



MAGAZIN

Das Netzwerk im Wasserbau

www.iwsv.de



3 51. Bundesmitgliederversammlung des IWSV in Oldenburg

16 Bauingenieurwesen mit Ausbildung zum/zur Wasserbauer/-in

17 Seeschleuse Wilhelmshaven –
Jeder Tag eine neue
Herausforderung

Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Geschäftsführender Vorstand

Bundvorsitzender
Dipl.-Ing. Burkhard Knuth (BK)
c/o WNA Magdeburg
Tel.: 0391 535-2200
burkhard.knuth@iwsv.de

Stellv. Bundesvorsitzender
Dipl.-Ing. Sven Wennekamp (SW)
c/o WSA Weser-Jade-Nordsee
ABz Farge
Tel.: 0421 69212-211
sven.wennekamp@iwsv.de

Bundesgeschäftsführer
Dr.-Ing. Torsten Stengel (TS)
c/o WSA Weser-Jade-Nordsee
Tel.: 0421 5378-300
torsten.stengel@iwsv.de

Bundesschatzmeister
Dipl.-Ing. Marko Ruzsyczynski (MR)
c/o WSA Donau MDK
Tel.: 0911 2000-4500
marko.ruzsyczynski@iwsv.de

Bundesschriftführerin
Dipl.-Ing. Constanze Follmann (CF)
c/o Bundesministerium für
Digitales und Verkehr
Tel.: 0228 99 300-4223
constanze.follmann@iwsv.de

Vorsitzende der Bezirksgruppen
des IWSV

Bezirksgruppe Nord
Dipl.-Ing. Jürgen Behm
c/o WSA Elbe-Nordsee
Tel.: 040 44110-303
juergen.behm@iwsv.de
IBAN: DE20 2069 0500 0008 0811 58
BIC: GENODEF1 S11

Bezirksgruppe Nordwest
Dipl.-Ing. Sven Wennekamp
c/o WSA Weser-Jade-Nordsee -
AB z Farge
Tel.: 0421 69212-211
sven.wennekamp@iwsv.de
IBAN: DE44 2835 0000 0000 0218 73
BIC: BRLADE21 ANO

Bezirksgruppe Hannover
Dipl.-Ing. Volker Bensiak
c/o WSA Mittellandkanal/
Elbe-Seitenkanal
Tel. 0571 6458-1233
volker.bensiak@iwsv.de
IBAN: DE35 4949 0070 0521 0314 00
BIC: GENODEM1 HFV

Bezirksgruppe West
Dipl.-Ing. Heike Brandherm
c/o WNA Datteln
Tel.: 02363 104-230
heike.brandherm@iwsv.de
IBAN: DE52 4016 0050 0015 9580 00
BIC: GENODEM1 MSC

Bezirksgruppe Südwest
Dipl.-Ing. Gerald Rose
c/o WSA Mosel-Saar-Lahn - FMSW
Tel.: 0261 9819-4411
gerald.rose@iwsv.de
IBAN: DE09 5509 0500 0000 9584 92
BIC: GENODEF1 S01

Bezirksgruppe Ost
M. Eng. Johannes Kutscher
c/o WNA Helmstedt
Tel.: 05351 394-5232
johannes.kutscher@iwsv.de
IBAN: DE73 1209 6597 0008 3921 53
BIC: GENODEF1 S10

Bezirksgruppe Süd
Dipl.-Ing. Stefanie von Einem
c/o WSA Donau MDK
Tel.: 0911 2000-3200
stefanie.voneinem@iwsv.de
IBAN: DE07 7409 0000 0003 3447 70
BIC: GENODEF1 PA1



Bankverbindung des IWSV:
IBAN: DE10 7605 0101 0013 9728 98
BIC: SSKNDE77XXX

www.iwsv.de

Inhalt

Editorial	2	Partnerverbände	
Verbandsarbeit		Verleihung "GOLDENES LOT 2022"	22
51. Bundesmitgliederversammlung des IWSV in Oldenburg	3	Female Power for VDEI	23
Sitzung des Bundesvorstands	10	Digitalisierung und Infrastruktur: Deutschland hat Nachholbedarf in allen Bereichen	24
Überarbeitung der Ehrenordnung des IWSV	12	Verbandsreise mit Hurtigruten	25
20. Stahlwasserbautagung in Bad Breisig	14	Veranstaltungen	26
„Bauingenieurwesen mit Ausbildung zum/zur Wasserbauer/-in“	16	IWSV – BG Ost – Fachexkursion 2022	27
Seeschleuse Wilhelmshaven – Jeder Tag eine neue Herausforderung	17	IWSV-Aktuell	
		Presseschau	32

Impressum

IWSV-MAGAZIN

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

63. Jahrgang, <http://www.iwsv.de>

Mitglied im Zentralverband der Ingenieurvereine ZBI eV

Herausgeber

Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V. (IWSV)
Bundesvorsitzender Dipl.-Ing. Burkhard Knuth (BK)
c/o WNA Magdeburg
Tel.: 0391 535-2200
E-Mail: burkhard.knuth@iwsv.de

Geschäftsstelle

Bundesgeschäftsführer Dr.-Ing. Torsten Stengel (TS)
c/o WSA Weser-Jade-Nordsee
Tel.: 04221 5378-300
E-Mail: torsten.stengel@iwsv.de

Redaktion, Anzeigen und Vertrieb

B. Eng. Lisa Reiner
c/o WSA Donau MDK - ABz Regensburg
Tel.: 0941 79881 500
E-Mail: lisa.reiner@iwsv.de

Sophie Pennewitz
c/o WNA Magdeburg
Tel.: 0391 535-2253
E-Mail: sophie.pennewitz@iwsv.de

weitere Redakteure

Vorsitzende der Bezirksgruppen

Grafik und Druck

GrundDesign GmbH Tel.: (+49) 5361 89077-0
Borsigstraße 11 Fax: (+49) 5361 89077-71
38446 Wolfsburg E-Mail: info@grunddesign.com

Hinweise für Autoren

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

Bei Einreichung von Manuskripten bitte beachten:

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) Daten können per E-Mail versandt werden.



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

Das IWSV-MAGAZIN erscheint in der Regel quartalsweise. Die Mitglieder des IWSV erhalten die Verbandszeitschrift IWSV-Magazin im Rahmen ihrer Mitgliedschaft.

Abonnement-Bestellungen und Anschriftenänderungen bitte der Redaktion mitteilen.

Bezugspreis:

Einzelheft 10,00 Euro inkl. Versand

ISSN 1614-2144

Titelbild:

Seeschleuse Wilhelmshafen
© WSA Weser-Jade-Nordsee

Editorial



"Es müssen auf allen Ebenen Anstrengungen unternommen werden, damit wir die Verfügbarkeit der Wasserstraßen mit einem bestmöglichen Service sichern und den Zustand der Bauwerke stetig verbessern können.."

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

das Jahr 2023 hat begonnen und die Probleme, welche wir zum Ende des vergangenen Jahres wahrgenommen haben, sind immer noch da. Neben dem Krieg in Europa, den immer noch allgegenwärtigen hohen Preisen für fast alle Waren, der Furcht vor Energiemangel kam durch einen Artikel im Handelsblatt auch Unruhe in die WSV. Überlegungen zu einer weiteren Reform wurden zunächst durch unseren Minister eine schnelle Absage erteilt. Jedoch sind die angesprochenen erzielten Ergebnisse bei der Ertüchtigung des Verkehrsweges Wasserstraße sicher deutlich ausbaufähig. Wie kann dies in den kommenden Jahren besser werden? Es müssen auf allen Ebenen Anstrengungen unternommen werden, damit wir die Verfügbarkeit der Wasserstraßen mit einem bestmöglichen Service sichern und den Zustand der Bauwerke stetig verbessern können. Denn der Verkehrsträger Wasserstraße hat, anders als die Straße und Schiene noch deutliche ungenutzte Kapazitäten. Die Politik muss dafür sorgen, dass für den Erhalt der Bauwerke, für notwendige Ersatzneubauten sowie alle anderen Aufgaben der WSV eine konstant hohe jährliche Haushaltsmittelbereitstellung erfolgt. Das Ministerium sollte sich in seiner Arbeit auf die ministeriellen Dinge konzentrieren und nicht versuchen in einzelnen Projekten Details zu hinterfragen. Aufgabe der GDWS ist es, Rahmenvorgaben für die Aufgabenerledigung zu machen und noch vorhandene Genehmigungsvorbehalte deutlich zu reduzieren. Nur so können die Aufgaben in den WSÄ/ WNÄ auch zügig und effektiv erledigt werden. Damit wäre dann auch ein wesentliches Ziel der WSV-Reform umgesetzt. Aber auch andere Beteiligte müssen ihren Beitrag zur Beschleunigung beitragen. Das sind zum einen die Planer, welche im Auftrag der WSV Entwürfe bearbeiten und andere Ingenieurleistungen erbringen. Zu Beginn der Zusammenarbeit stehen sehr umfangreiche Vergabeverfahren an, hier wäre evtl. gemeinsam zu überlegen, wie man dies besser machen könnte. Bei der Bearbeitung selbst kommt es häufiger zu Verzögerungen, auch hier sollte man gemeinsam nach Lösungen suchen, dies möglichst auszuschließen. Mit der Bauindustrie wurde im Mai vergangenen Jahres die Charta für die Zusammen-

arbeit auf Baustellen der WSV verabschiedet. Diese (aus meiner Sicht) Selbstverständlichkeiten bei der Projektbearbeitung sollten auch wirklich selbstverständlich im gegenseitigen Umgang sein.

Wenn wir alle gemeinsam diese aufgezeigten Dinge anpacken, sollte es uns gemeinsam gelingen, die Wasserstraße als Verkehrsträger deutlich attraktiver zu machen und damit auch die Güterverkehrsleistung auf der Wasserstraße erheblich zu steigern.

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bundesmitgliederversammlung in Oldenburg,

schön, dass Sie sich entschieden haben, der Einladung zu dieser Veranstaltung zu folgen. Die Bezirksgruppe Nordwest hat sich sehr viel Mühe mit der Organisation gegeben. Neben der Mitgliederversammlung erwarten Sie interessante Vorträge, ein Begrüßungsabend, eine tolle Abendveranstaltung sowie noch eine Stadtführung am Samstagvormittag. Darüber hinaus werden die Preisträger des erstmals ausgelobten IWSV-Nachwuchspreises ihre Arbeiten vorstellen. In der Mitgliederversammlung werden wir auch über einige Satzungsänderungen abstimmen. Hierzu wird ja bereits in den Versammlungen der Bezirksgruppen eine ausführliche Diskussion stattfinden. Die eingereichten Änderungsvorschläge sind dem gesonderten Artikel in diesem Heft zu entnehmen. Auch der Erfahrungsaustausch, als ein wichtiges Element unserer Veranstaltungen, wird einen wesentlichen Teil einnehmen.

Ich wünsche allen eine tolle Veranstaltung und freue mich auf ein persönliches Wiedersehen und interessante Gespräche

Ihr/Euer

Burkhard Durr

51. Mitgliederversammlung des IWSV in Oldenburg

am 12. Mai 2023

Leitthema:

„Mit neuen Wegen zu alten Ufern, gesellschaftliche und wirtschaftliche Querverbindung“

Oldenburg – Das norddeutsche Kleinod an der Haaren. An der Haaren? Oldenburg liegt doch an der tidebeeinflussten Hunte wird der geneigte Lesende gleichwohl bemerken. Was heute richtig ist, ist aber nicht immer so gewesen. Die ersten Hafenanlagen, die man als solche bezeichnen könnte, kann man grob im Bereich der alten Fernmeldezentrale der Deutschen Post an der Haaren verorten. Zugegeben alles andere als nautisch bedeutend aber halt die Anfänge der Hafenwirtschaft dieser norddeutschen Stadt, meiner Heimatstadt in der ich geboren wurde. Hierzu möchte ich sie einladen, für die 51. Mitgliederversammlung des IWSV.

Oldenburg, mit der Seeschiffahrtsstraße Hunte, der Binnenschiffahrtsstraße Küstenkanal und die vier Hafenbereichen aber auch u. a. mit dem Osterburger Kanal, der Haaren, der Hausbäke und die Mühlenhunte lädt als Einkaufstadt und Wirtschaftsstandort immer wieder ein.

Oldenburg hatte viele Titel: Sie war Residenzstadt und auch Hauptstadt der Grafschaft, des Herzogtums, des Großherzogtums, des Freistaates und des Landes Oldenburg. Heute erkennt man sehr gut in ihr die Universitätsstadt, die sie u. a. ist.

Oldenburg ist mit seinen über 170.000 Einwohnern groß aber nicht zu groß. Mit Charme bietet die Stadt alles was man von einer Metropole erwartet: Gastronomie in unterschiedlichster Couleur, Theater von und für klein bis groß, Kinos, Museen und vieles, vieles mehr. Und das tolle daran ist: Es ist nichts weit weg und gut erreichbar.

Und um Erreichbarkeit und Verbindung soll es unter anderem bei unserer Veranstaltung gehen. Brücken und Tunnel sollen Gebiete und Landschaften und somit Menschen und Handel miteinander verbinden. Es sind faszinierende Bauwerke, gerade wenn man die Gelegenheit hat, hinter die Kulissen zu blicken. Aber auch Bauwerke werden mit der Zeit älter und Sanierungen oder Neubauten werden erforderlich. Manchmal schwer sich von einem gewohnten Anblick zu verabschieden, bietet es städtebaulich aber auch Chancen für **neue Wege zu alten Ufern**.

Lassen wir uns gemeinsam technische Herausforderungen erläutern und diskutieren wir über das Für und Wider. Lassen sie sich aber auch von uns einladen, um diese liebevolle charmante Stadt im Nordwesten Deutschlands zu erleben. Wir sehen uns in **Oldenburg!**

Ihr und Euer Sven Wennkamp



Grußwort des Oberbürgermeisters der Stadt Oldenburg

Die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Transportmittel wie Schiff und Bahn ist Voraussetzung für einen nachhaltigeren Gütertransport. Damit kommt unseren Wasserstraßen als energiesparenden und zugleich preiswerten Verkehrswegen eine besondere Bedeutung zu.

Ich freue mich sehr, dass Oldenburg dieses Jahr Gastgeber für eine der bedeutendsten Veranstaltungen des Ingenieurverbandes Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e. V. sein darf: die Bundesmitgliederversammlung.

Denn Ausbau und Instandhaltung unserer Verkehrswege sind mit Herausforderungen verbunden. Damit Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und die fachlich verbundenen Ingenieurbüros anstehende Aufgaben effizient und umfassend bewältigen können, bedarf es des ständigen Austausches und der Weitergabe von Erfahrungen – wie es hier in Oldenburg nun im Mai geschehen soll.

Unsere Stadt ist ein gutes Beispiel dafür, wie es gelingen kann, Güter auf Seeschiffen ins Binnenland und direkt zu den Wirtschaftsstandorten und Menschen zu bringen. Mit durchschnittlich 1,2 Millionen Tonnen Umschlag gehört der Oldenburger Hafen zu den umschlagsstärksten See- und Binnenhäfen Niedersachsens. Pro Jahr machen rund 1000 Binnenschiffe und 60 Seeschiffe in unserem Hafen fest, der zugleich Durchgangsstation für den Verkehr zwischen Rhein-Ruhr- und Weser-Ems-Gebiet ist.

Folglich profitiert unsere Region von den Bundeswasserstraßen Hunte und Küstenkanal, und die Stadt Oldenburg ist sehr daran interessiert, dass das auch so bleibt. Mit dem Ausbau der Stadtstrecke zwischen Amalienbrücke und Cäcilienbrücke, der Errichtung eines neuen Wendbeckens östlich der Eisenbahnbrücke und aktuell mit der Planung des Neubaus

der Cäcilienbrücke gestaltet das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee unser Stadtbild baulich mit. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit ist dabei unerlässlich, damit der Schiffsverkehr weiterhin reibungslos funktionieren und gleichzeitig die vielfältigen Interessen unserer Bürgerinnen und Bürger gewahrt werden können.

Vor diesem Hintergrund heiße ich alle Gäste in unserer Stadt willkommen und hoffe, dass sie eine gute, gewinnbringende Zeit erleben. Mit ihrer Arbeit, ihren Firmen und Dienstleistungen haben sie Anteil an der Attraktivität Oldenburgs und vieler anderer Standorte in Deutschland und dafür gebührt ihnen unser aller Dank!

Jürgen Krogmann
Oberbürgermeister



Grußwort des Zentralverbands der Ingenieurvereine (ZBI)

Wenn man den aktuellen globalen Nachrichten folgt, sucht man darin derzeit vergeblich schöne, optimistische Szenarien. Es steht außer Frage, dass wir in fordernden Zeiten leben. Klimawandel, Pandemie, Krieg in der Ukraine. Ein Megathema jagt das nächste. Tiefe Einschnitte, die die nächsten Jahre prägen werden, sind bereits passiert. In bewegten Zeiten wie diesen herrscht ein starker Veränderungs- und Handlungsdruck – auf Politik, Wirtschaft und Gesellschaft ebenso wie auf Ingenieurverbände. Manche Standpunkte werden neu definiert, andere wiederum werden überdacht und vielleicht sogar verworfen. Dies erfordert Weiterentwicklung und Anpassung und stellt manche vor extreme Herausforderungen. Sicher ist, wir werden Zukunftsmut, Flexibilität und Handlungsfähigkeit nicht wiedererlangen, indem wir in Schockstarre verharren. Präsenz, Identität und systemisches Denken können uns dabei helfen. Wissen ist immer begrenzt, das zeigen diese turbulenten Zeiten nur zu deutlich.

Unter dem aktuellen Klima- und energiepolitischen Druck sowie den Erfahrungen aus dem Umgang mit der Pandemie und dem unsäglichen Krieg in der Ukraine, stellt sich exemplarisch die Frage, ob und wenn ja, wie sich ein neues, zukunftsfähiges System aus Globalität und Regionalität entwickeln und etablieren kann. Redundanzen und Ortsnähe könn-

ten dann eine Renaissance erleben und somit würde zugleich auch das Gefühl von Kompetenz und kollektiver Kontrolle über das eigene System wieder steigen. Wohlgemerkt: Es geht dabei nicht um eine Abschottung oder Rückverlagerung, sondern um ein neues Abwägen, wie beispielsweise Produktion und Lieferketten resilienter und nachhaltiger aufgestellt werden können.

Was es dafür braucht, ist zum einen der gesellschaftliche und politische Wille, zum anderen aber natürlich auch die Akzeptanz solcher Maßnahmen. Innovation entsteht schließlich aus Vertrauen, dem Fundament aller sozialer Beziehungen – und dieses Vertrauen gilt es herzustellen, zu erhalten und zu stärken.

Die epochale Herausforderung liegt somit darin, ein allgemeines Bewusstsein für die vorhandene Situation zu schaffen. Fachlich isolierte Einzelinnovationen sind heutzutage eher die Ausnahme. Veränderungen vollziehen sich immer auch umfassend. Sie betreffen verschiedene soziale, technologische und selbstverständlich auch ökonomische Bereiche. Sie finden außerdem oftmals auf mehreren Ebenen parallel statt. Eine elementare Rolle spielen in diesem Kontext deshalb auch die Faktoren Vertrauen, Gestaltungswille und Zuversicht. Und dafür brauchen wir weder einen radikalen Pessimismus noch einen undifferenzierten Alles-wird-gut-Op-

timismus, sondern ein übergreifendes Denken.

Wenn wir all unser Wissen und Können zusammenbringen, wenn wir, nicht nur als Ingenieurinnen und Ingenieure, Technologie intelligent und im Sinne einer nachhaltigen Lebensqualität einsetzen und dies alles dann an den Bedürfnissen der Menschen orientieren, dann bewegen wir uns sehr wahrscheinlich in eine richtige Richtung; auch wenn derzeit Konsens darüber besteht, dass es die eine, alle Probleme meisternde Lösungsmethode aktuell noch nicht gibt bzw. diese noch nicht erkannt wurde.

Gleichwohl sollten wir – eine andere Möglichkeit bleibt uns wohl auch nicht – die enormen Herausforderungen als Chance begreifen und versuchen, das Positive in der Krise zu sehen. Eine rein binäre Sichtweise wird uns hier sicherlich nicht helfen. Und genau das ist die Herausforderung, der wir uns stellen müssen. Als Individuum, als Berufsverband und als Gesellschaft. Der IWSV-Tagung in Oldenburg wünsche ich in diesem Sinne gute und erfolgreiche Diskussionen.

Ihr

Wilfried Grunau
Präsident Zentralverband der
Ingenieurvereine (ZBI)



51. Ordentliche Bundesmitgliederversammlung

am 12. Mai 2023, 14:00 Uhr in Oldenburg, City Club Hotel Oldenburg, Europaplatz 4 – 6

Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Genehmigung der letzten Niederschrift, Tagesordnung, Anträge
4. Berichte zur Tätigkeit des Verbandes
5. Bericht über die Rechnungsprüfung der Haushaltsjahre 2021/2022/Kassenprüfbericht
6. Entlastung des Geschäftsführenden Bundesvorstandes
7. Wahl des Geschäftsführenden Vorstands
8. Wahl zweier Kassenprüfer (Zeitraum 2023 bis 2024)
9. Ehrungen
10. Vorstellung des Haushaltsplanes 2023/2024; Aussprache und Genehmigung
11. Beschlussfassung von Anträgen gem. gesonderter Aufstellung (diverse Anträge auf Satzungsänderung)
12. Verschiedenes/Ausblick
13. Schlusswort Bundesvorsitzende*r

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

Veranstaltungsprogramm

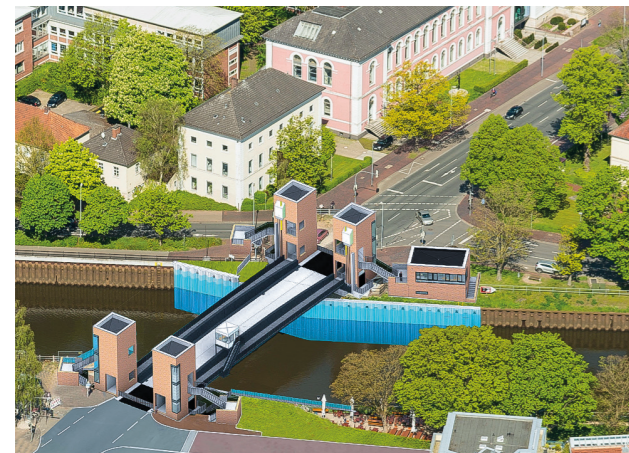
Donnerstag, 11. Mai 2023

13:00 bis 17:00 Uhr Bundesvorstandssitzung

City Club Hotel Oldenburg
Europaplatz 4-6
26123 Oldenburg

ab 18:00 Uhr Begrüßungsabend

Heini am Stau
Stau 142
26122 Oldenburg



Freitag, 12. Mai 2023

09.00 bis 10:30 Uhr Eröffnung und Grußworte

Dipl.-Ing. Sven Wennkamp
Vorsitzender der Bezirksgruppe Nordwest des IWSV

Dipl.-Ing. Burkhard Knuth
Bundesvorsitzender des IWSV

Oberbürgermeister Jürgen Krogmann
Oberbürgermeister der Stadt Oldenburg

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte
Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Dipl.-Ing. Wilfried Grunau
Präsident des Zentralverbandes der Ingenieure e.V. (ZBI)

Verleihung des Zukunftspreises des IWSV

10:30 bis 11:00 Uhr Kaffeepause

11.00 bis 13.30 Uhr Fachvorträge

- Cäcilien-Brücke Oldenburg
Dipl.-Ing. Thomas Seufzer
WSA Weser-Jade-Nordsee
- A 281, Wesertunnel, Autobahnneckverbindung Bremen
Dipl.-Ing. Andreas Böddeker
DEGES
- A 29, Ersatzneubau Huntebrücke
Dipl.-Ing. Ansgar Behrens
Die Autobahn GmbH des Bundes
- Schlusswort des Bundesvorsitzenden
Dipl.-Ing. Burkhard Knuth

13.30 bis 14:00 Uhr Mittagspause

14.00 bis 16:30 Uhr Interne Mitgliederversammlung

15.00 Uhr Begleitprogramm Hafenspaziergang

ab 19.00 Uhr geselliger Abend

City Club Hotel Oldenburg
Europaplatz 4-6
26123 Oldenburg

(Büfett im Tagungsbeitrag, Getränke Selbstzahler)

Samstag, 13. Mai. 2023

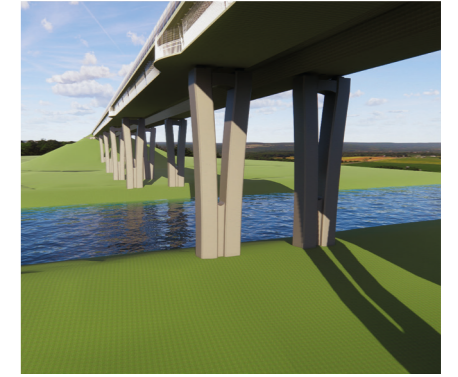
10:00 Uhr Stadtführung

Tagungsort:

City Club Hotel Oldenburg
Europaplatz 4-6
26123 Oldenburg

Parkmöglichkeiten:

Parkplätze sind in der näheren Umgebung in beschränktem Umfang vorhanden.



Anmeldung:

Bitte verwenden Sie zur Anmeldung das beigefügte Formular.

Teilnahmegebühren:

Die Vorbereitung und Durchführung einer solchen Veranstaltung verursacht Kosten, die auf alle Teilnehmer umgelegt werden. In den Tagungsgebühren in Höhe von 85,00 €/Person sind enthalten:

- alle Pausengetränke während der Tagung,
- kl. Mittagsessen am Freitag inkl. Getränke,
- Kosten für den geselligen Abend im City Club Hotel Oldenburg inkl. Büfett (ohne Getränke) am Freitagabend,
- Stadtführung am Samstag.

Der Betrag in Höhe von 85,00 €/Person ist bis zum 20.04.2023 unter Angabe des Verwendungszwecks „IWSV-51 MV OL“ auf das Konto der BG Nordwest zu überweisen:

IWSV-BG Nordwest
Sparkasse Aurich-Norden
IBAN; DE44 2835 0000 0000 0218 73
BIG: BRLADE21ANO

Die alleinige Teilnahme am öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung (Fachvorträge) ist für IWSV-Mitglieder der BG Nordwest kostenfrei.

Die Teilnahmegebühr wird bei Absagen bis zum 20.04.2023 vollständig zurück-erstattet, bei späteren Absagen kann eine Rückzahlung der geleisteten Teilnahmegebühr nur im Rahmen der tatsächlich reduzierbaren Kosten erfolgen.

Übernachtung/ Zimmerreservierungen

Für die Veranstaltung wurde ein begrenztes Zimmerkontingent beim Tagungshotel bis zum 20.03.2023 reserviert:

City Club Hotel Oldenburg,
Europaplatz 4 – 6,
26123 Oldenburg
Reservierung-Kennwort: „IWSV“

- EZ inkl. Frühstück zu 85,00 Euro pro Nacht
- DZ inkl. Frühstück zu 105,00 Euro pro Nacht

Das Organisationsteam der Bezirksgruppe Nordwest freut sich auf ein Wiedersehen mit ihnen an der Hunte und wünscht eine angenehme Anreise und einen interessanten Tagungsverlauf.

Anträge auf Satzungsänderung

zur Abstimmung in der Bundesmitgliederversammlung am 12. Mai 2023 in Oldenburg

Nr.	§	Bisherige Formulierung	Neue Formulierung
1.	§ 1 ⁽¹⁾ § 2 ^(9a)	Der Verband führt den Namen Ingenieurverband Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V. In Kontakten zu den Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, ...	Der Verband führt den Namen Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V. In Kontakten zu den Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, ...
2.	§§ 2, 3, 7 – 12, 14	Verwendung der männlichen Form - § 2 ⁽¹⁾ : Der Verband ist ein Berufsverband der Ingenieure, die für das Verkehrssystem Wasserstraßen/Schifffahrt/Hafen tätig sind. - § 3 ⁽¹⁾ a) I.: Ingenieure und Architekten, ... - § 3 ⁽¹⁾ a) II.: Ingenieurstudenten aller technischen Fachrichtungen - § 7 ⁽¹⁾ : Die Bundesmitgliederversammlung wird vom Bundesvorsitzenden oder von einem Mitglied aus dem Geschäftsführenden Vorstand geleitet. - § 7 ⁽²⁾ : ... Bei Stimmgleichheit entscheidet der Bundesvorsitzende. - § 7 ⁽³⁾ b): die Vorsitzenden der Bezirksgruppen oder deren Vertreter und - § 7 ⁽³⁾ c): ... (ein Delegierter für je ...) - § 7 ⁽³⁾ b): den Kassenbericht des Bundesschatzmeisters. - § 7 ⁽³⁾ c): den Bericht des Kassenprüfers - § 7 ⁽³⁾ b): zwei Kassenprüfer - § 8 ⁽¹⁾ b): die Vorsitzenden der Bezirksgruppen bzw. deren Vertreter sowie - § 9 ⁽¹⁾ a): dem Bundesvorsitzenden - § 9 ⁽¹⁾ b): dem stellvertretenden Bundesvorsitzenden, - § 9 ⁽¹⁾ c): dem Bundesgeschäftsführer - § 9 ⁽¹⁾ d): dem Bundesschatzmeister und - § 9 ⁽¹⁾ e): dem Bundesschriftführer - § 9 ⁽²⁾ : ... vom verbleibenden Geschäftsführenden Vorstand ein Vertreter berufen werden. ... - § 9 ⁽³⁾ : ... Der Bundesvorsitzende ist nur ... - § 9 ⁽³⁾ : ... Die Leitung wird vom Bundesgeschäftsführer wahrgenommen. - § 10 ⁽³⁾ : ... Bei Stimmgleichheit entscheidet der Vorsitzende. - § 10 ⁽³⁾ b): den Kassenbericht des Bezirksgruppenkassierers - § 10 ⁽³⁾ c): den Bericht der Kassenprüfer - § 10 ⁽³⁾ b): zwei Kassenprüfer - § 11 ⁽¹⁾ a): dem Vorsitzenden - § 11 ⁽¹⁾ b): dem stellvertretenden Vorsitzenden und - § 11 ⁽¹⁾ c): dem Kassierer - § 11 ⁽²⁾ : ... Bei Bedarf kann der Bezirksvorstand durch einen Schriftführer und durch Beisitzer erweitert werden. ... - § 12 ⁽²⁾ : durch die entsprechenden Kassenprüfer zu prüfen. - § 12 ⁽⁴⁾ : ... die vom Vorsitzenden ... - § 14 ⁽³⁾ : Die Auflösung wird von einem von dieser Außerordentlichen Bundesmitgliederversammlung zu bestimmenden Treuhänder vollzogen. ...	Konsequente Genderformulierung - § 2 ⁽¹⁾ : Der Verband ist ein Berufsverband der Ingenieurinnen und Ingenieure , die für das Verkehrssystem Wasserstraßen/Schifffahrt/Hafen tätig sind. - § 3 ⁽¹⁾ a) I.: Ingenieurinnen , Ingenieure, Architektinnen und Architekten, ... - § 3 ⁽¹⁾ a) II.: Studierende des Ingenieurwesens aller technischen Fachrichtungen - § 7 ⁽¹⁾ : Die Bundesmitgliederversammlung wird von der/dem Bundesvorsitzenden oder von einem Mitglied aus dem Geschäftsführenden Vorstand geleitet. - § 7 ⁽²⁾ : ... Bei Stimmgleichheit entscheidet die/der Bundesvorsitzende. - § 7 ⁽³⁾ b): die Vorsitzenden der Bezirksgruppen oder deren Vertreter/innen und - § 7 ⁽³⁾ c): ... (eine Delegierte/ ein Delegierter für je ...) - § 7 ⁽³⁾ b): den Kassenbericht der Bundesschatzmeisterin/ des Bundesschatzmeisters, - § 7 ⁽³⁾ c): den Bericht der Kassenprüfer/innen . - § 7 ⁽³⁾ b): zwei Kassenprüfer/innen - § 8 ⁽¹⁾ b): die Vorsitzenden der Bezirksgruppen bzw. deren Vertreter/innen sowie - § 9 ⁽¹⁾ a): der/dem Bundesvorsitzenden - § 9 ⁽¹⁾ b): der/dem stellvertretenden Bundesvorsitzenden, - § 9 ⁽¹⁾ c): dem/der Bundesgeschäftsführer/ in , - § 9 ⁽¹⁾ d): dem/der Bundesschatzmeister/ in und - § 9 ⁽¹⁾ e): dem/der Bundesschriftführer/ in - § 9 ⁽²⁾ : ... vom verbleibenden Geschäftsführenden Vorstand ein/e Vertreter/in berufen werden ... - § 9 ⁽³⁾ : ... Die/der Bundesvorsitzende ist nur ... - § 9 ⁽³⁾ : ... Die Leitung wird von der Bundesgeschäftsführerin/ vom Bundesgeschäftsführer wahrgenommen. - § 10 ⁽³⁾ : Bei Stimmgleichheit entscheidet die/der Vorsitzende. - § 10 ⁽³⁾ b): den Kassenbericht der Bezirksgruppenkassiererin/ des Bezirksgruppenkassierers - § 10 ⁽³⁾ c): den Bericht der Kassenprüfer/innen - § 10 ⁽³⁾ b): zwei Kassenprüfer/innen - § 11 ⁽¹⁾ a): der/dem Vorsitzenden - § 11 ⁽¹⁾ b): der/dem stellvertretenden Vorsitzenden und - § 11 ⁽¹⁾ c): der Kassiererin/ dem Kassierer - § 11 ⁽²⁾ : Bei Bedarf kann der Bezirksvorstand durch eine Schriftführerin/ einen Schriftführer und durch Beisitzer/innen erweitert werden. ... - § 12 ⁽²⁾ : ... durch die entsprechenden Kassenprüfer/innen zu prüfen. - § 12 ⁽⁴⁾ : ... die von der Vorsitzenden/ vom Vorsitzenden ... - § 14 ⁽³⁾ : Die Auflösung wird von einem/ einer von dieser Außerordentlichen Bundesmitgliederversammlung zu bestimmenden Treuhänder/in vollzogen. ...
3.	§ 2 ^(9a)	⁽¹⁾ in Kontakten zu den Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung	⁽¹⁾ in Kontakten zu den Behörden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung
4.	§ 3 ^(1a)	⁽¹⁾ Dem Verband können beitreten: a) als Ordentliche Mitglieder I. Ingenieure und Architekten, die für das Verkehrssystem Wasserstraße/Schifffahrt/Hafen im weitesten Sinne tätig sind. II. Ingenieurstudenten aller technischen Fachrichtungen.	⁽¹⁾ Dem Verband können beitreten: a) als Ordentliche Mitglieder I. Ingenieurinnen , Ingenieure, Architektinnen , Architekten, Technikerinnen und Techniker , die für das Verkehrssystem Wasserstraße/Schifffahrt/Hafen im weitesten Sinne tätig sind. II. Ingenieurstudenten aller technischen Fachrichtungen. III. Beschäftigte der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.
5.	§ 3 ⁽²⁾	Der Aufnahmeantrag ist schriftlich bei der zuständigen Bezirksgruppe oder bei der Bundesgeschäftsstelle zu stellen. Der zuständige Bezirksgruppenvorstand entscheidet über den Aufnahmeantrag.	Der Aufnahmeantrag ist schriftlich bzw. online bei der zuständigen Bezirksgruppe, bei der Bundesgeschäftsstelle oder über die Homepage zu stellen . Der zuständige Bezirksgruppenvorstand entscheidet über den Aufnahmeantrag.
6.	§ 3 ⁽⁴⁾ § 10 ⁽⁴⁾	Alle Mitglieder haben das Recht an den Mitgliederversammlungen teilzunehmen. Ordentliche Mitglieder haben das Recht Anträge zur Tagesordnung zu stellen und das ihnen zustehende Stimmrecht auszuüben. Fördernde Mitglieder haben das Recht, Unterstützung durch den Verband im Rahmen des Verbandszwecks in Anspruch zu nehmen. Stimmberechtigt sind: a) der Bezirksgruppenvorstand, b) die Ordentlichen Mitglieder der Bezirksgruppen.	Der Aufnahmeantrag ist schriftlich bzw. online bei der zuständigen Bezirksgruppe, bei der Bundesgeschäftsstelle oder über die Homepage zu stellen. Der zuständige Bezirksgruppenvorstand entscheidet über den Aufnahmeantrag. Alle Mitglieder haben das Recht an den Mitgliederversammlungen teilzunehmen, Anträge zur Tagesordnung zu stellen und das ihnen zustehende Stimmrecht auszuüben. Stimmberechtigt sind: a) der Bezirksgruppenvorstand, b) die Mitglieder der Bezirksgruppen.
7.	§ 7 ⁽¹⁰⁾	Absatz bisher nicht vorhanden.	Mitgliederversammlungen können auch online bzw. hybrid stattfinden.

Erläuterungen zu den Antragstellenden:

Zu 1. und 2.	Der Antrag wurde anlässlich der Bundesvorstandssitzung am 10.12.2021 von mehreren Vorstandsmitgliedern gestellt.
Zu 3.	Der Antrag wurde von der BG Süd am 04.05.22 (mit Anpassungen am 02.12.22) gestellt.
Zu 4.	Der Antrag wurde vom Bundesgeschäftsführer anl. der Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands am 25.03.22 gestellt.
Zu 5.	Der Antrag wurde vom Bundesvorsitzenden am 22.12.22 als Alternative zum Antrag Nr. 3 gestellt.
Zu 6.	Der Antrag wurde vom Bundesgeschäftsführer anl. der Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands am 25.03.22 gestellt.

Anmeldung

51. Mitgliederversammlung des IWSV vom 11. bis 13. Mai 2023 in Oldenburg

Name/Vorname: _____

Anschrift: _____

Bezirksgruppe: _____

(ehem.) Dienststelle: _____

Telefon: _____ E-Mail: _____

Ferner melde ich an: _____

Name/Vorname: _____

Programm	Ich nehme teil mit	... Personen
Donnerstag 11.05.2023, 18:00 Uhr	Begrüßungsabend (Essen und Trinken Selbstzahler)	_____
Freitag 12.05.2023, 09:00 Uhr	Öffentlicher Teil der Mitgliederversammlung und Fachvorträge (Kaffee, Pausengetränke, kl. Mittagsessen sind in der Tagungsgebühr enthalten)	_____
12.05.2023, 14:00 Uhr	Interne Mitgliederversammlung (Kaffee, Pausengetränke, sind in der Tagungsgebühr enthalten)	_____
12.05.2023, 15:00 Uhr	Begleitprogramm Hafenspaziergang	_____
12.05.2023, 19:00 Uhr	Abendveranstaltung geselliger Abend im City Club Hotel (Büfett in der Tagungsgebühr enthalten, Getränke Selbstzahler)	_____
Samstag 13.05.2023, 10:00 Uhr	Stadtführung Oldenburg	_____

Anmeldung bitte bis zum 20.04.2023 an:

Jann Toben
WSA Weser-Jade-Nordsee
Franziseck 5
28199 Bremen

Tel: 0421 5378 328;
WSV-KOM: 9210 328
Fax: 0421 5378 237
E-Mail: jann.toben@wsv.bund.de

Den Teilnahmebeitrag in Höhe von 85,00 €/Person werde ich bis spätestens zum 20.04.2023 unter Angabe des Verwendungszwecks „**IWSV-51 MV OL**“ überweisen an:

IWSV-BG Nordwest
Sparkasse Aurich-Norden
IBAN: DE44 2835 0000 0000 0218 73
BIC: BRLADE21ANO

Datum: _____ Unterschrift: _____

Sitzung des Bundesvorstands

am 2. Dezember 2022

Die zweite Bundesvorstands-Sitzung in 2022 fand beim WSA Ostsee in Lübeck statt, schwerpunktmäßig in Präsenz. Zwei Kolleginnen aus Süddeutschland hatten sich per Video dazugeschaltet. Unser Gastgeber, Dr. Ing. Herwig Nöthel, hatte für eine perfekte Organisation der Veranstaltung gesorgt.

Zunächst wurde über die Vorstandsgespräche beim BMDV und bei der GDWS berichtet (siehe gesonderte Berichterstattungen in den IWSV-Magazinen 3.1 und 4, 2022).

Das durch den Bundestag und den Bundesrat verabschiedete Haushaltsgesetz 2023 wird voraussichtlich spürbare Auswirkungen auf die Aufgabenwahrnehmung der WSV haben. Zum einen müssen 1,5 % der Stellen eingespart werden. Zum anderen wird das Haushaltsmittel-Budget der WSV für Betrieb, Unterhaltung und Investitionen erheblich geringer sein als das für 2022 (Minus von ca. 300 Mio. €). Ggf. soll es hier aber im Laufe des Jahres 2023 noch eine Verstärkung geben. Es wird eine große Herausforderung, die Infrastruktur mit den geringeren Haushaltsmitteln bei teilweise erheblichen Preissteigerungen funktionsfähig zu halten. Einige der ursprünglich in 2023 vorgesehenen Investitionsmaßnahmen (Ersatz- bzw. Neubau) müssen sicherlich auf die kommenden Jahre verschoben werden.

Anhand der Berichte über die Aktivitäten der Bezirksgruppen wurde deutlich, dass die Corona-Pandemie auch in 2022 teilweise deutliche Auswirkungen auf die Verbandstätigkeiten hatte. Die Mitgliederzahlen sind weitestgehend konstant, jedoch konnten einige Bezirksgruppen (BG-Nord-

west und BG Süd) die ursprünglich vorgesehenen Exkursionen bzw. Baustellentage mangels Anzahl an Teilnehmenden nicht durchführen.

Es wurde nochmals klargestellt, dass an den von den einzelnen Bezirksgruppen angebotenen Exkursionen bzw. Baustellentagen auch Mitglieder anderer Bezirksgruppen teilnehmen können. Hierfür sind natürlich eine rechtzeitige Terminfestlegung und ein intensiver Austausch erforderlich.

Von den ZBI-Arbeitskreisen waren die Arbeitskreise AK1 „Öffentlichkeitsarbeit“ (Mitglied: Dipl.-Ing. Petra Schneider) und AK4 „Ingenieure im Öffentlichen Dienst“ (Mitglied: Dipl.-Ing. Angelika Oberländer) und die LAG Schleswig-Holstein (Mitglied: Dipl.-Ing. Hauke Henningsen) aktiv. Vom AK 1 wurden mehrere Pressemitteilungen (z. B. zu den Themen „Beschleunigtes Planen/Bauen“ und „Ufersicherungen“) veröffentlicht, der AK4 hat ein Positionspapier zur Stärkung des öffentlichen Dienstes erarbeitet (dieses wird dem Bundesvorstand zur Verfügung gestellt) und die LAG Schleswig-Holstein vernetzt sich verstärkt in Richtung Landespolitik.

Unser Bundesschatzmeister, Dipl.-Ing. Marko Ruszczyński, informierte über die aktuellen Mehr- und Minderausgaben, die in Summe dazu führen, dass in 2022 wahrscheinlich ein Überschuss in der Bundeskasse zu erwarten ist. Dieser wird verwendet, um erwartete Mehrausgaben in 2023 zu kompensieren.

Anlässlich der Bundesmitgliederversammlung am 12.05.22 in Oldenburg soll über diverse Anträge zur Änderung der Satzung

beschrieben werden. Hierüber erfolgte ein Austausch. Die vorliegenden Anträge sind als Anlage zur Tagesordnung der Bundesmitgliederversammlung im aktuellen IWSV-Magazin veröffentlicht.

Die in 2022 geplante Fortbildungsveranstaltung „Spickzettel im Kopf“ musste leider abgesagt werden, da zu wenige Anmeldungen vorlagen. Es wurde beschlossen, dass vor den Planungen für die Fortbildungsveranstaltung in 2023 ein Fragebogen zur Bedarfsermittlung (u. a. Themenvorschläge, Seminardauer, ...) erstellt wird und dieser anlässlich der Mitgliederversammlungen der Bezirksgruppen erörtert und ausgefüllt wird. Darüber hinaus wurde beschlossen, dass das Fortbildungskonto aufgelöst wird und zukünftig die Abrechnung der Fortbildungsveranstaltungen über die Bundeskasse erfolgt. Die beiden Kolleginnen Dipl.-Ing. Petra Fitschen und Dipl.-Ing. Angelika Oberländer stehen nur noch bis 2023 als Sonderbeauftragte für Fortbildung zur Verfügung. Daher wird zwingend eine Nachfolge gesucht (siehe gesonderter Aufruf).

Aufgrund der ab den 01.01.2023 vom Geschäftsführenden Vorstand beschlossenen neuen Ehrenordnung wird es in 2023 zu zahlreichen Ehrungen kommen. Die Urkunden liegen mittlerweile in der Geschäftsstelle. Sobald die Bezirksgruppen ihre konkreten Bedarfe gemeldet haben, erfolgt von dort aus das Ausfüllen der Urkunden. Die Kolleginnen, Dipl.-Ing. Petra Fitschen und Dipl.-Ing. Angelika Oberländer, haben sich bereit erklärt, dies für 2023 zu übernehmen.

Es wurde beschlossen, unseren Bundesvorsitzenden, Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, zum Ehrenmitglied vorzuschlagen. Der Antrag wird in der Bundesmitgliederversammlung am 12.05.22 in Oldenburg gestellt.

Die Kollegin, Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, hat sich bereit erklärt als Bundesvorsitzende zu kandidieren und die Nachfolge von Dipl.-Ing. Burkhard Knuth zu übernehmen. Hierüber wird in der Bundesmitgliederversammlung am 12.05.22 entschieden.

Im Rahmen unserer Öffentlichkeitsarbeit laufen zzt. u. a. folgende Aktivitäten.

- Regelmäßige Aktualisierung unserer Homepage, z. B. im Bereich „Veranstaltungen“, „Pressemitteilungen“, „Berichte der Bezirksgruppen“, ... (Kollegin Dipl.-Ing. Claudia Rüdlich und Kollege Dr.-Ing. Herwig Nöthel).
- Beschaffung von Give-aways (Kollegin Dipl.-Ing. Claudia Rüdlich).
- Verfassen von Pressemitteilungen, u. a. zum Förderpreis und zur Bundesmitgliederversammlung (Kollegin Dipl.-Ing. Petra Schneider).

Unser Redaktionsteam (Kolleginnen Sophie Pennewitz und Dipl.-Ing. Lisa Reiner) weist darauf hin, dass von Seiten der Bezirksgruppen sowohl Fachbeiträge geliefert werden müssen als auch zeitnah Hinweise auf geplante Veranstaltungen erfolgen müssen, damit diese im IWSV-Magazin veröffentlicht werden können.

Die Nächste GV-Sitzung findet am 03.03.23 in Hannover (GDWS) und die nächste BV-Sitzung am 11.05.23 in Oldenburg statt.



Überarbeitung der Ehrenordnung des IWSV

Mit Beschlussfassung des Geschäftsführenden Vorstands wurde die seit Mai 2012 gültige Ehrenordnung des IWSV überarbeitet und trat zum 01. Januar dieses Jahres in Kraft. Der nachfolgende Beitrag soll Sie/Euch über die wesentlichen Änderungen und Anpassungen informieren und die Beweggründe im Einzelnen näher erläutern.

„Ehrenordnung

Mit einer Ehrenordnung wird in weltlichen und kirchlichen Institutionen, in Politischen Parteien aber auch in Vereinen und Rechtlichen Verbänden geregelt, wie deren Mitglieder und Angehörige zu ehren sind. Des Weiteren kann in einer Ehrenordnung festgelegt werden unter welchen Umständen und Anlässen den Mitgliedern eine besondere Ehrung in Form eines Ordens oder eines Ehrenzeichens eine Auszeichnung verliehen werden soll und kann. Sie sollte nicht mit dem Begriff „Ehrenkodex“ verwechselt werden.“

(Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Ehrenordnung>)

Grundsätzlich ist damit schon alles gesagt, doch klingen diese Wort viel zu abstrakt und distanziert, um die hier von uns verfolgten Ziele tatsächlich auszudrücken. Mit der Ehrung besonderer Verdienste und für langjährige Mitgliedschaft zeigt unser Verband vielmehr die enge Verbundenheit mit und die Treue zu seinen Mitgliedern.

Welche Änderungen und Anpassungen haben sich mit der aktuellen Fortschreibung ergeben:



Ehrennadel Gold mit doppeltem Ehrenkranz



Ehrennadel Gold mit Ehrenkranz



Ehrennadel Silber mit Ehrenkranz



Gestaltung der Ehrennadeln

Nachdem sich unser aktuelles Logo bereits in den neuen Mitgliedsnadeln wiederfindet war es auch bei den Ehrennadeln an der Zeit, eine Angleichung vorzunehmen. Vom Grundsatz her bleiben wir natürlich bei den bekannten drei Stufen „Silber“, „Gold“ und „Gold mit Ehrenkranz“. So lange die Bezirksgruppen oder der Geschäftsführende Vorstand noch über Restbestände verfügt oder der/dem zu Ehren das klassische Design mehr anspricht, können diese natürlich auch weiterhin noch ausgegeben werden.

Anwartschaft auf die Verleihung der Ehrennadeln

Mit der Verleihung der Ehrennadeln würdigt der Verband seine Mitglieder für besondere Verdienste oder langjährige Mitgliedschaft. Durch das Tragen der Ehrennadeln zeigen die Geehrten nach außen ihre Verbundenheit mit unserem Ingenieurverband und repräsentieren ihn dadurch. Daher hat sich der Geschäftsführende Vorstand dazu entschieden, die Anwartschaft auf die Verleihung der Ehrennadeln zu verkürzen.

Die silberne Ehrennadel mit Urkunde kann jetzt Mitgliedern verliehen werden, die 15 Jahre dem Verband angehören. Bisher wurde diese nach 25 Jahren verliehen. Mit der goldenen Ehrennadel kann eine Mitgliedschaft von 25 Jahren, statt bisher 40 Jahren, geehrt werden. Die höchste Stufe, die goldene Ehrennadel mit Ehrenkranz, mit der bisher Mitglieder erst nach 50 Jahren ausgezeichnet werden konnten, kann ab diesem Jahr nach einer 30-jährigen Verbandzugehörigkeit verliehen werden.

Für die Tätigkeit im Bundes- und/oder in den Bezirksvorständen des Ingenieurverbandes wurden die Zeiten ebenfalls angemessen verringert.

Die Reduzierung der Mitgliedsjahre bis zur Verleihung der jeweiligen Stufe der Ehrennadel soll hierbei aber keinesfalls die Leistungen der bisherigen Auszeichnungs-

träger herabsetzen oder die Bedeutung bereits verliehener Ehrungen schmälern.

Sie stellt viel mehr eine Anpassung an eine heute gegenüber früheren Zeiten deutlich geänderte Vereins- und Verbandskultur dar, bei der lebenslange Mitgliedschaften bei gleichzeitig jungem Eintritt bzw. der lebenslange Verbleib in einem Berufsfeld oder bei einer Verwaltung / einem Arbeitgeber nur noch sehr selten zu finden sind.

Auch das jetzt geänderte Layout der Ehrennadeln zeigt dem fachkundigen Verbandsmitglied deutlich, in welcher Epoche die Auszeichnung verliehen wurde.

Gestaltung der Urkunden

Entsprechend der Ehrenordnung war und ist weiterhin vorgesehen, die Verleihung der Ehrennadeln, Ehrenmitgliedschaft, des Titels Ehrenvorsitzende(r) oder weiterer Sonderauszeichnungen durch die Übergabe einer Urkunde zu bestätigen. Die neue Urkunde wurde unter Federführung von Frau Dipl.-Ing. Claudia Rüdlich, die sich bereits maßgeblich für die Neugestaltung unserer Webseite und Beschaffung der Giveaways eingesetzt hat, gestaltet.

Änderungen im Ablauf der Verleihung

Abschließend wurde auch der bisher beschriebene Ablauf dahingehend geprüft, ob dieser noch zeitgemäß ist oder andere Anpassungen erforderlich sind. Im Ergebnis wurden zwei Änderungen vorgenommen.

Über die Ausgestaltung der Ehrungen für die Verleihung der silbernen, goldenen und goldenen Ehrennadel mit Ehrenkranz entscheiden fortan die Bezirksgruppen in eigener Zuständigkeit. Eine Abstimmung mit dem Geschäftsführenden Vorstand wird nicht mehr als notwendig oder zweckmäßig erachtet.

Neu hinzugekommen ist außerdem, dass die Vorschläge über die Verleihung der Ehrungen für die Tätigkeit im Bundes- und/oder den Bezirksvorständen, der Ehren-

mitgliedschaft, des/der Ehrenvorsitzenden oder von Sonderauszeichnungen vom Bundesvorstand geprüft werden sollen. Die bisherige Ehrenordnung enthielt lediglich eine Festlegung der Vorschlagsberechtigten. Über die Verleihung der Ehrungen für die Tätigkeit im Bundes- und/oder den Bezirksvorständen entscheidet zukünftig der Bundesvorstand. Die Bundesmitgliederversammlung entscheidet wie bisher über die Verleihung der Ehrenmitgliedschaft, des Titels Ehrenvorsitzende(r) oder über die Ehrung mit Sonderauszeichnungen.



Dipl.-Ing. Marko Ruszczyński

studierte bis 2000 an der Bauhaus-Universität Weimar Bauingenieurwesen in der Vertiefungsrichtung konstruktiver Ingenieurbau mit den Schwerpunkten Massivbau und Spezialgrundbau.

Sein Referendariat begann er anschließend 2001 bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest und übernahm nach erfolgreichem Abschluss 2003 die Leitung des Sachbereiches 3 beim Wasser- und Schifffahrtsamt Schweinfurt. Seit 2006 war Marko Ruszczyński Leiter des Sachbereiches 2 beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt in Nürnberg und dort für die Belange von Bau und Unterhaltung an den Anlagen des Main-Donau-Kanals zuständig. 2019, mit der Gründung des WSA Donau MDK wurde er zu Fachbereichsleiter Wasserstraßen bestellt.

Er ist seit 2009 Mitglied im IWSV und wurde 2019 als Schatzmeister in den Bundesvorstand gewählt.

20. Stahlwasserbau Tagung

20. und 21. Juni 2023 in Bad Breisig (Bonn)

Die mittlerweile vielen Stahlwasserbau Tagungen die wir veranstaltet haben, basieren auf dem Konzept, Wissen für Gegenwart und Zukunft zu transportieren. In Theorie wie in Praxis. Oft wurden und werden bei uns Vorhaben, die sich in Planungs hasen befinden, vorgestellt und Jahre später besichtigen wir das umgesetzte Projekt. Techniken, die bei der Tagung vorgestellt wurden und wie Sci-

ence-Fiction klangen, sind wenig später in der beruflichen Praxis angekommen. Das ist bisher unser Konzept und dieses ist auch das solide Gerüst für künftige SWB Tagungen. Wobei wir uns immer konzeptionell und inhaltlich prüfen, ob das auch im „Hier und Jetzt“ fach- und sachgerecht ist. Lebendigkeit am Puls der Entwicklung gehört zu unseren Markenzeichen. Und Offenheit für Entwicklung und Anregung.

Auf dieser Basis haben wir Nutzen geliefert und werden dies auch künftig tun.

Jetzt freuen wir uns auf das kleine Jubiläum und auf viele Fachvorträge, interessante Exkursionen, intensive Workshops und verbindendes Miteinander.

Wir freuen uns, wenn Sie dabei sind.

Joachim Teubert
Teubert Kommunikation

Das Programm der 20. Stahlwasserbau Tagung

Dienstag, 20. Juni 2022

- 9.00 Begrüßung und Eröffnung**
JOACHIM TEUBERT, Teubert Kommunikation
- 9.15 Investitionen in die Wasserstraßen – Umsetzung von künftigen Projekten an Bundeswasserstraßen**
THOMAS ROSENSTEIN, GdWS
- 9.45 Beschleunigte Ölalterung, die Einflussfaktoren und ihre Vermeidung**
DR. TIMO LANG, Hydac FluidCareCenter
- 10.15 Pause**
- 10.45 Hydraulik-Schlauchleitungen – ein zu prüfendes Arbeitsmittel nach BetrSichV?**
NICOLE MARX, IHA Dresden
- 11.15 Hochspannungsmotoren und Rohrgehäusepropellerpumpen – Instandhaltung im Wandel der Zeit**
CHRISTIAN GRÄWE, hema-tec GmbH, Weiden
- 11.45 Die Schwebefähre Rendsburg am NOK**
JÜRGEN GRASSL, hema-tec GmbH, Weiden
- 12.15 Mittagessen**
- 14.00 Fachexkursionen:**
 - Aufbau Ahrtal – Azubiprojekt oder
 - Wehrbaustelle Koblenz oder
 - Schleuse Lahnstein – Vorstellung Lila Projekt oder
 - Workshop: Hydraulik-Schlauchleitungen
 - Workshop: Vermeidung beschleunigter Ölalterung
- Bitte wählen Sie nur eine Veranstaltung aus diesen vier.
- 19.00 Abendessen**
- Abendveranstaltung**

Mittwoch, 21. Juni 2022

- 8.00 Predictive Maintenance – mit neuen Technologien Mehrwert schaffen**
FRANK BOTHE, Phoenix Contact GmbH
- 8.30 Aufbrechen der Silos in der Automatisierung – Softwarezentriert und hardwareunabhängig**
THOMAS PIERSCHKE, Schneider Electric GmbH
- 9.00 Steelpaint – Korrosionsbeschichtungen für den Stahlwasserbau**
FYNN BAUMFALK, Steelpaint GmbH
- 9.30 Pause**
- 9.45 Sicherer Nothalt mit Prozessleittechnik- und SPS-basierter Steuerung bei Leitzentralen**
MARTIN WEINLÄDER, HST Systemtechnik/IFA GmbH
- 10.15 Mit ABB auf allen Wasserstraßen – AC500S Automatisierung für mehr Sicherheit**
JÖRG PAUDTKE, ABB AG Mannheim
- 10.45 Digital Waterways Future Fit Plan – von der Simulation bis zur vorbeugenden Wartung**
LION HAASE, WOLFGANG REBERT, Siemens AG
- 11.15 Pause**
- 11.30 Zerstörungsfreie Seilprüfung an Stahlwasserbauten**
OLIVER GRONAU, DIETMAR RYK, TÜV Nord
- 12.00 Planung und Bau von Wehren am Neckar**
KLAUS MICHELS, Leiter NBA Heidelberg
- 13.00 Zusammenfassung und Ausblick**
JOACHIM TEUBERT, Teubert Kommunikation
- Mittagessen**

Anmeldung

Antwort Fax an: 0 42 93 - 789 48 91
Antwort E-Mail an: info@teubert-kommunikation.de

Hiermit melde ich mich verbindlich zur

20. SWB Tagung

20. und 21. Juni 2023 in Bad Breisig (Bonn) an

Teilnahmegebühr € 448,- + MwSt. (inklusive Übernachtung am 20. 6. 2023)

zusätzliche Übernachtung am 19. 6. 2022 kostet € 78,- + MwSt.

Fachexkursionen:

- Aufbau Ahrtal – Azubiprojekt oder
- Wehrbaustelle Koblenz oder
- Schleuse Lahnstein – Vorstellung Lila Projekt oder
- Workshop: Hydraulik-Schlauchleitungen
- Workshop: Vermeidung beschleunigter Ölalterung

Bitte nur einen Wunsch aus diesen fünf ankreuzen. (Platzvergabe nach Anmeldeihenfolge)

Vorname _____ Name _____

Abteilung/Funktion _____

Firma/Behörde _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Telefon, Fax _____

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

Datum, Unterschrift _____
Die Teilnahmebedingungen erkenne ich an.



Teilnahmebedingungen

Anmeldung

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

Anmeldeschluss

2. Juni 2023 – Wir haben eine Teilnehmerbegrenzung. Es zählt das Eingangsdatum.

Teilnahmegebühr € 448,- + MwSt. inklusive eine Übernachtung, Frühstück, drei Mahlzeiten, Getränke, Organisation, Pausenerfrischungen, Vorträge, Exkursion, Transport, Tagungsband.

Nach dem Eingang der Teilnahmegebühr erhalten Sie Ihre Teilnahmebestätigung.

Änderungen

Wenn Sie verhindert sind, kann ein Ersatzteilnehmer benannt werden. Bei Absage nach dem Anmeldeschluss am 2.6. 2023 wird die komplette Gebühr fällig.

Hotel

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

Exkursionen

Bitte kreuzen Sie nur einen Wunsch auf der Anmeldung an.

Ideeller Träger



Ingenieurverband
Wasser- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Veranstalter

Teubert
Kommunikation

Im Krummen Ort 6 · 28870 Fischerhude
Telefon 0 42 93 - 789 48 90
Telefax 0 42 93 - 789 48 91
E-Mail info@teubert-kommunikation.de

Praxisintegriertes duales Studium der WSV

Bauingenieurwesen mit Ausbildung zum/ zur Wasserbauer/-in

Im August 2016 startete die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes den praxisintegrierten dualen Pilotstudiengang Bauingenieurwesen mit Ausbildung zum/zur Wasserbauer/-in. Ich möchte Ihnen mit diesem Kurzbericht ein Feedback sowie einen kurzen Einblick in das Studium geben. Der oben bezeichnete ausbildungsintegrierte Studiengang besteht aus einem praxisorientierten ca. 7-semesterigen Studium an der Hochschule Koblenz (Fachbereich Bauingenieurwesen am RheinMoselCampus, Standort Koblenz) und einer dualen Ausbildung in dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf zur Wasserbauerin/zum Wasserbauer bei einer Behörde der WSV. Die zweijährige Berufsausbildung zur Wasserbauerin/zum Wasserbauer beginnt ein Jahr vor Studienbeginn und verzahnt sich ab dem zweiten Ausbildungsjahr mit dem Studium an der Hochschule. Mit erfolgreichem Abschluss des dualen Studiengangs wird der Berufsabschluss Wasserbauerin/Wasserbauer und der Titel Bachelor of Engineering erworben. Das erste Jahr verbringen die Auszubildenden aber ausschließlich in der betrieblichen Ausbildung in den zuständigen WSÄ und zur überbetrieblichen Ausbildung im BBiZ Koblenz sowie der Berufsschule Koblenz. Rückblickend kann ich sagen, dass das Studium einen sehr gut auf die anstehenden Aufgaben und Projekten in den WSÄ vorbereitet. Spe-

ziell die Wasserbaumodule (Verkehrswasserbau und Wasserwesen) grenzen das ausbildungsintegrierte Studium von einem herkömmlichen Bauingenieurwesenstudium ab. Sowohl die Zuständigkeiten der WSV als auch das Vergaberecht waren fester Bestandteil der Vorlesungen und schaffen eine gute Grundlage für die anstehenden Aufgaben nach dem Studium. Das Studium setzte eine hohe Leistungsbereitschaft und Motivation voraus, da in den vorlesungsfreien Zeiten die handwerklichen und theoretischen Inhalte der Wasserbauer/-in Ausbildung wiederholt und vertieft wurden sowie gleichzeitig für die anstehenden Klausurphasen an der Hochschule Koblenz gelernt werden musste. Am Ende jedes Semesters galt es sechs Klausuren zu absolvieren. Zusammen mit der Hilfe der Meister und Ausbilder konnten die Kernkompetenzen des Wasserbauer/-in in regelmäßigen Abständen am BBiZ Koblenz wiederholt und vertieft werden. Ein weiterer großer Vorteil des dualen Studiums war die Ausbildungsvergütung des Ausbildungsberufes Wasserbauer/-in, womit eine finanzielle Entlastung und Flexibilität während des Studiums garantiert war. Während des Studiums gab es in regelmäßigen Abständen die Möglichkeit an Fachexkursionen und Tagungen teilzunehmen, um sowohl den fachlichen Horizont zu erweitern als auch Kontakte zu knüpfen und Netz zu werben.

Einen großen negativen Aspekt gibt es jedoch auch an dieser Stelle zu nennen. Leider wurde der Studiengang mangels fehlender bzw. nicht geeigneter Bewerberlage eingestellt und nicht weiter akkreditiert. Das ist meiner Meinung nach ein großer Verlust sowohl für angehende Studenten, die nunmehr diese Möglichkeit nicht mehr besitzen als auch für die WSV. Der Studiengang ermöglichte einen Einstieg in die WSV von „klein auf“ und bot die Möglichkeit, alle verwaltungsinternen Abläufe und Strukturen zu verinnerlichen, sodass ein stufenloser Übergang zum Berufsleben garantiert war. Blickt man auf die aktuellen Personalkapazitäten und Herausforderungen vor denen die WSV die nächsten Jahre steht, ist es eigentlich unabdingbar, einen weiteren Pilotstudiengang auszuarbeiten, der junge Ingenieurinnen und Ingenieure zur WSV zieht und langfristig bindet. Und sind wir mal ehrlich, die WSV bietet viel mehr Möglichkeiten und Jobnischen als auf den ersten Blick ersichtlich. In der WSV steckt ein enormes Potenzial das noch längst nicht ausgeschöpft ist und die zukünftigen Aufgaben und Herausforderungen stehen schon heute vor der Tür.



Tim Bergmann

Ich bin 24 Jahre jung und seit 2022 beim WSA Weser-Jade-Nordsee beschäftigt

2016 – 2022:
Duales Studium Bauingenieurwesen mit Ausbildung zum Wasserbauer bei der WSV (Bachelor of Engineering; Gesellenbrief Wasserbauer)

2022 bis jetzt:
Bauingenieur im Fachgebiet Wasserstraßen beim WSA Weser-Jade-Nordsee; Unterstützung der Außenbezirksleitung für die ABz Farge und Blexen

Seit 2022:
Mitglied im IWSV



Seeschleuse Wilhelmshaven – Jeder Tag eine neue Herausforderung

Die Große Seeschleuse Wilhelmshaven sowie der Neue Vorhafen sind Anlagen der Marine und unterstehen dem Bundesministerium der Verteidigung. Die Aufgabenbereiche Neubau, Unterhaltung und Betrieb der Marineanlagen sind gemäß Artikel 87b des Grundgesetzes der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) übertragen worden. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Weser-Jade-Nordsee nimmt diese Aufgaben vor Ort wahr.

Die Große Seeschleuse Wilhelmshaven verbindet die Jaderegion (Nordsee) mit den inneren Hafengebieten, dem Marinearsenal Wilhelmshaven und dem Ems-Jade-Kanal. Sie stellt die einzige Verbindung zum militärisch und zivil genutzten Hafen dar. Die Seeschleuse reguliert zudem die binnenhafenseitigen Wasserstände für die Schifffahrt und ist gleichzeitig Bestandteil der Deichlinie für den Hochwasserschutz. Seeseitig vorgelagert ist der Vorhafen, der ausschließlich der Marine dient.

Luftbilder der Seeschleuse am Marinestützpunkt in Wilhelmshaven. Im Mittelpunkt die beiden Schleusenammern. In der rechten ein größeres und ein kleineres Schiff der Marine und in der linken ein blaues Güterschiff. Weitere Schiffe der Marine sind erkennbar und im Hintergrund Wilhelmshaven.

Historie

Mit dem Bau der Seeschleuse wurde im Jahr 1936 begonnen. Die Anlage konnte kriegsbedingt nicht fertiggestellt werden und wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von den Siegermächten demontiert und teilweise gesprengt. Zwischen 1957 und 1964 wurde sie wiederaufgebaut und fertiggestellt. Die Doppelschleuse besteht aus zwei 390 m langen und 60 m

breiten Schleusenammern mit jeweils zwei Schiebetoren. Im Voraus auf eine erforderliche Grundinstandsetzung der Bestandstore wurde im Jahr 2007 ein fünftes Schleusentor in Betrieb genommen, um den Betrieb der Schleuse durchgängig mit vier Toren zu gewährleisten. Somit sind für die Schleuse fünf selbstschwimmende, untereinander austauschbare Stahlschiebetore mit einer Stützweite von 60 m, einer gesamten Torhöhe von 20 m sowie



einer Torbreite von 10 m vorhanden. Die Torlagerung im Drempebereich erfolgt nach dem Schubkarrensystem auf einem Ober- und Unterwagen, welche auf Schienen über und unter Wasser rollen.

Die planmäßige Unterhaltung der Schiebetore erfolgte seit Inbetriebnahme bis 2008 rotierend im Schwimmdock 3 im Marinearsenal. Hierzu wurde jedes zweite Jahr ein Tor für ca. vier Monate gedockt, um die notwendigen Arbeiten im Trockenen durchzuführen. In Erwartung der ersten anstehenden Grundinstandsetzung eines Tores, die eine deutlich längere Dockungszeit erfordern und damit das vorhandene Schwimmdock für die notwendigen Instandsetzungen von Kriegsschiffen über einen langen Zeitraum blockieren würde, wurde für die Unterhaltung und Instandsetzung der Schiebetore ersatzweise ein Hebeponton beschafft. Für den Ein- und Ausschwimmvorgang des Schleusentores auf dem Ponton war jedoch weiterhin das Schwimmdock 3 erforderlich. Quasi zeitgleich mit der Beschaffung des Hebepontons hat die Marine das Dock 3 aufgrund seines Alters und der festgestellten Schäden verkauft und durch das Schwimmdock B ersetzt. Die Abmessungen dieses neuen Docks orientieren sich allerdings primär an den vorhandenen Kriegsschiffen, sodass die mögliche Absenktiefe nicht ausreicht, um den abgesenkten Hebeponton samt Tor aufzunehmen. Da in Wilhelmshaven aufgrund des großen Tiefgangs der Schleusentore (8,5–9,0 m) auch keine alternativen Dockungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen und ein Verschleppen der Tore zu einem anderen Hafenstandort aus schifffahrtspolizeilicher Sicht nicht möglich ist, muss der Torwechsel mit einem Schwimmkran erfolgen.



Eichenbalken einer Dichtung von der Bohrmuschel zerfressen und nun mit unzähligen Löchern versehen.

Der laufende Umbau und die Grundinstandsetzung des ersten Schleusentores begannen im Januar 2018. Im Verlauf der komplexen Bauarbeiten sind vielschichtige Schwierigkeiten aufgetreten, die die Fertigstellung immer weiter hinausgeschoben haben, aktuell auf den Sommer 2024. Diese Verzögerung stellt die Kolleginnen und Kollegen vor Ort täglich vor neue Herausforderungen, welche innovative Lösungen und neue Wege in der Aufgabenbewältigung verlangen.

Wechsel der Drempeabdichtung unter Wasser

Im Spätherbst des Jahres 2021 wurde eine starke Durchströmung des Binnentores der Westkammer im Bereich der horizontalen Sohdichtung des Tores zum

Drempe festgestellt. Eine Untersuchung durch Taucher ergab, dass die kammerseitige Eichenholzabdichtung auf der gesamten Länge von 60 m von der Bohrmuschel zerfressen war.

Des Weiteren war die stahlbauliche Unterbaukonstruktion der Holzabdichtung, das sogenannte Federblech, durch Korrosion und Kavitation (Hohlraumbildung) stark geschwächt und in Teilen aus den Befestigungsschrauben herausgerissen. Eine Teilinstandsetzung des Dichtungssystems war nicht mehr möglich. Es wurde entschieden, das gesamte System aus Federblech, Haltewinkeln, Gummidichtungen und Holzdichtungsbalken einschließlich aller Befestigungs- und Verbindungselemente zu erneuern. Da es, wie zuvor

geschildert, in Wilhelmshaven keine Dockungsmöglichkeit für die Schleusentore gibt, können diese Arbeiten nur am ausgebauten, schwimmenden Tor von Tauchern ausgeführt werden.

Doch eine Woche vor dem geplanten Beginn der Instandsetzungsmaßnahmen Anfang April 2022 wurden am Binnentor der Ostkammer bei einer der routinemäßigen wöchentlichen Inspektionen der Laufgeräusche der Ober- und Unterwagen starke Poltergeräusche vom Unterwagen wahrgenommen. Eine sofortige Untersuchung durch Taucher ließ keinen Zweifel an der Ursache: Es musste sich um einen kapitalen Lagerschaden an einem der vier Laufräder des Unterwagens handeln.



Rostiges Laufrad des Unterwagens, aus dem die Einzelteile des Lagers herausfallen

Die Instandsetzung des Binnentores der Westkammer mit der maroden Drempeabdichtung musste zunächst warten. Zur Vermeidung einer Vollsperrung der Schleuse musste der Unterwagen des Binnentores der Ostkammer so schnell wie möglich gegen den Ersatzunterwagen ausgetauscht werden. Dafür war es notwendig, das auf dem Unterwagen ruhende Tor auszubauen.

Tausch des Unterwagens

Innerhalb weniger Stunden wurde das komplette Programm „Ausbau Binnentor West“ auf „Ausbau Binnentor Ost“ umgeschrieben. Für den Ausbau eines Schiebetores sind umfangreiche Vorbereitungen erforderlich. Ein Bauwerk von

60 m Länge, 10 m Breite, 20 m Höhe mit einem Konstruktionsgewicht von ca. 1.700 t muss aus dem Einbaustand in einen schwimmfähigen Zustand gebracht werden. Hierzu ist es erforderlich, im Vorfeld unter anderem umfangreiche Hilfskonstruktionen und Baubehelfe an dem auszubauenden Tor zu montieren sowie diverse Bauteile zu demontieren, die beim Ausschwimmen im Weg wären. Normalerweise dauern diese Arbeiten etwa drei Wochen, doch die Kolleginnen und Kollegen der WSV und die beauftragten Firmen bewältigten sie in knapp einer Woche.

Beim dann beginnenden Ausschwimmvorgang müssen die sich im Betriebszustand in sogenannten Ballasttanks befindlichen rund 1.500 t Ballastwasser

mithilfe von im Tor eingebauten Pumpen abgepumpt (gelenzt) werden. Dabei ist zu beachten, dass das Wasser in einer ganz bestimmten Abfolge aus den insgesamt 20 Tanks abgepumpt wird, um das Tor in einer waagerechten und stabilen Lage zu halten, während es langsam auftaucht. Acht Kolleginnen und Kollegen der WSV befinden sich während des sechs bis acht Stunden andauernden Vorgangs auf dem Tor, um das Abpumpen der Tanks über 20 von Hand zu bedienende Schieberventile zu steuern und die stabile Lage des Tores zu gewährleisten. Weitere vier Kolleginnen und Kollegen halten das Tor über starke Greifzüge in Position und montieren erforderliche Hilfskonstruktionen für bestimmte Zwischenzustände des Vorgangs.

Nach dem vollständigen Lenzen hat das Tor seine endgültige stabile Schwimmelage erreicht. In diesem Zustand befinden sich rund 11,5 m des Tores über und 8,5 m unter der Wasserlinie. Jetzt übernehmen die Nautikerinnen und Nautiker der WSV und der Hafentotse das Kommando. Mit starken Schleppern wird das Tor aus seiner Nische herausgedreht, an seinen vorübergehenden Liegeplatz gebracht und dort festgemacht. Dann beginnt der Ausbau des 30 t schweren Unterwagens. Der bestellte 100 t Schwimmkran hebt den von Tauchern an vier Schlingen angeschlagenen Unterwagen aus dem Wasser und verholt diesen zum Bauhof des WSA. Dort wird der Unterwagen an einer speziellen verfahrbaren Halle abgesetzt und sofort mit Hochdruckreinigern von Schlamm, Bewuchs und Salzwas-

ser befreit, damit der Schaden schon am nächsten Tag begutachtet werden kann. Der Schwimmkran hat inzwischen den vom Bauhof frisch instand gesetzten Ersatzunterwagen zur Schleuse verholt. Dort wird er einen Tag später mithilfe einer speziellen Einbaulehre – einer Vorrichtung, die für den exakten Abstand sorgt – in Position gebracht. Taucher kontrollieren die endgültige Lage, damit das Tor beim Wiedereinbau korrekt auf den Auflagerkonstruktionen aufgesetzt ist.

Jetzt stand dem Wiedereinbau des Schleusentores eigentlich nichts mehr im Weg, doch die zwischenzeitlich durchgeführte Befundung der Unterwagenlaufschienen bestätigte die Befürchtung, dass auch sie durch den kapitalen Lagerschaden in Mitleidenschaft gezogen worden waren.

Instandsetzung der Unterwagenschienen

Die sofortige Instandsetzung der Unterwagenschienen des Binnentores der Ostkammer war unumgänglich. Das blockierte Rad des Unterwagens beschädigte auf einer Länge von rund 45 m die hafenseitige Schiene. Die Überwälzungen (Verschleißerscheinungen) der Schiene mussten mit geeigneten Spezialgeräten abgearbeitet werden. Technisch ist auch diese Maßnahme nur von Tauchern umzusetzen, denn die 350 mm breiten Schienen aus Vergütungsstahl befinden sich in rund 15 m Wassertiefe. Nach intensiven Planungsgesprächen konnte mit den Arbeiten kurzfristig begonnen werden. Vier Wochen später zeigte das Unterwasser-video eine abnahmereife Leistung und das Binnentor der Ostkammer konnte wieder eingeschwommen werden.

Damit war die Ostkammer für den Schleusenbetrieb 24/7 ab Anfang Mai 2022 gerüstet.

Der Unterwagen wird von einem Schwimmkran eingebaut, dabei ist die genaue Position mit Hilfe der Einbaulehre fixiert.

Das ausgebaute Schiebtor der Schleuse schwimmt senkrecht im Wasser vor der Schleusenammerwand, davor das Schiff der Taucher mit einem Kran und im Hintergrund links ein Schiff der Marine.



Ausbau des Binnentores der Westkammer/Wechsel der Drempeldichtung

Nach diesen nicht geplanten Instandsetzungen konnte das Binnentor der Westkammer ausgeschwommen und an der Schleusenammerkaje verholt werden. Der Tauchbetrieb richtete seine „schwimmende Baustelle“ längsseits des Tores ein und konnte schließlich mit siebenwöchiger Verzögerung am 20. Juni 2022 mit der Instandsetzung der Drempeldichtung beginnen.

Stahl- sowie maschinenbauliche Instandsetzungen an dem Schiebtor werden parallel zu den Taucherarbeiten durchgeführt. Dazu zählen unter anderem der Austausch von acht Rollschütztafeln, die 5 x 3,5 m groß sind und als Verschlussorgane der Durchflussöffnungen eines Schiebetores dienen, einschließlich der hydraulischen Antriebszylinder sowie die Überprüfung aller maschinenbaulichen Einrichtungen wie Pumpen, Schieber und Rohrleitungen, die im eingebauten Tor nicht zugänglich sind. Trotz der Verzögerungen durch den unvorhergesehenen Unterwagenschaden sind die Arbeiten (Stand Anfang August 2022) so weit fortgeschritten, dass das Tor voraussichtlich planmäßig wieder eingebaut werden kann.

Ausblick

Parallel zu den erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Unterhaltung sind in den nächsten Jahren zahlreiche weitere Maßnahmen an der großen Seeschleuse geplant, um die Schleusenanlage betriebsicher und zukunftsfähig zu machen.

Im Einzelnen sind dies:

- die Fertigstellung der Instandsetzung Schleusentor 1
- der Neubau von drei Schleusentoren
- die Instandsetzung der Schienen und Oberwagen
- die Sanierung des östlichen Einfahrtsbauwerks
- die Instandsetzung der Seeschleuse (Beton und Fugen)
- ggf. der Neubau eines Trockendocks im östlichen Binnenhafen

Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird sich – obwohl beschleunigt vorangetrieben – bis über das Jahr 2030 hinaus hinziehen. Insofern werden sich neben den regulären Unterhaltungsarbeiten weiterhin unvorhersehbare Störungen oder Ausfälle ergeben, die schnelle und innovative Lösungen erfordern, um den Betrieb der Schleuse für die Marine und die zivile Schifffahrt aufrechtzuerhalten.

Betrieb und Unterhaltung der großen Seeschleuse in Wilhelmshaven bleiben somit auch zukünftig eine große Herausforderung in der WSV.

Autorin und Autoren: Ann-Kristin Hagen

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Dezernat Management Küste

Dirk Eickmeyer Johannes Wirth Frederick Vogt

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Weser-Jade-Nordsee Fachgebiet Ersatzinvestitionen/Projekte



Dipl.- Ing. (FH) SFI Johannes Wirth:

Studium: Maschinenbau an der Fachhochschule Wilhelmshaven mit den Schwerpunkten Stahlbau und Schweißtechnik, Abschl. Dipl. Ing. (FH) Lehrgang zum Europäischen Schweißfachingenieur an der SLV Hannover

Technischer Angestellter in einem Stahl- und Metallbaubetrieb in Wilhelmshaven

Von Juli 1995 bis Oktober 2012 selbstständig als Inhaber und Geschäftsführer eines Stahlund Metallbaubetriebes in Wilhelmshaven

Von Oktober 2012 bis Dezember 2013 Betriebsleiter eines Stahl- und Metallbaubetriebes in Wilhelmshaven

Seit Januar 2014 WSA Wilhelmshaven, später WSA Weser-Jade-Nordsee, im Sachbereich 4 Marinebau, später Sachgebiet Ersatzinvestitionen, als Technischer Angestellter, zuständig für die Unterhaltung der Großen Seeschleuse im Bereich Stahlbau und Korrosionsschutz sowie zum Teil im Bereich Maschinenbau Seit Juni 1994 glücklich verheiratet mit meiner Ehefrau Sabine



Konstruktiver Ing.-Bau (FH) Dirk Eickmeyer

Studium: Konstruktiver Ing.-Bau an der FH Lippe

WSV: seit 1994

1994 – 1995

BI-Anwärter (WSD Mitte)

1995 - 2002 WSA Hamburg Sachbearbeiter Wasserstraßenbauwesen

2002 – 2003

WSA Hamburg Sachbearbeiter Strom- und Schifffahrtspolizei

2003 – 2005

Referendar (WSD Nord)

seit 2005 Sachbereichsleiter Marinebau WSA Wilhelmshaven

seit 2019 Fachgebietsleiter Ersatzinvestitionen

WSA Weser-Jade-Nordsee



B. Eng. Frederick Vogt,

Studium: Bachelor of Engineering – Mechatronik an der Jade Hochschule Wilhelmshaven mit den Schwerpunkt Meerestechnik & Gerätekonstruktion 2016 – 2018

Konstruktionsingenieur in einem Ingenieurbüro im Bereich Automotiv sowie Medizintechnik

- Prototypen- sowie Produktentwicklung - Projektleitende Tätigkeiten

2018 – 2021

Entwicklungsingenieur eines Rohrpflanzenherstellers

- Projektleitung Neuentwicklung sowie Produktoptimierung

- Konstruktion im Bereich Kunststoff und Metall

- Mechatronische Entwicklung

Ab 2021

in der WSV im Sachgebiet Ersatzinvestitionen, Anlage und Strecke Ingenieur im Bereich Maschinenwesen

- Unterhaltung sowie Instandsetzung der Anlagentechnik der Großen Seeschleuse

Partnerverbände

Polar- & Tiefseeforscherin Antje Boetius mit dem GOLDENEN LOT 2022 ausgezeichnet



Die Preisträgerin Prof. Dr. Antje Boetius mit Laudator Prof. Dr. Mojib Latif (links) und VDV-Präsident Wilfried Grunau (rechts).



Die Preisträgerin Prof. Dr. Antje Boetius im Kreise der Vorjahrespreisträger (v.l.n.r.): Michael McKay (2004), Stella Deetjen (2018), Klaus Grewe (2014), Antje Boetius (2022), Wilfried Grunau (2003), Mojib Latif (2021), Manfred Weissensee (2019).



Die Preisträgerin Prof. Dr. Antje Boetius.

Die Professorin Dr. Antje Boetius ist am Freitag (02. Dezember) in Köln mit dem GOLDENEN LOT ausgezeichnet worden. Der Verband Deutscher Vermessungsingenieure (VDV) würdigt mit dieser Auszeichnung ihr außergewöhnliches Engagement im Bereich der Klimaforschung und ihre wegweisenden Untersuchungen zu den Auswirkungen des Klimawandels auf den Arktischen Ozean und dessen Biodiversität. Prof. Dr. Boetius ist Direktorin des Alfred-Wegener-Instituts, Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI) in Bremerhaven. Die Laudatio hielt der Vorjahrespreisträger und Präsident des Club of Rome Deutschland, Prof. Dr. Mojib Latif.

Über die Preisträgerin

Antje Boetius erforscht die Folgen des Klimawandels auf die Ozeane und Polarregionen, besonders im Zusammenhang mit der arktischen Amplifikation, den Veränderungen der biologischen Pumpe sowie mikrobieller Gemeinschaften im Meer. Die Wissenschaftlerin hat an mehr als 40 Expeditionen auf internationalen Forschungsschiffen teilgenommen und beschäftigt sich derzeit vor allem mit Fragen der Auswirkungen des Klimawandels auf die Biogeochemie und Biodiversität des Arktischen Ozeans. Als Tiefseeforscherin

beschäftigt sie sich zudem mit der Entdeckung unbekannter Lebensräume der Tiefsee, besonders von extremen Lebensgemeinschaften und Tiefseeökosystemen unter Eis, an Seebergen, Schlammvulkanen, Gashydraten sowie kalten und heißen Quellen. Ihre Studien zu den ökologischen Folgen von Tiefseebergbau zeigen auf, welche Konsequenzen die Störung des Meeresbodens langfristig verursachen.

Antje Boetius ist darüber hinaus Experte für Wissenschaft und Kultur im Anthropozän und arbeitet mit Künstlern, Schriftstellern und Publizisten zu Fragen der gesellschaftlichen Transformation und ihrer Spuren in Kunst und Kultur, unter anderem auch im Rahmen des Projektes Theater des Anthropozän unter der Schirmherrschaft der Humboldt-Universität zu Berlin.

Als Wissenschaftsmanagerin schreibt und kommuniziert sie zudem über Fragen von Diversität und Chancengleichheit in der Wissenschaft, Nachhaltigkeitsstrategien und Transformationsprozesse.

Antje Boetius ist gewähltes Mitglied der Nationalen Akademie der Wissenschaften Leopoldina, der Akademie der Wissenschaften und Literatur Mainz und des Wissenschaftsrates Deutschlands.

Ihre Arbeit machte sie einer breiten Öffentlichkeit durch Publikationen, Fachartikel und auch zahlreiche TV-Auftritte zugänglich. Dazu zählen Beiträge in Wissenschaftssendungen wie makro (3sat), Quarks & Co (WDR) und Terra Xpress (ZDF) oder auch Auftritte bei Tietjen und Hirschhausen (NDR) und TV Total (Pro7).

Über das GOLDENE LOT

Einmal pro Jahr zeichnet der VDV Persönlichkeiten, die zu einer gesellschaftlichen Debatte im Sinne von Technikrelevanz beitragen, mit dem GOLDENEN LOT aus. Der nicht dotierte Preis wird vom VDV seit 1990 verliehen. Zu den Preisträgern zählen hochrangige Politiker wie Joachim Gauck, Johannes Rau und Rita Süßmuth, namhafte Wissenschaftler und andere Personen des öffentlichen Lebens, darunter der Astronaut Ulf Merbold, der Wissenschaftsjournalist Ranga Yogeshwar, der Polarforscher Arved Fuchs, die Entwicklungshelferin Stella Deetjen und bekannte Geodäten wie Wilfried Grunau, Rolf Bull und Klaus Grewe. Viele der ehemaligen Lotträger nehmen seit vielen Jahren regelmäßig wiederkehrend als Stammgäste an den jährlichen Preisverleihungen teil und berichten im Laufe des Abends in lockerer Runde über ihre aktuellen Aktivitäten.



Veröffentlicht: 01. Februar 2023

Frauen in MINT-Berufen sichtbar machen, Vorbild sein, sich vernetzen und somit sich gegenseitig unterstützen. Dafür steht das Frauennetzwerk des VDEI. Die fünf Frauen des VDEI-Kernteam im Frauennetzwerk arbeiten alle bei der Deutschen Bahn in unterschiedlichen Geschäftsfeldern. Sie sind: Insa Hansemann – Senior Referentin Qualitätsmanagement Großprojekte bei DB Netz; Anna Derwanz – Referentin für Ingenieurbau bei DB Station & Service AG; Svetoslava Maslinkova – Spezialistin Oberleitungsanlagen bei DB Netz AG; Petra L. Lux – Projektleiterin Umschlagbahnhöfe bei DB Netz AG; Ulrike Sieren – Bereichsleiterin LST/TK bei SIGNON Deutschland GmbH.

Das Frauennetzwerk des VDEI hat sich zur Aufgabe gemacht, die männlich geprägte Struktur in der Eisenbahnbranche aufzubrechen und für gleichberechtigte Teilhabe und Partizipation einzutreten. Es geht dem Frauennetzwerk um das gegenseitige Kennenlernen und Vernetzen von Knowhow-Trägerinnen, um das kooperative Lernen von und mit den unterschiedlichen Generationen und auch darum, die Verbandsarbeit in der Bahntechnik zu stärken.

Das VDEI-Frauennetzwerk wurde jetzt für den Award „FTAfelicitas“ nominiert. Dieser Preis des Femtec.Alumnae e.V. soll die Frauenförderung in MINT-Berufen beschleunigen. Der Preis soll nicht nur

die Preisträger:innen würdigen, sondern Mädchen und jungen Frauen bewusst machen, dass Frauen und Technik durchaus gut zusammen passen. Bis Ende Dezember 2022 konnte öffentlich für die Nominierten abgestimmt werden. Aus den Gewinner:innen dieser Vorabstimmung wird die diesjährige Jury aus Expert:innen sowie ausgewählten Mitgliedern des Femtec.Alumnae e.V. die Preisträger:innen auswählen. Die festliche Preisverleihung der FTAfelicitas wird im Rahmen der FTAlive-Konferenz am 1. April 2023 in Essen auf Zeche Zollverein stattfinden.

Zum Redaktionsschluss lag noch kein Ergebnis vor, gleichwohl ist allein die Nominierung schon eine Gratulation wert. Weiter so!

VDEI/red.

IWSV-Seminare

Fragebogen zur Mitgliederbefragung über die Fortbildungsseminare

Durch die Fortbildungsbeauftragten Frau Fischen und Frau Oberländer wurde im Februar eine Umfrage zu den IWSV-Fortbildungsseminaren gestartet.

Alle IWSV-Mitglieder hatten die Möglichkeit ihr generelles Interesse an einer IWSV-Fortbildungsveranstaltung zu äußern und auch die Dauer einer solchen Veranstaltung zu bestimmen, sowie Themenvorschläge zu unterbreiten.

Diese Umfrage wird momentan noch ausgewertet. Das Ergebnis wird in unserer nächsten Ausgabe vorgestellt.

Wir hoffen das Frau Fischen und Frau Oberländer viele positive Rückmeldungen und viele Themenvorschläge erhalten haben. Sodass auch in den nächsten Jahren adäquate und interessante Fortbildungsseminare über den IWSV angeboten werden können.



Digitalisierung und Infrastruktur: Deutschland hat Nachholbedarf in allen Bereichen

IfKom Ingenieure für Kommunikation, 26.01.2023

Der internationale Vergleich macht den Handlungsbedarf für Deutschland deutlich. Im Ranking des von der Europäischen Kommission veröffentlichten Digitalisierungsgrades steht Deutschland im Jahr 2022 an 13. Stelle. Führend sind Finnland und Dänemark. Auch im Infrastrukturausbau besteht Nachholbedarf. Beispielsweise sind gut 7 Prozent der Breitbandanschlüsse in Deutschland glasfaserbasiert, während der OECD-Durchschnitt im Jahr 2021 rund 35 Prozent beträgt. Im internationalen Vergleich der Internet-Geschwindigkeit befindet sich Deutschland auf Rang 26, in Europa sind diesbezüglich Dänemark und die Schweiz führend.

Nachholbedarf besteht neben der Infrastruktur auch bei digitalen Dienstleistungen der öffentlichen Verwaltung, aber auch hinsichtlich digitaler Innovationen der Unternehmen. Grund genug, diese Themen mit Vertretern aus der Politik und weiteren Experten zu diskutieren. Der Berufsverband der Ingenieure für Kommunikation (IfKom e. V.) hatte dazu nach Hagen eingeladen. Nach einem Neujahrsempfang wurden Gründe analysiert und Lösungen gesucht, die sich sowohl auf die Situation in Nordrhein-Westfalen bezogen, aber auch für Deutschland als Ganzes Bedeutung erhalten.

Beginnend mit dem Fokuswechsel von der Geschwindigkeit zur Flächendeckung und zu neuen Technologien stellte sich auch die Frage, was die Politik zu mehr Tempo beitragen kann. Julia Eisentraut, Landtagsabgeordnete von Bündnis 90/Die Grünen, hat dazu klare Vorstellungen entwickelt. Selbst studierte Softwareentwicklerin setzt sie neben anderen Aspekten auf eine Form der Softwareprogrammierung, die nicht nur Schnelligkeit und Funktionalität, sondern auch Nach-

haltigkeit und Energieeffizienz beinhaltet. Zudem ist sie sich sicher, dass die Digitalisierung der Verwaltung signifikant vorangebracht werden kann. Anträge sollen online von zu Hause aus gestellt werden können und Dienstleistungen der Ämter digital ablaufen.

Von der CDU, die zusammen mit den Grünen die Regierungskoalition in NRW bildet, vertrat der Landtagsabgeordnete Björn Franken, digitalpolitischer Sprecher, die Ansicht, das Land müsse Vorgaben für eine gewisse Einheitlichkeit in der Verwaltung machen, damit die Digitalisierung in allen Bereichen Einzug halten kann und nicht unterschiedliche Verfahren in den Kommunen die Innovationen hemmen. Mit der bereits veranlassten personellen Unterstützung will er den Ausbau voranbringen. Ein besonderes Anliegen ist ihm der ländliche Raum, wohl wissend, dass der flächendeckende Infrastrukturausbau dort besonders schwierig ist.

Hierzu bieten sich neben dem Festnetzanschluss auch andere Technologien wie Fixed Wireless Access als Alternative zu FTTH an, wie Ekkehart Gerlach, Geschäftsführer deutsche medienakademie, bereits vor einigen Wochen mit Experten auf dem 27. Breitbandforum erörtert hat. Der Bedarf sei gegeben, weil zum einen Anwendungen wie Streaming deutlich höhere Bandbreiten benötigen und dies auch, weil dieser Dienst zunehmend mobil genutzt wird. Zum anderen sind zeitkritische Industrieanwendungen auf eine geringe Latenz angewiesen. Dies fördert das strukturelle Umdenken von großen Rechenzentren an zentralen Orten zu einer Dezentralisierung von Netzintelligenz beispielsweise durch Edge-Technologien.

Für Angela Freimuth, stellvertretende Fraktionsvorsitzende der FDP im Landtag von NRW, ist trotz des Wechsels ihrer Partei von der Regierung in die Opposition im letzten Jahr das Ziel der Gigabitnetze in NRW bis zum Jahr 2025 richtig gewesen. Es müsse jetzt weiter daran gearbeitet werden, wobei auch andere Rahmenbedingungen wie fehlende Fachkräfte zu berücksichtigen seien. Sie betont, die Vereinfachung von Genehmigungsverfahren sei von entscheidender Bedeutung, um den Breitbandausbau im Land voranzubringen.

Reinhard Genderka, Mitglied des Bundesvorstands der IfKom, sprach sich dezidiert für eine Fortsetzung des Förderprogramms aus, um den flächendeckenden Breitbandausbau zu beschleunigen. Zudem müssten die Genehmigungsverfahren gerade im Mobilfunkausbau nochmals kritisch betrachtet und beschleunigt werden. Die 5G-Technologie benötige eine Vielzahl von Sendemasten, deutlich mehr als die bisherigen Mobilfunkgenerationen. Insbesondere die Kommunen müssen ausreichend unterstützt werden. Dazu hatte der Verband IfKom bereits einen Fragebogen bzw. eine Checkliste für die Kommunen erarbeitet. Auch mehr Entscheidungsfreude für die Zulassung alternativer Verlegungsmethoden wie Trenching oder oberirdische Kabel würde einem schnelleren Ausbau dienen.

Aus Sicht des Berufsverbandes IfKom ist die Diskussion um den Breitbandausbau sowohl hinsichtlich der technischen Möglichkeiten, aber auch des wirtschaftlichen Ausbaus und der Schnelligkeit, mit der eine Flächendeckung erreicht werden kann, noch lange nicht abgeschlossen. Infrastruktur ist die Voraussetzung für eine funktionierende Digitalisierung. In beiden Bereichen sehen die IfKom noch großen Nachholbedarf.

Die Ingenieure für Kommunikation e. V. (IfKom) sind der Berufsverband von technischen Fach- und Führungskräften in der Kommunikationswirtschaft. Der Verband vertritt die Interessen seiner Mitglieder – Ingenieure und Ingenieurstudenten sowie fördernde Mitglieder – gegenüber Wirtschaft, Politik und Öffentlichkeit. Der Verband ist offen für Studenten und Absolventen von Studiengängen an Hochschulen aus den Bereichen Telekommunikation und Informationstechnik sowie für fördernde Mitglieder. Der Netzwerkgedanke ist ein tragendes Element der Verbandsarbeit. Gerade ITK-Ingenieure tragen eine hohe Verantwortung für die Gesellschaft, denn sie bestimmen die Branche, die die größten Veränderungsprozesse nach sich zieht. Die IfKom sind Mitglied im Dachverband ZBI-Zentralverband der Ingenieurvereine e. V. Mit über 50.000 Mitgliedern zählt der ZBI zu den größten Ingenieurverbänden in Deutschland.



V. l. n. r.: Andreas Hofert (IfKom), Julia Eisentraut (Mdl), Angela Freimuth (Mdl), Ekkehart Gerlach (deutsche medienakademie), Reinhard Genderka (IfKom), Björn Franken (Mdl)

Interessenabfrage bei unseren IWSV-Mitgliedern für eine Verbandsreise mit Hurtigruten

(im Jahr 2024)

Faszination Norwegen

Klassische Postschiff-Route von **Bergen** nach **Kirkenes** und wieder zurück!

Die ursprüngliche und traditionelle Verbindung von Nord und Süd.

34 große und kleine Küstengemeinden (davon 22 über den Polarkreis) werden angefahren und Sie erleben hautnah norwegische Alltagskultur.

Highlights: Bergen, Geirangerfjord, Alesund, Trondheim, Tromsø, Lofoten und natürlich das Nordkap!

Der Routenverlauf ist in der Karte abgebildet, die Reise erstreckt sich über 12 Tage.

Mögliche Reisezeiträume sind:

- im Sommer - August 2024 (ca. 2.200 €* pro Person/ Innenkabine)
- im Winter - November 2024 (ca. 1.700 €* pro Person/ Innenkabine) Hier haben Sie eine Nordlicht-Garantie!

*zzgl. An- und Abreise

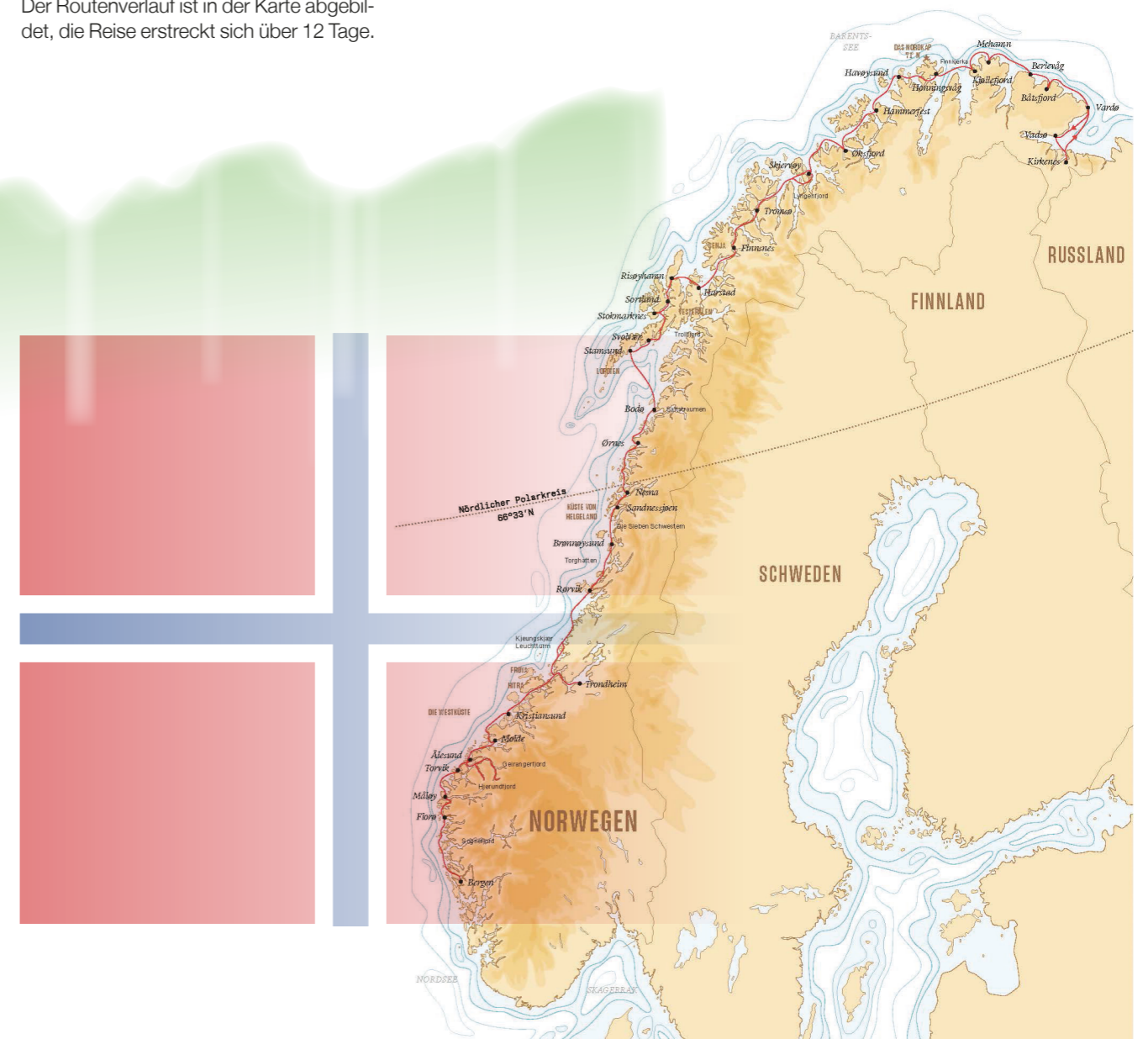
(Die Preise entstammen einem Angebot für 2023 und können deshalb nicht garantiert werden!)

Durch die Organisation als Verbandsreise haben wir einen Preisvorteil gegenüber den Standard-Buchungen erhalten.

Sollte dieses Angebot Ihr/Euer Interesse geweckt haben, bitten wir um zeitnahe Rückmeldung an die Redaktion des IWSV-Magazins unter Angabe ob: „Sommer 2024“ oder „Winter 2024“.

lisa.reiner@iwsv.de
oder
sophie.pennewitz@iwsv.de

Weitere Informationen erfolgen nach Auswertung dieser Interessenabfrage!



Veranstaltungen



MÄRZ

- 22.03. Fortbildungsveranstaltung und Mitgliederversammlung BG Nord bei der BAW in Hamburg-Rissen
- 23.03. Mitgliederversammlung BG Nordwest in Wilhelmshafen
- 23.03. Mitgliederversammlung BG Ost im Außenbezirk Wittenberge
- 30.03. Mitgliederversammlung BG Südwest in Trier

APRIL

- 05.04. Mitgliederversammlung BG Süd und Fachexkursion zur Fa. Bögl nach Neumarkt
- 20.04. HTG – Gemeinsamer Sprechtag Baggergut & Nassbaggertechnik (Hotel Hafen Hamburg)

MAI

- 11.05. BV-Sitzung in Oldenburg
- 12.05. 51. Bundesmitgliederversammlung in Oldenburg
- 05.06. – 06.05. DWhG-Fachtagung in Karlsruhe mit und in der Bundesanstalt für Wasserbau "Wissen über das Gestern für Aufgaben von heute"
- 16.06. – 17.05. "Geohydraulische Aspekte bei Planung und Ausführung von Baumaßnahmen des Verkehrswasserbaus" in der BAW Karlsruhe
- 25.05. HTG – Fachausschusstag (Hamburg)

JUNI

- 20.06. – 21.06. 20. Stahlwasserbau Tagung in Bad Breisig

JULI

AUGUST

SEPTEMBER

- 14.09. – 17.09. Studienfahrt der BG Südwest in Richtung Niederrhein und Niederlande
- 29.09. – 03.10. Exkursion der BG Ost nach Italien und in die Schweiz

OKTOBER

- Termin folgt HTG – Workshop des Fachausschusses Consulting (Hamburg)
- 11.10. HTG – Workshop des Fachausschusses für Korrosionsfragen (Hotel Hafen Hamburg)

NOVEMBER

- 01.11. – 03.11. HTG – Kongress (Maritim Hotel, Bremen)
- 08.11. – 09.11. "Ohde Kolloquium" in der BAW Karlsruhe
- 14.11. Erhaltung von Wasserbauwerken – to go – BAW Karlsruhe
- 22.11. – 23.11. "Instandsetzung und Neubau von Verkehrswasserbauwerken: Innovativ – Risiko minimiert – nachhaltig" in der BAW Karlsruhe

IWSV – BG Ost – Fachexkursion 2022 IJmuiden-Haarlem-Utrecht-Apeldoorn

29.09. bis 03.10.2022

1. Tag

Schon um 7:00 Uhr wurden die Mitreisenden aus dem Berliner Raum von einem Shuttle der Sudenburger Reisespatzen aus Berlin –Wannsee abgeholt. Die übrigen Teilnehmer reisten individuell zum Startpunkt am WNA Magdeburg an. Unser Fahrer Andreas konnte um 9:00 Uhr die Fahrt in Richtung Holland starten.

Auf der Autobahn gab es traditionsgemäß für jeden einen Kümmerling und ein Reisetilnehmer sagte: 13 Uhr 4 - Zeit für ein Bier.

Leider erwischte uns ein Stau, so dass wir erst um 16:00 Uhr unsere erste Besichtigung der Schleuse in Eefde am Twentekanal machen konnten.



Hier wurde 2020 eine neue Schleusenkammer für den Schiffsverkehr frei gegeben. Aufgrund einer Havarie war 2012 ein Schleusentor herabgefallen und die Schleuse musste gesperrt werden. Der Entschluss zum Neubau einer 2. Schleusenkammer basiert auch auf dem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dem verbreiterten Twentekanal, der für Schiffe mit größerem Tiefgang ausgebaut wurde. Die Wartezeit für Schiffe betrug bis zu acht Stunden. Bis 2021 wurde die alte Schleuse renoviert. Die Schleuse ist jetzt in einem sehr guten Zustand. Das freut das Wasserbauerherz!



Um 16:30 Uhr fuhren wir dann weiter in Richtung Woerden, wo wir unser Hotel „Best Western City Hotel“ beziehen wollten. Leider erwischte uns bei Utrecht wieder ein Stau, so dass wir erst 18:45 Uhr ankamen. Es ging dann gleich zum Abendessen im Restaurant „De Beren“, 5 Minuten vom Hotel entfernt. Man wartete schon auf uns.

Das 3-Gänge-Menü hat allen gemundet und anschließend traf man sich an der Hotelbar auf einen Drink.

2. Tag

Nach dem reichhaltigen Frühstück ging es 9:00 Uhr los in Richtung IJmuiden, ca. 80 km von Woerden entfernt. Dort erwartete uns eine Besichtigung mit Filmvorführung im Info-Centrum an der größten Schleusenanlage der Welt.



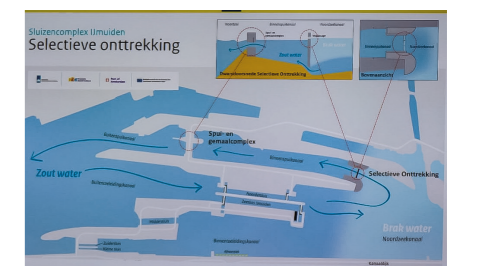
In IJmuiden ist der nach Rotterdam zweitgrößte niederländische Seehafen. Die Stadt verdankt ihre Gründung dem Bau des 21 km langen Nordseekanals (1865-1876), der Stadt und Hafen von Amsterdam direkt mit der Nordsee verbindet. Von 1960-1979 wurde der Kanal auf eine Tiefe von 16 m und einer Sohlbreite von 170 m erweitert.

Ein besonderer Touristenmagnet sind die 4 Seeschleusen. Nach den letzten Renovierungen steht die „Kleine Schleuse“ nur noch für Sportbootschiffahrt zur Verfügung. Sie wurde auf die gleiche Länge der Südschleuse gebracht, die hauptsächlich durch die Binnenschiffahrt genutzt wird.

Die Nordschleuse war mit 400 m Länge 1929 die größte Schleuse der Welt und übertraf die Dimensionen der Panamakanalschleusen von 1914.

Ein neuer Superlativ ist die von 2016-2022 gebaute „Neue Schleuse“, die mit einer Schleusenkammer von 500 m Länge, 70 m Breite und 18 m Tiefe die größte der Welt ist. Hier können jetzt die größten Containerschiffe und die neusten „Riesen“ der Kreuzfahrtschiffe verkehren. Die Kosten für den Neubau belaufen sich auf 1,4 Mrd. Euro. Ein gewaltiges Bauwerk!

Mit diesen großartigen Eindrücken ging es 13:00 Uhr weiter in Richtung Nordsee. Hier ließen wir uns eine halbe Stunde am Strand von Zandvoort den Nordseewind um die Ohren blasen. Der 15 km lange Strand ist die Badewanne der Amsterdamer. Kaiserin Sissi weilte hier - so auch wir...

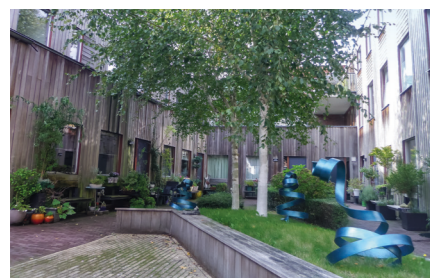


Weiter ging es nach Haarlem, wo wir 15:00 Uhr zu einer Führung erwartet wurden. In 2 Gruppen geteilt ging es per Pedes los.

Im 17. Jhd. war Haarlem kulturelles Zentrum der Niederlande und bedeutendes Zentrum der Malerei. Frans Hals (1580-1666) hatte hier seinen Wohnsitz.

Heute gilt Haarlem als schönste Einkaufsstadt des Landes.

Bei der Führung besuchten wir die sogenannten Hofjes. Das sind kleine Häuser um einen Innenhof errichtet. In ihnen wohnten alleinstehende ältere Frauen. Die Hofjes wurden von reichen Bürgern im 17 und 18. Jhd. gestiftet. Die Hofjes sind immer noch bewohnt und jeder hat sein eigenes Aussehen.



Sehenswert ist auch der „Grote Markt“ mit der „Grote Kerk“, dem „Stadhuis“ mit Renaissancefassade, den Fleischhallen von 1603 und der „Hoofdwacht“, eines der ältesten Gebäude der Stadt.

Die „Janskerk“ aus dem 14. Jhd. ist heute Stadtarchiv und war eine Klosterkirche des Johanniterordens. Sehenswert sind der 1595 gebaute hölzerne Turm und der begrünte Innenhof.

Schön anzusehen sind auch die Holländerwindmühle „De Adriaan“, gebaut 1779, und die Gravestenebrug über eine Gracht davor.

17:00 Uhr fahren wir zurück nach Woerden, wo noch bis 19:30 Uhr Zeit blieb, einen Spaziergang durch den Ort zu unternehmen. Der Ort ist mit Kastell, kleinem Hafen, Petruskerk, Kloster (heute Theater) und Holländermühle ebenfalls sehenswert – klein, aber fein! Die Altstadt ist von gepflegten Grachten mit viel Grün umgeben.

Nach dem Abendessen traf man sich zum geselligen Beisammensein an der hotel-eigenen Bar.

3. Tag

Heute fuhr uns der Bus nach Utrecht, wo wir den ganzen Tag Zeit hatten, die

Stadt zu erkunden. Von 10:00-14:00 Uhr war Zeit, die Stadt auf eigene Faust zu erobern, ab 14:00 Uhr war eine Stadtführung geplant.

Treff war am Hoog-Catharigne – eines der größten Einkaufszentren Europas mit über 200 Läden, Restaurants und Cafés.

Utrecht ist mit 345.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt der Niederlande und eine der ältesten Städte des Landes. Hier ist der Sitz eines römisch-katholischen und eines altkatholischen Erzbischofs. Die berühmte Universität wurde 1636 gegründet.

An den ältesten Grachten der Welt, sie sind über 1.000 Jahre alt, geht es gesellig zu. In den historischen Gewölbekellern, ehemals zur Lagerung von Waren genutzt, mit Terrasse am Wasser kann man ein Gläschen genießen, was Einige von uns auch bis zur Abfahrt unserer einstündigen Grachtenfahrt 17:00 Uhr taten.

Die Bootsfahrt durch die Oude- und Stadsbuitengracht rundete den Besuch von Utrecht ab. Nach der Ankunft in Woerden konnte jeder für sich den Abend gestalten. Erst Besuch der Altstadt und dann geselliges Beisammensein in der Hotelbar war für Viele der Abschluss des schönen Tages.



4. Tag

9:00 Uhr war Abfahrt in Richtung Almere, wo in diesem Jahr die nur alle 10 Jahre organisierte Weltgartenbauausstellung „Floriade“ stattfindet.

Sie steht unter dem Motto „Die grüne Stadt“.

Einige Landes pavillons haben das Thema aufgenommen und interessante Denkmäler präsentiert, andere Länder haben in ihren schönen Pavillons nur Souvenirs aus ihren Ländern zum Verkauf angeboten.

Das riesige Gelände war interessant gestaltet und es waren tolle bunte Herbstblüher zu sehen.

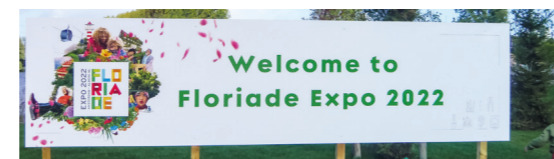
Jeder konnte für sich den Besuch der Floriade gestalten. Einige schlossen sich einer Führung an, andere nutzten die Kleinbahn, um das Gelände zu erkunden. Eine im Eintrittspreis enthaltene Seilbahnfahrt gab einen guten Überblick über das Gelände, was in Utopia Island, Green Island, Urban District, Eco District und Hortus Avenue unterteilt ist. Alles anzuschauen war nicht zu schaffen.

Fußblähm trafen wir uns 15:00 Uhr am Bus wieder, um auf der Rückfahrt einen Abstecher zum Naviduct Krabbersgat zu machen. Hier überquert eine Doppelkamerschleuse eine vierspurige Autobahn.

Das Naviduct befindet sich in Enkhuizen und verbindet das IJsselmeer mit dem Markermeer. Naviducte sind eine besondere Klasse eines schiffbaren Aquaducts, bei dem die Wasserstraße auch eine Schleuse umfasst. Es ist das erste Bauwerk dieser Art in der Welt, kostete 55 Mio. Euro und wurde 2003 eröffnet.

Nach einem Gruppenfoto vor dem Naviduct wurde die Heimfahrt angetreten.

Ankunft in Woerden war gegen 18:00 und 19:30 Uhr Treff im Restaurant „De Beren“ zum letzten gemeinsamen Abendessen. Wer seine Koffer schon gepackt hatte, traf sich an der Hotelbar zu einem letzten Absacker.



5. Tag

Gestieft und gesportet und mit Koffer war 8:45 Uhr Treff am Bus. Als alles verstaut war, ging die Fahrt in Richtung Apeldoorn los, wo 11:00 Uhr eine zweistündige Stadtführung geplant war. Aufgeteilt in zwei Gruppen ging es per Pedes los.

Wilhelm der III. von Oranien-Nassau bewies Geschmack, als er die zauberhafte Gegend mit Wäldern und Heidelandschaften auswählte, um hier 1689 ein standesgemäßes Schloss zu errichten. Ihm folgten weitere Adlige und reiche Beamte, so dass sich die idyllische Stadt in eine exklusive Villengegend mit vielen Grünanlagen verwandelte.

Die im Jahr 793 erstmal urkundlich erwähnte Stadt liegt am Ostrand eines Landschaftsschutzgebietes, das zu den schönsten der Niederlande zählt. Apeldoorn hat 181.000 Einwohner. Aufgrund der zentralen Lage haben sich viele Dienstleistungsunternehmen, Behörden und Großhandelsbetriebe hier niedergelassen.

Bei wunderbaren 18°C und Sonne wurde 13:00 Uhr die Heimfahrt angetreten. Am vorletzten Autobahnrasthof wurden an Achim Preuß und Klaus Fiedler Dankesgeschenke für die Vorbereitung der Exkursion und an Willy Golze für den wunderbaren Bordservice übergeben.

19:30 Uhr war Ankunft im WNA MD und die Berliner Kollegen wurden mit einem Kleinbus nach Berlin-Wannsee gebracht.

Eine interessante und erlebnisreiche Exkursion ging zu Ende...



Presseschau

Prognose Güterverkehr: Minimale Verluste 2022, geringer Anstieg 2023

Artikel von Michael Cordes

An der Niers kommt es allerdings nicht allzu häufig zu brenzligen Einsätzen. Und wenn, dann sorgen in der Regel nicht die Strömungen für Gefahr. „Häufig geht es um Paddler, die in Not geraten sind. In den meisten Fällen geht es allerdings um Krankheitsbilder, die mit dem Wasser nichts zu tun haben: Dann erleiden Menschen auf der Niers einen Herzinfarkt oder einen Bandscheibenvorfall. Es ist dann unsere Aufgabe, die Leute an Land zu bringen, damit der Notarzt helfen kann“, so Bremer. Jedoch könne man in der Niers auch auf sperrigen Unrat treten und sich so ernsthaft verletzen.

Doch wie schaut es am Griethausener Altrhein aus? Der Nebenarm wirkt mittlerweile mitunter wie ein Rinnsal. Am Vosseggatt, wo der Altrhein bei Bimmen in den Neurhein fließt, liegt der Pegel bei nur noch knapp 30 Zentimetern. Und das bei einer Breite von zwei Metern. Tiefer als 80 Zentimeter ist der Altrhein nirgends. „Ein Spaziergang durch den Altrhein ist dennoch nicht empfehlenswert. Man sinkt sofort bis zu den Knien in den Schlamm ein. Die feinen Sedimente tragen gar nichts. Da muss man schon mächtig Kraft aufwenden, um voranzukommen“, sagt Hans-Jürgen Ageling, Vorsitzender des Klever



Der Hafen Hamburg: Ausgangspunkt für See- und Straßen- und Schienengüterverkehr. Sie alle hatten 2022 einen schweren Stand.

Wassersportclubs. Die Boote des Vereins liegen seit Wochen auf dem Trockenen, das Klubschiff ist nicht mehr begehbar. Sogar mit dem Schlauchboot kann man dieser Tage nicht mehr über den Altrhein fahren. „Wer wirklich unbedingt durch den Altrhein laufen will, muss eine Watthose anziehen. Besser aber wäre es, das ganz sein zu lassen“, warnt Hans-Jürgen Ageling.

Verlader betonen Systemrelevanz der Binnenschifffahrt

Die Entscheidung der Ampel-Koalitionäre, den Haushaltsetat für die Bundeswasserstraßen im Jahr 2023 um rund 350 Millionen Euro zu kürzen, kritisierte Martin Staats, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), beim parlamentarischen Abend, zu dem der Verband und die Schweizer Botschaft eingeladen hatten. Die Möglichkeit, dass bis Juni 2023 maximal 250 Millionen Euro zusätzlich für die Wasserstraßen angemeldet werden könnten, sofern diese Mittel bei anderen Verkehrsträgern eingespart würden, werte diesen Beschluss aus Sicht des Gewerbes nicht auf.

„Was für andere die sogenannte ‚Bazooka‘ oder der ‚Doppelwumms‘ war, hat sich für uns leider nur als ‚Knallfrosch‘ erwiesen“, so Staats. Dabei habe das Binnenschifffahrtsgewerbe seine immense Bedeutung für die Versorgungssicherheit in vielerlei Hinsicht unter Beweis gestellt, auch im Hinblick auf die „solidarity lanes“ der EU. So habe das Gewerbe dafür ge-

sorgt, dass auch seit Kriegsbeginn in der Ukraine Getreidetransporte über die Donau im osteuropäischen Raum aufrechterhalten wurden – nicht ohne Folgen für das westeuropäische Geschäft: „Es sind viele Kapazitäten an Schiffsraum nach Osteuropa verkauft worden, und wir wissen nicht, ob und wann diese wieder zurückkehren“, so Staats.

Die Vertreter der verladenden Wirtschaft bestätigten laut BDB deutlich die Bedeutung und Systemrelevanz des Binnenschiffs für die Versorgungssicherheit der Industriestandorte und der Bevölkerung. Wenn der „nasse Verkehrsträger“ infolge signifikanter Niedrigwasserereignisse und aufgrund der bestehenden Engpässe im Wasserstraßennetz eingeschränkt sei, bedrohe dies die Stahlindustrie und auch den Transformationsprozess hin zu mehr Klimafreundlichkeit, erklärte Markus Micken, Head of Logistics ThyssenKrupp Steel Europe, im Rahmen einer Podiumsdiskussion.

Wasserstraße als Versorgungsweg aus, ist dies für uns existenzbedrohend“, erklärte Micken. Dörte Maltzahn, Leiterin Frachtmanagement der Knauf Gips KG, bekräftigte diese Einschätzung. „Wir brauchen Planungssicherheit, nicht nur im Hinblick auf den Schiffstransport selbst, sondern auch bezüglich der Verladung.“

Die Industrievertreter forderten, dass künftig bei der Entscheidung über Haushaltsmittel nicht mehr nur von Legislaturperiode zu Legislaturperiode, sondern strategisch gedacht werde. „Die Gelder müssen an konkreten Konzepten entlang entwickelt werden. Dabei muss man trimodal denken, denn durch eine Kombination von Verkehrsträgern lässt sich mehr erreichen“, betonte Markus Micken.

Martin Staats äußerte die Befürchtung, dass die jüngst von Bundesverkehrsminister Volker Wissing eingerichtete „Beschleunigungskommission“ für den Ausbau des Mittelrheins keine wirklichen Ergebnisse liefern werde. Er kritisierte eine falsche Schwerpunktsetzung. „Die Beschleunigungskommission wird wohl eher ein reines Informationsgremium bleiben. Wir hören, dass die Bundesgartenschau 2029 im Mittelrheintal zu einer weiteren Verzögerung der dringend benötigten Abladeoptimierung führt“, so Staats. Man habe das Gefühl, dass der Wille, die Infrastruktur zu modernisieren, bloß ein Lippenbekenntnis sei. Dadurch werde der Wirtschaftsstandort Deutschland gefährdet. (s)

Rhein ist Lebensader

„Der Rhein ist die Lebensader für die von uns benötigten Erztransporte. Täglich werden 50.000 Tonnen Güter angeliefert, die auch nicht auf andere Verkehrsträger verlagert werden können. Fällt die



In der Schweizerischen Botschaft in Berlin diskutierte die Binnenschifffahrtsbranche mit Vertretern aus Industrie und Politik (v.l.): Susanne Landwehr (DVZ), MdB Mathias Stein (SPD), Martin Staats (MSG), MdB Henning Rehbaum (CDU), Dörte Maltzahn (Knauf Gips), Markus Micken (ThyssenKrupp Steel), MdB Jürgen Lenders (FDP). (Foto: berlin-event-foto.de)

Rhein ist Lebensader einer ganzen Region

Eine neue Studie belegt die Bedeutung der Wasserstraße für den Industriestandort. Aus den heutigen wie künftigen Erfordernissen leitet der Verein Logistikregion Rheinland zentrale Forderungen zur Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff ab

Lebens führen. Hinzu kommt, dass das Binnenschiff wesentlich ökologischer ist als der Lkw. Ein Binnenschiff ersetzt je nach Landungsart und Größe bis zu 380 Lkw. Dabei habe der Rhein im Vergleich zu Schiene und Straße noch freie Kapazitäten, die es zu sichern und zu heben gilt. Ein zunehmender Fachkräftemangel, häufigeres Niedrigwasser und Flächenkonkurrenzen in den Binnenhäfen sind dabei maktuelle Herausforderungen, denen die Binnenschifffahrt gegenübersteht. Der Verein Logistikregion Rheinland hat daher folgende Vorschläge zur Stärkung des Systems Binnenwasserstraße zusammengestellt:

»Nordrhein-Westfalen ist das Binnenschifffahrtsland Nr. 1 in Deutschland. Ich bin aber davon überzeugt, dass die Binnenschifffahrt noch mehr kann«, sagte Krischer. Wichtig hierfür sei, dass alle Beteiligten konsequent an einer starken und leistungsfähigen Infrastruktur arbeiteten. »Als Land bringen wir uns in einen nachhaltigen Ausbau der Binnenschifffahrt ein und setzen uns hierfür beim Bund ein«, betonte der Minister. Der Rhein und seine Infrastruktur sind ein wesentlicher Grund, weshalb sich einige der weltweit größten Stahl-, Automobil-, Textil- und Chemiewerke entlang des Rheins befinden. Über die zahlreichen Hafenstandorte von Emmerich bis Bonn werden Unternehmen und Bevölkerung mit Rohstoffen, Vorprodukten und den Waren des täglichen Lebens beliefert. Diese Verkehre könnten weder dem Volumen nach noch bei der Verlässlichkeit durch andere Verkehrsträger ersetzt werden. Störungen oder ein langfristiger Rückgang im Umschlag bzw. der Produktion können dagegen über Kettenreaktionen zu gravierenden Lieferengpässen mit Gütern des täglichen

Logistikregion Rheinland e.V. Der Logistikregion Rheinland e.V. ist ein Zusammenschluss aus Unternehmen, Verbänden und öffentlichen Institutionen mit dem Ziel der Weiterentwicklung und Stärkung des Rheinlandes als eine der führenden Logistikregionen Europas. Durch die sich in der Wachstumsbranche Logistik bietenden Chancen sollen zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze entstehen.

Lebens führen. Hinzu kommt, dass das Binnenschiff wesentlich ökologischer ist als der Lkw. Ein Binnenschiff ersetzt je nach Landungsart und Größe bis zu 380 Lkw. Dabei habe der Rhein im Vergleich zu Schiene und Straße noch freie Kapazitäten, die es zu sichern und zu heben gilt. Ein zunehmender Fachkräftemangel, häufigeres Niedrigwasser und Flächenkonkurrenzen in den Binnenhäfen sind dabei maktuelle Herausforderungen, denen die Binnenschifffahrt gegenübersteht. Der Verein Logistikregion Rheinland hat daher folgende Vorschläge zur Stärkung des Systems Binnenwasserstraße zusammengestellt:

Flotte & Personal

- Vorhandene Potenziale der Binnenschifffahrt besser nutzen, Wettbewerb auf Augenhöhe mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene ermöglichen.
- Voraussetzungen für eine politisch gewollte Verlagerung von Transporten von der Straße auf das Binnenschiff schaffen.
- Technische Maßnahmen zur Luftreinhaltung, Umstellung auf nachhaltige Antriebstechnologien und neue Schiffskonzepte verstärken fördern. Häfen & Flächen
- Häfen als elementaren Baustein der Verkehrsverlagerung begreifen und von Anforderungen befreien, die dem Verlagerungsziel entgegenstehen. Binnenschiffe sorgen für einen jährlichen Umschlag von 85 Mio. t in den Häfen des Rheinlandes
- Hafenstandorte durch Investitionen gezielt stärken. Hierzu zählen unter anderem die Schieneninfrastruktur im Vor- und Ablauf, Brücken im Hafengebiet oder Kaianlagen.



Binnenschiffe sorgen für einen jährlichen Umschlag von 85 Mio. t in den Häfen des Rheinlandes

- Schaffung eines Bund-Länder-Förderprogramms zur Ertüchtigung wassernaher Infrastrukturen in Binnenhäfen Infrastruktur & Verkehrswege
- Einsatz auf Bundesebene für ausreichende und langfristig gesicherte Finanzmittel zum Erhalt, Aus- und Neubau der Wasserstraßeninfrastruktur. Bisherige Unterfinanzierung muss kompensiert und notwendige Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zeitnah ermöglicht werden (Sohlenstabilisierung & Abladeoptimierung).
- Automatisierung und Digitalisierung noch stärker ausbauen und fördern (inkl. 5-G-Netz zur Datenübertragung). Weiterentwicklung des Testfelds Rhein-Ruhr für autonom fahrende Binnenschiffe.
- Förderprogramme für Wasserstofftechnologien, alternative Antriebsstoffe und Betrieb von Landstromanlagen etc. im Binnenschifffahrtsbereich weiter ausweiten. Verwaltung & Rahmenbedingungen
- Kontinuierliche Fortschreibung des NRW-Wasserstraßen- und -Hafenkonzeptes sowie regelmäßige Berichterstattung über Ziele und Zielerreichung.
- Fortschreibung und Veröffentlichung des Verkehrszustandsberichts, Fortführung des Aktionsplans Niedrigwasser.
- Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturmaßnahmen deutlich beschleunigen. Einstellung des für die Umsetzung der Abladeoptimierungen und die Abarbeitung des Sanierungsstaus notwendigen Planungspersonals. KF



Verkehrsminister Oliver Krischer (Mitte) mit Mitgliedern des Vorstands des Logistikregion Rheinland e.V.: (v.l.) Thomas Vieten (Geschäftsführer), Thomas Klann, Jürgen Steinmetz, Markus Walke (Vorsitzender), Rainer Schäfer, Prof. Dr. Thomas Decker, Jan Sönke Eckel

Deutsche Binnenschiffe auf teilautonomer Testfahrt

Artikel von Jan Peter Naumann, 09.12.2022



Foto: Hasenpusch

Das Containerschiff "Freienstein" der Reederei Deymann ist für den besatzungsreduzierten Betrieb ausgewählt worden.

Fachkräftemangel ist auch in der Binnenschifffahrt ein Thema. Die Frage steht im Raum, wie ein bis 2030 von der EU im Rahmen des Green Deals angestrebter Mengenzuwachs von 25 Prozent mit dem heutigen Personal und Schiffsraum bewältigt werden soll. Bis 2050 werden sogar plus 50 Prozent angestrebt. Diese Ambitionen treffen auf eine Personalstruktur, die damit nicht mithalten kann, sondern in der eine deutliche Lücke klafft. "Allein in Belgien werden bis 2030 in der Binnenschifffahrt von 6.000 Jobs, die durch Fluktuation und demografischen Wandel frei werden, allenfalls 2.400 neu besetzt werden können", sagte Janis Bergsten, COO des belgischen Service- und Technologieunternehmens Seafar, kürzlich auf einem Webinar zum Thema Digitalisierung in der Binnenschifffahrt des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) aus Bonn.

Der vor vier Jahren in Antwerpen gegründete Anbieter hat sich auf die Bereitstellung von Technik für den besatzungsreduzierten Betrieb von Binnenschiffen und das autonome Fahren spezialisiert. Gegenwärtig steuert Seafar sieben Schiffe auf den Wasserwegen in Flandern und in küstennahen Gewässern über ein Kontrollzentrum an Land. Die Bandbreite reicht von selbstfahrenden Schubleichtern bis zu einem 3.000-Tonnen-Motorschiff. Ab dem kommenden Jahr wird die ferngesteuerte Flotte noch um zehn sogenannte River Drones erweitert. Diese autonom zu betreibenden Binnenschiffe mit der Brücke vorn und dem Laderaum achtern sind 106 Meter lang und 11,75 Meter breit. Sie können bis zu 276 TEU (in fünf Lagen) transportieren. Mit einer weiteren Zentrale in Duisburg soll auch der deutsche Markt erschlossen werden.

Die Idee hinter dem teilautonomen Betrieb ist, die Produktivität zu erhöhen und mit frei werdendem Personal die Flotte zu vergrößern. Messungen haben ergeben, dass Schiffe 40 Prozent ihrer Betriebszeit fahrend unterwegs sind und 60 Prozent im Hafen liegen oder dort verholten. Seafar will mit technischen Hilfsmitteln wie Kameras, Mikrofonen, Laserscannern und Infrarotkameras am Schiff ein Umfeld schaffen, das Schiffsführungsaufgaben an Land verlegen kann. Von einem Steuerstand aus kann der Schiffsführer das Schiff lenken und die Besatzung an Bord entlasten, die für andere Aufgaben frei wird, so das Konzept von Seafar. Die Datensicherheit und der Schutz vor Ausfällen sei durch Backup-Systeme gesichert, betont Bergsten.

Damit ein Schiff mit reduzierter Besatzung fahren kann, müssen für die zuständigen Behörden Risiko- und Lückenanalysen erstellt werden. Diese geben ihre Empfehlungen beispielsweise an die Rheinschiffahrtskommission (ZKR) weiter. Von dort kommt nach Prüfung eine Empfehlung an die nationale Behörde, die das Vorhaben genehmigen kann. Ausnahmen gibt es durch die Änderung der Besatzungsverordnung, die für Versuchszwecke Abweichungen von der Mindestbesatzung zulässt.

Mit den in Flandern gewonnenen Erkenntnissen wollen auch deutsche Binnenschiffsunternehmen einen Beitrag zur Bekämpfung des Fachkräftemangels, zur Steigerung der Produktivität und zur Erhöhung der Attraktivität des Berufsbildes beitragen. Die Firmen HGK Shipping und Reederei Deymann haben dazu mit Seafar eine Initiative in Deutschland gestartet. Im kommenden Jahr soll es losgehen. HGK Shipping bringt fünf seiner Schiffe in das Projekt ein, Deymann zwei. Bei letzteren handelt es sich um das Containerschiff „Freienstein“ und den Trockenfrachter „Reinhold Deymann“. Martin Deymann, geschäftsführender Gesellschafter, sagte der DVZ, das Unternehmen investiere pro Schiff in Hard- und Software 170.000 Euro. Die „Freienstein“ fährt in einer festen Linie von den ARA-Häfen nach Mainz. Die „Reinhold Deymann“ fährt Kohle von Rotterdam nach Datteln.

DVZ
Deutsche Verkehrs-Zeitung

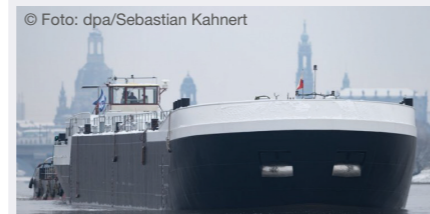
Großer Rohbau fährt elbeabwärts

18.01.2023, Autor: roe

Auf dem Weg nach Magdeburg hat am Mittwoch ein 113 Meter langer Frachter-Rohbau auf der Elbe Dresden und Pirna passiert. Die Durchfahrt des antriebs- und steuerlosen Schiffsgefäßes, vor allem das Passieren des Dresdner Brückenbereichs und die Weiterfahrt auf den anschließenden Wasserstraßen einschließlich der Schleusen, bedeutete eine Herausforderung für alle Beteiligten, teilte das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe mit.

„In enger Zusammenarbeit mit der tschechischen Werft und der Reederei haben wir die technischen und verkehrlichen Einzelheiten des Sondertransports festgelegt und die schifffahrtspolizeiliche Genehmigung erteilt“, erläuterte Helko Fröhner, Fachbereichsleiter Schifffahrt im Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe. „Jetzt kann der Sondertransport sicher abgewickelt werden.“ Der gesamte Verband hat eine Länge von 113,20 Metern. Der Schiffsrumpf wird durch das im tschechischen Decin registrierte Schubschiff „TR 15“ (1984 in Melnik gebaut) der Reederei ED Line am Heck gekoppelt, angetrieben und gesteuert.

Während der Fahrt durch den Stadtbereich der Elbe in Dresden wurde der übrige Schiffsverkehr am Vormittag für mehrere Stunden gesperrt. Am Donnerstag, 19. Januar geht die Fahrt von Dresden bis Lutherstadt-Wittenberg und am Freitag, 20. Januar von Lutherstadt Wittenberg bis Magdeburg weiter. Von dort geht es weiter über den Mittellandkanal und den Rhein in die niederländische Hafenstadt Werkendam. Dort wird das Tankschiff mit der noch fehlenden Maschinen- und Antriebstechnik sowie Aufbauten ausgerüstet.



© Foto: dpa/Sebastian Kahnert

Der Verband am Mittwoch vor der Dresdner Altstadtkulisse.

Fortschritte auf NOK-Baustellen

Artikel von Timo Jann, 19.12.2022

Auf den Baustellen am Nord-Ostsee-Kanal wurden dieses Jahr zahlreiche Herausforderungen gemeistert. Das geht aus der Bilanz des Wasserstraßen-Neubauamtes Nord-Ostsee-Kanal (WNA NOK) hervor, die die Behörde jetzt veröffentlicht hat. Dazu zählte laut Mitteilung neben der Levensauer Hochbrücke auch die neue Schleusenkammer in Brunsbüttel. „Umso mehr bin ich mit den erreichten Fortschritten zufrieden“, resümiert Sönke Meesenburg, Leiter WNA NOK. „Unter dem Strich sind alle Projekte auf einem guten Weg.“

Die Arbeiten an der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel seien zuletzt gut vorangegangen. Große Baufortschritte habe es insbesondere bei der Betonage der Torkammerwände, beim Einbringen von Sohllankerpfählen, bei den umfangreichen Ausbaggerungen im elbseitigen Vorhafen und bei der Fertigung der Schleusentore und ihrer Ausrüstungsteile. „Bevor mit dem Betonieren der Schleusenkambersohle begonnen werden kann, ist in erheblichem Umfang Schlamm aus der zukünftigen Schleusenkammer zu räumen. Parallel werden noch Nacharbeiten an den Spundwänden durchgeführt. Das

Datum der geplanten Inbetriebnahme der 5. Kammer Ende 2026 bleibt unverändert bestehen“, erklärt Meesenburg.

Die aufwendige Herstellung der knapp 1700 Düsenstrahlauftriebspfähle für die Verankerung der späteren Schleusenkambersohle ist nach rund anderthalb Jahren abgeschlossen“, sagt Meesenburg. Damit sei eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Betonage der Unterwasserbetonsohle der 360 Meter langen und 45 Meter breiten Schleusenkammer im Laufe des Jahres 2023 geschaffen worden.

An der Levensauer Hochbrücke laufen die vorbereitenden Arbeiten für den Ersatzneubau ebenfalls auf vollen Touren. Allerdings hatte der Baufortschritt hier mit festem Boden zu kämpfen. Alle Pfähle am oberen Betriebsweg vor dem südlichen Widerlager wurden mittlerweile aber eingebracht und auch der abschließende Pfahlkopfbalken ist fertig betoniert. Die Arbeiten zur Sicherung des südlichen Widerlagers gehen im Bereich des unteren Betriebsweges weiter. Dort wird auch eine neue Uferwand gebaut, um den NOK an dieser Stelle verbreitern zu können. Meesenburg: "Aufgrund der voraus-



Blick auf die Großbaustelle für die fünfte Schleusenkammer am Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel

schauenden Abwicklung der Maßnahme in Teillosen ist das Gesamtprojekt trotz aufwendiger Arbeiten im Zeitplan."

Für den Ersatzneubau der Kleinen Schleuse Kiel liefern in diesem Jahr mehrere vorbereitende Maßnahmen. Die alten Vorhalben aus den Vorhäfen wurden entfernt, ebenso mehr als 30 in den Boden der Betriebsfläche am südlichen NOK-Ufer in der Wik eingerammte große Stahlpfähle. Dort soll später ein Anleger für den Baustellen-Fährverkehr zur Mittelinsel der Schleusenanlage entstehen. Auf weiteren Flächen im Baubereich der Maßnahme wurden Verdachtspunkte erkundet und Kampfmittel beseitigt. Zugversuche an Probeankern lieferten wertvolle Erkenntnisse für die Bemessung der späteren Baugrubenverankerung.

Insgesamt hat der Bund im Jahr 2022 rund 150 Millionen Euro für den Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel, den Ausbau der NOK-Oststrecke sowie die Ersatzneubauten Levensauer Hochbrücke und Kleine Schleuse Kiel investiert, heißt es beim WNA NOK, das an den Standorten Kiel und Brunsbüttel 75 Menschen beschäftigt.

Erster Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt geht

Kieler Nachrichten 13.01.2023, Frank Behling, Kiel/Bonn

Die deutsche Schifffahrtsverwaltung bekommt in diesem Jahr einen neuen Präsidenten. Zum Monatsende geht der langjährige Präsident Hans-Heinrich Witte in den Ruhestand. Sein Nachfolger soll durch das Bundesverkehrsministerium ernannt werden.

In dem großen Gebäude an der Kiellinie wurde am 1. Mai 2013 Geschichte geschrieben. Aus der ehemaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord wurde die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Kurz vor dem 10. Jahrestag der Gründung geht nun der Präsident.

Im Februar wird Hans-Heinrich Witte 65 Jahre alt und erreicht damit sein Ruhestandsalter. Aus diesem Grund wird der erste Präsident der Generaldirektion

Ende Januar verabschiedet, wie die Behörde auf Anfrage mitteilt. Hans-Heinrich Witte ist an der Technischen Universität Braunschweig zum Wasserbauingenieur ausgebildet worden. Danach ging er zur Bundesanstalt für Wasserbau an die Standorte Hamburg und Karlsruhe.

2005 wurde Witte in Kiel Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord. Im Zuge der Reform der Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurden die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zu einer Generaldirektion mit Sitz in Bonn und Außenstelle in Kiel an der Kiellinie zusammengefasst.

Seit Mai 2013 ist Witte der Präsident dieser Generaldirektion mit 800 Mitarbeitern. Ihr unterstehen die 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter, acht Neubauämter und der Reedereibetrieb.



Hans-Heinrich Witte vor dem Amtsgebäude der Generaldirektion in Kiel. © Quelle: Frank Behling

In seiner Zeit wurden am Nord-Ostsee-Kanal zahlreiche Bauprojekte angeschoben. Der Bau der fünften Schleusenkammer, der Neubau der Levensauer Hochbrücke und die Erweiterung der Oststrecke fielen in seine Amtszeit.

Die Frage der Nachfolge von Hans-Heinrich Witte ist indessen noch nicht geklärt. Diese Entscheidung trifft das Bundesverkehrsministerium.

Ein schwimmendes "Schleusentor": Wie zwei Schiffe einen Revisionsverschluss auf dem Main nach Haßfurt bringen

Kreis Haßberge, von Peter Schmieder, 22.12.2022

Erst vor wenigen Tagen war der Eisbrecher "Von Grassmann" im Einsatz, um das zugefrorene Haßfurter Hafenbecken wieder befahrbar zu machen. Am Mittwoch musste sich das Schiff einer neuen Aufgabe widmen. Zwar waren die Temperaturen mittlerweile soweit angestiegen, dass auf dem Main kein Eis mehr zu sehen war. Doch die "Von Grassmann" kommt auch zum Einsatz, wenn es darum geht, schwere Lasten auf dem Fluss zu transportieren. Das war am Mittwoch der Fall, als der Eisbrecher zusammen mit dem Schubschiff "Habicht" einen mehr als 200 Tonnen schweren Revisionsverschluss von Viereth nach Haßfurt beförderte.

Bei einem Revisionsverschluss, auch Notverschluss genannt, handelt es sich um eine Art Schleusentor, das in einem Fluss eingebaut werden kann, um einen Abschnitt des Gewässers trocken-zulegen. Das ist unter anderem für Arbeiten an Schleusen nötig, wenn Tore gewartet oder ausgetauscht werden müssen.

Viereth: Das ganze Wehr musste erneuert werden

Zwei solche Revisionsverschlüsse hat der Außenbezirk Haßfurt des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes. Wenn diese gerade nicht im Einsatz sind, liegen sie üblicherweise schwimmend gelagert im Haßfurter Hafen. Zuletzt war der Platz im Hafenbecken jedoch leer, denn der ältere der beiden Revisionsverschlüsse wird derzeit in Schweinfurt instandgesetzt. Wenn diese Arbeiten im Frühling abgeschlossen sind, soll er gleich wieder in Schweinfurt eingesetzt werden, berichtet Eva Brückner, Leiterin des Außenbezirks Haßfurt des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes. Es wird also noch einige Zeit dauern, bis dieser rund 100 Tonnen schwere Verschluss wieder nach Haßfurt zurückkehrt.

Der neuere Revisionsverschluss, Baujahr 2014, ist mehr als doppelt so schwer und hat einige zusätzliche Funktionen, wie beispielsweise die Möglichkeit, bei Bedarf kontrolliert Wasser durchzulassen. "Der Notverschluss war über den Sommer in Viereth eingebaut", berichtet Eva Brückner. Die dortige Wehranlage wurde bei einer Grundinstandsetzung komplett erneuert, erklärt sie. Unter anderem wurde dabei im Tosbecken, das sich vor den Arbei-



Nach Arbeiten am Wehr in Viereth bringen die Schiffe 'Von Grassmann' und 'Habicht' den Revisionsverschluss zurück nach Haßfurt.

ten noch im Urzustand aus der Bauzeit im Jahr 1925 befand, die alte Pflasterung durch Beton ersetzt. "Die Arbeiten sind jetzt abgeschlossen", so Brückner.

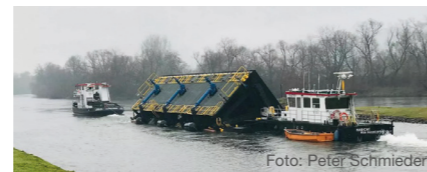
"Vor Grassmann" kann nicht nur Eis brechen, sondern auch Lasten schleppen

Deshalb konnte der Revisionsverschluss nun auf dem Fluss zurück nach Haßfurt gebracht werden. Dabei kamen zwei Schiffe zum Einsatz. Das 2017 gebaute und knapp 16 Meter lange Schubschiff "Habicht" wurde hinten an der massiven Metallkonstruktion befestigt, um das Gespann zu schieben. Der Eisbrecher "Von Grassmann" fuhr voraus und schleppte das Gespann.

Aber ist es normal, dass ausgerechnet ein Eisbrecher für so etwas zum Einsatz kommt? "Die Schlepp-Geschichten machen wir generell mit dem Eisbrecher", sagt Eva Brückner, denn das Schiff sei aufgrund seiner Leistung auch für solche Aufgaben gut geeignet. Die "Von Grassmann", Baujahr 1965 und knapp über 26 Meter lang, ist fast 675 PS stark. Sie bringt ihre Leistung über zwei Schrauben ins Wasser.

Winterlager: Der Revisionsverschluss liegt wieder im Haßfurter Hafen

Besonders schnell kann sich der Schleppverband aus dem Revisionsverschluss und den beiden Schiffen nicht bewegen: Mit einer Geschwindigkeit von etwa sechs Stundenkilometern fuhr das Gespann am Mittwoch auf dem Main von Viereth nach Haßfurt. Die Fahrt verlief dabei ohne Zwischenfälle und Verzögerungen, so dass



Der Eisbrecher 'Von Grassmann' zieht, das Schubschiff 'Habicht' schiebt den Revisionsverschluss. So bewegt sich der Schleppverband mit einer Geschwindigkeit von sechs Stundenkilometern.



Gut im Zeitplan: Gegen 11 Uhr passierte das Gespann die Schleuse in Limbach.



Nach seinem Einsatz an der Wehranlage Viereth liegt der Revisionsverschluss am Donnerstagmorgen wieder im Haßfurter Hafen.

der Revisionsverschluss sogar deutlich früher als geplant wieder an seinem Platz im Hafen lag.

Pünktlich um 8 Uhr morgens waren die beiden Schiffe mit ihrer schweren Fracht aufgebrochen. Gegen 11 Uhr fuhren sie durch die Limbacher Schleuse und gegen 13.30 kamen sie in Haßfurt an – rund zweieinhalb Stunden früher als geplant. Hier liegt der 35 Meter lange und zehn Meter breite Koloss nun in seinem Winterquartier und wartet auf seinen nächsten Einsatz.

Binnenschifffahrt holt Corona-Verluste auf

Nach dem durch die Pandemie besonders betroffenen Jahr 2020 wurden auf den deutschen Wasserstraßen wieder mehr Güter transportiert. Die Flotte und die Zahl der Beschäftigten sind allerdings weiter geschrumpft. Die Bahn kann den Anteil am Modal Split weiter ausbauen

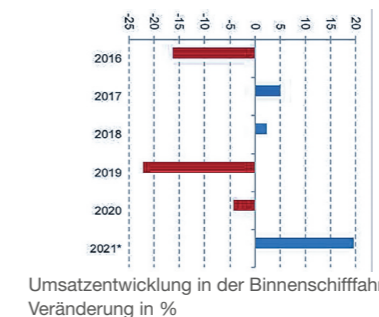
Im Jahr 2021 wurden insgesamt 195,1 Mio. t Güter (+3,8% im Vergleich zum Vorjahr mit 188 Mio. t) auf den deutschen Wasserstraßen transportiert. Dies entspricht einer Verkehrsleistung von 48,2 Mrd. tkm (+4% gegenüber 2020 mit 46,3 Mrd. tkm). Der Anteil der Binnenschifffahrt an der Verkehrsleistung lag mit 6,9% auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Bahn konnte beim Modal Split mit 357,6 Mio. t beförderter Güter (+11,7%) und einer Verkehrsleistung von 123,1 Mrd. tkm (+13,5%) hingegen auf 18,6% zulegen. Auf den Straßengüterverkehr entfiel ein Anteil von 72,3% (3,1 Mrd. t/288,7 Mrd. tkm).

Die Binnenschifffahrt konnte jedoch in einzelnen Gütersegmenten signifikante Zuwächse erzielen. In den Gütergruppen »Kohle, rohes

Erdöl und Erdgas« gab es ein Plus von 36% und bei »Metallen und Metallerzeugnissen« +10,1%, bei »Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen« +7,9% sowie bei Erzen, Steinen, Erden« +3,4%.

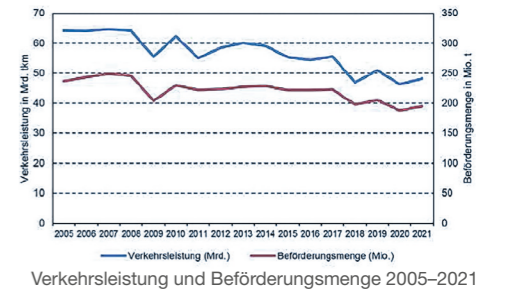
Die gesamte im Jahr 2021 per Binnenschiff transportierte Gütermenge verteilte sich wie folgt: 112,6 Mio. t entfielen auf trockene Massengüter (2020: 107 Mio. t) und 48,8 Mio. t auf flüssige Massengüter (2020: 48,7 Mio. t), 8,7 Mio. t auf Stückgut (2020: 7,8 Mio. t) sowie 4,1 Mio. t auf sonstige Güter. Das Containeraufkommen auf den deutschen Wasserstraßen stieg um rund 1,6% auf 2,22 Mio. TEU (2020: 2,19 Mio. TEU) an.



Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt, Veränderung in %

Die deutsche Flotte ist leicht geschrumpft und bestand zuletzt aus 736 Trockenschiffen (-27), 405 Tankern (-3), 703 Schubbooten (-17), 983 Tagesausflugschiffen (-1) und 55 Kabinenschiffen (-2).

Der Umsatz der 674 Unternehmen schrumpfte Coronabedingt von rund 1,4 Mrd. € auf 1,1 Mrd. €. Nach vorläufiger Datenlage erwartet das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für das Jahr 2021 jedoch eine Umsatzsteigerung von knapp 20%. Rückläufig sind auch die Beschäftigtenzahlen. Bei fahrenden Personal sind es noch 4.294 Personen (-549) an Land 1.537 Beschäftigte (-175).



Verkehrsleistung und Beförderungsmenge 2005–2021

Bund will Aufgaben in der Binnenschifffahrt umverteilen

Autor: Matthias Roeser, 17.01.2023

Der Bund will die Möglichkeit schaffen, Aufgaben im Bereich Befähigungswesen und Tauglichkeit von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) auf die Länder oder zum Beispiel Kammern und Berufsgenossenschaften zu übertragen.

Mit einer Änderung des Binnenschifffahrtsgesetzes (BinSchAufgG) will der Bund die Möglichkeit schaffen, Aufgaben im Bereich Befähigungswesen und Tauglichkeit auf die Länder oder zum Beispiel Berufsgenossenschaften zu übertragen. Das sieht der jetzt dem Bundestag zugeleitete „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung schifffahrtsrechtlicher Vorschriften“ (Bundestags-Drucksache 20/05163) vor. Künftig soll das Bundesverkehrsministerium (BMDV) juristische Personen des öffentlichen Rechts und der Länder beauftragen können, Befähigungsprüfungen von Besatzungsmitgliedern zu übernehmen. Hier denkt der Bund laut Begründungsteil offenbar an die Industrie- und Handelskammern (IHK).

Hingegen wird die Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) ins Spiel gebracht,

wenn es darum geht, Lehrgänge für Besatzungsmitglieder oder sonstige Personen an Bord zuzulassen. Als Beispiel werden Kurse für Atemschutzträger sowie Sachverständige für LNG-Handling und die Fahrgastschifffahrt. Die BG Verkehr soll auch Lehrkräfte für diese Lehrgänge schulen – konkret genannt wird die grundlegende Sicherheitsausbildung.

In Branchenkreisen wird diese Neuregelung dem Vernehmen nach von den meisten Experten begrüßt. Es werde damit die Möglichkeit eröffnet, einen lokalen Ansprechpartner zu bekommen, zu welchem oft ein regeres Verhältnis herrscht, war zu hören. Offene Fragen könnten so schneller beantwortet werden. Eine regional unterschiedliche Handhabung könne zwar nie ausgeschlossen werden, jedoch seien die Voraussetzungen harmonisiert. Auch kämen die jeweiligen Prüfer regelmäßig bei Lehrgängen zusammen, was zu einer einheitlichen Bewertung und Abwicklung beitrage.

Eine weitere wesentliche Änderung ist, dass bei der WSV auch ein zentrales Register der Binnen-Sportbootführerscheine

geführt werden soll. „Dies erleichtert die Aufgabenwahrnehmung durch die GDWS, die regelmäßig auf diese Daten etwa bei der Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten, für den Entzug oder die Anordnung über das Ruhen des Sportbootführerscheins, zugreifen muss.“ Die Sportschifffahrtsverbände, die bisher exklusiv mit der Aufgabe beliehen waren, Sportbootführerscheine auszustellen und zu verwalten, bleiben dafür zuständig, müssen aber die Daten für das Register bei der WSV erheben und sie aktuell halten. Im Unterschied zu Führerscheinen der gewerblichen Schifffahrt dürfen aber Daten der Sportbootführerscheine nicht an das EU-Register weitergegeben werden.

Möglicherweise wird im Laufe des parlamentarischen Gesetzgebungsverfahrens noch eine Regelung eingeführt, dass bei Verdacht auf Alkoholisierung von Binnenschiffpersonal eine Blutprobe auch ohne richterliche Anordnung entnommen werden kann. Dafür spricht sich jedenfalls die Bundesregierung in ihrer Reaktion auf eine entsprechende Anregung des Bundesrates aus.



CHOOSE IT • HIGHWAY.

CHOOSE SMART.

DAS NETZWERK UNTERNEHMEN • ALL-IN-ONE PROFESSIONAL IT SOLUTION.

Unsere Dienstleistungen decken alle Phasen der Unternehmensberatung bis zu Softwareproduktentwicklung ab, von der Produktdefinition bis hin zur Produktionsbereitstellung und dem Support.

Unser Hauptziel ist das Geschäft unserer Kunden zu optimieren und bei der Erstellung der richtigen Strategie zu unterstützen, um so ihre Geschäftsziele am besten zu erreichen.

IT • Highway GmbH

Ansprechpartner: Amisa McAuley

Telefon: +49 151-209 13365

E-Mail: info@ithighway.de

Web: www.ithighway.de