

DER INGENIEUR



DER WASSER- UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG

VERBANDSZEITSCHRIFT DES INGENIEURVERBANDES
WASSER-UND SCHIFFFAHRTSVERWALTUNG E.V.



NR. 3 • Sept. 2019

ISSN 1614-2144

- **Das WSA Magdeburg –
Aufgaben und Ziele für den Saalebereich**
- **Die Saale –
Eine alte Wasserstraße mit Zukunft**
- **2. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag
in Bamberg**

Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Bundessvorsitzender: Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, Königsborner Straße 15, 39114 Magdeburg (BK)
Tel. dienstlich: 0391 535-2200
E-Mail dienstlich: burkhard.knuth@wsv.bund.de
Tel. privat: 0172 3992155
E-Mail privat: b.knuth-md@outlook.de

**Stellvertretender
Bundessvorsitzender:** Dipl.-Ing. Sven Wennekamp, Binsengeweg 51, 26197 Großenkneten (SW)
Tel. dienstlich: 0421 69212-211
E-Mail dienstlich: sven.wennekamp@wsv.bund.de
Tel. privat: 04435 6403
E-Mail privat: sven.wennekamp@t-online.de

Bundesgeschäftsführer: Dr.-Ing. Torsten Stengel, Frielinger Straße 7, 28215 Bremen (TS)
Tel. dienstlich: 0421 5378-300
E-Mail dienstlich: torsten.stengel@wsv.bund.de
Tel. privat: 0421 3762977
E-Mail privat: torsten.stengel@nord-com.net

Bundesschatzmeister: Dipl.-Ing. Marko Ruszczyński, Dr.-Carlo-Schmidt-Str. 36, 90491 Nürnberg (MR)
Tel. dienstlich: 0911 2000-210
E-Mail dienstlich: marko.ruszczyński@wsv.bund.de
Tel. privat: 0911 65070579
E-Mail privat: marko.ruszczyński@web.de

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

Bankverbindung: IBAN: DE22 5509 0500 0001 2808 80
BIC: GENODEF1S01

IWSV im Internet: www.iwsv.de

Bezirksgruppen Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Bezirksgruppe Hannover

Vorsitzender: Dipl.-Ing. Volker Bensiak
Ludwig-Erhard-Weg 21 · 32425 Minden
Tel. dienstl.: 0571 88929953
E-Mail: volker.bensiak@wsv.bund.de
Tel. priv.: 0571 38512582
IBAN: DE28 4906 0127 0521 0314 00
BIC: GENODEM1MPW

Bezirksgruppe Nord

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

Bezirksgruppe West

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

Bezirksgruppe Süd

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

Bezirksgruppe Südwest

Vorsitzender: Dipl.-Ing. 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

Stellv. Vorsitzender:
Dipl.-Ing. Joachim Preuß
c/o WNA Magdeburg
Tel. dienstl.: 0391 535-2252
E-Mail: joachim.preuss@wsv.bund.de
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

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

Redaktion, Anzeigen und Vertrieb

Dipl.-Ing. Stefanie von Einem (Leitende Redakteurin) (vE)
Flachsroststraße 15 Tel.: 0911 2000-310 od. 016097219547
90475 Nürnberg E-Mail: stefanie.voneinem@wsv.bund.de

weitere Redakteure

Vorsitzende der Bezirksgruppen

Druck

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

Hinweise für Autoren

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

Bei Einsendung von Manuskripten bitte beachten:

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

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

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

Abonnement-Bestellungen und Anschriftenänderungen bitte der Redaktion mitteilen.

Bezugspreis: Einzelheft 7,50 Euro inkl. Versand

ISSN 1614-2144

Titelbild: „Sondertransport auf der Saale vor dem Bernburger Schloss“ © WSA Magdeburg

INHALT

2 EDITORIAL

3 Verbandsarbeit

Fachbeiträge

9 Das WSA Magdeburg – Aufgaben und Ziele für den Saalebereich

Tjark Hildebrandt, Friedrich Meyer und
Konstantin Carlo Heidrich

13 Die Saale – Eine alte Wasserstraße mit Zukunft

Lothar Tölle

22 2. Bayerischer Wasserstraßen- und Schiffahrtstag in Bamberg

26 ZBI

27 Allgemeine Informationen

28 Aus den Bezirksgruppen

33 IWSV-Aktuell



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

von wegen, die Politik macht Sommerpause. Ende Juli gab es in unserem Ministerium auf der Abteilungsleiter Ebene eine Personalrochade, welche auch Auswirkungen auf unsere Aufgaben in der WSV haben wird.

Seit 10 Jahren war Reinhard Klingen Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt. Auch als „gelerner“ Jurist fand er sich sehr schnell in der zumeist technisch geprägten Materie der WSV-Aufgaben zurecht, war er doch zuvor bereits 4 Jahre als Unterabteilungsleiter Wasserstraßen tätig. Da Herr Klingen davor ca. 5 Jahre das Referat Personal in der Z-Abteilung geleitet hat, ist die Übertragung der neuen Aufgabe sicherlich nachvollziehbar. Wir können, auch als Verband, dem neuen Abteilungsleiter Herrn Dr. Salomon nur wünschen, dass er sich sehr schnell ein Bild von den anstehenden Aufgaben der WSV macht und den in letzter Zeit eingeschlagenen Weg der fach- und sachgerechten Ressourcenausstattung der WSV weitergeht. Wichtig wäre aus unserer Sicht natürlich ebenfalls, das Thema „Beschleunigung von Bauprojekten“ auch im Dialog mit der Bauindustrie fortzusetzen. Dazu hatte uns ja Herr Klingen die Möglichkeit eines Dialoges mit Verbandsmitgliedern angeboten, um an konkreten Praxisbeispielen Möglichkeiten der Optimierung herauszuarbeiten. Der Bundesvorstand wird sich um einen baldigen Gesprächstermin mit Herrn Dr. Salomon bemühen.

Der Europäische Gerichtshof hat die verbindlich festgelegten Höchst- und Mindestsätze der HOAI als europarechtswidrig eingestuft. Dies wird das Handeln unserer Verwaltung zukünftig verändern. Um die Vielzahl der Bauprojekte umzusetzen, greifen wir in der WSV zunehmend auf Ingenieurbüros zurück, um die notwendigen

Planungen, Entwürfe und Verdingungsunterlagen zu erstellen. Dabei ist es jedoch unabdingbar, dass wir innerhalb der WSV auch weiterhin über genügend Fachkompetenz verfügen, um bei der Auswahl, der Begleitung bei der Bearbeitung sowie bei der Qualitätssicherung der Ergebnisse der Büros die richtigen Entscheidungen treffen können. Gerade durch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes wird aus meiner Sicht die Vergabe von freiberuflichen Leistungen schwieriger. Wir werden abwarten müssen, wie die ersten Erfahrungen damit aussehen.

Unser Dachverband, der ZBI hat gerade wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass es im öffentlichen Dienst immer noch zu viele befristete Arbeitsverhältnisse gibt und eine Veränderung dieser Praxis gefordert. Da es zunehmend schwieriger wird geeignetes Fachpersonal zu bekommen, sollte es auch in der WSV die Ausnahme bleiben, befristete Arbeitsverträge abzuschließen. Dies erhöht letztendlich die Attraktivität der WSV als Arbeitgeber und bietet den Bewerberinnen und Bewerbern eine gute berufliche Perspektive. Als Verband werden wir die neuen Kolleginnen und Kollegen beim Einstieg bestmöglich unterstützen. Für diese Aufgaben wünsche ich uns allen viel Erfolg.

Ihr/Euer

Reinhard Klingen

Nachruf

Am 14. Juli 2019 hat uns unser langjähriges Mitglied,
der Vorsitzende der Bezirksgruppe Ost
und Mitglied des Bundesvorstandes unseres Verbandes

Dipl.-Ing. Dietmar Winkler

plötzlich, viel zu früh und für immer verlassen.



Der Verlust eines geachteten Kollegen, welcher plötzlich aus dem Leben gerissen wurde, hat uns tief getroffen. Er war ein wunderbarer Mensch, welcher mit jedem bestens auskam und immer für andere da war.

Geboren in Greifswald absolvierte er nach der Schulausbildung eine Lehre zum Baufacharbeiter. Nach der Wehrdienstzeit begann er 1980 ein Studium, welches er 1983 als Bauingenieur (Tiefbau) erfolgreich abschloss. Danach war er als Bauleiter und Oberbauleiter in verschiedenen Unternehmen tätig. Seit dem Jahr 2001 war Dietmar Winkler im Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg beschäftigt. Als Baubevollmächtigter für die verschiedensten Bauvorhaben (zuletzt die Brücke Büssau am Elbe-Lübeck-Kanal) erwarb er sich bei den Kolleginnen und Kollegen sowie auch bei den Auftragnehmern auf Grund seines Handelns viel Anerkennung. Im Jahr 2009 trat Dietmar Winkler unserem Verband bei und übernahm in der Bezirksgruppe Ost auch bald Verantwortung als Kassenwart. Auf der Mitgliederversammlung 2016 wurde er zum Vorsitzenden der Bezirksgruppe Ost gewählt. Im Mai dieses Jahres organisierte die Bezirksgruppe Ost erfolgreich die Bundesmitgliederversammlung in Halle/Saale.

Die Nachricht über seinen Tod hat nicht nur den Bundesvorstand, sondern alle Mitglieder in unserem Verband sehr getroffen. Mit Dietmar verlieren wir einen zuverlässigen und hochmotivierten Verbandskollegen und lieben Freund.

Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie insbesondere seiner Frau Simone. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Burkhard Knuth

Bericht über die 49. Mitgliederversammlung des IWSV am 24. Mai 2019 in Halle an der Saale

Die Saale – Eine alte Lebens- und Verkehrsader in der Mitte Deutschlands

Am 24. Mai 2019 fand in Halle die 49. Mitgliederversammlung unter dem Leitthema „Die Saale – Eine alte Lebens- und Verkehrsader in der Mitte Deutschlands“ statt. Mit der MS „Händel II“ ging es ab dem Anleger Riveufer auf der Saale bis nach Bernburg.



Dietmar Winkler, der Vorsitzende der ausrichtenden Bezirksgruppe Ost des IWSV, empfing alle Anwesenden an Bord. Er merkte an, dass diese Veranstaltung hinsichtlich des Tagungsortes ein Novum darstellt. Zum ersten Mal finden der öffentliche und der interne Teil der Mitgliederversammlung nicht auf festem Boden, sondern auf einem Schiff statt.

Anschließend hieß **Burkhard Knuth**, als Bundesvorsitzender des IWSV, alle Zuhörer willkommen, insbesondere die Grußredner und Referenten, seine Vorgänger, den Ehrenvorsitzenden Paul Schmidtke und die Landtagsabgeordnete Kerstin Metzner, sowie die Ehrenmitglieder. Der IWSV will die Interessen der Ingenieurinnen und Ingenieure voranbringen. Diese stehen in der heutigen Zeit durch die zunehmende Digitalisierung vor vielfältigen Herausforderungen. Zudem befinden sich viele Anlagen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) in einem bedenklichen baulichen Zustand. Ein Erfahrungsaustausch der Ingenieurinnen und Ingenieure untereinander ist wichtig, um Bauabläufe optimieren und Bauvorhaben beschleunigen zu können.



René Rebenstorf, Beigeordneter der Stadt Halle für Stadtentwicklung und Umwelt, sprach in Vertretung für Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiegand, der leider aus terminlichen Gründen verhindert war. Dr. Wiegand ließ herzlich grüßen. Die Händelstadt Halle ist ein idealer Kongress- und Tagungsort mit sehr guten Anbindungen an das öffentliche Verkehrsnetz. Schon in der Vergangenheit führten die vorhandenen Transportwege zu ersten Ansiedlungen. Auch heute kann man mit dem Schiff am Saaleufer anlegen und direkt in die Stadt mit ihren bedeutenden Sehenswürdigkeiten und ihrer altherwürdigen Architektur hineintreten.



Michael Heinz, Abteilungsleiter Umwelt, Technik, Wassertourismus der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn, dankte für die Einladung. Er übermittelte Grüße vom Präsidenten Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, der aufgrund politischer Termine nicht anwesend sein konnte. Die Reform der WSV soll 2021

abgeschlossen sein. Drei neue Revierämter haben bereits ihren Betrieb aufgenommen. Dieses Jahr steht ein Wechsel der Immobilie der GDWS der besseren Verkehrsanbindung wegen an. Die derzeit 140 Beschäftigten ziehen nach Bonn-Endenich. Zur Erreichung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie wird der wasserwirtschaftliche Ausbau der Bundeswasserstraßen auf die WSV als hoheitliche Aufgabe durch Gesetzesänderung übertragen. Technische Mitarbeiter, wie z. B. Biologen, sind zukünftig notwendig. Um den Personalbedarf für die Umsetzung der Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan zu decken, muss die WSV Überzeugungsarbeit leisten, um junge Ingenieure zu gewinnen und an sich zu binden.

Heinz Leymann, Vizepräsident des Zentralverbandes der Ingenieurvereine e. V. (ZBI), richtete Grüße vom Präsidenten Wilfried Grunau aus, der wegen unumstößlicher Termine verhindert war. Der ZBI verfügt als zweitgrößter Ingenieurverband der Bundesrepublik über sehr gute politische Kontakte in zahlreichen Netzwerken. Er bündelt die Interessen und Belange seiner Mitgliedsverbände und vertritt sie gegenüber Politik und Gesellschaft. Ein Ziel ist es, den Fachkräftemangel im öffentlichen Dienst durch bessere Gestaltung der Besoldung und des Gehaltes zu beheben. Heinz Leymann hob hervor, dass der IWSV seit vielen Jahren eine tragende Säule und ein verlässlicher Partner des ZBI ist. Er ist im Hauptvorstand und allen ZBI-Arbeitskreisen vertreten.



Stefan Kunze ist Vorstandsvorsitzender der Elbe-Allianz e. V., einem Zusammenschluss von Unternehmen und Behörden sowie der Industrie- und Handelskammern beiderseits der Elbe einschließlich der Tschechischen Republik. Ziele des Vereins sind die Förderung der Wasserstraßen und Häfen im Stromgebiet der Elbe, ihrer schiffbaren Nebenflüsse und angrenzenden Kanäle. 2017 wurde das Gesamtkonzept Elbe beschlossen, welches für eine wirtschaftliche Nutzbarmachung des Wasserweges im Einklang mit der Natur steht. Die Elbe muss als leistungsfähiges und zuverlässiges Transportmittel

erhalten bleiben, um im Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrswegen bestehen zu können.



Tjark Hildebrandt, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Magdeburg, begrüßte alle Anwesenden und merkte an, dass viel Fachverstand an Bord sei, wie der der neuen jungen Außenbezirksleiter von Bernburg und Merseburg, die er kurz vorstellte. Er wünschte der Veranstaltung einen guten Verlauf und verwies auf seinen noch folgenden Fachvortrag.

Professor Dr. Mathias Tullner ist außerplanmäßiger Professor an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg sowie Vorsitzender der Otto-von-Guericke Gesellschaft Magdeburg e. V. Er referierte über „Halle, die Saale und das Salz der Erde“. Mit 238.000 Einwohnern ist Halle die größte Stadt des Landes Sachsen-Anhalt. Die erste Erwähnung eines karolingischen Kastells bei einem Ort, der Halle genannt wird, stammt aus dem Jahr 806. Die Stadt ist reich an Bodenschätzen, wie z. B. Salz. Die vorhandenen geologischen Besonderheiten ermöglichten es, dass man ohne großen Aufwand an die Sole kommen konnte. Halle gedieh dadurch zur bedeutenden Salz- und Hansestadt. Hier wurden die preußischen Tugenden Fleiß, Einfachheit und Bescheidenheit erfunden. Professor Tullner stellte klar, was Hallenser – die Einwohner von Halle -, Halloren – die einstigen Salinenarbeiter in Halle und jetzigen Mitglieder einer Brüderschaft – und Hallunken – die Zugewanderten – bedeutet. 2014 wurde „Die Salzwirker-Brüderschaft im Thale zu Halle“ in das Bundesweite Verzeichnis des Immateriellen Kulturerbes aufgenommen.



Lothar Tölle ist Beisitzer im Vorstand der Bezirksgruppe Ost des IWSV sowie Vorstandsmitglied der DWHG – Deutsche Wasserhistorische Gesellschaft e. V. In seinem Vortrag sprach er über „Die Saale – eine alte Wasserstraße mit Zukunft?“. Der erste urkundlich erwähnte Schiffstransport im Jahr 981 war kein Gütertransport,

sondern die Überführung des Leichnams des Erzbischofs Adalbert von Halle nach Magdeburg. Mit dem Bau von erst hölzernen, dann massiven Schleusen wurden neue Transport- und Handelswege geschaffen, die zur Ansiedlung von Unternehmen und somit einem Aufschwung der Wirtschaft führten. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan wurde der vom Saale-Bündnis geforderte Ausbau des Saale-Seitenkanals in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Visionen für die Zukunft sind die Verknüpfung von Schifffahrt und Naturschutz beim Ausbau der Bundeswasserstraße Saale sowie die Entwicklung des Braunkohlereviere als Freizeitland.

Tjark Hildebrandt stellte „Das WSA Magdeburg – Aufgaben und Ziele für den Saalebereich“ vor. Bis zum Hafen Halle-Trotha ist die Saale für die Berufsschifffahrt ausgebaut. Bei den Saalegroßschleusen, die über die Leitzentrale in Bernburg fernbedient werden, erfolgt zurzeit der Ersatzneubau der Schleusentore. Ab dem Hafen Halle-Trotha dient die Saale hauptsächlich dem Freizeitverkehr. Die Nutzung der fernüberwachten kleinen Schleusen bedarf der Selbstbedienung. Bis 2020 will das WSA die ganzjährige Durchgängigkeit der Saale offerieren. Hierzu ist zunächst noch eine Bestandsaufnahme des Verkehrsaufkommens durchzuführen, um einheitliche Schleusenzeiten anbieten zu können. Ende des ersten Quartals 2020 beginnt der Wirkbetrieb des neuen Revieramtes Elbe, ein Zusammenschluss aus den WSÄ Dresden, Lauenburg und Magdeburg. An die 800 Beschäftigte sind dann für ungefähr 1000 Kilometer Wasserstraße zuständig.

Zum Abschluss der Vortragsveranstaltung dankte Burkhard Knuth den Referenten und Zuhörern und lud zur internen Mitgliederversammlung ein.

Nach der Mittagspause folgte die interne Mitgliederversammlung mit der Neuwahl des Geschäftsführenden Vorstandes. Der Bundesvorsitzende Burkhard Knuth, der Bundesgeschäftsführer Dr. Torsten Stengel und die Bundeschriftführerin Constanze Follmann wurden in ihren Ämtern bestätigt. Zum neuen stellvertretenden Bundesvorsitzenden wurde Sven Wennekamp, zum neuen Bundesschatzmeister Marko Ruszczyński gewählt. Der ehemalige stellvertretende Bundesvorsitzende Martin Gasper verstarb im Dezember 2018. Über 35 Jahre hat er sich im IWSV mit großer Leidenschaft engagiert.



von links nach rechts: Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, Dr. Torsten Stengel, Constanze Follmann, Marko Ruszczyński, Sven Wennekamp

Ein weiterer Tagesordnungspunkt war die Ehrung der nachfolgend aufgeführten Mitglieder für besondere Verdienste für den IWSV. Die goldene Ehrennadel für über 12 Jahre Tätigkeit im Bundes- beziehungsweise Bezirksvorstand erhielten Dr. Herwig Nöthel und Sven Wennekamp. Petra Fitschen, Jann Toben und Constanze Follmann nahmen die silberne Ehrennadel für über 8 Jahre Tätigkeit im Bundes-, Bezirksgruppen- beziehungsweise Geschäftsführenden Vorstand

entgegen. Der bisherige Bundesschatzmeister Michael Brunsch wurde aufgrund seiner langjährigen Verdienste im Bezirksgruppen- und Geschäftsführenden Vorstand zum Ehrenmitglied ernannt.

Diejenigen, welche nicht an der internen Mitgliederversammlung teilnahmen, genossen auf dem Oberdeck bei schönstem Wetter die Schifffahrt auf der Saale.

Mit Bussen ging es nach dem Ende der Veranstaltung zurück zum Hotel, wo ein breit gefächertes Buffet auf die Teilnehmer wartete.

Am Samstag traf man sich zu einer informativen Stadtführung. Die zahlreichen präsentierten Sehenswürdigkeiten der Altstadt zeigten auf, dass Halle viele schöne Ecken hat, die man auf den ersten Blick nicht vermuten würde.

Constanze Follmann

Sitzung des Bundesvorstands am 23. Mai 2019 in Halle/Saale

Am Vortag der 49. Bundesmitgliederversammlung fand die Frühjahrssitzung des Bundesvorstandes des IWSV in Halle/Saale statt. Neben den Vorstandsmitgliedern waren auch der Ehrenvorsitzende Paul Schmidtke sowie die Ehrenmitglieder Werner Kinkartz und Hermann Steidlinger anwesend.

Zunächst erfolgte ein Austausch über aktuelle Themen aus der WSV. Die Reform der WSV auf Amtsebene schreitet voran. Zum Zeitpunkt der BV-Sitzung waren bereits drei neue Ämter eingerichtet: die WSÄ Neckar, Weser-Jade-Nordsee und Donau MDK. Mittlerweile wurde auch das WSA Mosel-Saar-Lahn eingerichtet. Es kann davon ausgegangen werden, dass in 2020 alle 17 neuen WSÄ den Wirkbetrieb aufgenommen haben werden.

Der Bundesvorsitzende erinnerte daran, dass der IWSV mit Herrn Klingen (für die WSV zuständiger Abteilungsleiter beim Bundesverkehrsministerium) in der 2. Jahreshälfte mit erfahrenen Kolleginnen und Kollegen des IWSV das Thema „Beschleunigung von Bauprojekten“ erörtern will. Da Herr Klingen mittlerweile eine andere Funktion beim BMVI wahrnimmt, wird das Thema mit dem neuen Abteilungsleiter, Herrn Dr. Salomon, zunächst im Rahmen des geplanten Antrittsbesuchs des Bundesvorstands erörtert.



Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bundesvorstandssitzung

Die Bezirksgruppenvorsitzenden berichteten über ihre Aktivitäten und die durchgeführten Mitgliederversammlungen. In allen Bezirksgruppen wurde das Thema „Beitragsanpassungen“ diskutiert und ein positives Votum ausgesprochen. Die Vorsitzende der Bezirksgruppe West, Kollegin Heike Brandherm, ist zum Mitglied der Ingenieurkammer Hessen ernannt worden. Die Bezirksgruppe Südwest hat mit den Kollegen Gerald Rose und Gerrit Klemm einen neuen ersten und zweiten Vorsitzenden gewählt. Zur neuen Vorsitzende in der Be-

zirksgruppe Süd ist die Kollegin Stefanie von Einem gewählt worden.

Die IWSV - Vertreter/innen in den ZBI-Arbeitskreisen informierten über die dortigen Aktivitäten. Im Arbeitskreis „Ingenieuraus- und Fortbildung“ beschäftigt man sich zzt. schwerpunktmäßig mit dem Thema Nachwuchsgewinnung. Für diesen Arbeitskreis wird eine Nachfolge für die bisher teilnehmende Kollegin Petra Fischen gesucht. Der Arbeitskreis „Ingenieure in der Wirtschaft“ (vertreten durch den Kollegen Heinrich Bäumgärtel, SIBAU Genthin) wird seine Tätigkeiten nach dreijähriger Unterbrechung Mitte 2019 wieder aufnehmen. Der Kollege Hauke Hennigsen hat die Leitung des Arbeitskreises „ZBI-LARGE Schleswig-Holstein“ übernommen.

Die von den Kolleginnen Petra Fischen und Angelika Oberländer geplanten Fortbildungsveranstaltungen können in 2019 nur teilweise realisiert werden.

Hier ist zukünftig eine bessere Kommunikation innerhalb der Bezirksgruppen erforderlich, damit Anmeldungen auch termingerecht erfolgen können. Der IWSV vertritt die Auffassung, dass die angebotenen Fortbildungsveranstaltungen entweder im dienstlichen Interesse sind oder zumindest die

Anforderungen für Bildungsurlaub erfüllen. Der Vorstand wird das Thema in seinem Jahresgespräch mit dem Präsidenten der GDWS, Herrn Prof. Dr.-Ing. Witte nochmals erörtern.

Der scheidende Bundesschatzmeister, Dipl. Dipl.-Ing. Michael Brunsch berichtete über die Haushaltslage der Bundeskasse und über den Mitgliederbestand. Zum Zeitpunkt der BV-Sitzungen hatte der IWSV 821 Mitglieder, davon 223 passive. 58 Firmen sind ebenfalls Mitglied im IWSV.

In Vorbereitung auf die Bundesmitgliederversammlung wurden die Kandidaten für die Vorstandswahlen abgestimmt. Es erfolgte einstimmig der Antrag an die Mitgliederversammlung, den Kollegen Michael Brunsch zum Ehrenmitglied zu ernennen und die Mitgliedsbeiträge anzupassen.

Es wurde beschlossen, dass das Themenfeld „Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit“ (hier insbesondere der Internetauftritt) in den nächsten Vorstandssitzungen intensiver behandelt wird. Hierzu wird eine Arbeitsgruppe eingerichtet.

Abschließend informierte der Kollege Gerrit Klemm über die Vorbereitungen zum IX. Ingenieurtag (gleichzeitig 60-jähriges

Bestehen des IWSV). Der Ingenieurtag wird vom 07. – 09.05.2020 in Mainz stattfinden und hat den Arbeitstitel „Digitalisierung Binnenschifffahrt / Binnenschifffahrtsstraßen“.

Folgende Vorstandstermine stehen in 2019 / 20 an:

- 23.08.2019: Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands beim WSA Uelzen
- 06.12.2019: Sitzung des Bundesvorstands beim WSA Weser-Jade-Nordsee (Standort Bremen)
- 13.03.2020: Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands in Oldenburg
- 07. – 09.05.2020: IX. Ingenieurtag und 60 Jahrfeier IWSV in Mainz

TS

IX. Ingenieurtag 2020 – 60 Jahre IWSV

„Digitalisierung Binnenschifffahrt und Wasserstraßen“ 07. Mai bis 09. Mai 2020 in Mainz

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

60 Jahre IWSV, eine Erfolgsgeschichte um den Berufsstand der Ingenieurinnen und Ingenieure der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung. Der Ingenieurverband IWSV ist ein „Netzwerk“ der Ingenieure und Techniker der WSV, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, eine funktionierende Wasserstraße und eine technische Wasserstraßeninfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Durch alle Laufbahngruppen und Fachrichtungen strebt der IWSV an, das im Studium und in der Ausbildung erworbene Wissen auf dem aktuellen Stand der Technik zu halten und zu erweitern. Dazu tragen die Ingenieurtage, die sich hauptsächlich mit der Präsentation aktueller Projekte und Themen befassen, im hohen Maße bei.

Mainz war vor über 20 Jahren der Standort, an dem die Telematik für Wasserstraßen, damals im Rahmen eines Projektes, gestartet ist. Es war der Geburtsort des Elektronischen Wasserstraßen Informationsservices ELWIS und der elektronischen Binnenschifffahrtskarte Inland ENC und Inland EC-DIS.

Der IX. Ingenieurtag steht unter dem Motto „Digitalisierung Binnenschifffahrt und Wasserstraßen“. Das System Hafen – Schiff – Wasserstraße ist eine effiziente und leistungsfähige Alternative zum Gütertransport auf der Straße bzw. auf der



Schiene. Dazu gehören neben gut ausgebauten Wasserstraßen, funktionierenden Anlagen auch digitale Systeme der Verkehrstechnik. Um jedoch möglichst viele Güter auf diesen Transportweg zu transportieren, brauchen wir leistungsfähige, moderne und sichere River Information Services (RIS). Mit diesen digitalen Systemen ist eine Vernetzung der Häfen inkl. der Logistikbranche, unserer eigenen digitalisierten Schleusenanlagen und automatisierten Schiffen möglich.

Binnenschifffahrt macht nicht an den Ländergrenzen in Europa halt. Der Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen ist

grenzüberschreitend. Daher ist die Digitalisierung der Binnenschifffahrt und der Wasserstraßen eine europäische Aufgabe. Das Projekt RIS-CoMEX ist derzeit das größte TEN-T-Projekt der EU zur Digitalisierung der Wasserstraßen in Europa.

In diesem Projekt arbeiten 15 Partner der Wirtschaft und der Verkehrsministerien aus 13 Ländern zusammen. Insgesamt 26,5 Mio. Euro stehen für die Realisierung zur Verfügung. Ziel dieses Projektes ist es, die bestehenden nationalen RIS europaweit zu verknüpfen, um ein internationales Netzwerk für die einzelnen Transport-Korridore in einem nachhaltigen Betrieb anzubieten. Dazu gehören der Abbau administrativer Barrieren beim grenzüberschreitenden elektronischen Melden, der grenzüberschreitende Informationsaustausch für die Logistik, die Planbarkeit der Transporte auf der Wasserstraße und die Verkürzung der Reisezeiten durch grenzüberschreitende Routenplanung und Nutzung von Portalen für Fahrwasserinformationen. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass die internationalen RIS-Standards in einem hohen Qualitätsniveau zur Verfügung stehen und der technische Betrieb der RIS-Infrastruktur mit einer akzeptablen Verfügbarkeit gewährleistet ist.

Deutschland und insbesondere die WSV hat einen bedeutenden Anteil an der Umsetzung des Projektes. Auf Grundlage des Masterplans Binnenschifffahrt gilt es Maßnahmen zur Bewältigung der digitalen Herausforderungen zu realisieren. Die für eine Routenplanung erforderliche Optimierung von Schleusenprozessen, das Implementieren neuer Technologien, die Weiterentwicklung digitaler Plattformen und des Melde- und Informationssystems sind Maßnahmen, die schlussendlich zu einem automatisierten und vernetzten, einschließlich autonomen Fahren führen können.

Lassen Sie sich also entführen in die Welt der Digitalisierung der Binnenschifffahrt und Wasserstraßen.

Genießen Sie die Zeit Ihres Aufenthaltes in einer der ältesten Städte Deutschlands und erfreuen Sie sich an der Gastfreundschaft der Mainzer und an der Rhoihessische Gemütlichkeit. Erste dauerhafte Ansiedelungen im Mainzer Stadtgebiet sind keltischen Ursprungs. Die Kelten waren in der zweiten Hälfte des ersten Jahrtausends v. Chr. die dominierende Kraft am Rhein. Im Mittelalter war Mainz eine Bischofsstadt. Größter Sohn der Stadt Mainz ist Johannes Gutenberg, der 1450 den Buchdruck mit beweglichen Lettern erfand, und somit eine rasche Ausbreitung der reformatorischen Schriften ermöglichte. Heute ist Mainz Landeshauptstadt von Rheinland - Pfalz mit über 217.000 Einwohnern. Neben Ministerien und Dienststellen der Landesregierung ist in Mainz die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Standort Mainz ansässig.

Tagungsort:

Intercity Hotel Mainz

Binger Straße 21
55131 Mainz

Telefon: +49 (0)6131 58851-0
mainz@intercityhotel.com

Das Tagungshotel befindet sich im Zentrum von Mainz und ist vor allem mit der Bahn sehr gut zu erreichen. Beim Einchecken im Hotel erhält jeder Teilnehmer ein Ticket für kostenfreie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Mainz und Wiesbaden.

Für die Teilnehmer sind für zwei Nächte von Donnerstag, dem 07.05.2020 bis Samstag, dem 09.05.2020 ein Zimmerkontingent mit 25 DZ (124,-€/Nacht) und 15 EZ (99,-€/Nacht) inklusive Frühstück bis zum **10.04.2020 vorreserviert**. Interessenten buchen dort bitte rechtzeitig unter dem Stichwort **IWSV-Mainz 2020**. Um ein Zimmer aus dem ABK buchen zu können, muss eine Kreditkarte zur Buchungsgarantie hinterlegt werden. Nach Buchung eines Zimmers aus dem ABK kann das Zimmer bis 10 Tage vor Anreise kostenfrei storniert werden. Bei nicht fristgerechter Stornierung oder nicht Anreise fallen 90% des Gesamtpreises an.

Vorläufiges Veranstaltungsprogramm:

Donnerstag, 07. Mai 2020

- 15:00 Uhr **Bundesausschusssitzung**
in der GDWS Standort Mainz,
Brucknerstraße 2, 55127 Mainz
- ab 18:30 Uhr **Begrüßungsabend**
im Augustinerkeller,
Augustinerstraße 26, 55116 Mainz,
Essen und Getränke zahlt jeder selbst!

Freitag, 08. Mai 2020

- 09:00 Uhr **Eröffnung IX. Ingenieurtag,
Grußworte, Fachvorträge**
- ab 17:30 Uhr **geselliges Beisammensein** an Bord des
Fahrgastschiffes **MS „Möwe“**
(ablegen 18:00 Uhr) ab Steiger Fischtor
(Getränke Selbstzahler)

Samstag, 09. Mai 2020

- 09:30 Uhr **Stadtrundgang durch Mainz**
mit fachkundiger Führung
- ab 11:00 Uhr Marktfrühstück und**
Ende der Veranstaltung

Die konkreten Anmeldeformalitäten werden in Heft 4/2019 - Der Ingenieur sowie auf der Internetseite www.iwsv.de bekannt gegeben.

Das WSA Magdeburg – Aufgaben und Ziele für den Saalebereich

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Magdeburg ist für ca. 400 km Bundeswasserstraße zuständig. Hierzu gehören Teile der Elbe, des Mittellandkanals und des Elbe-Havel-Kanals, die Saale und der Saale-Leipzig-Kanal. Diverse Bauwerke unterstehen der Unterhaltung des WSA Magdeburg. Hierzu gehören 17 Schleusenammern, das Schiffshebewerk Rothensee, 17 Wehranlagen, 27 Brückenbauwerke, die Kanalbrücke über die Elbe und 4 Pumpwerke. Das WSA ist Arbeitgeber für über 330 Beschäftigte und bearbeitet die klassischen Fachgebiete eines Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes.

Im Zuständigkeitsbereich des WSA Magdeburg befindet sich der Abschnitt der Saale zwischen der Mündung in die Elbe bei Barby, Saale-km 0,00 und der Rohrbrücke Leuna-Kröllwitz bei SI-km 124,16. Der Bereich zwischen Barby und Calbe (SI-km 20,00) ist freifließend. Die Saale oberhalb Calbe im Zuständigkeitsbereich des WSA Magdeburg wird mithilfe von zwölf Schleusen und 15 Wehren staugeregelt. Die fünf sogenannten Saalegroßschleusen Calbe, Bernburg, Alsleben, Rothenburg und Wettin wurden zwischen 1935 und 1951 erbaut und sind sich vom Massivbau und vom Aussehen her sehr ähnlich. Typisch für diese Schleusen sind die hohen grünen Portale mit Hubtoren als Verschlussorgane, sowie der rhombenförmige Grundriss.

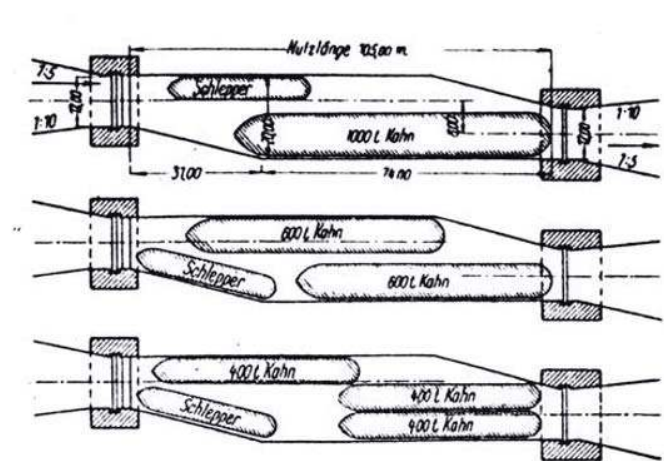


Abb.1: – Saalegroßschleusen

Die von der Leitzentrale Bernburg aus fernbedienten Schleusen ermöglichen das Befahren der Saale von SI-km 0,00 bis 88,00 mit Schiffen bis 85 m Länge, 9,5 m Breite und einer Tragfähigkeit bis zu 1.350 t. Somit lässt sich dieser Streckenabschnitt der Wasserstraßenklasse IV zuordnen.

Die Schleusen werden im Rahmen der Bauwerksinspektion auf Schäden untersucht, die die Gebrauchstauglichkeit und/oder Standsicherheit gefährden, bzw. in absehbarer Zeit gefährden würden. Häufige Schadensbilder sind Risse im Massivbau und Korrosion. Besonders Stahlwasserbauteile

im Wasserwechselbereich werden durch Korrosion geschädigt. Zu diesen Bauteilen gehören die Schleusentore, die aufgrund der langen Nutzungsdauer teilweise erhebliche Schäden aufweisen. Die während der Bauwerksinspektion festgestellten Schäden veranlassten die Planung des Ersatzneubaus aller zehn Tore der Saalegroßschleusen. Das Untertor der Schleuse Calbe wurde 2017 Ersatzneugebaut. Das alte Element wurde demontiert und das neue, ca. 50 Tonnen schwere Tor in zwei Hälften mit einem Autokran in die Schleusenammern gehoben. Nach dem Verbinden der Hälften wurde das Tor auf Verschubbahnen unter das Portal geschoben und dort montiert.



Abb. 2: Schleuse Calbe, Ausbau Untertor April 2017

Da nicht an allen Schleusenhäuptern ausreichend Platz für einen solchen Kran zur Verfügung steht, sollen bei dem Ende 2020 geplanten Ersatz der Schleusentore in Bernburg und Alsleben die Tore auf einem Ponton antransportiert und am Portal hochgehoben werden.

Die letzte Stauhaltung der Saale wird durch die Wehranlage in Calbe gewährleistet, die ein festes Wehr und ein bewegli-



Abb. 3 und 4: Wehr Calbe im Bau und fertig gestellt

ches Klappenwehr mit Fischbauchklappe beinhaltet. Das feste Wehr wurde um 1870 erbaut und ist insgesamt 151 m lang. Auf dem Wehrkörper befindet sich eine bewegliche Klappe, die dem ansässigen Wasserkraftbetreiber gehört und durch diesen betrieben wird. Im Rahmen der Bauwerksinspektion wurde festgestellt, dass die Schäden am festen Wehr erheblich sind und dieses von Grund auf instand zu setzen ist. Mit der Grundinstandsetzung wurde im August 2017 begonnen und der Wehrrücken und der Wehrkörper oberhalb der Krone im Schutz von Spundwänden im Ober- und Unterwasser abgebrochen und neu betoniert.

Die Hauptbauleistung der in zwei Bauphasen durchgeführten Baumaßnahme wurde bereits im Dezember 2018 abgeschlossen.

Ab dem oberen Vorhafen der Schleuse Wettin bei Saale-km 71,000 bis Saale-km 124,160 Bad Dürrenberg wird die obere Bundeswasserstraße Saale vom Außenbezirk Merseburg unterhalten. Der ABz gewährleistet die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt und Verkehrstüchtigkeit der verkehrswasserbaulichen Anlagen der oberen Saaleschleusen und dazugehörigen Stauanlagen. Hierzu zählen die 7 festen Wehre und zwei steuerbare Wehre.

Ab Saale-km 88,00 (Schleuse Trotha), wird die Saale hauptsächlich von der Fahrgast- und Sportschifffahrt genutzt und ist mit der Wasserstraßenklasse I kategorisiert.



Abb. 5: Kleine Saaleschleuse Meuschau – Verpressarbeiten

Die vornehmlich in rotem Wesersandsteinverblendung errichteten Schleusenanlagen wurden von 1820-1874 errichtet. Stromaufwärts gehören zum ABz die Schleusen Halle Trotha, Halle Gimritz, Halle-Stadt, Halle Böllberg, Halle Plana, Meuschau und Rischmühle. Die Befüllung der Schleusenammern erfolgt bei den meisten Schleusen durch Schütze in den Stemmtoren. Die nutzbare Kammerlänge beträgt 47 m bzw. 53 m. Die Kammerbreite variiert zwischen 5,60 m und 6,12 m. Von den sieben Schleusenanlagen sind bereits vier umgerüstet in Selbstbedienung mit Fernüberwachung, die durch die WSV-Leitzentrale in Bernburg sichergestellt wird. Die insgesamt überwundene Stauhöhe beträgt ca. 15 m.

Die fast 200 Jahre bestehenden Schleusenanlagen wurden von 04/2017-02/2019 in 2 Vergabeverfahren instandgesetzt.

Bei der im Vorfeld erfolgten Sondierung der Bauwerke durch Wasserdrucktests wurden erhebliche standsicherheitsgefährdende Hohlstellen in den Häuptern und Kammerwänden, die als Bruchsteinschwergewichtswand erstellt wurden, festgestellt. Diese galt es durch hydraulische Bindemittelinjektion soweit zu reduzieren, dass eine Wiederherstellung der Dauerhaftigkeit, Standsicherheit und Verkehrssicherheit auch für die Zukunft gewährleistet werden kann. Die Instandsetzung konnte während des laufenden Betriebes durchgeführt werden, sodass es für den Verkehr kaum zu Beeinträchtigungen kam.

Zur Unterhaltungslast gehört unter anderem auch das Pulverweidenwehr in Halle in der Elisabethsaale im Bereich des geplanten Umgehungskanals Halle.



Abb. 6: Pulverweidenwehr Halle

Das Drucksegmentwehr ist baugleich mit dem Wehr in Plana, welches bereits in 2014-2016 grundinstandgesetzt wurde. Auf Grund des schlechten Bauwerkszustandes ist auch hier ab 2019 eine Grundinstandsetzung geplant. Zu berücksichtigen ist vor allem der Abtrag des schadhafte Betons und der Ersatz durch eine Vorsatzschale, die Erneuerung der Antriebe, die Überholung der Wehrwalzen, der Ersatzneubau der Straßenbrücke und der Ersatz der Revisionsverschlüsse. Die Bauausführung soll aufgrund der zwei Wehrfelder in zwei Bauabschnitten jeweils im Schutz von Spundwänden im Ober- und Unterwasser erfolgen. Während der gesamten Bauausführung ist der Abfluss durch das jeweils freibleibende Wehrfeld zu gewährleisten. In 2019 ist der Abschluss der Entwurfsplanung angedacht und angestrebt das Vergabeverfahren zu beginnen.

Das Bild zeigt die durch Abrasion geschädigten Störkörper des Tosbeckens im rechten Wehrfeld zum Zeitpunkt der letzten planmäßigen Bauwerksinspektion zur Trockenlegung im Jahr 2013.



Abb. 7: Geschädigter Störkörper des Tosbeckens am Pulverweidenwehr

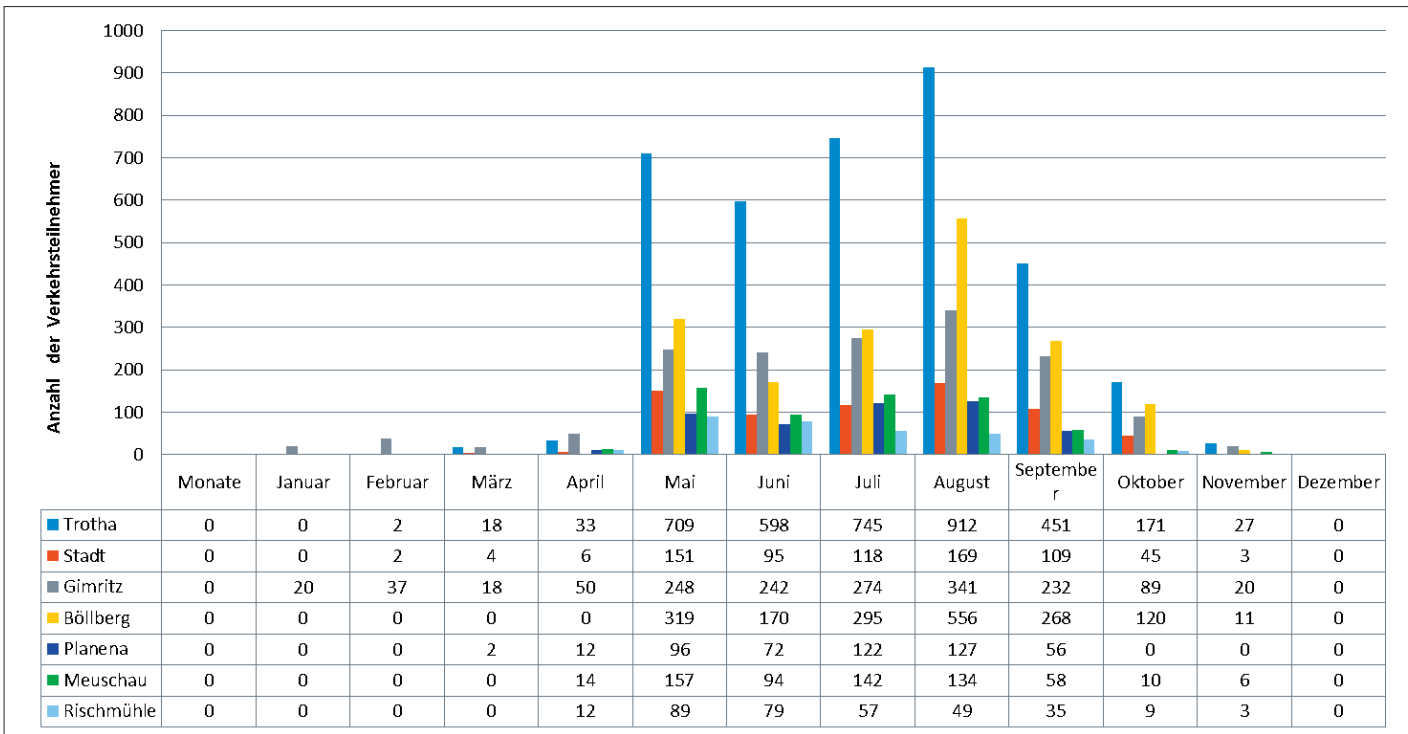


Abb. 8: Verkehrsaufkommen an der oberen Saale 2018

Weiterhin obliegt dem Außenbezirk die Bergung von mehreren 100 Tonnen Treibgut jährlich, die sich an den Wehranlagen und im freien Gewässerbett ablagern. Zudem wird mittels Baumschau die ca. 250.000 verkehrssicherungspflichtigen Bäume an beiden Uferseiten durch Baumprüfer der BImA und des ABz kontrolliert um einen verkehrssicheren Zustand der Bundeswasserstraße zu gewährleisten. Abgebildet ist der Verband MS Saale mit dem Schwimmgreifer SG 3085 bei der Arbeit am Wehr und der Schleuse Böllberg.

Im Jahr 2018 wurde eine qualifizierte Erhebung des Verkehrsaufkommens an den oberen Saaleschleusen durch den ABz Merseburg im Auftrag des WSA Magdeburg durchgeführt.

Die Evaluierung, Auswertung und Interpretation der Schleusungsanzahl und weitere statistisch erhobener Daten sind hier dargestellt. Der Verkehr richtet sich hauptsächlich an die bereits in den Vorjahren festgelegte Schleusungsaison von Anfang Mai bis Mitte Oktober eines jeden Jahres. Das Gesamtaufkommen der Schleusungen an den automatisierten und noch vor-Ort bedienten Schleusen fasst ca. 7.300 durchgeführte Schleusungen in der Berg- und Talfahrt. Das Gesamtaufkommen der geschleusten Verkehrsteilnehmer betrug im Jahr 2018 ca. 8.800. Hierzu zählten vornehmlich Sportboote (60 %), Fahrgastschiffe (10%) und muskelbetriebene Kleinfahrzeuge (30 %).

Die Betriebszeiten der oberen Saaleschleusen sind festgelegt mit Beginn ab dem 01.05. bis zum 16.10. des Jahres in der Tageszeit von 9:30 bis 19:00 Uhr. Außerhalb der Betriebszeiten können auch Sonderschleusungen beim WSA in Magdeburg beantragt werden.

Des Weiteren plant der Außenbezirk Merseburg auch den Bau von Umtrageeinrichtungen für muskelbetriebene Kleinfahr-

zeuge (Ruderboote, Kanus und SUP's) an den 7 Schleusenanlagen. Die erste konnte im Mai dieses Jahres an der Schleuse Rischmühle für den Verkehr freigegeben werden. Dies ermöglicht es allen muskelbetriebenen Verkehrsteilnehmern die Schleusenanlage Rischmühle ganzjährig zu überwinden. Hierfür stehen den Teilnehmern auch Umtragewagen bei 150 kg zulässigem Gesamtgewicht an beiden Enden der Umtrageeinrichtung zur Verfügung. Das Umsetzungsprogramm läuft voraussichtlich bis 2022, sodass die obere Saale danach an allen Staustufen barrierefrei von muskelbetriebenen Verkehrsteilnehmern ganzjährig befahren werden kann.

Bei der BWI des Fangtores an der Schleuse Meuschau kam es erstmalig durch das Nichtvorhandensein von Revisionsverschlüssen zum Einsatz eines mobilen Dammsystems der Firma Hydrobaffel. Hierbei wurde im Unterwasser des Fangtores ein Schlauchsystem mit Wasser gefüllt. Durch seine Form konnte er sich an die Bauwerkskubatur (kombiniertes



Abb. 9: Umtragestelle oberer Vorhafen

Rechtecktrapezprofil) anlegen und vollständig abdichten. Die maximale Stauhöhe des Systems beträgt 2,40 m. Durch das Herabsetzen des Wasserspiegels zwischen dem Untertor der Schleuse Meuschau und dem mobilen Dammsystem konnte das gesamte Fangtor trockengelegt werden und die Schäden während der BWI weitestgehend gleich instandgesetzt werden. Das System wird auch bei Dammverteidigungsmaßnahmen und im Hochwasserschutzfall eingesetzt.



Abb. 11: Mobiles Dammsystem

Abb. 10: Umtragstelle unterer Vorhafen



Tjark Hildebrandt:

Dipl.-Ing. Tjark Hildebrandt studierte an der Universität Hannover und absolvierte sein Referendariat in der WSD Mitte bis 1995. Die ersten drei Jahre seiner WSV-Karriere leitete er den Sachbereich 2 des WSA Magdeburg. Danach wechselte er als Sachbereichsleiter 3 zum WSA Hann. Münden. Nach Stationen in der WSD Mitte als Dezernent M und im damaligen BMVB S als Referent Z31 und EW21 wurde er ein

erstes Mal im Jahr 2006 Amtsleiter im WSA Magdeburg. Nach sechs Jahren folgten weitere Wechsel in die WSD Ost als Dezernatsleiter Regionales Management und anschließend als Amtsleiter zum WNA Magdeburg. Seit August 2016 bekleidet Herr Hildebrandt nun erneut das Amt des Amtsleiters des WSA Magdeburg.



Friedrich Meyer:

B.Sc. Friedrich Meyer studierte bis 2018 dual Bauingenieurwesen an der Hochschule Bochum in Kooperation mit der WSV. Nach einer halbjährigen Projektarbeit beim WSA Magdeburg leitet er seit Januar 2019 den Außenbezirk Bernburg des Amtes. Friedrich Meyer ist Mitglied des IWSV.

Konstantin Carlo Heidrich:



Dipl.-Ing. (FH) Konstantin Carlo Heidrich studierte bis 2012 Bauingenieurwesen mit der Vertiefungsrichtung Wasserbau und Verkehrswesen an der Fachhochschule in Potsdam. Danach arbeitete er beim WSA Magdeburg als Projekttechniker, bevor er die gehobene technische Verwaltungslaufbahn in der WSV absolvierte. Ab 2014 leitete er in der Erstverwendung den Außenbezirk Bad Essen beim

WSA in Minden und bereits 2016 zusätzlich den Nachbaraußenbezirk Bramsche bis Ende 2017. Im Jahr 2018 kam er wieder an seine erste Wirkungsstätte zum WSA Magdeburg zurück, und leitet dort seitdem den freigewordenen Außenbezirk Merseburg an der Bundeswasserstraße Saale. Herr Heidrich ist Mitglied des IWSV.

Die Saale – eine alte Wasserstraße mit Zukunft? - Eine Übersicht in Stichpunkten und Bildern -

(Kurzfassung des Vortrages auf der 49. Jahres-MV des IWSV am 24.05.2019 auf der „MS Händel II“ während der Schiffsfahrt von Halle bis Bernburg)

1. Zur Geografie

Die Saale, im Oberlauf zur Unterscheidung von dem gleichnamigen Nebenfluss des Mains in Unterfranken auch als Sächsische Saale bezeichnet, entspringt wie die Eger im Fichtelgebirge. Sie ist rd. 434 km lang und hat ein Einzugsgebiet von rd. 24.079 km². Dabei bestimmen die drei großen Nebenflüsse (Unstrut und Bode links sowie Weiße Elster rechts) mit fast 62% des Gesamteinzugsgebietes die Struktur des Saalegebietes. Im Einzugsgebiet der Saale gibt es 86 Tal-sperren mit einem Stauraum von jeweils mehr als 0,3 Mio. m³. Der Stauraum beträgt 964,7 Mio. m³, wovon 237,8 Mio. m³ als gewöhnlicher Hochwasserrückhalteraum im Winterhalbjahr festgelegt sind.



Abb. 3: Das Einzugsgebiet der Saale(blau) als Teil des Elbe-Einzugsgebietes (Quelle: LHW)



Abb. 4: Die Saale von der Quelle bis zur Mündung in die Elbe (Grafik: VHDs)

Abb. 1: Die Saalequelle (707m ü. NN) bei Zell am Gr. Waldstein/Fichtelgebirge (Foto: Manfred Simon)

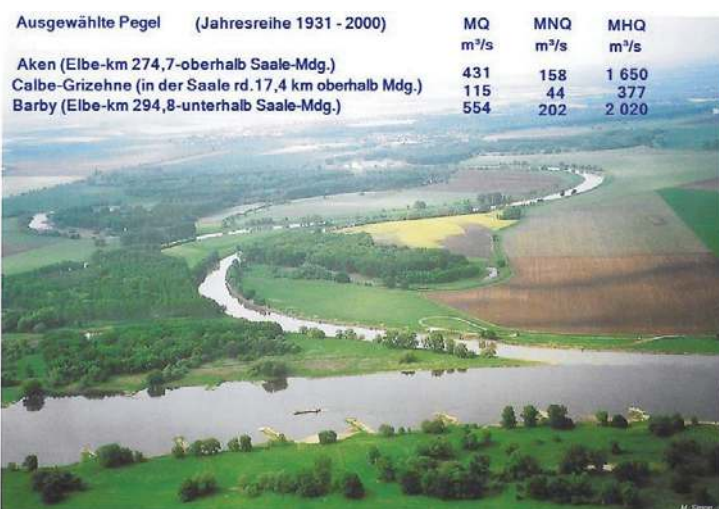


Abb. 2: Die Mündung der Saale in die Elbe bei El-km 290.7 und die charakteristischen Abflusswerte der benachbarten Pegel (Quelle: Manfred Simon/LHW)

2. Historie

In karolingischen Urkunden wurde Halle erstmalig anno 806 erwähnt, als militärisch zu sichernder Grenzort gegenüber den slawischen Gebieten, ähnlich wie bereits ein Jahr zuvor 805 Magdeburg (siehe auch Abb. 5). Sicherlich wurden bei den Feldzügen, besonders entlang der Elbe, bereits Schiffe benutzt. Urkundlich belegt ist allerdings eine Schiffsfahrt auf der Saale erstmalig im Jahre 981, als der Leichnam des verstorbenen Erzbischofs Adalbert per Schiff von Halle nach Magdeburg transportiert worden ist. Der heilige Adalbert von Magdeburg (* um 910 in Lothringen; † 20. Juni 981 in Zscherben bei Halle) war erster Erzbischof von Magdeburg, Missionar und Geschichtsschreiber. Älteste Zeugnisse über hölzerne Schiffsdurchlässe mit Stauschützen an den Mühlenwehren der Saale gibt es ab 1366, ab 1560-64 wurden Kammerschleusen in Calbe, Bernburg und Alsleben gebaut, wobei ein erstes Wehr in Alsleben bereits 941 erwähnt worden war. Als nächster Schritt folgte von 1694-97 ein massiver Ausbau der genannten drei Schleusen und gleichzeitig der Neubau der weiteren vier Staustufen Rothenburg, Wettin, Trotha und Gimritz in dem damals bereits zum Kurfürstentum Brandenburg-Preußen gehörenden Gebiet. Als dritte Ausbau-Etappe wurde von 1793-98 der Bau von 12 Schleusen entlang der Unstrut stromauf bis Artern vom damaligen sächsischen Kurfürsten auf seinem Gebiet veranlasst, sowie der Bau von drei weiteren

Schleusen in der Saale unterhalb der Unstrutmündung bis Weißenfels. Diesem folgte als vierte Ausbaustufe von 1820-23 im Anschluss die Errichtung von 7 weiteren Schleusen von Weißenfels bis Halle wiederum durch das Königreich Preußen (siehe Grafik Abb.6).

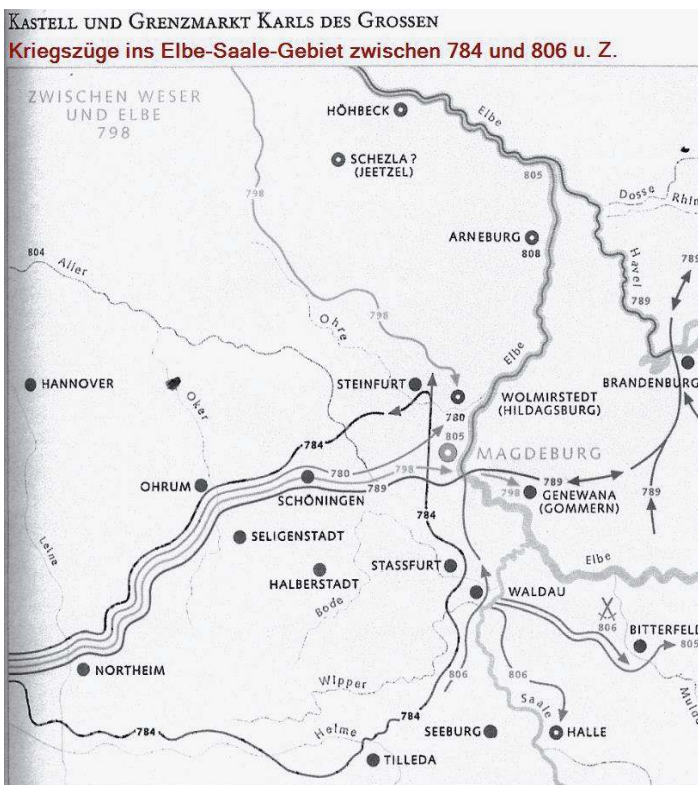


Abb.5: Kriegszüge Karls des Großen im Elbe-Saale-Gebiet (Quelle: aus Helmut Asmus, 1200 Jahre Magdeburg, Bd.1)

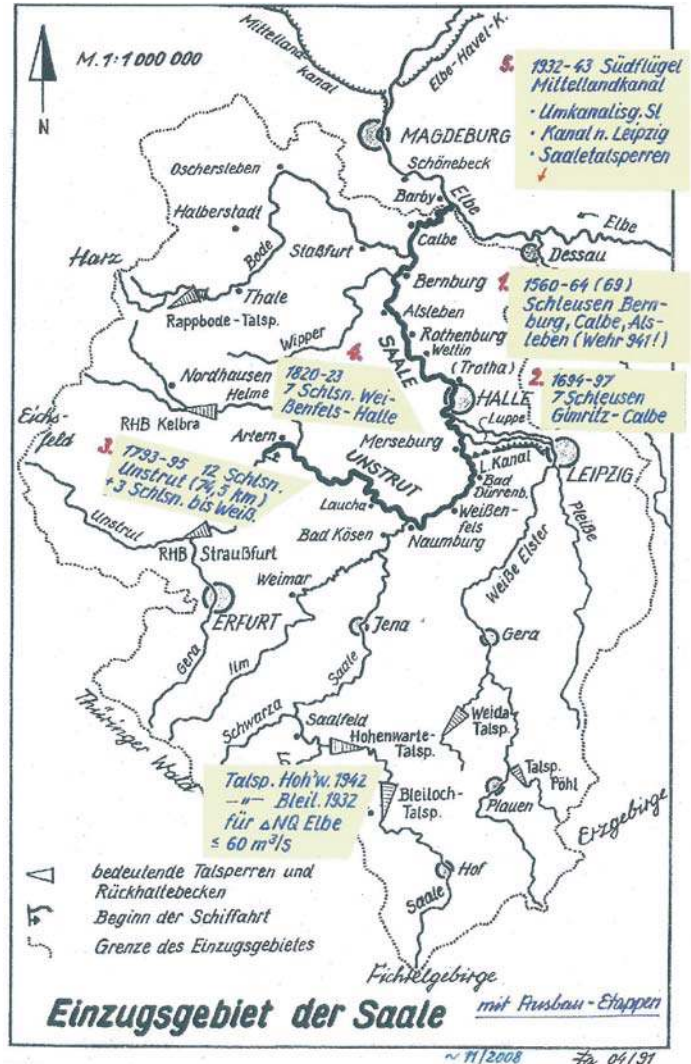


Abb.6: Die 5 Ausbau-Etappen an Saale und Unstrut vom 16. bis zum 20. Jhdt (Quelle: Helmut Faist)

Eine weitere fünfte Ausbau-Etappe zur Anpassung an die moderne Schifffahrt im 20. Jhdt wurde dann erst nach dem 1. Weltkrieg im Rahmen der Planungen zum „Südflügel des Mittellandkanals“ in Angriff genommen (siehe unter Pkt.4.).

3. Saale und Unstrut als Wasserwege in unserer Zeit

Auf Abb. 7 kann man die fünf unteren „neuen“ Schleusenstufen gut erkennen (erbaut von 1932 bis 1942/52), mit relativ langen Stauhaltungen in Calbe flussaufwärts bis Wettin, sowie 7 „kleine“ Schleusen (19. Jhdt) von Halle-Trotha bis Rischmühle (Merseburg). Anstelle der ursprünglich ab 1935 geplanten und nicht begonnenen un-

teren Staustufe (bei Klein-Rosenburg) soll nun ein Saale-Seitenkanal diese sehr windungsreiche Strecke bis zur Elbe umgehen. Dies würde dann einen durchgehenden Güterschiffsverkehr gemäß Wasserstraßenklasse IV von der Saale-Mündung in die Elbe bis zum erneuerten und trimodal ausgebauten Hafen Halle-Trotha ermöglichen.

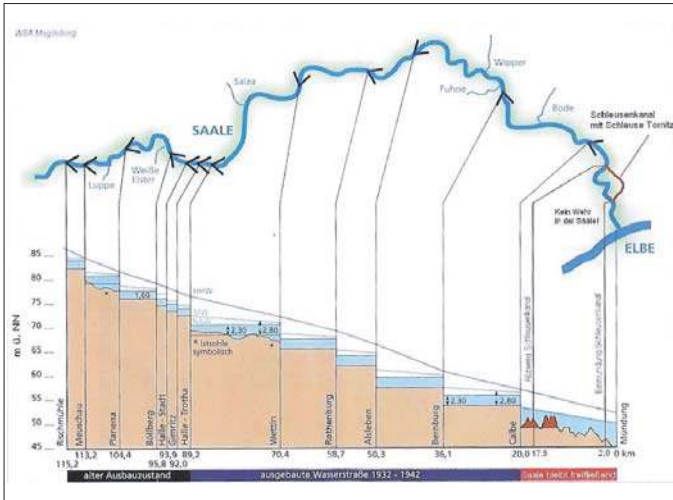


Abb.7: Die heutige Saale (WSV-Bereich) von der Mündung bis oberhalb Halle- Lageskizze und Längsschnitt (Quelle: LHW Sachsen-Anhalt)

Das Revier Obere Saale/Unstrut ab Bad Dürrenberg (südlich Saale-km 124,2 – heutiges Ende der Bundeswasserstraße) dient bereits seit 1954 nur noch der Freizeitschiffahrt und seine wasserbaulichen Anlagen werden seitdem von den zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden verwaltet und betrieben. Das sind in Sachsen-Anhalt aktuell der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW) mit Hauptsitz in Magdeburg und für den oberen Unstrut-Abschnitt in Thüringen die Thüringer Landesanstalt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz (TLUBN) mit Hauptsitz in Jena (siehe Abb.8).



Abb. 8: Die schiffbare Saale oberhalb km 124,2 (heutige WSV-Grenze bei Bad Dürrenberg) sowie die Unstrut von Naumburg bis oberhalb Artern (links);(Quelle: LHW Sachsen-Anhalt)

4. Saale-Ausbau als „Südflügel des Mittellandkanals“

Im Jahre 1916 noch während des 1. Weltkrieges war etwa die Hälfte des Mittellandkanals zwischen Bergeshövede am Dortmund-Ems-Kanal und Hannover fertiggestellt. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen der neuen Reichswasserstraßenverwaltung und den beteiligten Ländern einigte man sich 1926 endgültig für die Weiterführung nach Osten auf den Kompromiss mit der heutigen „Mittellinie“ einschließlich der bekannten Kanalüberführung über die Elbe bei Glindenberg und Hohenwarthe nördlich von Magdeburg.

Als Ausgleich für die Länder Thüringen und Sachsen für eine südlichere Linienführung begann man gleichzeitig mit der Planung für einen „Südflügel des Mittellandkanals“. Dieser „Südflügel“ sollte einen modernen, vollwertigen Wasserstraßenanschluß bis in die mitteldeutsche Industrieregion um Halle/Leipzig ermöglichen. Zur damaligen Planung gehörten folgende Haupt-Abschnitte (Abb. 9):

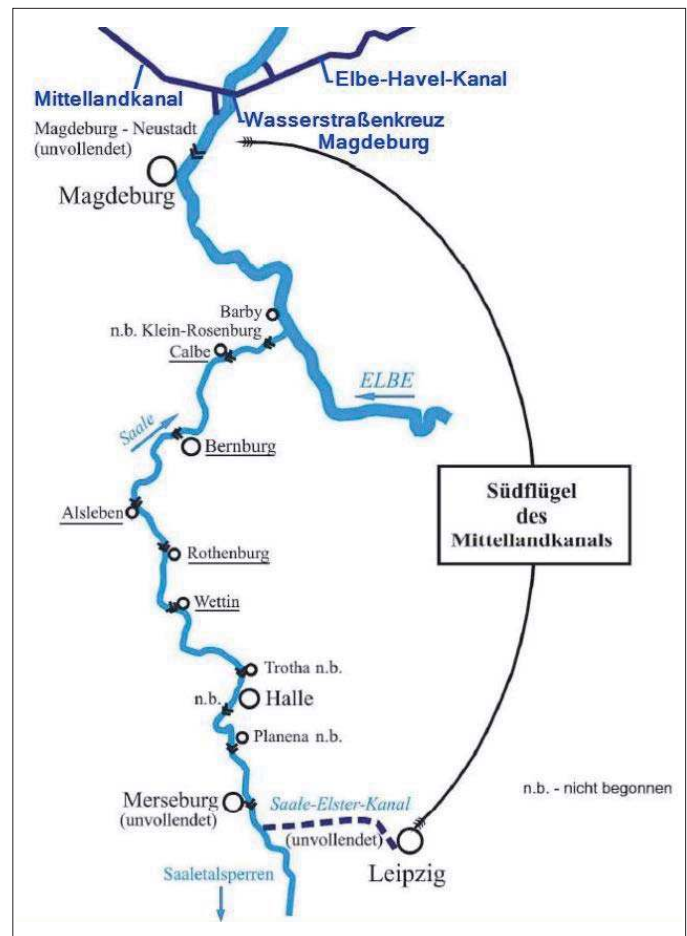


Abb.9: Übersicht zum „Südflügel des Mittellandkanals“ (Quelle: Dirk Becker/Halle)

a) Die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse von Magdeburg bis zur Saalemündung bei Barby (rd. 40 km); Eine Staustufe bei Magdeburg-Neustadt wäre das Kernstück

dieses Abschnittes gewesen. Sie sollte bei Niedrigwasser jederzeit das gefahrlose Passieren der drei Magdeburger Felsstrecken am Herrenkrug, an der Strombrücke und besonders am Domfelsen für Schiffe bis 2 m Tiefgang ermöglichen. Die Schleuse war 1942 bis auf den oberen Vorhafen mit Anschluss zur Elbe nahezu fertiggestellt. Das zugehörige Wehr in der Elbe ist seinerzeit nicht mehr begonnen worden.

b) Der Ausbau der Saale von der Mündung bis Merseburg (rd. 120 km); Von den ursprünglich geplanten zehn neuen Schleusen sind nur fünf unterhalb von Halle-Trotha fertiggestellt worden.

c) Der Elster-Saale-Kanal (heute Saale-Leipzig-Kanal) ab Kreypau südlich von Merseburg bis Leipzig; Von der rd. 20 km langen Kanalstrecke waren bis 1942 ca. 12 km von Leipzig aus fertiggestellt, einschließlich aller Brücken und Unterführungen sowie mit einem nahezu kompletten Hafengebäude in Leipzig-Lindenau. Bei Wüsteneutzsch in Saalenähe steht bis heute die Ruine der oberen Schleuse einer halbfertigen Schleusentreppe mit zweimal je 11 m Hubhöhe. Seit einigen Jahren gibt es Bestrebungen der Stadt Leipzig zusammen mit einem Förderverein, unter rein touristischen Aspekten über den fehlenden Kanal-Anschluss zur Saale ernsthaft nachzudenken, eventuell mit einem touristisch attraktiven Schiffshebewerk (z.B. á la Falkirk Wheel in Schottland). In Verbindung mit den inzwischen gefluteten Braunkohlen-Tagebau-Seen südlich Leipzig mit ihren dafür ebenfalls geschaffenen innerstädtischen Kanalverbindungen („Seenland Leipzig“) sieht man darin langfristig ein weiteres wassertouristisches highlight (siehe Abb. 10).

d) Die Talsperrenkaskade an der Oberen Saale; Thüringen wurde in seiner Geschichte mehrfach von verheerenden

Hochwässern heimgesucht, von denen sich die sogenannte „Thüringische Sintflut von 1613“ besonders ins Gedächtnis der Menschen eingegraben hatte. Nachdem im Jahre 1890 erneut eine besonders schwere Hochwasserkatastrophe große Teile des Landes heimgesucht hatte, begann man kurz danach mit ersten Planungen für ein Talsperrensystem, zunächst vorrangig für den Hochwasserschutz.

Die Talsperren Bleiloch (1926-1932) und Hohenwarte (1936-1942) bei Saalfeld sowie die anschließenden Ausgleichsbecken Burgkammer und Eichicht sind dann während der Weimarer Republik und danach unter der Regie der Reichswasserstraßenverwaltung geplant und dann auch gebaut worden. Sie sollten nun neben dem Hochwasserschutz und der Energiegewinnung auch zur Bereitstellung von Zuschusswasser für Saale und mittlere Elbe in Niedrigwasserzeiten dienen. Damit hätte man bei Elbe-Niedrigwasser mit einer zeitweisen Zuschussmenge von bis zu 60 m³/s eine vorübergehende beachtliche Auf-



Profil der Sperrtalle an der Saale vor (1926) und nach (1933) Errichtung der Talsperre Bleiloch

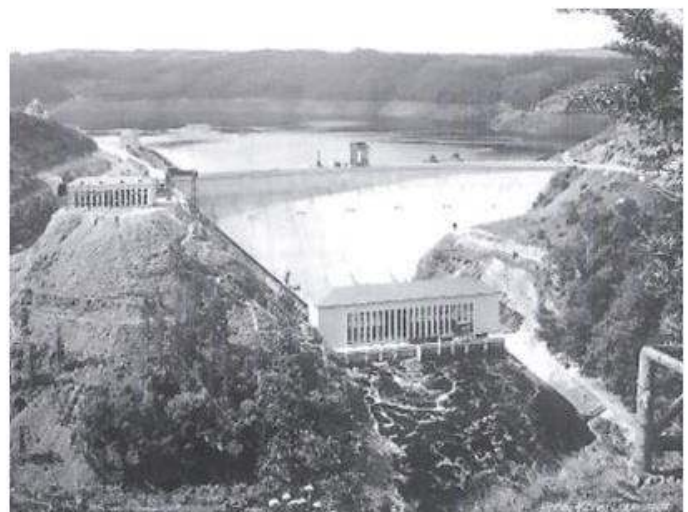


Abb. 11: Das Tal der oberen Saale bei Saalburg vor und nach dem Bau der Bleilochtalsperre (Quelle: LHW)



Abb. 10: Der unvollendete Saale-Leipzig-Kanal und das Wassertouristische Nutzungskonzept der Region Leipzig (Quelle: Stadt Leipzig)

höhung des Elbe-Wasserspiegels von bis zu 45 cm unterhalb der Saale-Mündung erreichen können. Nach dem 2. Weltkrieg ist diese besondere Nutzungsvariante bis heute nicht weiterverfolgt und auch nach 1990 von der WSV nicht erneut gefordert worden, dafür spielt die Freizeitnutzung neben Hochwasserschutz und Energiegewinnung eine zunehmend größere Rolle.

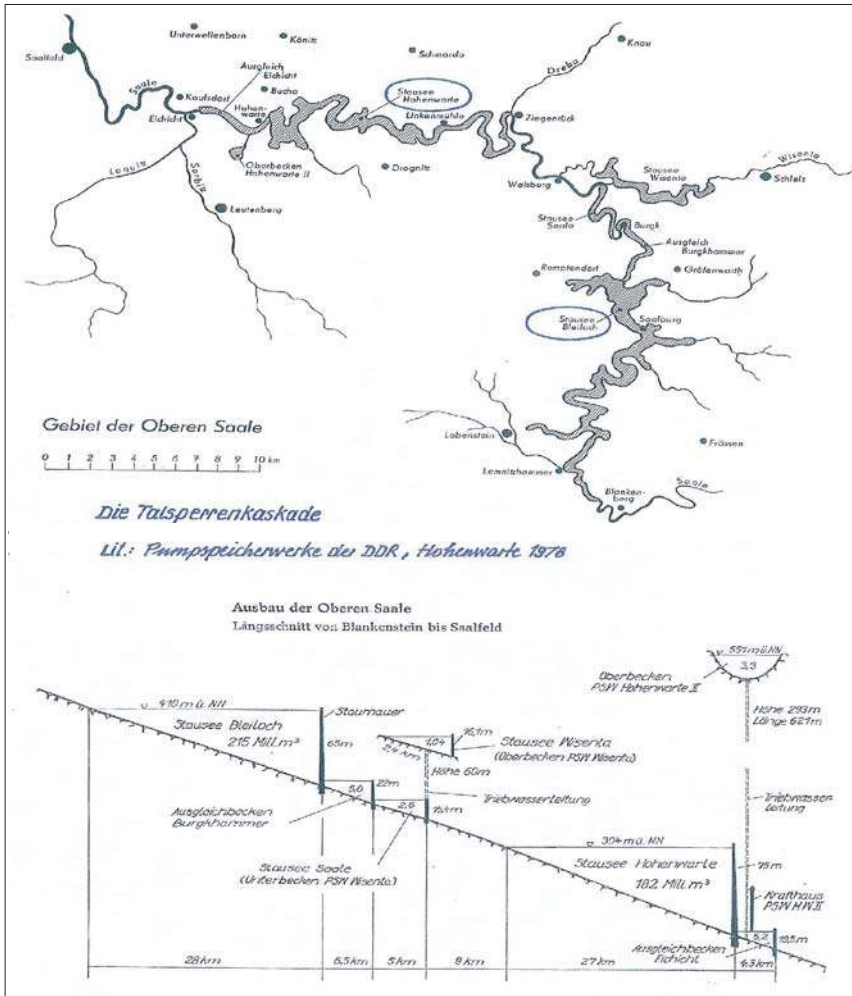


Abb.12: Die sogenannte „Saalekaskade“ von Blankenstein bis Eichicht (Quelle: Helmut Faist)

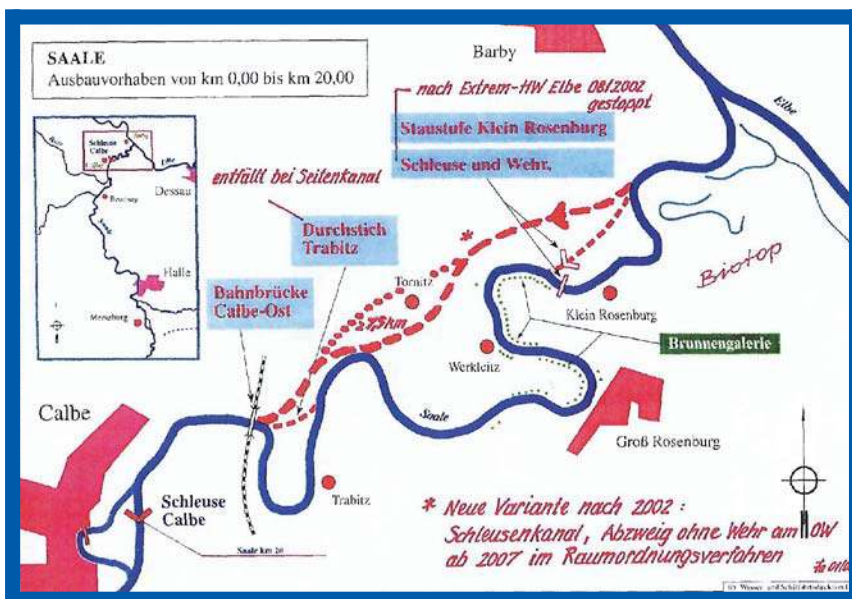


Abb. 13: Ausbauvarianten im Mündungsbereich der Saale (Quelle: WSD Ost/Helmut Faist)

5. Die Saale nach 1990 bis heute in Stichpunkten

Die deutsche Binnenschifffahrt und die Saale-Anlieger der schiffahrtsaffinen Ver-lader sind zu Recht enttäuscht von der seit nunmehr 30 Jahre (!) sehr zögerlichen und wechselhaften Verkehrspolitik zum Thema „Saale“, zumal die entsprechende Ausbau-Lösung vom ursprünglichen „Vordringlichen Bedarf“ (damals noch „Staustufe Klein-Rosenburg“-1992 und danach) im aktuellen BVWP seltsamerweise im „Weiteren Bedarf“ (heute „Saale-Seitenkanal bei Tornitz“) gelandet ist.

Dabei ist anzumerken, dass entsprechend den üblichen Bewertungsverfahren für Verkehrsprojekte mit der Annahme einer (Mindest-)Transportmenge von (nur) ca. 1,5 Mio. t/a auf der Saale per Schiff vom Büro PLANCO bereits im Jahre 2003 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rd. 2,3 für den Saale-Seitenkanal ermittelt worden war. Positiv ist heute trotzdem festzustellen, dass das WSA Magdeburg schrittweise die notwendigen Schleusensanierungen und die Schleusenfernsteuerung sowie in Zusammenarbeit mit dem WNA Magdeburg die erforderlichen Ersatzneubauten für wichtige Brücken vorantreibt, so dass zumindest die bisherigen Nutzungsmöglichkeiten weiterhin gesichert erscheinen! Für weitere Schritte nach vorn im Sinne und zur Förderung einer echten Verkehrsverlagerung ist also noch nichts verbaut, doch wer damit zu spät kommt, den bestraft der unvermeidliche Stau auf den deutschen Autobahnen!

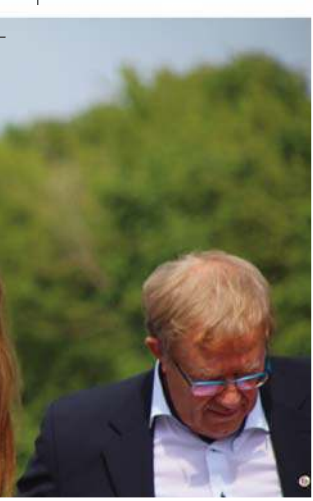
a) Fertigstellung der ursprünglich geplanten Staustufenkette mittels Bau der fehlenden Staustufe bei Klein-Rosenburg (siehe Abb.: 13)

b) Umgehung der rd. 17 km langen windungsreichen Flussstrecke durch einen bis max. 10 km langen Saale-Seitenkanal – die Saale selbst bleibt unterhalb Calbe freifließend (ab 2002- weitere Planung für „Schleusenkanal Tornitz ohne Wehr“); (siehe Abb.: 13)



Mitgliederversammlung 2019





ng 2019 in Halle an der Saale



Das Transportpotenzial im Überblick:
 Bei einer im Jahr 2012 durchgeführten Befragung von Verladern im Einzugsgebiet der Saale wurden die Transportmengen erfragt, die gegenwärtig aufgrund der ungünstigen Schifffahrtsbedingungen auf der Saale alternativ zu höheren Kosten per Lkw, Bahn oder im gebrochenen Transport über einen anderen Binnenhafen transportiert werden.
 Diese ergaben kumuliert ein Transportpotenzial für die ausgebauta Saale von rund zwei Millionen Tonnen.

Unternehmen	Verlagerungspotenzial (t)
Hafen Halle GmbH	375.000
DOMO Caprol'euna GmbH	200.000
esco GmbH & Co. KG, Werk Bernburg	200.000
Solvay Chemicals GmbH, Werk Bernburg	300.000
SCHWENK Zement KG, Werk Bernburg	500.000
Mitteldeutsche Baustoffe GmbH, Edelsplittwerk Scherz	100.000
Saalemühle Alsleben GmbH	25.000
SKS Sand + Kies Schönebeck Verwaltungsgesellschaft mbH	250.000
Energie Anlage Bernburg GmbH	50.000
Märka GmbH	10.000
Gesamtpotenzial	2.100.000

Quelle: LUR Dresden lt. Gutachten

Abb. 14: Das schifffahrtsaffine Transportpotential auf der Saale im Jahr 2012 (Quelle: VHdS)

Das Raumordnungsverfahren für die damals möglichen Trassen des Saale-Seitenkanals bei Tornitz endet mit hervorragendem Ergebnis, insbesondere für die sich ergebenden naturschutzfachlichen Verbesserungsmöglichkeiten; Ein Planfeststellungsverfahren wurde trotzdem seither noch nicht einmal vorbereitet !!! (Quelle: WSD Ost)



Abb. 15: Verfrühte Euphorie bei den Saale-Freunden 2012

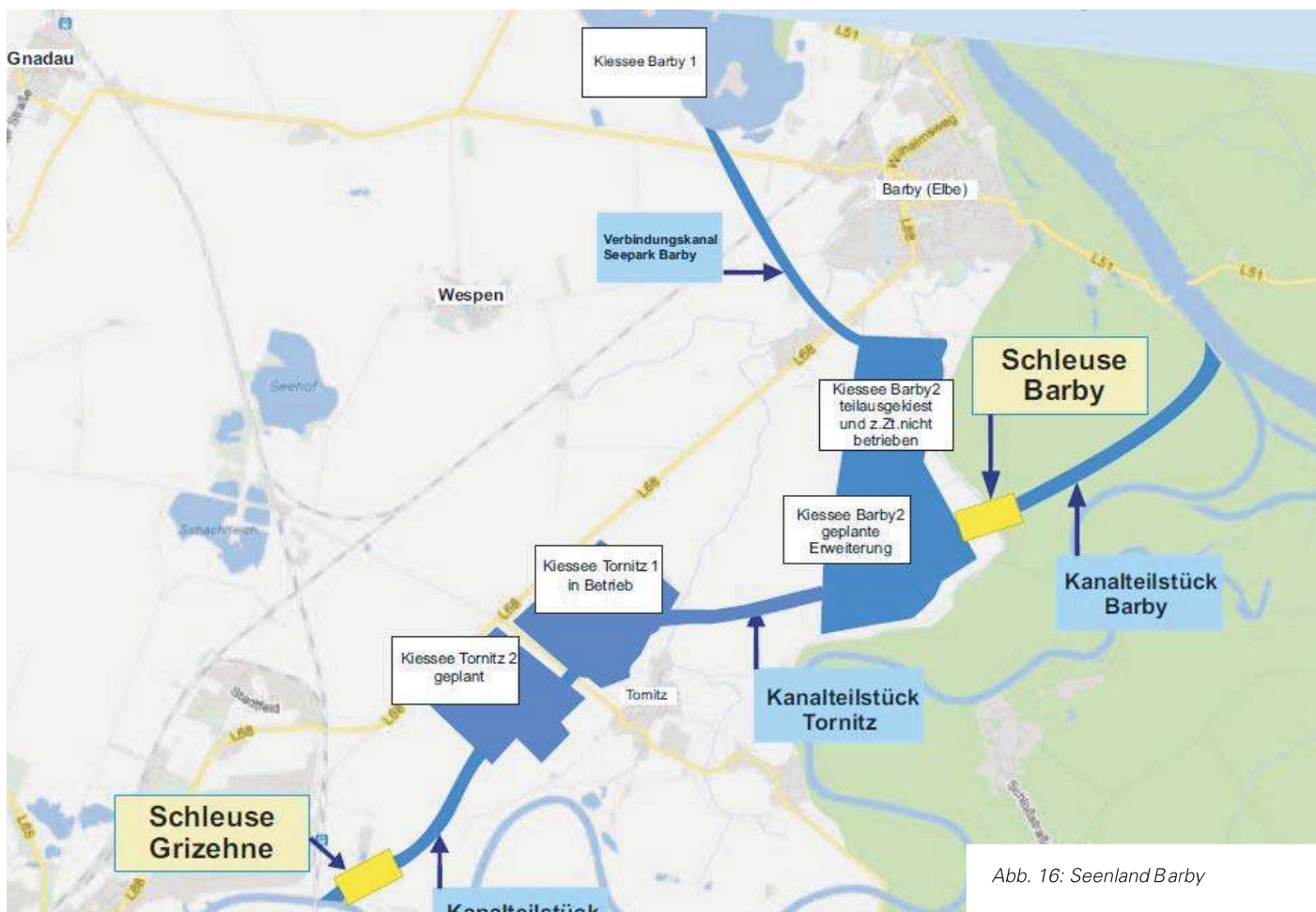


Abb. 16: Seenland Barby

Eine weitere Variante für eine Trassierung des Saale-Seitenkanals direkt durch die inzwischen (seit 2012) stark erweiterten Kieselseen, wie hier skizziert, wurde ebenfalls bis heute nicht näher untersucht und bewertet, obwohl

sich dadurch sogar zusätzlich erhebliche touristische Effekte ergeben könnten („Seenland Barby“) – wo bleibt die entsprechende Zusammenarbeit mit dem Land Sachsen-Anhalt? (Quelle: Christian Jung, Schönebeck)



Abb. 17: Nicht nur für den Tourismus, sondern.... (Quelle: VHdS)

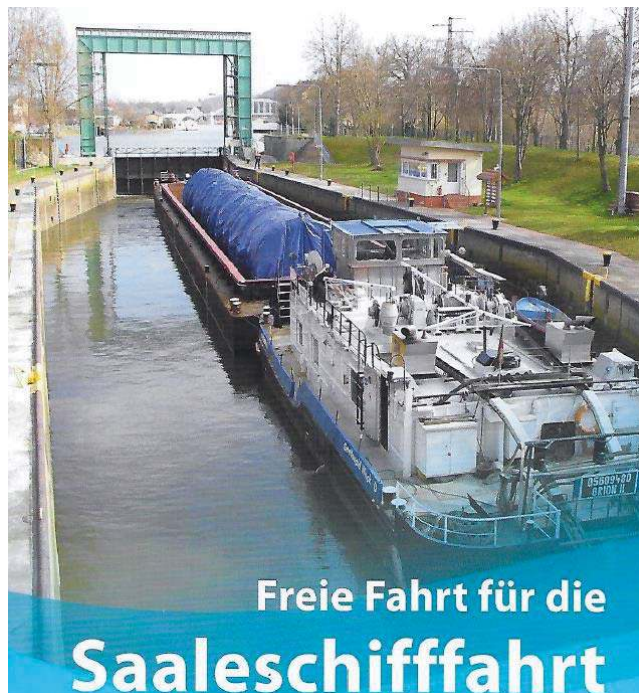


Abb. 18: ...Freie Fahrt für alle bis Halle!!! (Quelle: VHdS)



Dipl.-Ing. Lothar Tölle

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

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



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

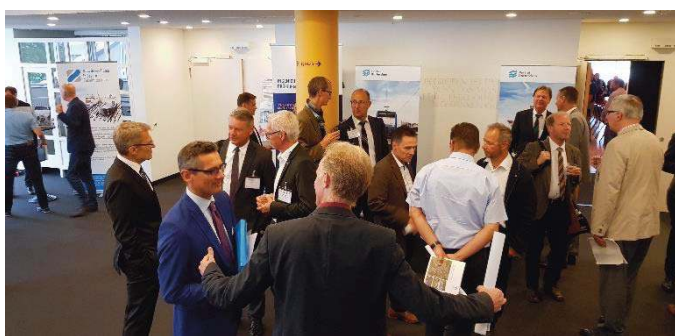
2. Bayerischer Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg

PRESEINFORMATION Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Mosel-Donau e.V.

Unter der Schirmherrschaft des Bayerischen Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder versammelten sich am 04. und 05.07.2019 rund 170 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und den Benelux-Ländern zum 2. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag in Bamberg. Ziel des Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstages ist, alle Akteurinnen und Akteure rund um die Wasserstraße (Schifffahrt, Häfen, Verloader, Unternehmen, Kammern, Verbände, Tourismus, Politik, Verwaltung, Kommunen, etc.) zu vernetzen, Anstöße zur Weiterentwicklung der Wasserstraße zu geben und der Öffentlichkeit die Bedeutung der Wasserstraße zu vermitteln.

Im Mittelpunkt der Fachforen des 2. Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstags standen die Themen „Innovation und Digitalisierung“, die „Bedeutung der Wasserstraße für Schifffahrt und Wirtschaft“, „Personenschifffahrt und Tourismus“, „Optimierung von Infrastruktur und Verkehr“ sowie das Forum der „Netzwerkinitiative geMAINSam“, die ihre Unterstützer ebenfalls nach Bamberg eingeladen hatte. Durch das Rahmenprogramm und die begleitende Ausstellung boten sich den Teilnehmern umfangreiche Möglichkeiten zum persönlichen Austausch.

Verkehr, Mobilität und Klimawandel stehen aktuell im Fokus der öffentlichen Diskussion. Im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrswachstum bis 2030 stellte sich die Frage, wie der Personen- und Güterverkehr in Zukunft bewältigt werden kann.



Expertenaustausch in der begleitenden Ausstellung –
Quelle: Beatrix Wegner

Dr. Michael Fraas, Wirtschaftsreferent der Stadt Nürnberg und Vorsitzender des DWSV sagte hierzu: „Der DWSV begrüßt und unterstützt den im Mai in Berlin beschlossenen ‚Masterplan Binnenschifffahrt‘ der Bundesregierung. Wir wollen die Binnenschifffahrt stärken und so viele Güter wie möglich auf der Wasserstraße transportieren. Ein Binnenschiff mit einer Tragfähigkeit von 3.000 Tonnen kann bis zu 150 LKW-Ladungen ersetzen. Die Wasserstraße ist deutschland- und europaweit der leistungsfähigste und öko-effizienteste Verkehrsträger mit dem geringsten Ressourcenverbrauch und Emissionsausstoß. Und: Die Wasserstra-

ßen sind bereits vorhanden und haben noch erhebliche Kapazitätsreserven. So leisten Binnenschifffahrt und Wasserstraße Jahr für Jahr einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Straßentransporte und zur Senkung der Treibhausgasemissionen.

In diesem Jahr entschied sich der DWSV mit Bamberg als Veranstaltungsort des Wasserstraßen- und Schifffahrtstages bewusst für die Main-Region. DWSV-Vorsitzender Dr. Fraas sagte hierzu: „Die im vergangenen Jahr gegründete Initiative ‚geMAINSam‘ ist ein wichtiger Partner für den DWSV, da sie den Main und seine Anrainer ins Blickfeld der Öffentlichkeit und Politik rücken möchte.“

Es wird immer wichtiger, zu kooperieren und dem Verkehrsträger Wasserstraße gemeinsam eine stärkere Stimme zu verschaffen“, so DWSV-Vorsitzender Dr. Fraas weiter.



Ehrengäste im Plenum – Quelle: Beatrix Wegner

In Vertretung des Ministerpräsidenten sprach die Bayerische Staatsministerin für Gesundheit und Pflege, Melanie Huml, die aus Bamberg kommt, zu den Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Sie wies auf die Bedeutung des Hafenstandorts Bamberg für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort Bayern hin. Huml betonte im Plenum der Veranstaltung: „Bayerns Flüsse haben eine lange Tradition als Transportwege und haben sich zu einem enormen Wirtschaftsfaktor entwickelt. Derzeit werden rund 8 Millionen Tonnen Schiffsgüter in bayerischen Häfen umgeschlagen – pro Jahr! Dazu passt auch der Masterplan Binnenschifffahrt, den der Bundesverkehrsminister im Mai dieses Jahres präsentiert hat. Ziel ist es, so viele Güter wie möglich auf dem Wasser zu transportieren. Das schont die Umwelt und stärkt die Wirtschaft. Die bayerische Staatsregierung begrüßt deshalb den Masterplan Binnenschifffahrt. Jetzt ist es wichtig, dass alle Akteure sich beteiligen und aktiv werden.“

Wissenswertes und Statements aus den Fachforen

Forum I – Innovation und Digitalisierung

Neben dem Masterplans Binnenschifffahrt waren im Forum I weitere Schwerpunkte die Themen „Innovation und Digitalisierung“. Elmar Ockenfels, Repräsentant des Hafens Antwerpen in Deutschland und der Schweiz, beschrieb in seinem Vortrag „Digitalisierung – Schnittstelle für Im- und Exporte im Hafen Antwerpen“ die Innovationskraft der belgischen Hafengemeinschaft: „Mit der zunehmenden Digitalisierung innerhalb der Supply-Chain-Prozesse unterstreicht Europas zweitgrößter Seehafen seine Entwicklung als Smart Hub.“ Dabei setze Antwerpen auf die gezielte Zusammenarbeit der Hafengemeinschaft. Ein Beispiel dafür sei die digitale Plattform NxtPort, die Unternehmen und Prozesse im Hafen sowie entlang der Warenströme vernetzt. Die neueste Entwicklung von NxtPort ist die kollaborative Lösung Bulkchain, die sich dem Aufbau des Breakbulk-Ports der Zukunft widmet. Sie ermögliche den Teilnehmern gemeinsam an den administrativen Prozessen für den Versand von Stückgut zu arbeiten und so Transparenz und Effizienz zu steigern. „Der Hafen der Zukunft schafft die Voraussetzungen für die intelligente Steuerung und Verwaltung der Verkehre. Pilotprojekte wie die zentrale Binnenschiffsplanung, die aktuell in Antwerpen getestet wird, geben einen ersten Einblick, wie Digitalisierung die Prozesse für alle Beteiligten verbessern wird“, sagte Ockenfels in seinem Vortrag.

Dipl.-Ing Jens Ley (DST - DST – Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Duisburg) präsentierte in seinem Vortrag die technischen Voraussetzungen und die Forschungsstrategie für „Autonome Binnenschiffe“. Die Konkurrenzfähigkeit der Binnenschifffahrt bemisst sich über Sicherheit, Kosten und Umweltfreundlichkeit. Autonome Binnenschiffe sollen künftig z.B. zur Entschärfung des Fachkräftemangels beitragen, die Attraktivität des Berufsbildes erhöhen, zu einer Erhöhung des Sicherheitsniveaus und einem reduzierten Treibstoffverbrauch führen. „Das Binnenschiff ist modern und kann von den technischen Möglichkeiten der Digitalisierung genauso profitieren wie andere Verkehrsträger. So bleibt die Binnenschifffahrt auch zukünftig konkurrenzfähig“, resümierte Jens Ley.



Blick in die Fachforen – Quelle: Beatrix Wegner

Forum II – Bedeutung der Wasserstraße für Schifffahrt und Wirtschaft

Stefan Momper (Amtsleiter Wasserstraßenamt Aschaffenburg) bot in seinem Vortrag Einblicke zur Entwicklung des pulsierenden Schiffsverkehrs und zur pulsierenden Nutzung des unteren Mains. Der untere Main steht den Binnenschiffen zum Gütertransport als leistungsfähige Wasserstraße zur Verfügung. Doch auch für Großveranstaltungen sowie zur Freizeitnutzung werden Wasserflächen und Uferbereiche immer stärker genutzt. Allerdings sind noch Kapazitätsreserven für die Stärkung des Schiffsverkehrs am unteren Main vorhanden. Sie sollen zukünftig durch Umsetzung von Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt noch gesteigert werden.

Peter Sonnleitner (Bereichsleiter International und Verkehr / IHK für Niederbayern in Passau) zeigte in seinem Vortrag die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die regionale Wirtschaft auf. Seit Jahrhunderten verbindet die Donau Bayern und die Donauanrainerstaaten mit großem Einfluss auf die ökonomische und kulturelle Entwicklung des gesamten Donauraumes. 1982 wurde die Donau Teil des transeuropäischen Binnenschiffahrtssystems. Die Region erhielt einen ergänzenden Zugang zu den Wirtschaftszentren im Rhein-Main-Gebiet und zu den ARA-Häfen. Die Donauhäfen in Kelheim, Straubing, Deggendorf und Passau bieten als moderne, trimodale Logistikzentren einen Service, der weit über das reine Frachthandling hinausgeht. Durch ihre hohe Spezialisierung und gute Ausstattung können nahezu alle logistischen Herausforderungen abgedeckt werden. Sogar „just in time“-Lieferungen sind möglich – verlässliche Schifffahrtsbedingungen vorausgesetzt. Niederbayern wurde mit einem hohen Industrieanteil von > 40 % am BIP zu einem prosperierenden Logistikstandort. Zudem entwickelte sich Niederbayern zu einer wichtigen Transitregion per Schiene, Straße und Wasserstraße zwischen West-Europa, dem Donauraum und weiter in die Türkei, Nah- und Mittelost sowie Asien. Die bayerischen Exportzahlen stiegen bis 2017 beständig an.

Die Wasserstraße ist der einzige Verkehrsträger mit neuwertigen, freien Transportkapazitäten, ist umweltfreundlich und kostengünstig. Bei Übermaß- und Schwertransporten bietet das Binnenschiff unschlagbare Vorteile. Kai- und Wasseranbindung bieten Industrie- und Handelsunternehmen einen enormen Standortvorteil. „Das Binnenschiff ist als Teil der Logistikkette unterbewertet und unterschätzt. Es kann zwar unsere Verkehrsprobleme nicht lösen – aber einen noch wichtigeren Beitrag leisten. Das ‚System Binnenschiff‘ sollte daher noch stärker in den Fokus der Wirtschaft und Politik kommen. Eine Verbesserung der nautischen Bedingungen – national und international – ist weiterhin notwendig. Der aktuelle Masterplan für die Binnenschifffahrt ist ein wichtiger Ansatz und sollte konsequent umgesetzt werden. Die Infrastruktur muss noch stärker an überregionalen und globalen Herausforderungen orientiert werden“, fasste Peter Sonnleitner zusammen.

Forum III – Personenschifffahrt und Tourismus

Laut Studie „Der Flusskreuzfahrtmarkt“ verzeichneten die Flusskreuzfahrten 2018 neue Rekorde. Rund 496.000 Urlauber aus Deutschland wählten 2018 diese Reiseform, ein Plus von 5,5 % im Vergleich zu 2017 laut Branchenverband IG River Cruise. Besonders bemerkenswert ist dies, weil die Branche im Sommer 2018 mit dem extremem Niedrigwasser zu kämpfen hatte. Den seit vielen Jahren bestehenden Wettbewerb um das beliebteste Fluss-Fahrtgebiet entschied 2018 der Rhein für sich (35,9 %) vor der Donau mit 35,2 %. Deutliche Zuwächse gab es bei Flussreisen in Frankreich, einen starken Rückgang um rund 50 % in allen außer-europäischen Fahrtgebieten.

In der Flusskreuzfahrt gab es bemerkenswerte Trends: Zum einen ist das Alter der Passagiere im Schnitt deutlich gesunken. Größte Gruppe bleiben zwar die 66- bis 75-Jährigen mit einem Anteil von 31 % (2017: über 39 %). Deutliche Zuwächse gab es bei den 41- bis 55-Jährigen (von 11,8 auf 18,3 %) und den 26- bis 40-Jährigen (von 2,0 auf 8,3 %). Zum anderen zeichnet sich ein Trend zum Premium- und Luxussegment ab. Budget- und Standardschiffe verloren dagegen, wodurch der durchschnittliche Reisepreis gestiegen ist.

In den letzten Jahren hat sich das starke Wachstum der Flusskreuzfahrten zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Städte und Gemeinden entlang der Wasserstraßen entwickelt. Die Flusskreuzschifffahrt steht insgesamt aber vor vielschichtigen Herausforderungen. Die Akzeptanz der Anwohner gelangt in manchen Städten an Ihre Grenzen. Zum einen durch zu viele und zu große Besuchergruppen in historisch engen Innenstädten, zum anderen durch (Güter-) Schiffe – häufig aus Osteuropa, die ihre Motoren nachts an den Liegestellen durchgehend laufen lassen. Der Lärm und die Schadstoffemissionen berauben die Anwohner ihrer Nachtruhe. Liegestellen mit Landstromversorgung sind hier ein Lösungsansatz. „Moderne Häfen stehen vor großen Herausforderungen. Sie müssen strenger werdende Umweltvorgaben, steigende Stromkosten, wachsende Anforderungen an Schutz- und Automatisierungslösungen für das Stromsystem, infrastrukturelle Komplexität und die Integration von Betriebsdaten in die Unternehmens-IT bewältigen. Siemens unterstützt Häfen mit Hard- und Softwarelösungen für die Stromversorgung und die Automatisierung. Das Hardwareportfolio reicht von Schaltanlagen über ganze Microgrids bis hin zu Landstromversorgungsanlagen“, so Torsten Köhler (Smart Infrastructure / Future Grids, Siemens AG).

Auch die Ver- und Entsorgung von Personenschiffen rückt immer wieder in den Fokus der Öffentlichkeit, wie Prof. Gerhard Skoff (stage4solutions) berichtete. Die Müllentsorgung entwickelt sich an etlichen Anlegestellen zum Problem, da häufig ausreichende Deponiermöglichkeiten fehlen. Seit Sommer 2018 sorgte die illegale Entsorgung von Fäkalien durch Personenschiffe für Aufregung bei Behörden, in der Bevölkerung und in den Medien. Die Donau wurde durch

ungeklärtes Abwasser einzelner Kreuzfahrtschiffe erheblich verschmutzt. Ursache für die Wasserverschmutzung waren vermutlich nicht funktionierende oder falsch bediente Schiffskläranlagen. So gelangten erhebliche Mengen von Fäkalien ins Wasser. Regelmäßige, verstärkte Kontrollen der Bordkläranlagen durch die Polizei waren die Folge. In den letzten Jahren wies etwa ein Drittel der kontrollierten Schiffe Mängel auf. Nicht selten entleeren Kreuzfahrtschiffe in der Donau illegal große Mengen an Fäkalien, auch Essensabfälle treiben häufig an den Bootsanlegestellen vorbei. Videos belegen derartige Beobachtungen z.B. in der Wachau. Anzeigen gegen die Besatzung zweier Schiffe wurde erstattet. Der österreichische Verkehrsminister nahm sich des Themas an. Mit einem Runden Tisch versuchten die Beteiligten eine Lösung zu finden. Mit der Unterzeichnung einer Vereinbarung ist jetzt etwas Ruhe eingekehrt.

Bis dato wurde ca. 1/3 aller internationalen Schiffe überprüft, sowie etwa die Hälfte der nationalen Ausflugsschiffe. Ca. 90 % der Unternehmen dokumentieren freiwillig die ordnungsgemäße Entsorgung. Untersuchungen in der Donau auf Fäkalkeime ergaben bei Trockenwetter keine auffälligen Belastungen (Badewasserqualität), bei Regenwetter stärkere Belastungen durch oberflächliche Einschwemmungen und Ausleitungen von Mischwasserbehandlungsanlagen. Derzeit wird eine genaue Erhebung der durch kommunale Kläranlagen in der Donau eingeleiteten Schmutzfrachten vorgenommen, Ergebnisse liegen erst im August 2019 vor.

Forum IV; Optimierung von Infrastruktur und Verkehr

Thomas Schmid (Hauptgeschäftsführer / Bayerischer Bauindustrieverband e.V., München) berichtete im seinem Vortrag „Bayern Mobilität 2030“ darüber, wie der Güterverkehr der Zukunft sinnvoll bewältigt werden kann. Bereits 2015 formulierte der Bayerische Bauindustrieverband in seiner Position zur Mobilität, dass das Verfassungsziel gleichwertiger Lebensbedingungen in ganz Bayern nur mit einem hochentwickelten Mobilitätssystem erreichbar sei. Das erfordert den zukunftsfähigen Ausbau des Straßen- und Schienennetzes in Bayern, die Verknüpfung aller Verkehrsträger zu einem System, ein innovatives Finanzierungskonzept sowie die frühzeitige, umfassende Einbindung aller Beteiligten. Die Ergebnisse der unabhängigen Expertenkommission wurden im Mai 2017 persönlich an den damaligen MP Horst Seehofer übergeben. Darin enthalten die Bedeutung der Mobilität, das Konzept einer landesweit integrierten Verkehrsplanung, neue Finanzierungssysteme,

Digitalisierung und Mobilität, nachhaltige Verkehrsinfrastruktur sowie Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren.

Der Güterverkehr in Bayern verfügt über ein leistungsfähiges Netz multimodaler Güterterminals. Zur Transportverla-

gerung von der Straße auf die Schiene sind in ganz Bayern Systeme im Einsatz, die den umweltfreundlichen Bahntransport auch kostenmäßig vorteilhaft werden lassen. Bayern ist über eine gut ausgebaute Schieneninfrastruktur mit den Seehäfen an der Nordsee und dem Mittelmeer verbunden. Sowohl für die Sanierung maroder Bundeswasserstraßen wie auch für den Ausbau des Bundeswasserstraßen-Systems müssen nachhaltig mehr Mittel bereitgestellt werden, dies belegen z.B. die immer häufigeren Defekte bei Schleusen an Bundeswasserstraßen. Die Donau könnte weit mehr Transportkapazitäten aufnehmen, wenn sie zwischen Straubing und Vilshofen entsprechend ausgebaut wäre. Zudem ist die Mülhamer Schleife eine potentielle Unfallstelle mit möglichen ökologischen Gefahren. Im internationalen Kontext investiert China massiv in die Neue Seidenstraße, zu der auch die Maritime Seidenstraße gehört. Die adäquate Antwort Deutschlands wäre ein nachhaltiger Ausbau der deutschen Wasserstraßen.

„Der Gütertransport per Schiff hat mehrere Vorteile: Das Binnenschiff weist den geringsten Schadstoffausstoß auf. Große und sperrige Güter wie bestimmte Betonfertigteile und Transformatoren können nur auf dem Wasserweg optimal transportiert werden. Transporte auf dem Wasserweg entlasten die Verkehrsträger Straße und Schiene. Wichtig ist, dass die Wasserstraßen entsprechend ausgebaut und laufend gewartet werden, so dass sie die an sie gesetzten Erwartungen auch zuverlässig erfüllen können“, betonte Thomas Schmid.

Ingrid Rossmeier (Repräsentantin des Port of Rotterdam für Süddeutschland) gab einen Überblick über die Optimierung von Infrastruktur und Verkehr im Hafen Rotterdam. Hafen und Industriegebiet erstrecken sich auf über 45 Kilometer auf einer Fläche von 12.500 Hektar und umfassen fünf Tiefseeterminals. Im Hinterlandverkehr werden in Bayern Nürnberg, München und Burghausen mit verschiedenen Operateuren jeweils dreimal wöchentlich angesteuert. Auch der digitalen Infrastruktur kommt eine große Bedeutung zu, zumal 44 % der Führungskräfte die Transparenz und Verlässlichkeit in der Supply Chain als höchste Priorität benennen. So versorgt „Boxinsider“ als Track and Trace-Lösung für intelligente Container-Logistik sowohl Verloader als auch Logistikdienstleister mit Sendungsdaten und schafft so Verbesserungen und mehr Transparenz für die Beteiligten in der Supply Chain: Weniger Wartezeiten, optimale Nutzung der Anlagen, keine Verzögerungen mehr, normale Lagerbestände. „Der Rhein-Main-Donau-Kanal als zentrale europäische Verkehrs- und Logistikachse steht vor großen Herausforderungen. Mit der Entwicklung der „Maasvlakte 2“ und der angestrebten Verdoppelung des Containerumschlages im größten europäischen Seehafen Rotterdam bedarf es dringend der Optimierung der Hinterlandverkehre. Deshalb müssen die Infrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 deutlich zügiger umgesetzt werden“, resümierte Ingrid Rossmeier.

Sorgenkinder im Bereich der Infrastruktur sind ein Großteil

der Schleusen und Wehre die ihre technisch-wirtschaftliche Nutzungsdauer von 80 bis 100 Jahren bereits erreicht haben. Ca. 85 Prozent der Schleusen sind älter als 40 Jahre, rund 45 Prozent sogar älter als 80 Jahre. Dies verdeutlicht, dass besonders bei den Schleusen die Altersgrenze weit überschritten ist. Den Schleusen am Main-Donau-Kanal, die in den 70er Jahren gebaut wurden, geht es so schlecht, dass der komplette Neubau der Schleusen Erlangen und Kriegenbrunn unvermeidlich ist – die Kosten liegen voraussichtlich bei 280 – 290 Mio. Euro je Schleuse. Dipl.-Ing Silke Dorn (Sachbereichsleiterin Schleusen-Neubau / Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg) berichtete über das Neubauprojekt der bei den Schleusen. Erste Schäden traten schon kurz nach der Fertigstellung auf: Wasserführende Risse, defekte Fugendichtungen, gerissene Vertikalbewehrung an der Maschinenhauswand. In den letzten 10 Jahren gab es mehrere Verstärkungsmaßnahmen, doch ein Neubau der Schleusen war unausweichlich. Vorteile der neuen Schleusen sind die robuste Bauweise mit moderner Konstruktion (z.B. ohne Fugen), die eine lange Lebensdauer sichert (100 Jahre) und geringen Wartungsaufwand verursacht. Die fortschrittliche Ausrüstung (z.B. Schwimmpoller reduziert die Gefahr von Unfällen. Ein innovatives Befüllsystem (Druckkammer) sorgt zudem durch geringe Wasserbewegung für Sicherheit beim Schleusen. Die Bauphase in Kriegenbrunn soll von 2022 bis 2027 dauern, die der Schleuse Erlangen von 2023 bis 2028; anschließend Probebetrieb und von 2031 bis 2034 der Rückbau der alten Schleusen.

Forum V – Netzwerk geMAINsam – Initiative zur synergetischen Vernetzung und Stärkung der Zusammenarbeit der Akteure am Main

Der Main als Kulturlandschaft prägt große Teile Nordbayerns. Entlang des Flusses haben sich vielfältige Aktivitäten entwickelt, aber als Ganzes hat der Main nicht die Aufmerksamkeit die er verdient. Deshalb wurde 2018 die Netzwerkinitiative geMAINsam gestartet mit allen Akteuren entlang des Mains. Über 100 Landkreise, Städte, Gemeinden und Verbände entlang des Mains traten der Initiative bei, um zusammen Projekte umzusetzen und enger zusammen zu arbeiten. Die vielfältigen, regional verorteten und teils singulären Aktivitäten und Initiativen entlang des Mains sollen erfasst, überregional sichtbar gemacht und miteinander vernetzt werden. Ziel ist ein besseres, koordiniertes und vernetztes Miteinander. Damit einher geht der Anspruch, die Projekte – ohne Schaffung von Parallelstrukturen – auf allen Ebenen schneller, kosteneffizienter und abgestimmter umsetzen zu können. Die Main-Region soll für Innovation und Nachhaltigkeit stehen und wahrgenommen werden. Geplant ist ein Main-Information- und Erlebniszentrum (MIZ 359) als zentrale Anlaufstelle in Knetzgau, in dem alle wichtigen Themen für Mainanrainer und Besucher abgebildet und erlebbar gemacht werden. Das Erlebniszentrum hat eine spektakuläre Architektur und Außenanlagen, die als eigene Landmarke auch Anziehungspunkt für Sport, Kultur, Spiel und Freizeit sein soll.



Moderierte Zusammenfassung der Fachforen – Quelle: Alex Eisele

DWSV Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein e.V. –

Partner für leistungsfähige Wasserstraßen und nachhaltiges Wirtschaften

Der Deutsche Wasserstraßen und Schifffahrtsverein ist zentrale Netzwerkplattform und Stimme für leistungsfähige

Wasserstraßen. Ziel des DWSV ist der Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur mit regionalem Fokus auf der Main-Donau-Wasserstraße als einer der wichtigsten Binnenwasserstraßen Europas. Bei der Realisierung der Ziele werden wirtschaftliche Aspekte ebenso wie der Faktor Nachhaltigkeit berücksichtigt.

Das DWSV-Netzwerk umfasst Mitglieder aus den Bereichen Binnen- und Personenschifffahrt, Flusskreuzfahrten, Logistik- und Industrieunternehmen, Kommunen, Infrastrukturbetreibern, Institutionen und Verbänden. Der DWSV informiert die Öffentlichkeit über die Entwicklung der Main-Donau-Wasserstraße, ihren ökonomischen und ökologischen Nutzen sowie die Notwendigkeit ihrer Instandhaltung bzw. des weiteren Infrastrukturausbaus. Dadurch soll die Akzeptanz leistungsfähiger Wasserstraßen als Verkehrsträger für Binnen- und Personenschifffahrt sowie das Bewusstsein für den Gewässer- und Hochwasserschutz in der Öffentlichkeit verbessert werden. Auch der Freizeit- und Erholungsfunktion kommt dabei eine wichtige Bedeutung zu.

Pressemitteilung

Der ZBI setzt sich für unbefristete Einstellungen in der öffentlichen Verwaltung von Ingenieurinnen und Ingenieuren ein!

Berlin, 17. Juni 2019

In vielen Bau- und Fachverwaltungen im öffentlichen Dienst werden immer noch - insbesondere junge Ingenieurinnen und Ingenieure - befristet eingestellt. Aber auch zur Gewinnung von erfahrener Personal aus der Wirtschaft sind unbefristete Verträge erforderlich. Diese Einstellungspraxis führt nach Auffassung des ZBI nicht zur Gewinnung von gut ausgebildetem Personal. Auch bei der Einstellung für befristete Bauprojekte ist eine solche Vorgehensweise kontraproduktiv, denn so eingestellte Ingenieurinnen und Ingenieure suchen fortwährend nach einer für sie planbaren zukunftsfähigen Anstellung. Der Kompetenzzugewinn im Zuge der Projektabwicklung geht der Verwaltung unmittelbar wieder verloren. Der Effekt des Kompetenzverlustes durch den Übergang von langjährig erfahrenen Ingenieurinnen und Ingenieuren des sogenannten geburtenstarken Jahrgangs wird somit noch verstärkt. Hierdurch wird mittelfristig die Kompetenz ganzer

Fachverwaltungen gefährdet. Dies ist nicht nur ein Hindernis bei der Bewältigung der übertragenen, zumeist der Daseinsvorsorge dienenden und damit unverzichtbaren Aufgaben, sondern prägt "Verwaltung" in der gesellschaftlichen Wahrnehmung somit deutlich einen negativen Stempel auf.

Auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des öffentlichen Haushalts sind kompetente Ingenieurinnen und Ingenieure unverzichtbar, denn "wer billig plant baut teuer".

Insbesondere junge Ingenieurinnen und Ingenieure brauchen für ihre Zukunft eine Perspektive in der öffentlichen Verwaltung mit unbefristeten Anstellungen. Weiterhin sind aus der Sicht des ZBI befristete Arbeitsverhältnisse in unbefristete Arbeitsverhältnisse umzuwandeln.

Kommende Veranstaltungen und Termine

September

23./24.

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

24./25.

BAW-Aussprachetag „Bauwerksinspektion“ in Karlsruhe

26.

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

30.-02. Okt.

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.

Dialog zur erfolgreichen Umsetzung von großen Bauprojekten; BMVI in Berlin

05./06.

BfG-Kolloquium „21. Gewässermorphologisches Kolloquium“ in Koblenz

07.

BAW-Kolloquium „Schiffbautechnisches Kolloquium 2019“ in Hamburg

07.

HTG Workshop „Korrosionsschutz für Meerwasserbauwerke“ in Hamburg

13./14.

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

19./20.

BAW-Kolloquium „Erhaltung von Wehranlagen“ in Karlsruhe

20./21.

WSV/BfG/BAW Aussprachetag „Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit“ in Koblenz

26./27.

Nationaler Dialog „Klimawandelfolgen in Deutschland – Bereit zu handeln für bessere Vorsorge“; Veranstaltung des BMU in Berlin

Dezember

06.

Sitzung des IWSV-Bundesvorstands in Bremen

12.

„Von der Kai- Bis zur Staumauer“: Nürnberger Wasserbau-Symposium der TH Nürnberg

Januar 2020

./.

Februar

11.

BAW/BfG Fachkolloquium „Aktuelle Themen aus Gewässerökologie und Wasserbau“ in Hamburg.

11./12.

17. SWB Tagung 2020
Stahlwasser- und Wasserbau in Berlin;
Veranstalter: Teubert Kommunikation

März

05./06.

43. Dresdner Wasserbaukolloquium „Interdisziplinärer Wasserbau im digitalen Wandel“

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!

Bezirksgruppe Hannover

Jahres-Mitgliederversammlung der BG Hannover am 07. Mai 2019 in Hannover

Den Auftakt unserer Bezirksgruppen-Mitgliederversammlung bildete in diesem Jahr eine Besichtigung des Niedersächsischen Landtages im Leineschloss Hannover. Mit 60 Personen haben wir den fertig gestellten Umbau des Sitzes der Landesregierung besucht. Das Landtagsgebäude wurde im Herbst 2017 nach rund 2-jähriger Bauzeit wieder seiner Bestimmung übergeben.



Foto: Treffpunkt Eingangsbereich Leineschloss

Für die Modernisierung wurde der Altbau mit dem Plenarsaal und seinen angrenzenden Räumlichkeiten komplett

entkernt. Die Außenfassade durfte aufgrund des bestehenden Denkmalschutzes grundsätzlich nicht verändert werden. Außer dem Plenarsaal selbst sind auch die angrenzenden Räume für Presse, Funk und Fernsehen technisch auf den neuesten Stand gebracht worden. Über 2 Stunden wurden wir von der stellvertretenden Leiterin des Staatlichen Baumanagements Hannover, Frau Könneker, durch die neuen Räumlichkeiten rund um den Plenarsaal geführt. Unterstützt wurde sie dabei von 2 Mitarbeiterinnen der Landtagsverwaltung, die uns interessante Einblicke in das Alltagsleben der Regierungsarbeit gaben. Neben baufachlichen Erläuterungen, insbesondere zu der technischen Ausrüstung sowie zur behindertengerechten Ausstattung vom Eingangsbereich bis zur Besuchergalerie, war uns auch eine Stippvisite mit Sitzprobe im Plenarsaal selbst gestattet.



Foto: Erläuterungen im Plenarsaal

Nach dem Ende der Landtagsbesichtigung ging es ins Hanns-Lilje-Haus, das als Tagungslokal in unmittelbarer Nä-



Foto: Gruppenfoto im Foyer



Foto: Übersicht Plenarsaal

he zum Landtag liegt. Dort angekommen haben wir uns zunächst an einem Mittagsbuffet gestärkt, bevor wir uns zur BG-internen Versammlung zusammengefunden haben, die von unserem Bundesvorsitzenden Burkhard Knuth begleitet wurde.



Foto: Grußworte vom Bundesvorsitzenden an die Versammlung



Foto: Geehrte Mitglieder: von links: H.-E. Kuhn, H. Grote, S. Günzel, S. Neumann, D. Runge, F. Bernstein, L. Nitsche, J. Bringewatt, A. Sonnenburg, R. Sander (hinten), K. Lambelet

Die wichtigsten Punkte der Tagesordnung waren zum einen die Diskussion und Beschlussfassung über den satzungsgemäß dem geschäftsführenden Bundesvorstand obliegenden Vorschlag zur Beitragserhöhung, und zum anderen die Neuwahl des Bezirksgruppenvorstandes. Der Beitragserhöhung wurde nach relativ kurzer Diskussion bei drei Gegenstimmen und einer Enthaltung zugestimmt, so dass den Delegierten für die abschließende Abstimmung darüber auf der Bundesmitgliederversammlung in Halle ein klares Votum mit auf den Weg gegeben worden war. Die Neuwahl des Bezirksgruppenvorstandes erfolgte in Form der Wiederwahl en bloc, da sich der alte Vorstand komplett zu Wiederwahl gestellt hatte. Ergänzend wurde Jan Schaper als Beisitzer neu gewählt, der den Vorstand künftig u. a. im digitalen Bereich bei der Laufendhaltung des Internetauftritts unterstützen kann. Der BG-Vorstand setzt sich damit insgesamt wie folgt zusammen:

1. Vorsitzender:	Volker Bensiek
Stellv. Vorsitzender:	Norman Leers
Kassierer:	Carsten Hentschel
Schriftführer:	Hans-Heinrich Künker
Beisitzerin:	Petra Fitschen
Beisitzer:	Jan Schaper

Als weiterer wichtiger Tagesordnungspunkt ist die große Anzahl von Ehrungen langjähriger und verdienter Mitglieder zu nennen. Zur Ehrung vorgesehen waren Günter Bischoff, Siegfried Günzel, Heinz-Eckhard Kuhn, Josef Perschke und Dieter Runge für 50-jährige sowie Frank Bernstein, Jürgen Bringewatt, Bert Dieme, Angelika Friese-Hofhuis, Werner Hofmann, Harald Grote, Klaus Lambelet, Sven Neumann, Lioba Nitsche, Dr. Manuela Osterhun, Rolf Sander und Andreas Sonnenburg für 25-jährige Mitgliedschaft. Des Weiteren konnte die Ehrung von Lioba Nitsche für 20 Jahre Engagement im Bundesvorstand nachgeholt werden. Außer Urkunde und Ehrennadel wurde den Jubilaren auch die obligatorische Flasche IWSV-Sekt überreicht. Auch wenn dieses Mal leider nicht alle zu ehrenden Mitglieder anwesend sein konnten, darf man diesen Akt der Tagesordnung sicher wieder mal als angenehmsten Teil der Verbandsangelegenheiten betrachten. Insgesamt gab es durchweg positive Rückmeldungen zum Rahmen der Veranstaltung.

Bezirksgruppe WEST

Exkursionsbericht MV 2019

Die Bezirksgruppe West des IWSV hatte am etwas frischen Dienstagmorgen, den 9.4.2019 mit 33 Teilnehmern die Gelegenheit im Vorfeld der Mitgliederversammlung eine der Großbaustellen der Emschergenossenschaft auf Essener Stadtgebiet zu besichtigen.

Die Emschergenossenschaft und ihre Zwillingschwester der Lippeverband sind zwei Wasserverbände die sich aus der Notwendigkeit entwickelt haben, die rasanten Auswirkungen der Industrialisierung an Ruhr, Emscher und Lippe für die Gesundheit und Wirtschaft der Region bewältigen zu können.

Bis zur Mitte des 19.Jh. war die Region um die Emscher unbedeutend und unattraktiv, da die Emscher als Flachlandfluss mit geringem Gefälle stark mäandrierend und seine Lage verändernd, eher ein unbewirtschaftbares Umland hatte, als dass es für die Landwirtschaft interessant gewesen wäre.

Wäre nicht um diese Zeit mit dem Aufkommen des Bergbaus auf einmal eine Besiedelung der Region erfolgt, so hätte es auch lange noch so bleiben können. Die zunehmende Bevölkerung mit ihren Ausscheidungen und die Grubenwässer die nun mit Hilfe der Dampfmaschinen aus den



Die „alte“ Emscher 1900 in Dortmund. Foto: Archiv Emschergenossenschaft

Kohlegruben gefördert wurden, musste nun aus den wachsenden Städten wegbeefördert werden. Was lag da näher, als den nächsten Bach und Fluss zu benutzen und das war nun mal die Emscher mit ihren seitlichen Zuflüssen.

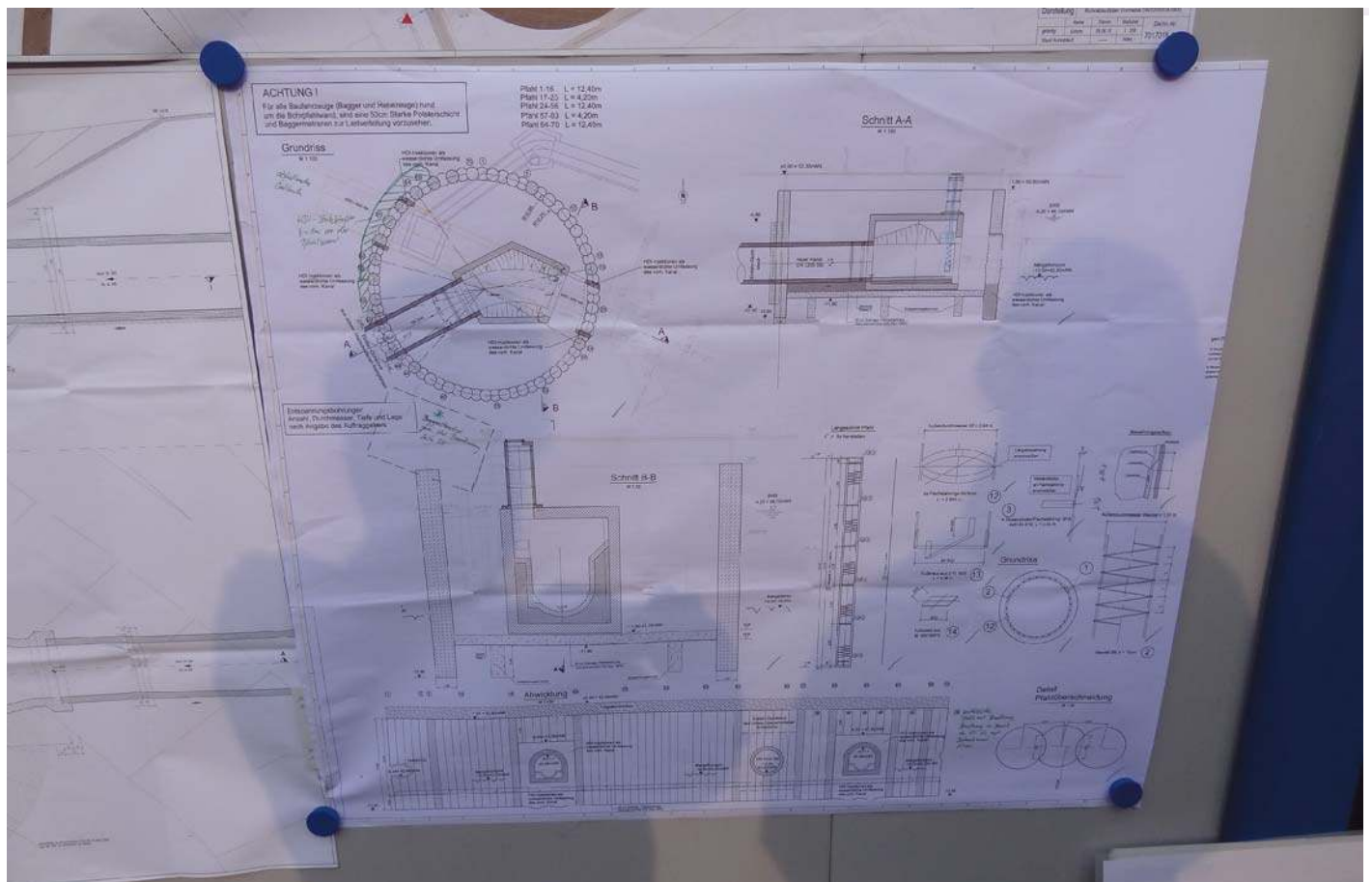
Dieser arme Flachlandfluss kam jedoch sehr schnell an seine hydraulischen und ökologischen Grenzen. Es kam immer wieder zur Ausbreitung von Seuchen und Überschwemmungen. Der fortschreitende Bergbau mit den obertägigen Bergsenkungen führte zu massiven Veränderungen im Abflussregime der Emscher.



Diese Not erkennend haben sich 1899 alle Anrainerstädte und die Industriebetriebe aus Kohle und Stahl zusammengefunden und die Emschergenossenschaft gegründet mit der einzigen Aufgabe die Abwässer der Ruhrgebiets schadlos abzuführen.



Der regulierte Deininghauser Bach. Hier gerade frisch ins Betonkorsett gefasst, 1937 © Archiv, Emschergenossenschaft





Dies ist ihr bis in die 90er Jahre des 20. Jh hervorragend gelungen. Bis Mitte der 1990er Jahre waren die Emscher und die für die Abwasserableitung genutzten Bäche und Wasserläufe durch ihren technischen Zuschnitt und die Verwendung der Sohlshalen aus Beton ein revierprägender Bestandteil. Die Kötterbecke begleitete Generationen von Ruhrgebietsbewohnern mit ihrem Anblick und „Duft“

Mit dem Abklingen des Bergbaus in der Kernregion des Ruhrgebietes, dessen Ende 2018 endgültig erfolgte, wurde die Voraussetzung geschaffen ernsthaft über eine neue Ordnung der Abwasserbewirtschaftung im Ruhrrevier nachzu-

denken. Erst jetzt war man in der Lage die naturfern ver Gewaltigten Gewässer wieder ihrer ursprünglichen Bestimmung als natürliches Gewässer zuzuführen. Die Abwässer konnten jetzt erst über unterirdische Abwasserleitungen entsorgt werden, die in der Zeit des aktiven Bergbaus wegen der abbaubedingten Zerrungen und Pressungen sonst immer zerstört worden wären.

In einem Generationenprojekt mit Investitionen über 5 Mrd. € wird seit 2006 mit dem Masterplan Emscher-Zukunft der Emscherumbau betrieben. Dessen Kernprojekt ist der Abwasserkanal Emscher, die Verlegung der abwasserführenden Emscher unter die Erde von Dortmund bis Dinslaken, mit dem Bau mehrerer Kläranlagen und Entfesselung der oberirdischen Emscher und ihrer Zuflüsse mit dem Ziel die Kötterbecke verschwinden zu lassen und die oberirdischen Gewässerläufe aus dem naturfernem Ausbauzustand zurückzuholen. Dies ist sicher nicht in allen Gewässerabschnitten möglich jedoch dort wo es möglich ist wird ein naturnaher Ausbau angestrebt mit hohem ökologischen und Freizeitwert.

Unser Besuchsziel, die Umgestaltung des Sälzerbachs in Essen Altendorf, ist eines dieser Teilprojekte. Hier investiert die Emschergenossenschaft 16 Mio. € um den bislang teilverrohrt und in Sohlshalen fließenden Sälzerbach, der bislang noch als Abwasserlauf fungiert, in eine unterirdische Lage zu verlegen. Gemeinsam mit der Stadt Essen wird dieses Projekt verwirklicht. Wegen der dichten Bebauung erfolgt die Verlegung im Rohrvortrieb unter Druckluft gestützter Ortsbrust.

Wegen der Dimensionierung der Abwasserrohre auf zweifachen Trockenwetterabfluss ist für die Pufferung von Regenerereignissen zusätzlich ein unterirdisches Regenrückhaltebecken erforderlich für 5000 m³ Rückhaltevolumen.

Für die Realisierung mussten Kleingartenanlagen weichen, auf ihrem Gelände stehen nun die riesigen durch überschneitene Bohrpfahlwände erstellten Baugruben für die Vor-



triebsschächte und die Baugrube für das Rückhaltebecken. Die Vortriebsbaugrube ist die größte, die bisher während des Emscherumbaus verwirklicht wurde.

Nach Fertigstellung der Verlegung des Abwasserkanals erfolgt die naturnahe Rückgestaltung des Gewässers und Integration in die Gestaltung des Stadtteils Altendorf.

Von der Neugestaltung dieses Arbeiterstadtteils von Essen, mit hohem Anteil an Migranten, konnten sich die Teilnehmer der Exkursion im Anschluss an die Baustellenbegehung bei einem Rundgang rund um den Niederfeldsee und entlang des Radschnellwegs RS1 einen sehr positiven Eindruck verschaffen. Von dem sonst im Ruhrgebiet häufig wahrnehmbaren Verfall und Investitionsstau kann hier keine Rede sein.

Um den neu angelegten See mit Aufenthaltsqualität reihen sich attraktive Neubauten an sanierte Altsubstanz und weist aus, wohin es mit den gemeinsamen Anstrengungen aus Politik und Wirtschaft auch in benachteiligten Regionen gehen kann, in ein lebenswertes Revier.

Dirk Bölling



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

Presseschau von Stefanie von Einem

Binnenschiffahrt online vom 31.07.2019

Klingen gibt Wasserstraßen-Abteilung im BMVI ab

Reinhard Klingen, bislang Leiter der Abteilung »Wasserstraßen und Schiffahrt« im Bundesverkehrsministerium (BMVI), leitet künftig die Zentralabteilung. Seinen Posten übernimmt Norbert Salomon.

Salomon war bisher Leiter der Grundsatzabteilung im Bundesverkehrsministerium mit der Zuständigkeit für die Nationale Plattform »Zukunft der Mobilität«. Er ist erst seit Beginn dieser

Wahlperiode im Verkehrsministerium tätig, zuvor leitete er die Unterabteilung »Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr« im Bundesumweltministerium.

Klingens berufliche Anfänge gehen auf die Mitte der 1980er-Jahre zurück, als er Dezernent bei der WSD Nord-West in Aurich war. In leitender Funktion hat er fast 20 Jahre lang die Geschicke der Branche begleitet und gestaltet: Von 2000 bis 2005 war er Leiter des Referates »Personalangelegenheiten« in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), von 2005 bis 2009 führte er die Unterabteilung »Wasser-

straßen« im Ministerium. 2009 wurde er schließlich Nachfolger von Bernd Törkel als Leiter der Abteilung »Wasserstraßen- und Schifffahrt«.

»Für das Schifffahrtsgewerbe bedeutet diese Personalentscheidung eine Zäsur«, sagt Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB).

Nachfolger Salomons und neuer Leiter der Grundsatzabteilung wird Klaus Bonhoff, früherer Manager bei Daimler und bislang Geschäftsführer bei NOW (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie). Er

gilt als Wunschkandidaten von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, der etliche Positionen in seinem Haus inzwischen neu besetzt hat.

Die Personalentscheidungen müssen noch vom Bundeskabinett bestätigt werden. Hingegen ist im Bundesverkehrsministerium die Position des Leiters der Unterabteilung WS 1 (Wasserstraßen) nach wie vor vakant, nachdem Hartmut Spickermann Ende Mai 2019 in den Ruhestand getreten war.

BMVI-Newsletter Nr. 59 vom 23.07.2019

Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe beginnt

Scheuer: Mehr Flexibilität und Sicherheit für Großschiffe

Heute beginnt, worauf Wirtschaft und Schifffahrt so lange warten mussten: Die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe startet!

Den Anfang machen die Nassbaggerarbeiten für die Begegnungsbox und die Verbreiterung der Fahrrinne in der Elbe – das Kernprojekt dieses Vorhabens. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat dafür nun den offiziellen Startschuss gegeben, der Baggerhub beginnt.

Scheuer: Deutschland ist Export- und Logistikweltmeister – diese Spitzenposition wollen wir halten. Deshalb machen wir unsere maritime Infrastruktur fit für die Zukunft. Eines der bedeutendsten Projekte dafür ist die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe. Allein die Wirkung der Elb-Verbreiterung ist enorm: Wir schaffen mehr Flexibilität, Effizienz, Kapazität und Sicherheit für Großschiffe. Dadurch können rechnerisch jährlich 2800 große Containerschiffe den Hamburger Hafen erreichen. Das sind mehr als doppelt so viele wie heute. Und mit der Elb-Vertiefung wird die Zufahrt unabhängiger von Ebbe und Flut. Damit können auch die immer größeren Containerschiffe, insbesondere aus Ostasien, zuverlässig und sicher den Hamburger Hafen anlaufen.

Die deutschen Häfen sind für die maritime Wirtschaft außerordentlich wichtig. Sie tragen maßgeblich dazu bei, dass Deutschland Export- und Logistikweltmeister ist und bleibt. Der Hamburger Hafen ist der umsatzstärkste deutsche Hafen – mit einem Seegüterumschlag von 135,1 Mio. Tonnen (2018) und einem Containerumschlag von 8,7 Mio. TEU (2018).

Konkret geht es bei der Fahrrinnenanpassung um Folgendes:

- **Verbreiterung der Elbe:** Zwischen Wedel und der Störmündung wird die Fahrrinne von 300 auf 320 Metern verbreitert. Damit können Schiffe mit einer Schiffsbreite von 92 Metern sicher aneinander vorbeifahren – oder überholen. Zudem wird bei Wedel auf 8 Kilometer Länge die sogenannte Begegnungsbox gebaut. Sie hat eine Breite von 385 Metern und ermöglicht Gegenverkehr von bis zu 4 großen Containerschiffen pro Tiede.
- **Vertiefung der Elbe:** Die zweite Anpassung ist die Vertiefung der Elbe. Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Hafens für Containerschiffe mit einem Tiefgang von 13,50 Meter tideunabhängig und mit 14,50 Meter tideabhängig möglich zu machen.

Weitere Informationen unter: www.bmvi.de/fahrrinnenanpassung-elbe-faq

Binnenschifffahrt online vom 23.07.2019

WSV und Rijkswaterstaat kooperieren bei Wasserbauprojekten

Die Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und Rijkswaterstaat, ihr Pendant in den Niederlanden, haben eine Zusammenarbeit bei Projekten im Wasserbau beschlossen. Ziel ist eine Beschleunigung der Prozesse.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels der Bevölkerung und eines dadurch entstehenden Ingenieurmangels wollen beide Länder bei der Realisierung von Unterhaltungs- und

Neubauaufgaben langfristig kooperieren.

Konkret geht es darum, »dringend erforderliche Verkehrsinfrastrukturprojekte an den deutschen und niederländischen Wasserstraßen mit den jeweiligen Erfahrungen und Spezialkenntnissen zu befördern und zu beschleunigen«, teilen die Partner bei der Vertragsunterzeichnung in Duisburg mit.

Wasserbauprojekte schneller umsetzen

»Wir wollen Tempo machen bei der Umsetzung der anstehenden Wasserbauprojekte in Deutschland und den Niederlanden. Deshalb bringen wir unser know how zusammen«, so Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS).

Rijkswaterstaat habe jahrelange Erfahrungen bei Verträgen, die Planen und Bauen verbinden würden und man selbst verfüge über umfassende Kenntnisse bei standardisierten Bauweisen. »Davon wollen wir gegenseitig profitieren«, bekräftigt Witte.

Die GDWS möchte Pilotprojekte starten, bei denen Planen und Bauen in einer Hand liegt. Rijkswaterstaat werde ein Unterstützungsteam bereitstellen, das die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter bei der Vertragsgestaltung und Abwicklung ausgewählter Pilotprojekte unterstütze, heißt es.

Im Gegenzug stellt die GDWS Berater, die Rijkswaterstaat bei Technik und Standardverfahren beraten. Darüber hinaus richten die Kooperationspartner einen Lenkungsausschuss ein und stellen ein Austauschprogramm auf.

Wie die GDWS und Rijkswaterstaat weiter mitteilen, beabsichtigen sie die nun vereinbarte Kooperation weiter auszuarbeiten, um langfristig zusammen zu arbeiten. Gemeinsames Ziel sei es, die Leistungsfähigkeit der deutschen und niederländischen Binnenwasserstraßen zu stärken und mögliche Einschränkungen für die Schifffahrt zu vermeiden. Heute im

Bundestag, Nr. 812 vom 22.07.2019

Europäisches Navigationssystem Galileo

Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin: (hib/LBR) Die Bundesregierung sieht im Galileo-Programm die „Basisinfrastruktur für digitale Mobilitätsanwendungen und Innovationen“. Das schreibt die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion. Darin hatten sich die Abgeordneten nach den „deutschen Interessen und Zielen bei der Umsetzung und Mitgestaltung“ des europäischen Navigationssystem Galileo erkundigt.

Die Technologie umfasst etwa Car Sharing-Modelle, die Zurverfügungstellung von Echtzeit-Fahrgastinformationen in ÖPNV, sichere Anflugverfahren und auch die Bezahlung mit Kreditkarten. Mit 26 Satelliten ist Galileo als System voll einsatzfähig. „Der Vollausbau auf 30 Satelliten ist bis 2020 geplant“, heißt es in der Antwort der Bundesregierung weiter. Die Finanzierung des Systems erfolge aus dem EU-Haushalt, der deutsche Anteil betrage daran 20 Prozent.

Heute im Bundestag, Nr. 802 vom 19.07.2019

Masterplan Binnenschifffahrt

Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin: (hib/LBR) Der Masterplan Binnenschifffahrt leistet ein klares Bekenntnis zu einer stärkeren Entlastung der Straße durch die Verlagerung von Verkehr auf die Wasserstraßen. Das schreibt die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion. Darin hatten sich die Abgeordneten erkundigt, nach welchen Kriterien entschieden wird, ob es ein auf die Binnenschifffahrt zugeschnittenes Forschungsprogramm gibt.

Weiter schreibt die Bundesregierung, dass der Masterplan Binnenschifffahrt Maßnahmen in den fünf Handlungsfeldern „Herstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur“, „Umweltfreundlichere und wettbewerbsfähige Flotte“,

„Bewältigung der digitalen Herausforderungen“, „Stärkung der Binnenschifffahrt in der multimodalen Transportkette“ sowie „Sicherung des Fachkräftebedarfs“ enthalte. Der Masterplan berücksichtige das im Klimaschutzplan 2050 definierte Ziel, „bis 2050 eine weitgehende Treibhausgasneutralität anzustreben“, heißt es in der Antwort weiter.

Heute im Bundestag, Nr. 781 vom 15.07.2019

Standards für Schleusen eingeführt

Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin: (hib/PK) Eine Expertenkommission hat sich mit der Einführung einheitlicher Schleusenstandards befasst. Für die Steuerung des Prozesses in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sei 2010 eine Standardisierungskommission eingerichtet worden, die ihrerseits verschiedene Expertengruppen einberufen habe, heißt es in der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion.

2016 wurden den Angaben zufolge einheitliche Standards für geeignete Objekte eingeführt. Für Schleusenanlagen umfasst die Standardisierung Bauteile, Tore, Stoßschutze, Antriebe und Ausrüstungsbestandteile wie Poller, Geländer und Einfahrhilfen.

Es seien auch regionale Bezüge und die strukturelle Ausgestaltung der Wasserstraßen beachtet worden, wie sie für einen künstlichen Schifffahrtskanal oder einen staugeregelten Fluss wie die Mosel gelten.

Heute im Bundestag, Nr. 780 vom 15.07.2019

Umstrittene Staustufe auf der Elbe

Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin: (hib/PK) Die Tschechische Republik will die deutsche Seite in das laufende Verfahren zum Bau einer

Staustufe auf der Elbe bei Decín einbeziehen. Da das Verfahren der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Staustufe noch nicht beendet sei, habe das tschechische Umweltministerium zugesichert, die deutsche Seite weiterhin eng einzubinden, heißt es in der Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

BMVI-Newsletter Nr. 51 vom 28.06.2019

Bundesregierung treibt Digitalisierung des Bauwesens voran

BMVI und BMI starten gemeinsames Kompetenzzentrum Auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat ist mit der Vertragsunterzeichnung das Nationale BIM-Kompetenzzentrum auf den Weg gebracht worden. Die beiden Bundesministerien werden das Nationale BIM-Kompetenzzentrum gemeinsam betreiben und so für ein einheitliches und abgestimmtes Vorgehen im Infrastruktur- und Hochbau sorgen. Ziel ist, die Digitalisierung im Bauwesen zu beschleunigen. Mit Planung und Betrieb wurde die planen-bauen 4.0 GmbH beauftragt.

Bundesminister Andreas Scheuer:

Die Zukunft gehört dem digitalen Bauwesen - modellbasiert, kooperativ und effizient in allen Leistungsphasen. Die Einrichtung des Kompetenzzentrums, in Ergänzung zur planmäßigen Umsetzung des Stufenplans, ist ein weiterer Meilenstein im Prozess der Digitalisierung des deutschen Bauwesens und eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung von Bundesbauprojekten. Zudem bietet die Methode ‚Building Information Modelling‘ die Möglichkeit, neue Technologien, wie z. B. Künstliche Intelligenz, Robotik und 3D-Druck, künftig effektiv zu integrieren.

Bundesinnenminister Horst Seehofer:

Die Digitalisierung verändert alle Branchen - das gilt auch für das Planen, Bauen und Betreiben von Gebäuden. Durch digitale Methoden werden Projekte effizienter, schneller und günstiger. Davon wird die Baubranche profitieren - zuletzt aber auch all diejenigen, die die Gebäude benutzen. Genau hier setzt das Nationale BIM-Kompetenzzentrum ein, indem es die wichtigsten Akteure vernetzt und Know-How bündelt. Damit kommen wir der Digitalisierung des Bauens einen entscheidenden Schritt näher.

Die digitale Planungsmethode BIM ermöglicht eine zuverlässige Kosten-, Qualitäts- und Terminkontrolle und fördert die interdisziplinäre Zusammenarbeit in allen Phasen. Das Kompetenzzentrum wird alle Bereiche des Planens, Bauens und Nutzens von Bauwerken im Hoch- und Infrastrukturbau abdecken und als zentrale öffentliche Anlaufstelle für BIM-relevante Informationen dienen. Es unterstützt den Bund bei folgenden Aufgaben:

- Qualitätssicherung und Koordination der BIM-Aktivitäten,
- Entwicklung und Umsetzung einer einheitlichen Normungs- und open-BIM-Strategie,
- Aufstellung von Aus- und Fortbildungskonzepten,
- Erarbeitung von Anforderungen und Benchmarks,
- Einrichtung und inhaltliche Pflege eines BIM-Portals mit Datenbank, Prüfwerkzeugen und BIM-Objekten

Heute im Bundestag, Nr. 729 vom 27.06.2019

Versicherung gegen Niedrigwasser

Tourismus/Ausschuss

Berlin: (hib/wid) Die Bundesregierung erwartet auf deutschen Wasserstraßen in den nächsten fünf Jahrzehnten „relativ wenige Veränderungen“ durch den Klimawandel. In dieser Zeit sind

große Ausbaumaßnahmen daher zunächst entbehrlich, wie der zuständige Parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium, Enak Ferlemann (CSU), am Mittwoch im Tourismusausschuss ausführte. Bei der Vorstellung eines Berichts zum Wassertourismus verwies Ferlemann auf eine von seinem Haus in Auftrag gegebene Studie, aus der allerdings auch hervorgehe, dass in späterer Zeit die Lage auf deutschen Flüssen und Kanälen zu „kippen“ drohe. Dann seien „vermehrt Niedrigwasserstände“ zu befürchten, wie sie im vorigen Jahr vor allem auf Rhein und Elbe zu beobachten waren.

Die Elbe ist nach den Worten Ferlemanns durch die Umwandlung der früheren mitteldeutschen Braunkohlelagerbau in eine Seenlandschaft in Mitleidenschaft gezogen. Das Wasser, mit dem die ausgekohlten Gruben geflutet wurden, fehle dem Fluss. Der Rhein habe darunter zu leiden, dass die Frühjahrs-Schneeschnmelze in den Alpen nicht mehr denselben Umfang erreiche wie in früheren Zeiten. Die besondere Herausforderung in diesem Jahr bestehe darin, dass nach der Trockenheit 2018 die Reservoirs nicht gänzlich aufgefüllt seien.

Für das Transportgewerbe auf dem Fluss, nach Ferlemanns Worten die „verladende Wirtschaft“, sei das ein erhebliches Problem. So sei in der Schweiz im vorigen Jahr der Benzinpreis gestiegen, weil das Land auf dem Wasserweg über den Rhein mit Erdöl versorgt werde, und dies zeitweise nicht mehr im erforderlichen Umfang möglich gewesen sei. Niedrigwasserstände seien auch eine Bedrohung für die Freizeit- und Fahrgastschifffahrt. Den Anbietern entgehen Einnahmen, wenn der Betrieb in der Saison wegen Wassermangels stillliegt. Nach den Vorstellungen der Bundesregierung sollen sie sich künftig gegen solche Risiken versichern können. Es gebe Gespräche darüber mit dem Bundesverband der Versicherungswirtschaft.

Als Sorgen seines Hauses nannte Ferlemann den Zustand der Infrastruktur sowie die Personalausstattung der

Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Frühere Bundesregierungen hätten die Zahl der Mitarbeiter von 19.000 auf 12.000 reduziert. Die schwarz-gelbe Koalition habe seinerzeit sogar einen Personalstand von nur noch 9.000 Beschäftigten angepeilt, was letztlich vermieden worden sei. Die derzeitige Koalition stocke das Personal Jahr für Jahr auf, stoße dabei aber auf Schwierigkeiten. So seien von 500 Planstellen für Wasserbauingenieure bisher nur 150 bis 200 besetzt, weil der Markt so viele gar nicht hergebe.

Viele Schleusen auf deutschen Wasserstraßen seien seit ihrer Errichtung im frühen 20. Jahrhundert nie saniert worden, sagte Ferlemann. Die Schleusen auf dem Nord-Ostsee-Kanal seien 120 Jahre alt: „Man muss den kaiserlichen Ingenieuren dankbar sein, weil sie in hervorragender Qualität gebaut haben.“ Nach Ferlemanns Worten „be-sonders gebeutelt“ ist in dieser Hinsicht auch das Ruhrgebiet, wo ein wachsendes Wasserverkehrsaufkommen von veralteten Schleuse zu bewältigen sei. Deren Betrieb werde „mit Mühe aufrechterhalten“.

BMVI-Newsletter, Nr. 47 vom 05.06.2019

BMVI fördert Bordstrom- und mobile Landstromversorgung für See- und Binnenhäfen

Scheuer: Wir sorgen für bessere Luft in den Häfen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) setzt sich für saubere Luft in den Häfen ein und fördert ab sofort die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung für See- und Binnenschiffe.

Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Weniger NO_x, weniger CO₂ - wir brauchen saubere Luft in den Häfen. Sie sind Wirtschaftsfaktor und Tourismusmagnet zugleich. Um die See- und Bin-

nenschiffahrt noch attraktiver und moderner zu gestalten, unterstützen wir die Nutzung von Landstrom in den Häfen. Für die Bordstrom- und mobile Landstromversorgung stellen wir Bundesmittel in Höhe von 11 Millionen Euro zur Verfügung. Gleichzeitig prüfen wir, wie der Aufbau fester Landstromanlagen durch die Länder vom Bund unterstützt werden kann. Unser Ziel ist absolut klar: Wir wollen, dass Landstrom in den Häfen zukünftig flächendeckend zur Verfügung steht. Deshalb setzen wir uns für die EU-weite Einführung einer Landstrompflicht ein.

Ab sofort können innovative Projekte zur Realerprobung umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler (containerisierter, rollender oder schwimmender) Landstromversorgungssysteme eine Förderung vom BMVI erhalten. Bewerben können sich interessierte Antragsteller, die in alternative Systeme zur Bordstrom- bzw. mobilen Landstromversorgung von Schiffen investieren. Eine wissenschaftlich begleitete Realerprobung der Technologien ist erwünscht und förderfähig. Zusätzlich zur Projektförderung wird eine eigene Förderrichtlinie zur breiten Marktaktivierung bereits realerprobter umweltfreundlicher Bordstrom- und mobiler Landstromversorgungstechnologien erarbeitet.

Binnenschiffahrt online vom 06.05.2019

Donau: Brückendaten für Transportplanung online

Planung und Durchführung eines Transports von Übermaßgütern stellen

Schiffahrtstreibende 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 Brückendurchfahrts Höhe (»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 Schiffahrt relevante Kenngrößen zu Brücken entlang der gesamten schiffbaren Donau. Dazu zählen etwa die Positionierung (Strom-km), die lichte Höhe bei höchstem Schiffahrtswasserstand (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 Binnenschiffahrtswasserstraßeninformationen 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.



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