andere Personal von Blair Castle trug Dienstkleidung mit Tartanmuster. Sogar die Tischdecke in der Empfangshalle war aus dem gleichen Schottenmuster des Clans des Duke of Atholl. Die Empfangsdame erzählte in bestem Englisch die Geschichte von Blair Castle, so dass Wolfgang keine Mühe hatte zu übersetzen. Vor dem Tod des 10. Duke of Atholl, der keine eigenen Kinder hatte, wurde Blair Castle einer Stiftung übertragen.



Um den 11. Duke of Atholl zu finden, musste man neun Generationen zurückverfolgen, um einen entfernten Cousin für diesen Titel zu finden. Der 11. Duke of Atholl, John Murray, lebt in seinem Geburtsland Südafrika und hat nicht die Absicht nach Schottland zurück zu kehren.

Auch dieses Castle ist von einem fantastischen Park mit sprichwörtlich englischem Rasen, mit uralten Bäumen und Gärten umgeben. In der Nähe befinden sich Koppeln für



Schafe und schottische Zottelrinder, die alle, im Gegensatz zu unseren Kühen, ihre Hörner behalten dürfen.

Endstation an diesem Tag war der Ort Perth, wo wir in einer umgebauten ehemaligen alten Mühle untergebracht waren. Im Speiseraum waren große alte Zahnräder Wand schmuck, die alten massiven Decken- und Stützbalken wurden sichtbar gelassen und der Raum hatte einen ausgeprägten Charme. Unter der Bar floss der Mühlbach unter dem angehobenen Mühlrad hindurch, sichtbar durch eine in den Fußboden eingelassene Glasplatte. Es gab einen Kamin, in dem auch Feuer brannte.

Wieder einmal hatten wir die Auswahl auf der Speisekarte zwischen Fisch-, Fleisch- und Nudelgericht, aber der Nachtisch war lecker. Beim Spaziergang stellte sich Perth als eine Stadt mit einer großen Fußgängerzone mit alten Häusern, mehreren Kaufhäusern, Geschäften und Lokalen, aber auch Kirchen vor. Die Stadt liegt am River Tay in Zentralschottland. Wieder im Hotel lief in der Bar noch der Fernseher und zeigte immer noch Bilder der königlichen Hochzeit.

6. Tag

Reiseleiter Wolfgang schlug vor, abwandelnd vom vorgesehenen Programm den Scone Palace jenseits des River Tay zu

besichtigen. Einige wollten lieber die Stadt erkunden, die meisten aber fuhren mit und erlebten wieder traditionsreiche Architektur und Innenausstattungen. Der Palast ist ein „Neubau“ von 1808 und wurde an der Stelle gebaut, an der 1120 das erste schottische Augustinerkloster errichtet worden war. Damit die Earls of Mansfield nicht vom gemeinen Volk gestört wurden, ließen sie für den Neubau ein ganzes Dorf umsiedeln und zwei Kilometer weiter wieder errichten. Natürlich ist auch dieses Anwesen von einem Park umgeben

mit Rhododendren, einem Irrgarten und auch den Koppeln für die Tiere. Zusätzlich laufen auf dem Gelände Pfauen herum und lassen sich bewundern. Ein weißer(!) Pfau suchte sich seinen Platz direkt beim Ausgang des Schlosses und wurde von jedem fotografiert.

Nach der Begrüßung durch eine Empfangsdame (wieder in Schottenkaro) in bestem Englisch, welches Wolfgang wiederum problemlos ins Deutsche übersetzen konnte, wies sie besonders auf die großartigen Elfenbeinfiguren an den Wänden hin. Leider herrschte auch hier Fotografierverbot. Im nächsten Raum mit tollen Gobelins an den Wänden, der uns von einem

Saalwärter in einwandfreiem Deutsch erklärt wurde - wir waren davon total überrascht und wahrscheinlich auch Wolfgang, der nun einfach nur zuhören konnte. Auf einem Tisch stand ein Familienfoto des 8. Earls of Mansfield mit seiner Lady und seinem Sohn, dem 9. Earl of Mansfield, alle drei in



Schottenkaro. Die obligatorische Frage zu offiziellen Anlässen „Was ziehe ich nur an?“ stellt sich wohl bei all denen nicht, die ein eigenes Tartanmuster in ihren Kilts tragen. Im Schloss derer of Mansfield waren in einem Raum nicht nur die Wände im familieneigenen Schottenkaro, sondern auch noch die Vorhänge an den Fenstern.

Ein riesiger Saal mit Wappen und Kleidungsstücken an den Wänden rundete den Rundgang durch das Schloss ab. Gegenüber dem Eingang auf dem Moot-Hill wurde bis 1296 der Stone of Scone aufbewahrt. Dieser Stein hat eine wechselvolle Geschichte. Jeder König wurde von einem Adligen zum Stein geführt und stehend oder auf dem Stein sitzend gekrönt. Der Stein galt als ein Zeichen der Verbundenheit der Herrscher mit dem Land und dem Volk. Er ist auch heute noch einer der wichtigsten Symbole der schottischen Nation. 1296 kam der Stein als Kriegsbeute nach London in die Westminster Abbey und wurde in den Thron der englischen Könige unter der Sitzfläche eingebaut. Die englischen Könige saßen also bei der Krönung auf diesem Stein. Dies wurde

von den Schotten als Affront empfunden. Für die Engländer aber gilt der Stein als Symbol der Einheit der Königreiche England und Schottland.

Weihnachten 1950 wurde der Stein von schottischen Studenten aus Westminster Abbey entführt und nach Schottland geschmuggelt. Da er beim Ausbau in zwei Teile zerbrochen war, wurde er heimlich repariert. Nachdem bekannt wurde, wo sich der Stein befand, wurde er von der Polizei sichergestellt und nach London zurückgebracht. 1996 jedoch kam er nach 700 Jahren, in einer feierlichen Zeremonie zurück nach Schottland ins Edinburgh Castle.



Nachdem die Stadtbummler wieder zugestiegen, fuhren wir zum Sightseeing nach Edinburgh. Auf dem Weg dahin wurde eine Mittagspause in einem Restaurant in einem Vorort von Perth eingelegt. Das Restaurant war gediegen, die Bedienung aufmerksam und das Essen hat geschmeckt. Gesättigt ging es weiter über die moderne Brücke über den Firth of Forth zum Aussichtspunkt, wo wir alle drei Brücken, nämlich die alte stählerne Brücke für die Eisenbahn, die neue alte Brücke und die wirklich neue Brücke mit den Pylonen und modernem Design bewundern konnten. Es war ein beeindruckender Anblick, vor dem das obligatorische Gruppenfoto geschossen wurde.



Zurück in Edinburgh machten wir eine Stadtrundfahrt – wobei wir ja mindestens das dem Dichter Walter Scott gewidmete Monument schon von der Hinreise kannten. Ebenso das ****Hotel Balmoral, dessen Uhrturm stets 5 Minuten vor geht, damit die Leute pünktlich zu ihren Zügen im Bahnhof kommen (Das wussten wir noch nicht). Auf dem Calton Hill zeigte uns Wolfgang die Nelsonsäule und ein seinerzeit geplantes Denkmal, von dem lediglich eine Säulenwand errichtet wurde. Wir hatten einen wunderbaren Blick über Edinburgh bis zum Meer, das Edinburgh Castle, welches auf einem vulkanischen Hügel steht und in der Ferne sahen wir die Berge Arthur's Seat und Salisbury Crags.

Dem Palace of Holyroodhouse, in dem die Queen bei ihren Schottlandbesuchen wohnt, statteten wir einen kurzen Besuch ab, um auch einmal „königliches Flair“ zu schnuppern und Souvenirs zu erwerben. Wir fuhren an dem Mountain vorbei, auf den die Queen von Holyroodhouse blickt und der zurzeit über und über von blühendem Ginster bewachsen war und in der Sonne leuchtete. Am modernen schottischen Parlamentsgebäude entlang, befuhr unser Busfahrer Michael die Royal Mile. In dieser Straße pulsierte das Leben und es gab viel zu schauen.



Unser Hotel stand dieses Mal nicht in Edinburgh, sondern etwas außerhalb in Livingston direkt neben einem Outlet-Center. Insgeheim jubelten wir schon, als uns Reiseleiter Wolfgang auf die Lage hinwies. Jedoch schloss es schon um 19.00 Uhr, so hatten wir keine Gelegenheit schottische Pfund auszugeben. Die Engländer und Schotten scheinen gerne zu warten und sind dabei geduldig und „make a queue“. Wir jedoch hatten Hunger und Durst und es fiel uns nicht leicht zu warten, bis wir unsere Plätze einnehmen durften. „Please wait, you will be seated!“ So ist es, wenn man verreist: Andere Länder, andere Sitten!

7. Tag

Beim Frühstück hieß es wieder, siehe oben. Beim Kofferpacken mussten wir daran denken, eine Extratasche für unsere Minikreuzfahrt zu packen. Im Bus hielt Berthold Theis eine Abschiedsrede und bedankte sich bei Reiseleiter Wolfgang und Busfahrer Michael für die Betreuung, die Informationen und dafür, dass wir stets sicher unsere Ziele erreichten.

Martin Mauermann nutzte die Gelegenheit, einen selbstgeimten Rückblick vorzutragen, und erntete viele Lacher. Ich weiß beim Schreiben dieses Berichtes nicht mehr, was sich auf Gunster reimt, aber Martin wusste es. Bravo! Dann musste uns Wolfgang verlassen, weil wir am Flughafen Edinburgh vorbei kamen und er dort aussteigen konnte, um seinen Heimflug anzutreten. Ich habe mich gewundert, mit wie wenig Gepäck Wolfgang für die Woche ausgekommen ist.

In Richtung Newcastle machten wir einen Schlenker und besuchten noch die Rosslyn Chapel, eine beeindruckende mittelalterliche Kirche voll mit tollen Steinmetzarbeiten. Wir bewunderten die unterschiedlichen Gesichter, Fratzen und Figuren aus Stein, suchten und fanden mit Hilfe den gefallenen und gefesselten Engel und bestaunten die Lehr-



lings- und die Meistersäule. Besonders interessant scheint mir, dass der Kopf des Meisters diagonal durch den Raum auch nach dem Tod als Strafe immer zur Lehrlingssäule schauen muss. Hat der Meister doch den Lehrling nach Fertigstellung seiner Lehrlingssäule aus Eifersucht über die absolut gelungene außergewöhnliche Arbeit mit einem Hieb auf den Kopf getötet. Der Lehrling hingegen schaut auf die Meistersäule, hat aber den Kopf seiner Mutter neben sich. Der Besuch der Rosslyn Chapel war ein absolutes Muss, vielen Dank denen, die die Reise ausgearbeitet haben.

Auf der Reise nach England überquerten wir wieder den River Tweed, allerdings in die andere Richtung und fuhren eine ganze Zeit immer mit Blick auf das Meer auf der A1 Richtung Süden, bis wir kurz vor Newcastle an einem Gewerbegebiet eine letzte Pause machten. Wir konnten uns im Supermarkt Morrison mit Reiseproviant für die Fähre eindecken. Die Strecke zum Fährhafen war super ausgeschildert und wir kamen stressfrei an. Auch das Einchecken klappte einwandfrei.

Auf der Schwesterfähre KING SEAWAYS waren wir jetzt ja alte Hasen und fanden uns sofort zurecht. Wir beobachteten

das Ablegemanöver und die Ausfahrt aus dem Tyne, der dieses Mal Ebbe hatte. Das Meer war ruhig und an Deck ließen wir uns den Wind um die Nase wehen. Das Abendprogramm an Bord war besser als bei der Hinfahrt, die Kabinen waren immer noch klein, aber an diesem Tag störte es nicht so wie auf dem Hinweg.

8.Tag

Wachwerden auf See, wir sind ja schon fast da! Nach einem Frühstück mit Blick aufs Wasser musste schon bald gepackt werden. Es bot sich noch Gelegenheit die letzten Pfunde los zu werden (nicht die auf den Hüften) und dann kam schon die Mole von Ijmuiden in Sicht. Bei der Einfahrt in den Hafen sahen wir die Wochenendhäuser und Hotelanlagen bei Sonnenschein – anderes als bei der stürmischen Abreise. Das Anlegemanöver war interessant, die Leinen wurden an Land geworfen, das Schiff festgemacht und schon waren wir wieder in Continental Europe.

Michael stand schon mit seinem Bus bereit und war froh, wieder auf der richtigen Straßenseite fahren zu können. Pause machten wir auf einem Autohof, wo es jedoch leider keinen Mittagstisch für uns gab. Das tat der guten Stimmung aber keinen Abbruch, und so kamen wir gegen 17:00 Uhr wieder auf dem Gelände des WSA an.

Es wurde sich herzlich verabschiedet, Visitenkarten getauscht und zugesagt, die Fotos allen zur Verfügung zu stellen. Von den vielen Kartons mit Wein und Sekt blieben nur zwei volle Kartons Wein übrig. Es gab aber auch ge-

nügend Anlässe mit Sekt oder Wein anzustoßen, z.B. Kreislaufschwäche, das schöne Wetter, dass es uns gut ging und noch mehr. Hatten wir doch während der Reise auch noch zwei Geburtstagskinder, Tanja Henkel-Grabowski und Busfahrer Michael, die natürlich ihr Ständchen gesungen bekamen und auf die angestoßen wurde.

Den Organisatoren, Helfern und Helferinnen sage ich im Namen Aller ganz herzlichen Dank für die super Betreuung, die tolle Organisation mit allem, was dazu gehört, und auch für die guten Informationen von Gerrit Klemm, der leider nicht dabei sein konnte. Ohne euch hätten wir diese großartige Reise nicht machen können. Wann wären wir jemals nach Schottland gekommen?! Es hat allen sehr gefallen. Gut war, dass nirgendwo ein Schild stand: „Betreten des Rasens verboten.“ Gefallen hat uns, dass immer eine Karaffe mit Wasser beim Essen auf dem Tisch stand. Außerdem war schön, dass alle gute Laune hatten. Es wäre klasse, wenn es mit euch beim IWSV weitergehen würde, damit wir gemeinsam noch andere Ziele in Europa entdecken können.

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

Presseschau von Stefanie von Einem

Heute im Bundestag, Nr. 606 vom 23.05.2019

Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung

Verkehr und digitale Infrastruktur / Antwort

Berlin: (hib/HAU) Die Zahl der Mitarbeiter in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ist nach Angaben der Bundesregierung von 12.451 zu Beginn des Jahres 2010 auf 10.925 zu Beginn des Jahres 2019 zurückgegangen. Das geht aus der Antwort der Regierung auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion hervor. Was die unbesetzten Planstellen bei der WSV angeht, so wird auf eine frühere Antwort verwiesen, laut der im Jahr 2018 1.399 Planstellen unbesetzt gewesen seien. Der weit überwiegende Teil – etwa 96,5 Prozent – der ausgewiesenen unbesetzten Stellen befindet sich im laufenden Ausschreibungs- und Besetzungsverfahren, internen Personalplanungen sowie „Reservierungen für Kompensationsleistungen“. Als unbesetzt im engeren Sinne könnten daher tatsächlich nur 3,5 Prozent gelten, heißt es in der Antwort.

Zur beschleunigten Besetzung der Stellen seien im Rahmen einer Analyse des Besetzungsprozesses Optimierungspotentiale aufgefunden und umgesetzt worden, schreibt die Regierung. So seien Verfahrensschritte zeitlich gestrafft, Besetzungsentscheidungen auf die Ämterebene delegiert und eine IT-Anwendung „Demografische Entwicklung“ installiert worden, die eine vorausschauendere und gezieltere Stellen- und Personalbewirtschaftung ermöglichen.

BMVI-Newsletter, Nr. 41 vom 14.05.2019

BMVI stellt Masterplan Binnenschifffahrt vor

Scheuer: Wir brauchen eine moderne und starke Binnenschifffahrt

Bundesminister Andreas Scheuer hat heute den Masterplan Binnenschifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Berlin vorgestellt. Der Masterplan Binnenschifffahrt ist die Grundlage, um die Binnenschifffahrt zukunftsfähig und attraktiver zu machen. Er wurde in einem beispielhaften Prozess gemeinsam mit den Verbänden, der Wirtschaft und weiteren Akteuren erarbeitet.

Scheuer:

Wir wollen die Binnenschifffahrt stärken und so viele Güter wie möglich über die Wasserstraßen transportieren. Das Binnenschiff ist ein heimlicher Gütertransport-Gigant – leistungsstark, sicher und effizient. Motorgüterschiffe können mit einer Tragfähigkeit von 3.000 Tonnen bis zu 150 Lkw ersetzen. Das ist ein enormes Potenzial, das wir noch besser nutzen wollen. Dafür haben wir jetzt den Masterplan Binnenschifffahrt geschaffen. Nur wenn wir die Binnenschifffahrt modernisieren und mehr Güter auf die Wasserstraßen bringen, können wir erreichen, dass in Deutschland weniger CO₂, weniger NO_x und weniger Feinstaub ausgestoßen werden.

Der Masterplan Binnenschifffahrt umfasst fünf Schwerpunkte:

- Infrastruktur: Wir sorgen mit Investitionen in Milliardenhöhe für aus

reichend finanzielle, strukturelle und personelle Kapazitäten im Bereich der Wasserstraßen.

- Umweltfreundlichkeit und Flottenstruktur: Wir unterstützen die Branche bei der Umstellung auf effizientere und emissionsärmere Schiffe.
- Digitalisierung: Wir schaffen die Binnenschifffahrt 4.0 – Vernetzung der Häfen, Digitalisierung der Schleusen und Schiffe, Automatisierung der Umschlagplätze.
- Stärkung multimodaler Transportkette: Unser Ziel ist es, den Anteil der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erhöhen.
- Mehr Fachkräfte: Wir unterstützen die Verbände bei der Nachwuchsgewinnung und bei der bundesweiten Offensive auf Jobmessen.

Die Arbeiten am Masterplan Binnenschifffahrt haben vor knapp einem Jahr gestartet. Alle relevanten Akteure der Branche wurden beteiligt, mitgewirkt haben unter anderem Vertreter verschiedener Verbände, von Unternehmen aus dem Binnenschifffahrtsgewerbe, der Häfen, der Bauindustrie, der Verlager, der Werftindustrie, der Motorenhersteller sowie von Forschungseinrichtungen. Weitere Informationen rund um den Masterplan Binnenschifffahrt:

- Masterplan Binnenschifffahrt zum Download (PDF): <http://www.bmvi.de/masterplan-binnenschifffahrt>
- FAQ zum Thema Binnenschifffahrt: <http://www.bmvi.de/masterplan-binnenschifffahrt-faq>

Binnenschifffahrt online vom 06.05.2019

Donau: Brückendaten für Transportplanung online

Planung und Durchführung eines Transports von Übermaßgütern stellen Schifffahrtstreibende vor besondere Herausforderungen. Die österreichische Wasserstraßengesellschaft viadonau stellt ab sofort aktuelle Daten zu den Brücken entlang der gesamten Donau zur Verfügung.

Geht es um die Planung und Durchführung von Übermaß-Transporten ist die verfügbare Brückendurchfahrtshöhe (»lichte Höhe«) oft ein entscheidender Faktor. In enger Abstimmung mit Fachkundigen aus den Donauanrainerstaaten bietet viadonau jetzt eine laufend aktualisierte Entscheidungsgrundlage für die Transportplanung.

Die internationale Wasserstraße Donau überspannen von Kelheim in Süddeutschland bis Sulina an der rumänischen Schwarzmeerküste auf einer Strecke von 2.414,72 Kilometer insgesamt rund 130 Brücken. An der oberen Donau (Kelheim – Gönyü) quert im Schnitt alle 7 km eine Brücke den Strom, an der mittleren Donau (Gönyü – Turnu-Severin) sind es durchschnittlich 26 km und an der unteren Donau (Turnu-Severin–Sulina) nur noch 133 km.

Eine von viadonau veröffentlichte Liste der Donaubrücken enthält für die Schifffahrt relevante Kenngrößen zu Brücken entlang der gesamten schiffbaren Donau. Dazu zählen etwa die Positionierung (Strom-km), die lichte Höhe bei höchstem Schifffahrtswasserstand (HSW), die Durchfahrtsbreite bei Regulierungsniederwasserstand (RNW), Bezugspegelstände, die Anzahl der Durchfahrtsöffnungen und die erlaubte Durchfahrtsrichtung.

Diese Daten wurden im Rahmen des EU-geförderten Projektes RIS COMEX von Projektpartnern aus acht Donauanrainerstaaten gesammelt und aufbereitet. RIS COMEX verfolgt das Ziel, Behörden und Logistikern leistungsfähige Binnenschifffahrtswasserstraßen-

dienste zur Verfügung zu stellen, die Transporte auf der Donau erleichtern.

»Die veröffentlichte Brückenliste wurde nach bestem Wissen und Gewissen von den zuständigen Wasserstraßen- und River Information Services-Betreibern erstellt. viadonau wird hier zukünftig weiterhin eine Koordinationsfunktion übernehmen und versuchen im Rahmen dieser internationalen Zusammenarbeit die Daten laufend zu aktualisieren«, so die österreichische Wasserstraßengesellschaft.

Die Liste kann hier in deutscher und englischer Sprache abgerufen werden.

Heute im Bundestag, Nr. 469 vom 25.04.2019

Vergabeordnung wird geändert

Wirtschaft und Energie/Verordnung

Berlin: (hib/HLE) Die Bundesregierung hat die Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung und der Vergabeverordnung Verteidigung und Sicherheit vorgelegt. Neben zahlreichen redaktionellen Änderungen werden mit der Verordnung auch Änderungen im Bereich der Ausschreibungen für Bauleistungen umgesetzt. Die Bundesregierung erinnert in diesem Zusammenhang an den Auftrag des Koalitionsvertrages, in dieser Legislaturperiode zur weiteren Vereinheitlichung des Vergaberechts die Zusammenführung von Verfahrensregeln für die Vergabe von Liefer- und Dienstleistungen einerseits und von Bauleistungen andererseits in einer einheitlichen Vergabeverordnung zu prüfen.

Heute im Bundestag, Nr. 455 vom 23.04.2019

Beschleunigung von Hafenplanungen

Recht und Verbraucherschutz/Gesetzentwurf

Berlin: (hib/mwo) Der Bundesrat hat den Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Hafenplanungen (Ha-

fenplanungsbeschleunigungsgesetz) vorgelegt. Durch eine Ergänzung des Paragraphen 48 Absatz 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) soll eine erstinstanzliche Zuständigkeit der Oberverwaltungsgerichte für Streitigkeiten über Planfeststellungsverfahren für die Errichtung, die Erweiterung oder die Änderung von Häfen, die für Wasserfahrzeuge mit mehr als 1.350 Tonnen Tragfähigkeit zugänglich sind, eingeführt werden. Dies werde in der Mehrzahl der Verfahren zu einem deutlichen Zeitgewinn führen. Die bestehende erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts nach Paragraph 50 Absatz 1 Nummer 6 VwGO bleibe unberührt.

Hintergrund ist dem Entwurf zufolge, dass die gerichtliche Überprüfung von Zulassungsentscheidungen für große Infrastrukturprojekte die Gerichte angesichts der Komplexität und des Umfangs der Verfahren vor besondere Herausforderungen stelle, die sich auch auf die Verfahrensdauer auswirkten. Daher seien für die gerichtliche Überprüfung von Zulassungsentscheidungen zum Beispiel für Großkraftwerke, Energieleitungen, Eisenbahnen, Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen, Flughäfen und Verkehrslandeplätze die Oberverwaltungsgerichte oder das Bundesverwaltungsgericht erstinstanzlich zuständig. Demgegenüber sehe die Verwaltungsgerichtsordnung bislang für den Bau beziehungsweise Ausbau von Häfen keine besondere Eingangszuständigkeit vor.

Osnabrücker Zeitung vom 16.04.2019

Schleuse in Dörpen wird verlängert

Bund investiert 255 Millionen Euro in Küstenkanal

Von Maike Plaggenborg

Dörpen. Zunächst soll die Schleuse in Dörpen für anderthalb Millionen Euro vergrößert werden, das zweite Projekt betrifft den Küstenkanal zwischen Oldenburg und Dörpen. Der dort geplante Ausbau beläuft sich auf 255 Millio-

nen Euro. Bis zur Fertigstellung vergehen allerdings noch viele Jahre.

Bereits 2017 hätten Vertreter des Güterverkehrszentrums Emsland, der lokalen Politik und des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Meppen „in ähnlicher Runde“ zusammengesessen, sagte Holger Giest, Leiter des WSA, und über die Verlängerung der Schleuse gesprochen und diese schließlich auch verkündet. Abschluss der Planungen wie auch der Baubeginn seien bereits für 2019 angesetzt gewesen.

„Leider ist das nicht gelungen“, sagte Giest. Personalmangel war ein Faktor dabei. Nun verkündet das WSA dasselbe Vorhaben – mit Baustart in 2021. Die Ausschreibungen für Ingenieure laufen, teilte er mit. Vorgesehen ist, ein Stemmtor auszutauschen und auch seine Öffnungsrichtung zu verändern. Die Nutzlänge der Schleuse vergrößert sich damit von 100 auf 113 Meter. Der gewonnene Platz soll der Befahrbarkeit durch Großmotorgüterschiffe (GMS), die eine Länge von 110 Metern und eine Breite von 11,45 Metern haben, dienen. Die Kosten, die der Bund trägt, belaufen sich auf 1,5 Millionen Euro.

Ebenfalls den GMS zugutekommen soll der Ausbau des Küstenkanals zwischen Dörpen und Oldenburg auf einer gesamten Länge von 62,5 Kilometern. Insbesondere auf der Strecke ab Kilometer fünf bis 21 (Kampe bis Hundsmühlen) soll der Kanal in beide Richtungen befahrbar sein. Dort, so Giest, musste der Verkehr wegen der Enge schon immer geregelt werden. Und so ist es noch heute bei der vor rund 84 Jahren in Betrieb gegangenen Bundeswasserstraße, die eine Querverbindung zwischen Weser und Ems darstellt. Sie sei in den 1960er Jahren „infolge von Kriegsschäden“ ausgebaut und auch angepasst worden.

Auf einer Strecke von zehn Kilometern müsse die Spundwand ersetzt werden, was – ebenso wie Anpassungen bei der Böschung – Teil der Unterhaltungsmaßnahme ist. Bereits innerhalb der kommenden drei Jahre müsse das

WSA Weser-Jade-Nordsee, in dessen Zuständigkeit der östliche Teil des Küstenkanals liegt, drei Kilometer dieser Strecke erneuern. Für das WSA Meppen fallen die übrigen fünf Kilometer innerhalb der kommenden fünf Jahre an, wie Giest erklärte. Weitere elf Kilometer Spundwand müssen erneuert werden. „In zehn Jahren sollten wir damit durch sein“, sagte Giest.

Auch die Schleusen sollen erneuert werden

Dann könne mit den Schleusen begonnen werden. Beide – die in Dörpen und in Oldenburg – sollen im Anschluss erneuert werden. Das Ende der Umsetzung sieht Giest in 20 Jahren. Die Kosten für den Bund betragen 255 Millionen Euro, allerdings warnte Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, vor der Angabe zu genauer Zahlen. Der Preisstand beziehe sich auf die Vergangenheit. Bei dem Betrag gebe es Unwägbarkeiten wie die Zinsentwicklung. Für die Umsetzung des Projekts seien neun neue Stellen – Techniker und Ingenieure – geschaffen worden. Derzeit, so Giest, ist es zwar möglich, dass GMS von Dörpen bis zur Höhe Elisabethfehnkanal auf dem Küstenkanal fahren. Aber: „Ab dann wird es eng“, sagte er. Ab dem C-Port nahe Friesoythe fehle noch eine Wendestelle.

Vorerst keine neuen Brücken geplant

Die Erneuerung der Brücken ist nicht im Projekt des Bundesverkehrswegeplans vorgesehen, wie der WSA-Leiter weiter sagt, sei aber trotzdem fällig – nicht wegen der Höhe, sondern wegen des Alters und der Tragfähigkeit.

Die Arbeiten am Kanal betreffend entstände „keine unmittelbare Betroffenheit“ für die Anwohner, sagte Giest. Die Haltung der Öffentlichkeit wertete die Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann (CDU) als positiv. „Entscheiden ist die Transparenz“, sagte sie. Angesichts der Bedeutung dieser Wasserstraße „sehe ich überhaupt keine Probleme“. Samtgemeindebürgermeister Hermann Wocken (CDU) nannte

den Ausbau des Küstenkanals, der „damals“ ein „ein bisschen besserer Graben“ gewesen sei, „ein hervorragendes Signal“. Das Projekt sei für Dörpen und das Emsland positiv. Witte, als Generaldirektionspräsident Vertreter aller Wasserstraßen, attestierte „Sünden der Vergangenheit“ und sagte: „Der Bund hat die Infrastruktur nachhaltig vernachlässigt“.

Heute im Bundestag, Nr. 380 vom 08.04.2019

Regierung will zügige WSV-Reform

Verkehr und digitale Infrastruktur/Antwort

Berlin: (hib/HAU) Die Bundesregierung verfolgt nach eigenen Angaben das Ziel einer zügigen Umsetzung der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), einer Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs und der Steigerung der Verkehrsinvestitionen mit dem Schwerpunkt auf Erhalt vor Aus- und Neubau. Das geht aus der Antwort der Regierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hervor.

Mit der Errichtung der GDWS (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) als zentrale, mittelbehördliche Steuerungsinstanz der WSV anstelle von ehemals sieben regionalen WSDen (Wasserstraßen- und Schifffahrtsdirektionen) sei am 1. Mai 2013 eine Grundentscheidung für den notwendigen Umbau der WSV getroffen worden, heißt es in der Antwort. In der GDWS seien die strategischen Zielsetzungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Schifffahrt und die Wasserstraßeninfrastruktur des Bundes umzusetzen und mit den Anforderungen der Kunden zusammenzuführen. Arbeitsschwerpunkte der GDWS seien insbesondere die zentrale Ressourcensteuerung, die Fach- und Dienstaufsicht gegenüber den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern sowie die Erstellung von praxistauglichen Fachkonzepten, schreibt die Regierung.