



# MAGAZIN

Das Netzwerk im Wasserbau

[www.iwsv.de](http://www.iwsv.de)



**12** Flussbauliche Herausforderungen an der Elbe im Wandel der Zeit

**14** Zwei Jahrhundertbauwerke in Niederfinow

**18** Ein Großmotorschiff wird zum U-Boot und die Donau-Schleuse Geisling zum Trockendock

# Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Geschäftsführender Vorstand

## Bundesvorsitzende

Dipl.-Ing. Stefanie von Einem (vE)  
c/o WSA Donau MDK  
Tel.: 0911 2000-3200  
stefanie.voneinem@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 Ruszczyński (MR)  
c/o WSA Donau MDK  
Tel.: 0911 2000-4500  
marko.ruszczyński@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 -  
ABz Farge  
Tel.: 0421 69212-211  
sven.wennekamp@iwsv.de  
IBAN: DE44 2835 0000 0000 0218 73  
BIC: BRLADE21 ANO

## Bezirksgruppe Hannover

M. Sc. Jan Schaper  
c/o FGeoWSV - Dienstsitz Hannover  
Tel. 0511 9115-4480  
jan.schaper@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. Gerrit Klemm  
c/o WSA Mosel-Saar-Lahn  
Tel.: 0651 3609-407  
gerrit.klemm@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. Jan Stubbe  
c/o WSA Donau MDK  
Tel.: 0941 8109 3300  
jan.stubbe@wsv.bund.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](http://www.iwsv.de)



# Inhalt

<b>Editorial</b>	<b>2</b>	<b>Partnerverbände</b>	
<b>Verbandsarbeit</b>		<b>HTG Kongress in Bremen – Transformationsprozesse im Wasserbau</b>	<b>21</b>
<b>Sitzung des Bundesvorstands</b>	<b>3</b>	<b>DWSV - 3. Bayerische Wasserstraßen- und Schifffahrtstag</b>	<b>22</b>
<b>20. SWB-Tagung mit Qualität</b>	<b>10</b>	<b>Der IWSV hat erstmals Nachwuchsförderpreise vergeben</b>	<b>23</b>
<b>Flussbauliche Herausforderungen an der Elbe im Wandel der Zeit</b>	<b>12</b>	<b>Gegenseitige Mitgliedschaft von Schifffahrtsverband BDB und Ingenieurverband IWSV</b>	<b>24</b>
<b>Zwei Jahrhundertbauwerke in Niederfinow</b>	<b>14</b>	<b>Veranstaltungen</b>	<b>25</b>
<b>Ein Großmotorschiff wird zum U-Boot und die Donau-Schleuse Geisling zum Trockendock</b>	<b>18</b>	<b>Jahresversammlung der Bezirksgruppe Nordwest</b>	<b>26</b>
		<b>Fachexkursion der Bezirksgruppe Süd</b>	<b>28</b>
		<b>IWSV-Aktuell</b>	
		<b>Presseschau</b>	<b>30</b>

# Impressum

IWSV-MAGAZIN

Verbandszeitschrift des Ingenieurverbands Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V. (IWSV)

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

Mitglied im Zentralverband der Ingenieurvereine ZBI eV

## Herausgeber

Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e. V. (IWSV)  
Bundesvorsitzende Dipl.-Ing. Stefanie von Einem (vE)  
c/o WNA Donau MDK  
Tel.: 0911 2000-3200  
E-Mail: [stefanie.voneinem@iwsv.de](mailto:stefanie.voneinem@iwsv.de)

## Geschäftsstelle

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

## Redaktion, Anzeigen und Vertrieb

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

Eisenerz-Umschlag im Unterwasser  
© WSA Donau MDK



# Editorial

*Liebe Leserinnen und Leser, liebe Kolleginnen und Kollegen!*

Alles wird teurer – nur wir nicht!

Ich war kürzlich mal wieder mit meinen Kindern in der Eisdiele. Das ist etwas, was wir als Familie im Sommer sehr gerne machen. Als ich dann jedoch die „neuen“ Preise auf der Karte sah, überlegte ich mir, wie lange so etwas wohl noch möglich sein wird. Und wer sich das hier eigentlich noch leisten kann. Ich denke, dass ich nicht die Einzige bin, die sich diese Frage stellt.

Der Trend ist klar zu erkennen. Alles wird teurer – und wir müssen sparen. Das merkt jeder von uns. An allen Ecken und Kanten. Kaum eine Sparte in unserem Leben, die die Zeichen der Zeit nicht erkannt hat.

Wenn ich in den Läden nachfrage, warum das Eis teurer wird, der Spritpreis wieder steigt, die Energiekosten sich mehr und mehr erhöhen, dann wird dies immer mit Aufrechterhaltung der Qualität und der Versorgungssicherheit, also der Sicherung des Nachschubs begründet. Aber was passiert, wenn es nicht teurer wird bzw. mit mehr Geld bezahlt wird. Heißt das dann im Umkehrschluss, dass die Qualität leidet bzw. kein Nachschub mehr kommt? Wenn ich das auf unsere Verwaltung übertrage, wird mir angst und bange.

Die aktuelle Personalbeschaffung in den Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern zeigt auf, dass dem so ist. Wir bekommen für das Geld, was wir bieten, nicht mehr das, was wir gerne hätten. Wenn überhaupt noch jemand zu uns kommen möchte. Wir müssen uns oftmals mit dem zufrieden geben, was da ist. Auswahl ist nicht mehr bzw. nur begrenzt möglich, lange Einarbeitungszeiten sind die Folge. Und zu diesem Trend gesellen sich dann wenig transparente Festlegungen über die Verteilung von Vergütungen in den unterschiedlichen Leitungsebenen. Und das setzt sich dann in allen folgenden Ebenen weiter fort.

Ist das richtig so? Ist das das richtige Signal? Die Anforderungen an Leitungskräfte und Beschäftigte bei akutem Fachkräftemangel, wie er sich durch alle Berufsgruppen zieht, steigen. Aber die Vergütung wird nicht angepasst bzw. die Perspektiven eingeschränkt. Das ist eine schleichende Entwertung. Das wirkt sich zwangsläufig auf die Qualität aus. Am Anfang der Reform hieß es, dass es starke Ämter geben soll. Die Eigenverantwortung sollte gestärkt werden. Aber wie kann man Menschen stärken, wenn man sie gleichzeitig schwächt? Das immer so hoch angesetzte AKV-Prinzip (Aufgabe – Kompetenz – Verantwortung) kann doch mit dem, was übrigbleibt, nicht mehr richtig praktiziert werden. Der Wettbewerb um Fachkräfte ist dann doch schon verloren, bevor er eigentlich richtig begonnen hat. Zwangsläufig findet eine ungesteuerte Standardabsenkung statt. Weiterentwicklung ist vor lauter Arbeit gar nicht mehr möglich. Hand aufs Herz – wann



waren Sie das letzte Mal unbeschwert auf einer Schulung bzw. Fortbildung und haben sich darüber gefreut, dass Sie etwas lernen durften?

Als Bundesvorsitzende werde ich mich mit meinem Vorstand im Oktober mit der Leitung der GDWS treffen. Da wird dieser Themenkomplex mit Sicherheit angesprochen werden.

Wir im IWSV versuchen, das Netzwerk für den Austausch von gegenseitiger Unterstützung zu sein. Wenn irgendwer Hilfe braucht – bei der Erledigung seiner Aufgaben, bei der Fortbildung und persönlichen Weiterentwicklung oder auch einfach nur so. Wenn man wissen möchte, wie es den anderen so geht. Das nächste Mal ist dieser große Austausch bei unserem Bundesingenieurtag möglich. Dieser findet am 03.05.2024 im Bereich Deggendorf an der Donau statt. Die Bezirksgruppe Süd erarbeitet gerade ein hochinteressantes Programm unter dem Motto „Donauausbau – Chancen für Schifffahrt und Natur?!“, um den fachlichen Austausch anzuregen, das Beisammensein zu unterstützen und das Lernen von neuen Inhalten zu fördern.

Ich wünsche Ihnen, auch wenn ich in diesem Editorial einen nachdenklichen Ton angeschlagen habe, dennoch eine gute Zeit. Viel Freude mit den so vielfältigen Aufgaben, um die wir uns kümmern dürfen. Es sind schöne Aufgaben! Das sollten wir uns vor Augen halten, dass wir es sind, die sich hierum kümmern können.

Ihre/Eure

A handwritten signature in blue ink that reads "St. v. Gier". The signature is fluid and cursive.

# Sitzung des Bundesvorstands

am 11. Mai 2023

Die erste Sitzung des Bundesvorstands im 2023 fand am 11. Mai in Oldenburg am Vortag der 51. Bundesmitgliederversammlung statt, perfekt organisiert durch die Bezirksgruppe Nordwest. Traditionell wurden zu dieser vor der Bundesmitgliederversammlung stattfindenden Vorstandssitzung auch unsere Ehrenmitglieder eingeladen. Diese waren vertreten durch Dipl.-Ing. Hermann Steidlinger und Dipl.-Ing. Werner Kinkartz.

Neu im Bundesvorstand wurden begrüßt, Dipl.-Ing. Jan Schaper (Vorsitzender der BG Hannover), Dipl.-Ing. Gerrit Klemm (Vorsitzender der BG Südwest) und Dipl.-Ing. Jan Stubbe (Vorsitzender der BG Süd). Darüber hinaus nahm auch der neue stellvertretende Vorsitzende der BG Süd, M.-Eng. Benjamin Stammberger an der Sitzung teil.

Eingangs berichtete unser bisheriger Vorsitzender, Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, über ein Fachgespräch am 27.02.23 zur Effizienzsteigerung in der WSV im Deutschen Bundestag, an dem er für den IWSV teilgenommen hatte (hierüber wurde bereits im IWSV-Magazin 1/2023 berichtet).

## Folgende weitere Themen wurden unter „Aktuelles“ erörtert:

- Die gesetzlich vorgeschriebenen **Personaleinsparvorgaben** (1,5 %/Jahr) können dazu führen, dass die WSV zukünftig nicht mehr alle ihr übertragenen Aufgaben vollumfänglich wahrnehmen kann und in Folge dessen ggf. auch Wasserstraßen nicht mehr so wie bisher für den Verkehr zur Verfügung stehen (Stichwort: eingeschränkte Betriebszeiten).
- Aktuell erfolgt eine **Organisationsuntersuchung** der WSV mit dem Arbeitstitel „Transformationsprozess in der GDWS: Aufgabenkritik und Sollausrichtung in der GDWS“. Auftraggeber sind die Staatssekretärin Henkel und der Staatssekretär Schnorr beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Ziel des Projektes ist es, mit den begrenzten Personalressourcen eine bessere Aufgabenerledigung einzuleiten, aus welcher durch eine aufgabenkritische Neuordnung der Aufgaben zwischen dem BMDV und



der WSV Ressourcen für die Gestaltung der Zukunftsaufgaben gewonnen werden. Das Projekt soll bis ca. Mitte 2024 abgeschlossen werden.

- **Verantwortungsübertragung** auf die WSÄ/WNÄ: Die GDWS beabsichtigt die **Personalverantwortung** wieder auf die Ämter zurück zu delegieren. Dies soll voraussichtlich ab Mitte 2023 der Fall sein.
- Der immer stärker werdende **Fachkräftemangel** und die damit verbundenen Probleme bei der Personalgewinnung.
- Der **bürokratische Aufwand** innerhalb und außerhalb der WSV.

Die Bezirksgruppen-Vorsitzenden berichteten u. a. über ihre Mitgliederversammlungen und die geplanten Fachexkursionen (siehe auch gesonderte Berichte der Bezirksgruppen). In den Bezirksgruppen Hannover, Südwest und Süd wurden neue Vorstände gewählt (siehe oben). Es wurde darauf hingewiesen, dass die Teilnahme an Fachexkursionen auch bezirksgruppenübergreifend möglich ist. Über die geplanten Exkursionen sollte daher zeitnah auf der Homepage des IWSV informiert werden.

Mit Ausnahme der **ZBI-Arbeitskreise** „Öffentlichkeitsarbeit“ und „LARGE Schleswig-Holstein“, der regelmäßig tagt, waren die anderen Arbeitskreise nicht aktiv.

Der **Bundesschatzmeister**, Dipl.-Ing. Marko Ruszczyński, informierte über den aktuellen Sachstand der Bundeskasse (inkl. der geplanten Einnahmen und Ausgaben). In 2023 wird ein Überschuss in Höhe von 7.000 € erwartet, der Ende 2024 auf 2.000 € schmelzen wird.

Die **Fortbildungsbeauftragten** Dipl.-Ing. Petra Fitschen und Dipl.-Ing. Andrea Oberländer informierten über die Auswertung

der durchgeführten Abfrage zum Thema Fortbildung im IWSV. Es gab lediglich 32 Rückmeldungen, in denen unterschiedliche Wunschvorstellungen beispielsweise zur Dauer und zu den Fortbildungsthemen genannt wurden, sodass sich kein klares und auch kein repräsentatives Bild ergab. Da unsere Fortbildungsbeauftragten für dieses Ehrenamt nur noch bis Ende des Jahres zur Verfügung stehen und bisher noch keine Nachfolge absehbar ist, wurde eine Arbeitsgruppe „**Fortbildung**“ gebildet, die Kriterien für die Förderung von IWSV-Mitgliedern für Fortbildung erstellt. Der Arbeitsgruppe gehören die Kollegen Dr.-Ing. Herwig Nöthel, Dipl.-Ing. Angelika Oberländer und Dipl.-Ing. Jan Schaper an.

Die Kollegin Sophie Pennewitz wies erneut darauf hin, dass kontinuierlich Beiträge für **das IWSV-Magazin** zur Verfügung gestellt werden sollten. Verantwortlich hierfür sind die BG-Vorsitzenden als zuständige Redakteure. Neben Fachartikeln (die auch kurz sein können) sollten auch Kurzberichte über durchgeführte Exkursionen geliefert werden.

Unsere **Homepage** sollte möglichst zeitnah aktualisiert werden. Hierzu bedarf es ebenfalls der Zuarbeit der Bezirksgruppen. Die erste Administratorin, Dipl.-Ing. Claudia Rüdlich, wird zukünftig durch unseren Ehrenvorsitzenden, Dipl. Ing. Burkhard Knuth, unterstützt.

Die nächste Sitzung des **Bundesvorstands** findet am 1. Dezember 2023 in Koblenz statt.

Die Organisation des **X. IWSV-Ingenieurtags** erfolgt durch die Bezirksgruppe Süd. Dieser findet am 3. Mai 2024 im Donauraum statt, mit dem Schwerpunktthema „Ökologisches Bauen an der Wasserstraße“.

Mit neuen Wegen zu alten Ufern, gesellschaftliche und wirtschaftliche Querverbindung –

# 51. Bundesmitgliederversammlung des IWSV

in Oldenburg

Am 12. Mai 2023 fand die 51. Bundesmitgliederversammlung des IWSV unter dem Leitthema „Mit neuen Wegen zu alten Ufern, gesellschaftliche und wirtschaftliche Querverbindung“ statt. Tagungsort der Veranstaltung, an der nahezu 110 Personen teilnahmen, war das City Club Hotel Oldenburg (CCH).



Pünktlich um 9:00 Uhr begrüßte der Vorsitzende der ausrichtenden Bezirksgruppe Nordwest, **Sven Wennekamp**, die Anwesenden, insbesondere die Grußredner Jürgen Krogmann, Oberbürgermeister der Stadt Oldenburg, Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, Präsident a. D. der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sowie Wilfried Grunau, Präsident des Zentralverbandes der Ingenieure e.V. (ZBI) und eröffnete die Veranstaltung. Sven Wennekamp merkte an, dass unter den Gästen auch Studentinnen und Studenten des Fachbereichs Bauwesen Geoinformation Gesundheitstechnologie der Jade Hochschule in Oldenburg sind. Sven Wennekamp betonte in seiner Rede, dass die Stadt Oldenburg einen besonderen Charme hat. Oldenburg hat für ihn persönlich eine große Bedeutung und ist seine Heimat, zumal er hier auch sein Studium durchgeführt hat und in der Umgebung aufgewachsen ist.



Studierende der Hochschule Emden-Leer



Der Bundesvorsitzende des IWSV, **Burkhard Knuth**, hieß ebenfalls alle Gastredner und Zuhörer herzlich willkommen. Er freute sich insbesondere darüber, dass die Veranstaltung in diesem Jahr wieder in Präsenz durchgeführt werden kann, nachdem die letzte in Essen erbrachte Versammlung coronabedingt leider nur in hybrider Form stattfinden konnte.

Am Anfang seiner Ausführungen stellte er die Frage was ein Ingenieur eigentlich macht und sagte dann dazu, dass insbesondere alle IWSV-Ingenieurinnen und Ingenieure für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur der Wasserstraßen verantwortlich sind. Derzeit gibt es 148 Investitionsmaßnahmen für die Verkehrsträger Straße und Eisenbahn, aber leider keine einzige für das System Wasserstraßen. Die in der letzten Zeit in der Öffentlichkeit diskutierte mögliche Änderungen der Rechtsform der WSV ist aus Sicht des IWSV nicht zielführend und auch nicht notwendig. Nach seinen Ausführungen sind gut ausgebildete Ingenieure/Innen notwendig, um die anstehenden großen Wasserstraßenmaßnahmen umsetzen zu können. Der IWSV hat erstmalig einen Förderpreis ausgelobt, mit dem junge Leute für die Wasserstraßen und den Verband begeistert werden sollen. Die diesjährigen Preisträger waren auch auf der Veranstaltung anwesend.



Studierende der Jade-Hochschule Oldenburg



Der Oberbürgermeister **Jürgen Krogmann** betonte in seinen Grußworten die Bedeutung der Stadt Oldenburg als Universitäts- und Hafenstadt, wobei der Hafen seit der Gründungszeit stets eine entscheidende Rolle gespielt hat. Er brachte sein Unverständnis zum Ausdruck, warum das Schiff in Deutschland derzeit nur so eine geringe Relevanz als Verkehrsträger hat, obwohl die Wasserstraßen als sehr klimafreundlich anzusehen sind. Weiter führte der Oberbürgermeister aus, dass die Eisenbahnbrücke für Oldenburg als Verkehrsweg eine besondere Bedeutung hat. Ferner sagte er, dass das neue Wendebassin im Oldenburger Hafen inzwischen fertig erstellt ist, so dass nunmehr Schiffe bis 110 m Länge und bis zu 4.500 Tonnen Wasserverdrängung die Hunte befahren können. Für den Einsatz und die Erbringung der Verbandsarbeit zollte der Oberbürgermeister dem IWSV großen Respekt und wünschte der Veranstaltung einen guten Verlauf.



Prof. Dr.-Ing. **Hans-Heinrich Witte** führte aus, dass die Stadt Oldenburg für ihn, insbesondere in seinem ersten Lebensabschnitt, auch eine besondere Bedeutung hat und er sich freut, Grußworte zu der Veranstaltung sprechen zu können. Nach seinen Ausführungen ist die Wasserstraße mehr als nur ein reiner Verkehrsweg. Vielmehr ist er ein Naturraum, in dem die verkehrliche Infrastruktur in Ordnung gehalten werden muss. Neue Aufgaben

der WSV sind die Freizeitschifffahrt und der wasserwirtschaftliche Ausbau der Bundeswasserstraßen unter Beachtung der Aspekte des Schutzes von Leib und Leben. Das vielfältige Arbeitsumfeld der WSV umfasst das Arbeiten in der Natur und mit der Natur. Die WSV und die Bauindustrie haben vor zwei Jahren eine Charta dazu abgeschlossen, wie auf Baustellen an Wasserstraßen eine Projektkultur aussehen soll. Analog dazu soll auch noch eine Charta zwischen der WSV und den Ingenieurbüros abgeschlossen werden. Prof. Witte lobte die Auslobung des Förderpreises des IWSV, auch unter den Aspekten der Förderung und Motivation junger Leute zur Mitarbeit in der WSV. Für ihn ist ein gutes Betriebsklima sehr wichtig. Als Beispiele für im letzten Jahr fertig gewordene Großbaumaßnahmen nannte Prof. Witte das Schiffshebewerk Niederfinow und den Tunnel Rendsburg, wobei der Tunnel zwischenzeitlich in die Zuständigkeit der Landesverwaltung von Schleswig-Holstein übergeben wurde. An anstehenden Projekten benannte Prof. Witte die Anpassungsmaßnahmen, z. B. an Rhein und Mosel, sowie die Umsetzung der Windparks.

Maßnahmen sowie, wie mittels Einwirken der Verbände das derzeit vielfach in der Gesellschaft vorhandene chaotische Verhalten zum Besseren beeinflusst und gesteuert werden kann. Auch die vom IWSV erbrachten Arbeiten leisten hierzu einen Beitrag zur Erreichung einer besseren und lebenswerten Zukunft.

Im Anschluss an die Grußworte erfolgte die Verleihung des erstmalig vergebenen Nachwuchs-Förderpreises des IWSV. Zunächst gab Burkhard Knuth einige Erläuterungen zu den im Vorwege hierfür erbrachten Aktivitäten, u.a. hat er 64 in Deutschland angesiedelte Wasserbau-Institute im Januar 2020 angeschrieben und auf die Auslobung des Preises hingewiesen. Von den fünf Eingängen (davon zwei Bachelor- und drei Master-Arbeiten) wurden von der Auswahlkommission, welche aus drei Professoren, Heike Brandherm und Burkhard Knuth bestand, zwei Arbeiten ausgewählt. Einerseits wurde die Bachelorarbeit von Herrn Tim Bergmann, welcher ein duales Studium bei der WSV absolviert hat, mit dem Titel „Aufstellung eines Sanierungskonzeptes für die Außenweserbuhnen“ prämiert. Als weiteres wur-



Andreas Böddecker

seinem Vortrag mit dem Titel „Neubau der A 281“ diesen Block. Diese Schnellstraße, zu der seit etlichen Jahren Planungen durchgeführt werden und sich nunmehr im Bau befindet, stellt den Autobahnring um Bremen herum und soll zukünftig insbesondere die Verkehrssituation auf der A 1 entlasten. Herr Böddecker referierte über den Bauabschnitt 4 der A 281, welcher den Bereich zwischen den Anschlussstellen Bremen-Seehausen und Bremen-Gröpelingen umfasst. Ein wesentlicher Bestandteil des Bauabschnitts liegt in der Querung der Weser, wobei dieses Teilstück im Bauverfahren mittels Einschwimm- und Absenk-Tunnel hergestellt wird.



**Wilfried Grunau** übermittelte Grußworte des ZBI. Der ZBI bündelt und vertritt die Interessen und Belange seiner Mitgliedsverbände mit über 50.000 Ingenieuren/Innen gegenüber Politik und Gesellschaft. Der IWSV ist Mitglied im ZBI und dort in verschiedenen Arbeitskreisen aktiv in die Verbandsarbeit eingebunden. Aufgrund der bestehenden sehr guten Vernetzung kann der ZBI seine zu vertretenden Interessen im politischen Bereich, wie beispielsweise im Bundestag, gezielt platzieren. Seitens des ZBI besteht ein direkter enger Kontakt zu den Ministern und den Ministerien sowie den Abgeordneten. Die derzeit vom ZBI zu behandelnden Themen umfassen Fragenstellungen wie beispielsweise zum Bürokratieabbau, zur Regelung der Unternehmensnachfolger, zu den Problemen der derzeit schwierigen Nachwuchsgewinnung, zum Handlungsdruck zur Beschleunigung der Umsetzung von



Maximilian Kaster



Tim Bergmann

de die Masterarbeit von Herrn Maximilian Kaster von der Universität Duisburg-Essen mit dem Titel „Entwicklung eines datengetriebenen trainierten Prognosemodells für den Leistungsbedarf eines Schiffes“ mit dem Preis ausgezeichnet. Beide Preisträger haben auf der Versammlung ihre Arbeiten dem Auditorium in interessanten Vorträgen vorgestellt. Im Heft 2-2023 des IWSV-Magazins haben beide Ausgezeichneten jeweils einen Artikel zu ihren eingereichten Arbeiten veröffentlicht. Zum Abschluss des ersten Vortragsblocks erfolgte die Preisverleihung an Herrn Bergmann und Herrn Kaster. Der nächste Förderpreis des IWSV soll auf der 52. Mitgliederversammlung 2025 ausgelobt werden.

Nach der Kaffeepause folgten die von Sven Wennekamp anmoderierten Fachvorträge. Herr Andreas Böddecker von der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) eröffnete mit



In einem weiteren Fachvortrag stellte Herr **Thomas Seufzer** vom WSA Weser-Jade-Nordsee das Projekt des Ersatzneubaus der Cäcilienbrücke in Oldenburg vor. Dieses Bauwerk, welches die Bundeswasserstraße Küstenkanal quert, liegt in der Zuständigkeit der WSV. An der zwischen 1926 und 1927 errichteten Hubbrücke sind anhand etlicher, in den letzten Jahren vorgenommener Untersuchungen gravierende Schäden am Bauwerk sowie an der Antriebstechnik festgestellt worden, die zu zahlreichen Problemen beim Betrieb der Anlage geführt haben. Bedingt durch die Schadenslage konnte weder die Instandsetzung noch ein Teilerhalt des Bauwerks in Betracht gezogen werden, so dass zwingend ein Neubau notwendig ist. Herr Seufzer erläuterte den aktuellen Planungsstand und das weitere Vorgehen beim Projekt. Nach derzeitiger Planung sollen die notwendigen Baumaßnahmen Ende 2026 abgeschlossen sein.



Den Abschluss der Fachvorträge bildete der Vortrag von Herrn **Ansgar Behrens** von der Autobahn GmbH zum Thema „Eine Talbrücke im flachen Oldenburger Land – die Huntebrücke an der A 29“. Aufgrund des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens kann die 1978 errichtete 441 m lange Brücke, die für die

Schifffahrt auf der Hunte eine Durchfahrts- höhe vom 30 m vorhält, die dann vor- handenen Belastungen nicht aufnehmen und muss daher komplett zurückgebaut und anschließend wieder neu errichtet werden. Herr Behrens erläuterte die ge- plantten Arbeiten mit den verschiedenen Bauphasen und den zum Einsatz kom- menden Techniken zum erforderlichen Rückbau des Oberbaus mittels Trennung und Absenken der einzelnen Brückenteile auf das Baufeld und dortiger Zerklei- nerung und dem Abtransport sowie der Pfeiler und dem Neubau, wobei letzterer als Hohlkasten ausgebildet und mittels Taktstriebeverfahren hergestellt werden soll. Zunächst soll das östliche Teilbau- werk der Brücke (das ist die Fahrtrichtung nach Wilhelmshaven) abgetragen und neu gebaut werden, ehe dann die Arbeiten am

westlichen Bauwerk erfolgen. Ende 2023 sollen die Arbeiten am eigentlichen Brückenbauwerk beginnen. Die Fertigstellung der Gesamtleistungen ist für Ende 2028 vorgesehen.

Zu den von den genannten drei Referen- ten gehaltenen Vorträgen sind im Heft 2 – 2023 des IWSV-Magazins entsprechende Fachartikel veröffentlicht.

Zum Abschluss des öffentlichen Teils der Bundesmitgliederversammlung sprach Sven Wennekamp den Vortragenden seinen besonderen Dank aus. Burkhard Knuth dankte ebenfalls den Rednern und allen anderen Zuhörern, insbesondere auch den anwesenden Teilnehmern der Jade-Hochschule in Oldenburg und der Hochschule Emden-Leer.





Nach der Mittagspause begann um 14:00 Uhr die interne Mitgliederversammlung. Der Versammlungsleiter Dr. Torsten Stengel eröffnete die Versammlung und begrüßte die Delegierten, die Mitglieder, den Ehrenvorsitzenden Paul Schmidtke und die Ehrenmitglieder.

Zunächst wurde den seit der letzten Mitgliederversammlung 2021 verstorbenen Mitgliedern gedacht. Nach der Feststellung der Beschlussfähigkeit und der Genehmigung der Tagesordnung wurde vom Bundesgeschäftsführer der Geschäftsbericht zu den erbrachten Tätigkeiten des Verbandes vorgestellt. Daran schloss sich der Kassenprüfbericht der Kassenprüfer über die Rechnungsprüfungen der Haushaltsjahre 2021 und 2022. Die Entlastung des gesamten Geschäftsführenden Bundesvorstandes erfolgte als weiteres.

Die Wahl des Geschäftsführenden Vorstandes für die Zeitspanne 2023 – 2027 war der nächste Tagungspunkt. Bedingt durch das demnächst anstehende altersbedingte Ausscheiden des bisherigen Bundesvorsitzenden Burkhard Knuth aus dem Berufsleben hatte er sich nicht zur Wiederwahl gestellt. Zur neuen Bundesvorsitzenden wurde Stefanie von Einem gewählt. Die weiteren Mitglieder des Geschäftsführenden Vorstandes des IWSV sind Sven Wennekamp (stellvertretender Vorsitzender), Dr.-Ing. Torsten Stengel (Bundesgeschäftsführer), Marko Ruszczynski (Bundesschatzmeister) und Constanze Follmann (Bundesschriftführerin).

Im Anschluss erfolgte für die Zeitspanne 2023 – 2024 die Wahl der Kassenprüfer.

Weiter wurde der Top Ehrungen durchgeführt. Dabei wurde der bisherige Bundesvorsitzende Burkhard Knuth aufgrund seiner vielfältigen Verdienste für den IWSV zum Ehrenvorsitzenden gewählt. Ferner wurden einige Mitglieder des IWSV für ihre langjährige Mitgliedschaft bzw. mehrjährige Verbandsarbeit Ehrungen mit der Ehrennadel in Silber, Ehrennadel in Gold oder Ehrennadel in Gold mit Ehrenkranz geehrt. Im Anschluss an die durchgeführten Ehrungen ergriff der Ehrenvorsitzende Paul Schmidtke das Wort und würdigte in seiner Laudatio die von Burkhard Knuth während seiner achtjährigen Vorstandstätigkeit erbrachten umfangreichen Verdienste zum Wohle des IWSV.



Der Bundesschatzmeister Marko Ruszczynski stellte den Haushaltsplan für die Jahre 2023 und 2024 vor, welcher im Anschluss daran von den Stimmberechtigten genehmigt wurde.

Im Weiteren wurde über verschiedene Anträge auf Satzungsänderung, welche im Vorwege im Heft 1 – 2023 des IWSV-Magazins veröffentlicht wurden, diskutiert und abgestimmt. Sie wurden jeweils mit 2/3 Mehrheit genehmigt.

Zum Abschluss der internen Bundesmitgliederversammlung dankte die neue Bundesvorsitzende Stefanie von Einem für ihre Wahl und in das ihr gesetzte Vertrauen. Sie skizzierte den Anwesenden ihren bisherigen Werdegang in der Verbandsarbeit des IWSV und legte danach die Vorstellungen und Wünsche für ihre geplanten zukünftigen Aufgabenschwerpunkte

dar. Die Bundesvorsitzende dankte der Bezirksgruppe Nordwest für die perfekte Organisation und Durchführung der 51. Bundesmitgliederversammlung und schloss danach die interne Veranstaltung.

Parallel zur internen Mitgliederversammlung erfolgte für den nicht an der Versammlung teilnehmenden Personenkreis ein Begleitprogramm mit einem informativen Spaziergang im Bereich des Hafens.

Mit einer geselligen Abendveranstaltung im CCH Oldenburg klang die Mitgliederversammlung aus.

Die sehr gut organisierte und durchgeführte Veranstaltung endete am Samstag mit einem geführten interessanten Spaziergang durch die Parkanlage des schönen Schlossgarten Oldenburg und einem kleinen Rundgang im Innenstadtbereich.





## 20. SWB-Tagung mit Qualität

Die mittlerweile 20 Stahlwasserbau-Tagungen, die wir veranstaltet haben, basieren auf dem Konzept, Wissen für Gegenwart und Zukunft zu transportieren, und das in der Theorie wie auch in der Praxis. Oft wurden und werden hier Vorhaben, die sich in Planungsphasen befinden, vorgestellt und Jahre später besichtigen die Teilnehmer der SWB-Tagungen das umgesetzte Projekt. Techniken, die bei der Tagung vorgestellt wurden und wie Science-Fiction klangen, sind dann später in der beruflichen Praxis angekommen. Das ist das Konzept und das ist auch das solide Gerüst der 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 sowie Offenheit für Entwicklung und Anregung.

Die SWB-Tagungen bieten vier Möglichkeiten der Wissensvermittlung: Fachreferate, Workshops, Exkursionen und Fachausstellungen.

### Umfangreiches Programm

Die 20. SWB-Tagung, die am 20. und 21. Juni 2023 in Bad Breisig stattfand, zeich-

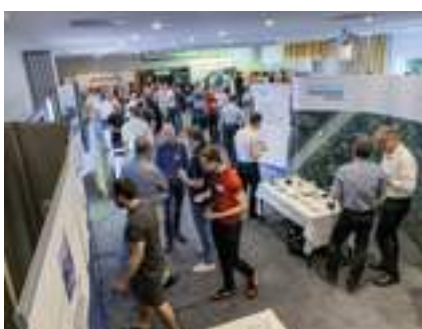
nete sich durch ein sehr umfangreiches Programm aus. Und durch eine wunderbare Hotellage mit Blick auf die Weinberge und unmittelbar am Rhein, sozusagen mitten in der Schifffahrt. In nüchternen Zahlen haben die Teilnehmer 13 Vorträge und eine Lesung wahrgenommen, bei drei Exkursionen Praktisches erlebt, in zwei Workshops technische Tiefe erarbeitet und in der Fachausstellung (in der sich auch der IWSV präsentierte) mit 25 Ständen intensiven fachlichen Austausch gepflegt. „Besonders die Möglichkeit, mit Kollegen und insbesondere Fachleuten aus der Branche Neues zu erfahren oder Problemlösungen anzugehen, ist für mich von großer Wichtigkeit“, wie viele Teilnehmer den hohen Stellenwert beschrieben, den die Tagung für sie hatte.

### Breite Themenpalette

Die Themen, die referiert bzw. in Workshops vertieft wurden, reichten von Hydrauliköl, Instandhaltung und digitaler Unterstützung in zahlreichen Bereichen bis hin zu Seilprüfungen, Korrosionsschutz und vorbeugender Wartung. Zwei Referate aus der WSV brachten den Teilnehmern regionale Aufgabenstellungen kundig näher.

Wie breit die Aufgabenstellungen im Stahlwasserbau sind, lässt sich unschwer an dieser Themenspanne erkennen. Die SWB-Tagungen bearbeiten letztlich im Laufe der Zeit die Felder der WSV-Stahlwasseraufgaben. Das ist purer Nutzen für die tägliche Arbeit. Bei der jetzigen Tagung war wieder einmal absolute Aufmerksamkeit festzustellen. Und das unter erschwerten Bedingungen, denn die Temperaturen lagen deutlich über 30°. Trotzdem war die ganzen zwei Tage hindurch reges Interesse der Standard. Durch die vielen Fachgespräche in der Ausstellung war der Geräuschpegel dort hoch. Bei den Referaten hingegen war es sehr leise. In Summe war das eine sehr gelungene Jubiläumsveranstaltung.

Die nächste, also die 21. SWB-Tagung, wird am 6. und 7. Februar 2023 in Magdeburg stattfinden.



## Programm:

Dienstag, 20. Juni 2023

- 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  
Vogelsang Elektromotoren GmbH
- 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
- 19.00 Abendessen  
Abendveranstaltung**

Mittwoch, 21. Juni 2023

- 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 – Korrosionsschutzbeschichtungen für den Stahlwasserbau**  
Fynn Baumfalk  
Steelpaint GmbH
- 9.30 Pause**
- 9.45 Sicherer Nothalt mit Prozessleittechnik- und SPS-basierter Steuerung bei Leitzentralen**  
Martin Weinländer  
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
- 12.30 Zusammenfassung und Ausblick**  
Joachim Teubert  
Teubert Kommunikation

Mittagessen



# Flussbauliche Herausforderungen an der Elbe im Wandel der Zeit

Erfahrungen der WSV mit Maßnahmen zum Erhalt der Schifffahrtsbedingungen und Aufwertung der Gewässerstruktur

## Einleitung

Beginnend mit der Wiedervereinigung Deutschlands und der damit verbundenen Ertüchtigung der ostdeutschen Wasserstraßen stand und steht die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) an der Elbe im Fokus, die Verbesserung und den Erhalt der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs mit baulichen Maßnahmen zu gewährleisten und zum anderen dem besonders schützenswerten Naturraum zu bewahren. Seit 30 Jahren werden so unterschiedlichste Unterhaltungsmaßnahmen am Regulationssystem der Elbe in Verbindung mit Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässerstruktur umgesetzt. Hier wird ein kurzer Abriss von Beispielen zu umgesetzten Baumaßnahmen gegeben.

## Einordnung der Instandsetzungsarbeiten im Wandel der Zeit

Zu Beginn der 1990er Jahre lag das Hauptaugenmerk der Instandsetzungsarbeiten auf der Wiederherstellung des Stromregelungssystems zur Gewährleistung einheitlicher Fahrrinntiefen. Hier stellte die Instandsetzung der Strombauwerke in den ehemaligen Manövergebieten einen Schwerpunkt dar. Hier waren besonders schwerwiegende Schäden an den Bauwerken vorhanden und somit die gewünschte Reglungsfunktion nicht mehr oder nur unzureichend zu erreichen.

Bereits in dieser Zeit wurden die Strombauwerke nicht eins zu eins wiederhergestellt, sondern an die aktuellen Bedingungen der Elbe angepasst.

Gleichzeitig begann eine gesellschaftliche Diskussion zur Nutzung der Elbe als Wasserstraße und Naturraum. Die Elbe wurde zunehmend als einzigartige Flusslandschaft in Mitteleuropa erkannt. Dies führte zu einem noch heute fortdauernden Diskussionsprozess. Hier seien einige Meilensteine dieser Entwicklung genannt:

- Elbe – Erklärung zur weiteren Entwicklung der Elbe und des Elbe-Seitenkanals zwischen den

Naturschutzverbänden und dem Bundesverkehrsministerium (BMV) - 1996

- Handlungsempfehlungen der AG WSV-Elbe-Länder zur Abstimmung der Unterhaltungsarbeiten - 2004
- Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe (BMVBW) - 2005
- Sohlstabilisierungskonzept für die Erosionsstrecke der Elbe – 2009
- Rahmenkonzept Unterhaltung - Verkehrliche und wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraßen – 2010
- Leitfaden Umweltbelange bei der Unterhaltung von BWaStr – 2015
- Gesamtkonzept Elbe (GKE) (BMVI/ BMUB) - 2017
- Verfahrensanweisung für den Abstimmungsprozess zur Unterhaltung von Strombauwerken an der Elbe unter Berücksichtigung des GKE – 2021

Auch der rechtliche Rahmen hat sich über die 30 Jahre stark verändert. Hier sind die Novellierungen der Naturschutz- wie auch Wasserrechtsgesetzgebung bezüglich der EU-Richtlinien für FFH, Artenschutz und Vogelschutz sowie Wasserecht zu nennen. Die letzte wichtige Änderung beinhaltet die Übertragung des wasserwirtschaftlichen Ausbaus an Bundeswasserstraßen zur Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie als hoheitliche Aufgabe auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Flankiert und beschleunigt wurde dieser Prozess an der Elbe durch hydrologische Extremereignisse wie die Hochwasser 2002 und 2013 sowie extreme Niedrigwasserperioden in den Jahren 2003 und aktuell 2018 bis 2021.

Abbildung 2: Blick Elbe-km 252 talwärts (2011 Andreas Hilger; Dresden)



## Instandsetzungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Reglungsfunktion

Anhand von Beispielen wird hier ein Überblick der umgesetzten Maßnahmenoptionen bei Instandsetzungsarbeiten gegeben.

### Uferinstandsetzung Klieken-Rosslau (Elbe-km 252-253, rechtes Ufer)

1994 bis 95 wurde ein nur noch rudimentär vorhandenes Deckwerk als geschütztes Parallelwerk wiederhergestellt. Abbildung 1 zeigt die Ausgangssituation vor Instandsetzung und Abbildung 2 das in stand gesetzte Bauwerk nach 15 Jahren.



Abbildung 1: Blick von Elbe-km 252,4 bergwärts (1994 WSA Dresden)

### Uferinstandsetzung Gallin (Elbe-km 204 bis 204,4; rechtes Ufer)

In den Jahren 2000 bis 2001 wurde der ursprünglich mit einem Deckwerk versehene und in den 1970er Jahren temporär mit Bühnen gesicherte Uferabschnitt durch die Errichtung eines geschütteten Parallelwerkes wieder strombaulich reguliert. Aufgrund der besonderen Lage in der Erosionsstrecke der Elbe wurde hier auch die zwischenzeitlich eingetretene Eintiefung der Elbsohle bei der Planung des Parallelwerkes berücksichtigt. In Abbildung 3 ist der Maßnahmenbereich rot umrandet.



Abbildung 3: Luftbild Streckenabschnitt Elbe-km 203,8 bis 205,2 (1992; WSV)



Abbildungen 4 + 5: Blick von km 204,2 bergwärts während des Baus und kurz nach Fertigstellung (01 + 07/2001; WSA Dresden)



Abbildung 6: Blick von Elbe – km 204,5 bergwärts (2011; Andreas Hilger, Dresden)

Die Abbildungen 4 bis 6 zeigen die Entwicklung des Parallelwerkes bei Bauende und nach 10 Jahren.

### Instandsetzung von Buhnen

Bei der Instandsetzung von Buhnen kamen und kommen verschiedene Anpassungsmöglichkeiten wie der Einbau von Kerben, die teilweise Änderung der Ausrichtung zur Ausführung.

So wurde im Streckenabschnitt bei Räbel (Elbe-km 421,5; linkes Ufer) eine Buhnengruppe instandgesetzt, bei der die Landanschlüsse mit Kerben versehen wurden (Abbildung 7).



Abbildung 7: Blick von Elbe – km 421,5 talwärts (2012; Wasserschutzpolizei Land Sachsen-Anhalt)

### Erfolgskontrolle von Bauwerksanpassungen

Im Rahmen der Erfolgskontrolle von Bauwerksinstandsetzungen werden nicht nur die Wiederherstellung der erforderlichen Fahrrinntiefe und die Veränderung der Topografie, sondern auch die Bauwerksanpassungen hinsichtlich ihrer gesamten strömungstechnischen Wirkung überprüft. So werden zum Nachweis der hydraulischen Wirksamkeit Abflussanteile und Strömungsgeschwindigkeiten in Buhnenkerben und Nebenrinnen gemessen.

Ein Beispiel sind Durchflussmessungen im Bereich einer Nebenrinne am Deckwerk El-km 227,7 bis 227,84, li. Ufer. Hier wurden folgende Messungen und -profile festgelegt (Abbildung 8):

Q- und v-Messung bei ca. MW bzw. MW – 0,25 m (entspricht 1 m Wassertiefe) bis MW + 0,45 m (entspricht Geländehöhe)

- 1 Querschnitt im Einlauf, parallel zum Deckwerk/Ufer<sup>(1)</sup>
- 1 Querschnitt direkt hinter dem Einlauf<sup>(2)</sup>
- 1 Querschnitt in der Mitte des Gerinnes<sup>(3)</sup>



Abbildung 8: Lage der Messprofile El-km 227,7 bis 227,84, li. Ufer (WSV-Geoviewer)

#### Literatur

BMVBW (2005): Grundsätze für das Fachkonzept der Unterhaltung der Elbe zwischen Tschechien und Geesthacht mit Erläuterungen, Mai 2005.

BMVI/BMUB (2017): Gesamtkonzept Elbe – Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen; Februar 2017.

PG Erosionsstrecke Elbe (2009): Sohlstabilisierungskonzept für die Elbe von Mühlberg bis zur Saalemündung, März 2009.

Ergebnisse einer Messkampagne sind in Tabelle 1 zusammengefasst.

Tabelle 1: Beispiele von Durchflussmessungen am 25.05.2021 bei Pegel Wittenberg 3,14 m (432m<sup>3</sup>/s)

Elbe-km	Mittelwert der Messungen [m <sup>3</sup> /s]	Std Abw. [m <sup>3</sup> /s]	Std Abw. [%]	Bemerkungen
227,500	450,9	4,7	1	Gesamt-abfluss
227,840	3	0,1	4,4	Messung in der Rinne
227,960	5,2	0,2	4,7	Messung im Schlitz

Die Ergebnisse der Erfolgskontrolle dienen dem Erkenntnisgewinn über hydraulische Wirkungen von Bauwerksanpassungen und bilden die Grundlage für künftige strukturverbessernde Maßnahmen an Strombauwerken an Elbe und an anderen großen Strömen.



### Dipl.-Ing. Elke Kühne

Diplomingenieur für Wasserbau  
Studium von 1982 bis 1987 an der TU Dresden,

1987 bis 1992 wissenschaftliche Mitarbeiterin an der TU Dresden, Institut für Wasserbau und Technische Hydromechanik

ab 1992 Sachbearbeiterin in WSA Dresden SB4 (Aus- und Neubau (bis 2002), danach SB2 Bau und Unterhaltung

ab 2019 Teilprojektgruppenleiterin im Gesamtkonzept Elbe zuständig für die Umsetzung des Sohlstabilisierungskonzeptes für die Erosionsstrecke ab 2021 im WSA Elbe

# Zwei Jahrhundertbauwerke in Niederfinow

Fachexkursion der HTG

Am 4. Oktober 2022 war das Neue Schiffshebewerk in Niederfinow nach rd. 30 Jahren Vorbereitungs- und Bauzeit (erbaut 2008 – 2022) mit viel Politprominenz und unter großer Anteilnahme der Bevölkerung eröffnet worden. Ein guter Anlass für die Hafentechnische Gesellschaft e.V. (HTG), ihren Mitgliedern und weiteren Interessenten diese besondere Fachexkursion in einem kompakten Tagesprogramm anzubieten. Michael Ströh als Geschäftsführer der HTG hatte die interessante Veranstaltung in enger Abstimmung mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) vorbereitet und selbst begleitet.

Die meisten der Teilnehmer konnten den dafür geordneten Reisebus ab Berlin Hbf nehmen, der kurz nach 9 Uhr am Berliner Hauptbahnhof startete. Für die rd. 80 km lange Strecke bis zu den Schiffshebewerken in Niederfinow benötigte der Bus wegen des anfänglich starken Stadtverkehrs in Berlin immerhin rd. 90 Minuten Fahrzeit, so dass die Veranstaltung vor Ort wie geplant auch erst um 11 Uhr beginnen konnte. Schon als sich der Bus aus Richtung Liepe dem Neuen Schiffshebewerk näherte und dann unter der Hebewerks-

brücke passierte, und gleich darauf, als man neben den Containern der Bauleitung ausstieg, war jedermann sogleich beeindruckt und geradezu fasziniert von der Gesamtanlage (Bild 1).

Nach der Begrüßung durch Herrn Ströh im Namen der HTG und durch die Kollegen vom Wasserstraßen-Neubauamt Berlin (WNA) gab der Baubevollmächtigte des WNA Berlin, Herr Probiesch, in seinem umfassenden Einführungsvortrag eine beeindruckende Übersicht von der ersten Vorplanung ab 1992 bis zur Fertigstellung 2022.

Bauherr ist die Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), vertreten durch die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS-seit 2013), und unter deren Regie wiederum das WNA Berlin.

Beim Vortrag wurde wieder mal deutlich, dass man sich dem endgültigen Ausschreibungs-Entwurf eines derartigen extremen Sonderbauwerks nur über viele außerordentliche Überlegungen und Variantenvergleiche nähern konnte, wenn es dann mal über 80 bis 100 Jahre Bestand haben soll. Dazu kam hierbei der Umstand,

dass man zwar das Prinzip „Senkrecht gegengewichtshebewerk“ inklusive Antrieben mit Ritzeln an Triebstockleitern und Sicherungssystem mit Drehriegeln in Mutterbackensäulen wie beim Alten Hebewerk übernehmen wollte, da sich dieses zweifellos bis dahin schon über 60 Jahre (jetzt fast 90) weitgehend störungsfrei bewährt hatte. Andererseits musste man viele neue Probleme im Zusammenhang mit dem heutigen umgebenden und stützenden Tragsystem in kompletter Betonbauweise lösen. Dieses Tragsystem ist nun auf Grund der Architektur völlig anders gestaltet als bei dem alten Hebewerk (erbaut 1926/27-1934, siehe Bild 6) mit dessen statisch gut überschaubarem stählernen Tragsystem in kompletter Nietkonstruktion. Entsprechend der damaligen Technik war es schon in seiner Zeit eine technische Meisterleistung.

Die WSV (WNA Berlin, WSA Eberswalde und bis 2013 die damalige WSD Ost) und die architektonisch und konstruktiv beratende Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) Karlsruhe hatten in enger Abstimmung gemeinsam den Gesamt-Entwurf für das neue Hebewerk mit seiner zeitgemäßen modernen Architektur entwickelt und für den Ausführungsentwurf vorgegeben. In konstruktiver Verbindung zwischen Sohle und den aufgehenden seitlichen Betonteilen ist ein statisch nach oben offener schlanker Halbrahmen entstanden, in dem sich der Trog auf und ab bewegt. Wie auf Bild 1 zu sehen, befinden



Bild 1: Das Neue Hebewerk Niederfinow Nord, von der Besucherplattform des Alten Hebewerkes aus Richtung Südwesten gesehen; Links die Straße aus Richtung Liepe unter der Verbindungsbrücke vom Oberen Vorhafen zum Hebewerk; Rechts der Untere Vorhafen mit der weiterführenden Havel-Oder-Wasserstraße in Richtung Oderberg und Hohensaaten.



Bild 2: Blick von oben in eine der vier Mutterbackensäulen, in denen der Drehriegel bei der Fahrt ohne Berührung mitläuft und sich nur bei Ungleichgewicht als Havariefall nach oben oder unten anlegt und damit die Bewegung des Troges sofort stoppt



sich beidseits des Troges je zwei breitere Pylone, welche trogseitig neben den Treppenhäusern die Triebstockleitern für die insgesamt vier Antriebe halten. Jeweils daneben befinden sich in gesonderten kleineren Nischen die 4 Mutterbackensäulen für die großen Drehriegel des Sicherungssystems (siehe Bild 2).

Weiterhin ragen auf jeder Seite jeweils 6 schmale relativ schlanke Wandscheiben aus Stahlbeton empor, die jeweils gemeinsam mit den Pylonen den großen oberen Längsträger mit den darauf montierten Seilrollen tragen und sich nach oben verbreitern. Die zahlreichen Seile auf jeder Seite tragen dann jeweils das Gewicht einer Troghälfte, die entsprechenden Gegengewichte aus Beton, das Gewicht der Seile selbst bzw. der Gewichtsausgleichketten auf jeder Trogseite (Bild 3).



Bild 3: Blick von der Galerie im Bereich der Seiltragrollen-Hallen auf den unten stehenden Trog, welcher an insgesamt 224 Stück 60-mm-Stahlseilen hängt. Jeweils zwei eng nebeneinander liegende Seile werden über eine gedoppelte Seiltragrolle geführt (siehe auch Bild 5). Hinter dem Verbindungssteg oben quer ist der Steuerstand zu sehen. Wegen einer Überprüfung am unteren Haltungstor war der Bereich bis zum geschlossenen Sicherheits-Stemmtor gerade trocken gelegt.

Die Maschinenantriebe für den Trog und die Drehriegel befinden sich seitlich am Trog unterhalb der auskragenden Trogplattformen im Bereich der 4 großen Pylon-Nischen.

Abgesehen von der Gesamt-Architektur markiert die Größe des neuen Hebewerkstrog mit 115m Länge, 12,5m Breite und 4,0m Wassertiefe den wichtigsten Unterschied zum alten Hebewerk mit 85x12x2,5m. Das bedeutet, dass im neuen Hebewerk jetzt Schiffseinheiten mit bis maximal rd. 2.300 t Ladung bzw. zweilagig mit bis zu 104 Containern verkehren können, während am alten Schiffshebewerk nur bis rd. 1.000 t bzw. auch nur einlagig 42 Container in einem Schiff möglich sind. Die heute gewählten absenkbaren Zugsegmenttore erlauben eine größere freie Höhe nach oben als die früheren Hubtorportale am alten Hebewerk.

Auf viele weitere von Herrn Probiesch im Vortrag dargestellte Entwicklungen, Zusammenhänge und Daten, auch speziell zum komplizierten Bauablauf, soll hier

nicht weiter eingegangen werden.

Dafür wird auf die diversen bisherigen Veröffentlichungen verwiesen. Auch ist die Broschüre zu empfehlen: „Neues und altes Schiffshebewerk in Niederfinow“.

Diese gibt es sowohl in den Informationsstellen vor Ort und kann auch von der Website des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Oder-Havel in Eberswalde heruntergeladen werden und ist dort zu finden unter [www.wsa-oder-havel.wsv.de/Service/Publikationen](http://www.wsa-oder-havel.wsv.de/Service/Publikationen).

Ausführliche Beschreibungen zum Nachlesen findet man in den BAW Mitteilungen Nr. 107 Planung und Bau des neuen Schiffshebewerks Niederfinow unter [www.baw.de/Publikationen](http://www.baw.de/Publikationen), ebenfalls zum Herunterladen (ca. 112 MB).

Aus dieser Broschüre stammt auch die Tabelle mit den wichtigsten Vergleichswerten der beiden Hebewerke, die hier teilweise am Schluss des Beitrags mit abgedruckt ist.



Bild 4: Auf der Plattform der Verbindungsbrücke zum Oberen Vorhafen, die sowohl wesentlich kürzer gestaltet wurde als beim alten Hebewerk und auch mit 12.5m nur die gleiche Durchfahrtsbreite hat wie der neue Hebewerkstrog; Nochmal drei Etagen höher oben als architektonischer Blickfang die gläserne Einhausung der beiden Seiltragrollenhallen auf den markanten durchlaufenden Seiltragrollenträgern aus Stahl.



Bild 5: Die HTG-Besuchergruppe in einer der beiden Seiltragrollenhallen in der obersten Etage

Herr Probiesch führte die Gruppe dankenswerterweise nach den Vorträgen selbst durch die gesamte neue Anlage, wobei man erfreulicherweise den in Betrieb befindlichen Besucherfahrstuhl benutzen konnte, denn bis zur oberen Trogplattform sind es schon 10 Etagen und bis ganz oben nochmal mindestens drei. Wegen Revisionsarbeiten konnte man zwar diesmal das Hebewerk nicht in Betrieb erleben, hatte aber andererseits dadurch die Möglichkeit, den ansonsten aus Sicherheitsgründen für Besucher gesperrten inneren Teil der Seiltragrollenhallen ebenfalls zu besuchen (Bild 5).

Nach dem umfassenden Vortrag von Herrn Probiesch aus Sicht des Bauherrn (WNA Berlin im Auftrag der GDWS – Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) gab es noch einen zweiten ebenfalls hochinteressanten Vortrag von Herrn Genetzke als Vertreter der am Bau wesentlich beteiligten Firma Implenia. Die Implenia AG ist ein Bau- und Dienstleistungskonzern aus der Schweiz und hatte 2015 ebenfalls die frühere deutsche Firma Bilfinger Construction übernommen.

Das Neue Schiffshebewerk Niederfinow entstand nun von 2008 bis 2022 im Auftrag der WSV.

Unter der technischen Federführung von Implenia Deutschland in einer Arbeitsgemeinschaft (ARGE) mit den Partnern DSD Brückenbau, Johann Bunte sowie SIEMAG TECBERG.

Herr Genetzke stellte ausführlich als besonderes Beispiel dar, welche bautechnologischen Probleme sich bei der schrittweisen Herstellung der recht hohen und schlanken Betonbauteile ergeben haben.

Das betraf insbesondere die geforderte Maßhaltigkeit in den vertikalen Linien an den Trogseiten, und dies unter vorheriger Berücksichtigung von Temperaturschwankungen, Kriechen und Schwinden sowie der außermittigen Lasteintragung von oben im Endzustand bei gefülltem Trog.

Durch entsprechende Simulation der späteren Lastfälle und mit zahlreichen Zwischenkontrollen passte man schrittweise in der jeweiligen Betonierstufe die betreffende Schalung vertikal so an, dass es im Endzustand bei voller Belastung nach der vorberechneten Verformung auch nur geringe Abweichungen von der Lotrechten gab, so dass die geforderten Toleranzen nicht überschritten wurden. Eine zweifellos große Herausforderung an die Maßhaltigkeit des Gesamtbauwerks, die man mit Erfolg gemeistert hat.

Beiden Vortragenden sei dafür herzlich gedankt. Anschließend folgte der sehr informative Rundgang durch das neue Bauwerk unter Führung von Herrn Probiesch und anschließend ging es zum vorbestellten Mittagessen in den Landgasthof Liepe im Nachbarort.

Frisch gestärkt, erwartete uns zum Abschluss noch die ausführliche Besichti-

gung des alten Hebewerks unter Führung von Herrn Schumacher vom WSA Oder – Havel, für alle nochmal ein abschließender Höhepunkt der Veranstaltung (siehe Bild 6).

Herr Schumacher ist bereits seit über 20 Jahren als Leiter für das alte Hebewerk verantwortlich und fungiert nun seit kurzem als Leiter für beide Hebewerke. Er kennt natürlich alle Details und Besonderheiten dieses einmaligen Technischen Denkmals und hat auch den benachbarten Neubau von Anfang an begleitet und seine Erfahrungen dort einbringen können. Es war für alle Teilnehmer wieder mal faszinierend, während einer gemeinsamen Trogfahrt die verschiedenen Maschinenteile in Funktion zu sehen und erklärt zu bekommen. Man staunt, wie sie auch heute nach nunmehr 88 Jahren fast ununterbrochenem Betrieb noch ihren Dienst tun, und es ist klar, dass dies ohne ständige Pflege sowie aufmerksame Beobachtung und vorbeugende Instandhaltung nicht möglich wäre. Danke für die besondere Präsentation der alten Technik, die immer noch begeistert!

Nach dieser abschließenden Führung brachte uns der Bus wieder bis zum Berliner Hauptbahnhof, den wir Punkt 18 Uhr erreichten, um von dort aus die jeweiligen Heimatziele anzusteuern.

Ein herzlicher Dank den Organisatoren der HTG und der WSV für diese besondere Veranstaltung!



Bild 6: Das alte Hebewerk Niederfinow (erbaut 1926/27-1934); Ansicht von Norden; Auf der Südseite befindet sich der Besucherparkplatz mit dem Informationszentrum.

Hier ein filigranes Stahlgerüst, dort glatte Betonwände. Nicht nur optisch unterscheiden sich die beiden Hebewerke in Niederflow, obwohl sie nach dem gleichen Grundprinzip funktionieren. Einige Daten im Vergleich:

	Altes Hebewerk	Neues Hebewerk
<b>Bauzeit gesamt</b>	1926 – 1934	2008 – 2022
<b>Baukosten gesamt</b>	27,70Mio. Reichsmark	520 Mio. Euro
<b>Baumaterial</b>		
Beton un Stahlbeton	72.000 m <sup>3</sup>	65.000 m <sup>3</sup>
Stahl	18.000 t	8.900 t (Bewehrung)
<b>Äußere Abmessungen</b>		
Länge	94,00 m	133,00 m
Breite	27,00 m	46,40 m
Höhe (über Gelände)	52,00 m	54,55 m
<b>Trog</b>		
Nutzbare Länge	83,00 m	115,00 m
Nutzbare Breite	11,50 m	12,50 m
Wassertiefe	2,50 m	4,00 m
Zugelassene Schiffsbreite	9,50 m	11,45 m
Durchfahrhöhe	4,40 m	5,25 m
Max. Abladetiefe der Schiffe	2,00 m	2,80 m
Leergewicht	1.600 t	2.785 t
Gewicht mit Wasserfüllung	4.290 t	9.800 t
Tragfähigkeit für Schiffe	bis 1.000 t	bis 2.300 t
<b>Troghfahrt</b>		
Hubhöhe	36,00 m	36,00 m
Reine Fahrtzeit	5 min	3 min
Geschwindigkeit	21 cm/s	25 cm/s
Dauer der Schleusung	20,00 min	16,50 min
Personalbedarf je Schicht	5 Personen	1 Person
<b>Antrieb</b>		
Zahl der Motoren	4	8
Leistung	je 55 kw (75 PS)	je 160 kw (218 PS)
<b>Seilscheiben und Seile</b>		
Zahl der Seilscheiben	128 Stück	112 Stück
Durchmesser	3,50 m	4,00 m
Gewicht	4.000 Kg	6.000 Kg
Zahl der Rundlitzenseile	256 Stück	224 Stück
Seildurchmesser	52 mm	60 mm
Seillänge	56,70 m	58,00 m

Auszug aus der Broschüre „Neues und altes Schiffshebewerk in Niederfinow“ (WSV 2022)



**Dipl.-Ing.  
Lothar Tölle**

studierte Bauingenieurwesen/  
Konstruktiven Wasserbau an der TU  
Dresden und arbeitete anschließend  
von 1970 bis 1990 als Projektie-  
rungsingenieur und Gruppenleiter im  
damaligen VEB Projektierungsbüro  
für Wasserstraßen Berlin, Außenstelle  
Magdeburg bzw. dessen Nachfolge-  
einrichtungen. Diese Außenstelle war  
dann zuerst eine Abteilung des Was-  
serstraßenneubauamtes Berlin und  
bildete ab 1991/92 den anfänglichen  
Kern des Wasserstraßenneubauamtes  
Magdeburg. Zunächst zuständig für  
die Vorstudie zum Wasserstraßen-  
kreuz Magdeburg, leitete er dann im  
WNA Magdeburg nacheinander die  
Sachbereiche Strecken, Hafenan-  
bindung und zuletzt bis 2006 Brücken.  
Seit 1991 ist er Mitglied im IWSV und  
seitdem als Beisitzer im Vorstand der  
Bezirksgruppe Ost aktiv.

Fotos: Michael Ströh, HTG (© HTG)

# Ein Großmotorschiff wird zum U-Boot und die Donau-Schleuse Geisling zum Trockendock

Freitag, 10. März 2023 / 13:45 Uhr:

Das GMS „Achim“ sinkt direkt in der Donau-Schleuse Geisling.

Ein Unglück – aber auch mehrfach Glück wegen des idealen Orts, der perfekten Zeit und unseres professionellen Außenbezirk-Personals.

Zum Entsetzen unseres Schichtleiters verschwand das mit über 1.100 Tonnen Eisenerz-Granulat beladene Großmotorschiff „Achim“ bei der Einfahrt in die Schleuse Geisling innerhalb weniger Sekunden von den Monitoren der Leitzentrale Regensburg (Fernsteuerung der vier Donau-Schleusen Bad Abbach, Regensburg, Geisling und Straubing).

Rettungskräfte mehrerer lokaler Freiwilligen Feuerwehren (insgesamt 133 Personen), Krankenwagen, sogar ein Hubschrauber, Wasserschutzpolizei, Wasserwirtschaftsamt sowie natürlich der zuständige Außenbezirk Regensburg des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Donau MDK waren schnell vor Ort.

Zu sehen gab es bis auf ein kopfüber treibendes Kunststoff-Beiboot, ein paar Seile und einigen schwimmenden Unrat tatsächlich aber rein gar nichts.

Die „Achim“ (85 Meter lang und 8,20 Meter breit) - auf ihrem Weg vom Regensburger Westhafen Donau-abwärts nach Linz/Österreich - war nach der Einfahrt in die Schleuse Geisling einfach komplett



1. „Kurz nach dem Untergang“

gesunken und befand sich nun in elf Meter Wassertiefe auf der Sohle der Kammer.

Riesiges Glück (allererster erwähnenswerter Umstand der Aufzählung) hatten die beiden Männer der Besatzung. Sie konnten sich mit Hilfe der vorhandenen Leitern an den Schleusenwandungen selbst retten. Und kamen mit nur leichten Verletzungen, einer Unterkühlung sowie einem Schock ambulant ins Krankenhaus. Minuten vorher, wo auf ihrer Fahrt kurz oberhalb der Schleuse die Donau auf etwa 400 Meter Breite aufgestaut ist, kann über das Erreichen des rettenden Ufers nur spekuliert werden; insbesondere bei den gegebenen Wassertemperaturen und

weil der Matrose sich dort vielleicht gar nicht an Deck befunden hätte.

Ebenfalls Glück, dass das Untertor natürlich noch geschlossen war und starker Westwind dafür sorgte, dass austretende Verunreinigungen (Öl, Diesel, Gemüsesuppe aus der Kombüse, etc.) in der Kammer zurückgehalten werden konnten. Vorsorglich wurden auch die Tore am Oberhaupt geschlossen und mehrere Ölschlängel ausgebracht. Und zwar innerhalb der Schleuse, aber ebenfalls im Unterwasser, weil der starke Westwind dafür sorgte, dass Wellen auch ein bisschen über die Untertore schwappten.



2. „Ölschlängel in der Schleusenammer nahe Untertor“



3. „Taucher auf dem Weg nach unten“



5. „Ölschlängel außerhalb der Kammer“



4. „Eisenerz-Umschlag im Unterwasser“



6. „Schleuse auf Unterwasserstand“



7. „Setzen der Revisionsverschlüsse zur Trockenlegung“

Die Gefahr einer Öko-Katastrophe – immerhin hatte der Havarist geschätzte 10 bis 11.000 Liter Diesel im Tank – bestand durch dieses vorausschauende Handeln des ABz's zu keinem Zeitpunkt.

Glück auch, dass durch die beauftragten Taucher am 13. März festgestellt werden konnte, dass das Schiff geradlinig an der Nordseite entlang der Kammerwand gesunken war.

Ein Schwimmbagger konnte daher von Unterstrom in die Schleuse einfahren, sich neben dem Havaristen positionieren und innerhalb von 48 Stunden etwa zwei Drittel der Ladung retten, auch weil die Lukendeckel geborgen - bzw. problemlos entfernt werden konnten.

Ein auf dem Stoßschutzbalken aufsitzender und auseinander gebrochener oder ein schräg in der Kammer liegender Havarist mit eventuell klemmenden Lukendeckel, etc. hätte dieses Unterfangen schon verhindert.

Ebenso hätte ein mit Sand oder Schlamm der Donausohle vermischtes Eisenerz bei einer dortigen Baggerung außerhalb der Schleuse immens an Wert verloren.

Auch das Baggern, weil es – aufgrund der Platzverhältnisse - in mehreren Chargen und mit Umschlag im Unterwasser vollzogen werden musste, bedeutete genaues Monitoring in Form von Öffnen / Schließen der Ölschlängel durch den Außenbezirk sowie häufiges Absaugen, um zu verhindern, dass Wasser gefährdende Verunrei-



8. „Havarist im Trockendock“ (Lukendeckel auf der Planie)

nigungen in die Donau gelangen konnten.

Immerhin ist die anschließende Stauhaltung Straubing bekannt für ihre ökologisch wertvollen Bereiche.

Das Bergen der restlichen Ladung von etwa 200 Tonnen Eisenerz, die mühsam mit einem Mini-Bagger aus den Ecken und Spanten des Havaristen geholt werden mussten, gelang erst, nachdem die Kammer schließlich trockengelegt wurde.

Nach Entfernung dieser Restmenge konnten die eigentlichen Schäden in Augenschein genommen - und Maßnahmen geplant werden, wie das Schiff geborgen werden kann.

Hierzu wurden im Auftrag des Havariekommissars acht Doppel-T-Träger mit je etwa zehn Meter Länge und viele Einzelbleche im Gesamtgewicht von 26 Tonnen angeliefert, die in den Folgetagen rund um die Uhr eingebaut wurden. Neben dem Verschließen der aufgebrochenen Stellen und Austauschen der verbeulten, auszu-

schneidenden Teile, wurden die Träger sowohl an den Bordwänden als auch am Schiffsboden im Bereich des Knicks angeschweißt, um so die Schwachstelle zu sichern.

Eine Abnahme und Zulassung, beigekoppelt nach Ungarn geschleppt zu werden, konnte unsere SUK schließlich erteilen.

Unter großem Medieninteresse (auch mehrere Fernseh-Teams) wurde die Schleuse Geisling am 29.03.2023 wieder geflutet.

Zunächst langsam und in Dezimeter-Schritten, um sicherzugehen, dass die angebrachten Verstärkungen ausreichen.

Mit der Erkenntnis, dass alles wie geplant zu funktionieren scheint, wurde die Schleuse komplett geflutet und der Havarist als Zwischenstation ins Oberwasser verholt. Ins Oberwasser deshalb, weil dort für sicherheitshalber vorgehaltene Pumpen auch ein Stromanschluss vorhanden ist.



9. „sieht aus wie Kunst“



10. „Knick- bzw. Bruchstelle“



11. „Aussteifung mit Stahlträgern“



12. „dicht und schwimmfähig“



13. „Rückwärts ins Oberwasser geschleppt“



14. „ärgerlich, dass die Ehefrau noch zwei Wochen zuvor die Gardinen gewaschen hatte“

Am 01. April (ohne Scherz) wurde die „Achim“ für ihre vermutlich allerletzte Reise abgeholt. „Time to say goodbye“.

Nach 19 Tagen Einsatz vieler Beteiligten gelang eine echte Punktlandung, weil der 29. März von Anfang an als Frist gesetzt war. Der glückliche Umstand, dass an mehreren anderen Schleusen und Bauwerken ebenfalls Revisionsarbeiten stattfinden und daher kaum Schiffsverkehr herrscht, wurde zu keiner Zeit zum Anlass genommen, in Geisling „vom Gas zu gehen“.

Dass unsere Außenstellen diese Zusatzarbeit überhaupt bewältigen konnten, obwohl andere planmäßige Maßnahmen – wie z.B. Torwechsel in der Schleuse Regensburg – liefern – ist unglaublich. Denn das Betreuen der Externen (Havariekommissar, Taucher, Entsorgungsfirmen, Schweißer, etc.), die Zusammenarbeit mit Wasserwirtschaftsamt, und Wasserschutzpolizei bis hin zu Gästen, für die während der Pressetermine, kurzfristig Absturzäune, Rettungskragen und Helme vorgehalten werden mussten, bedeutete einen riesigen Aufwand.

Eindeutig lief das Ganze dermaßen erfolgreich ab, weil insbesondere die erfahrenen Wasserbaumeister des Außenbezirks Regensburg als altgediente Experten das Heft in der Hand hielten und ihre Teams, sowohl in Geisling und zeitgleich aber auch an anderen Orten, entsprechend anleiteten.

Die WSV hat hier – weit über die Grenzen Bayerns hinaus - eindrucksvoll gezeigt, wie leistungsfähig sie sein kann.

... und damit der Humor nicht zu kurz kommt, noch ein zitierter Dialog, der sich tatsächlich genauso wortwörtlich draußen ereignet hat, während ich mit einem Journalisten direkt an der bereits trockengelegten !! Schleusenkammer stand. Dieses Gespräch soll zudem auch aufzeigen, dass selbst ich manchmal sprachlos bin:

**Schillinger:**

„Alle Schiffe, die zwischen Rhein und Österreich fahren wollen, müssen durch diese Schleuse Geisling. Es gibt keine Umgehung und hier auch keine zweite Schleusenkammer.“

**Journalist:**

„Und weil die Schleuse vor uns nun komplett trocken ist, kann jetzt kein Schiff nach Passau fahren.“

**Schillinger:**

„Richtig. Und in die andere Richtung, also in Richtung Regensburg natürlich auch nicht.“

**Journalist:**

„Ach, wie jetzt? In die andere Richtung kann auch kein Schiff fahren?“

**Schillinger:**

„ALLE Schiffe, die auf der Donau fahren, müssen durch die Schleusen. Unter anderem auch durch diese Schleuse Geisling. Es gibt keine Umgehung, also kann momentan KEIN Schiff hier fahren – weder Donau-abwärts, noch Donau-aufwärts.“

**Journalist:**

„Verstehe. Aber die Hotel-Schiffe können schon noch durchfahren. Stimmt's?“

**Schillinger:**

„- - -“



**Dipl.-Ing.  
Jürgen Schillinger**

Jahrgang: 1967

1987 – 1991 Studium des Bauingenieurwesens und Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Technischen Universität Karlsruhe

1991 – 1995 Internationales Ingenieurbüro für Wasserkraftanlagen in München und Landesgewerbeanstalt Bayern (Prüfstatik) in München  
seit 1995 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK (vormals WSA Regensburg)

- zunächst Mitarbeiter für „RMD-Bauaufsicht und Donauausbau“ im Sachbereich 3

- seit 2011 Projektleiter „Donauausbau“

- zwischenzeitlich kommissarischer Sachbereichsleiter 3

- später kommissarischer Fachgebietsleiter „Schifffahrt“

- seit 2019 Fachgebietsleiter „Donauausbau“

HTG Kongress in Bremen –

# Transformationsprozesse im Wasserbau

1. bis 3. November 2023

Vom 1. bis 3. November 2023 findet der Kongress der Hafentechnischen Gesellschaft im Bremer Congress Centrum statt, auf dem sich die Teilnehmenden drei Tage lang mit allen technischen und wissenschaftlichen Themen rund um den Hafenbau, den Verkehrswasserbau und das Küsteningenieurwesen in Deutschland beschäftigen werden.

Zentrale Themen der Veranstaltung sind die aktuellen Transformationsprozesse im Kontext von Nachhaltigkeit und Klimaschutz, ebenso wie in der Digitalisierung.

Der Wasserbau in Deutschland befindet sich gleich auf mehreren Ebenen in der Transformation. Der Wandel betrifft neben den Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit auch Digitalisierung und gemeinschaftliches Bauen. Auf der Agenda steht aber auch der Wertewandel der Generation Z, der für die Ansprache neuer Mitarbeitender von entscheidender Bedeutung ist.

Frau Prof. Daniela Jacob, Direktorin des Climate Service Center Germany (GERICS), wird den Kongress mit einer Rede über die Folgen des Klimawandels und die gesellschaftliche Verantwortung für dessen Umfang und Geschwindigkeit eröffnen. Eine entscheidende Frage wird z.B. sein, wie schnell und mit welchen Maßnahmen es gelingen wird, den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Branche zu verkleinern. Bereits jetzt ist deutlich: Dieses Ziel lässt sich nur in einer gemeinsamen Anstrengung von Auftraggebern, Auftragnehmern und Zulieferern in einem partnerschaftlichen Miteinander erreichen.

Daraus ergibt sich die Frage, wie die Zukunft der Arbeit und des Bauwesens aussehen kann. Hierzu wird die Junge HTG eine eigene Worksession anbieten.

Unter dem Oberbegriff gemeinschaftliches Bauen sind Beiträge zum aktuellen Stand der

Integrierten Projektentwicklung vorgesehen. Die digitale Transformation der Branche wird anhand einzelner Beispiele dargestellt.

Technische Innovationen und Best Practice-Beispiele aus dem Wasserbau im In- und Ausland als traditionelle Themen runden das Kongressprogramm ab.



Mehr Informationen zum Programm und zur Anmeldung finden Sie hier (<https://www.htg-online.de/veranstaltungen/htg-kongress-2023-in-bremen/>).

# DWSV - 3. Bayerische Wasserstraßen- und Schifffahrtstag

am 25.09.2023 in Nürnberg

An dieser Stelle möchten wir uns bei allen bedanken, die uns mit Anregungen und Vorschlägen bei der Auswahl der Themen und Referenten unterstützt haben.

Der geplante Ablauf sieht wie folgt aus:

## ab 9.15 Uhr

Registrierung der Teilnehmer

## 10.00 Uhr

Eröffnung/Begrüßung der Teilnehmer – DWSV-Vorsitzender Dr. Michael Fraas

Keynote – Karl Freller, MdL/I. Vizepräsident des Bayerischen Landtages

Input - Prof. Dr. Siegfried Balleis:

„Ein neues Marktpotenzial für unsere Wasserstraßen: Wasserstofftransport“

## ca. 11.00 Uhr

Fachvorträge „Wasserstraßen und Schifffahrt“

Wasserüberleitungssystem Donau – Main „Wasser für Franken“

Thomas Keller/Behördenleiter Wasserwirtschaftsamt Ansbach (BW)

Wasserkraft und Energiewende – Dr. Christian Buchbauer/Stakeholder

Manager Hydro bei Uniper Kraftwerke GmbH, Sparte Wasserkraft

Wirtschaftliche Aspekte der Wasserstraße (des Main-Donau-Kanals)

Harald Ackerlauer/Corporate Head of Finance bei Siemens Energy, Nürnberg

Wasserstoff und Nachhaltigkeit – Martin Staats/Vorstand MSG eG

und Präsident des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

## ca. 13.00 Uhr

Mittags-Buffer/Networking

## 14.00 – 16.00.Uhr

DWSV-Mitgliederversammlung

## Der IWSV hat erstmals Nachwuchsförderpreise vergeben

Der IWSV hat sich u. a. die Förderung junger Ingenieurinnen und Ingenieure zum Ziel gesetzt und hat daher im Jahr 2023 erstmalig einen Nachwuchsförderpreis ausgelobt.

Unter den eingereichten Bachelor- und Masterarbeiten wurde durch ein Auswahlgremium jeweils eine Arbeit mit einem Förderpreis von 1.000 € ausgelobt.

Den Preis für die beste Bachelorarbeit erhielt der Bachelor of Engineering Tim Bergmann, der sich in seiner Arbeit mit dem Thema „Aufstellung eines Sanierungskonzeptes für Außenweserbuhnen“ befasste.

Den Preis für die beste Masterarbeit erhielt der Master of Science Maximilian Kaster. Thema seiner Arbeit war die Entwicklung eines datengetriebenen trainierten Prognosemodells für den Leistungsbedarf eines Schiffes.

Der Auslobung vorausgegangen war ein in über 50 Hochschulen ausgeschriebener Wettbewerb im Jahr 2022. Das Auswahlgremium bestand aus zwei Mitgliedern des IWSV und drei Hochschulprofessoren.

„Ich freue mich über die Förderung von zwei jungen Ingenieuren durch unseren

Verband und ganz besonders darüber, dass wir hierdurch auch zwei neue Mitglieder gewinnen konnten. Der nächste Förderpreis wird in 2024 ausgeschrieben und anlässlich unserer Bundesmitgliederversammlung in 2025 ausgelobt.“, so die IWSV-Bundsvorsitzende, Dipl.- Ing. Stefanie von Einem.



v.l.n.r. Burkhard Knuth, Maximilian Kaster, Tim Bergmann, Sven Wennkamp



# Gegenseitige Mitgliedschaft von Schifffahrtsverband BDB und Ingenieurverband IWSV

8. August 2023

Der IWSV e. V. hat eine Kooperation mit dem BDB e. V. in Form einer gegenseitigen Mitgliedschaft abgeschlossen. Dies ist ein weiterer Schritt, unser Netzwerk mit allen, die sich für das System Wasserstraße/Schifffahrt/Hafen einsetzen, auszubauen. Der IWSV e. V. wird sich auch in Zukunft, unabhängig von Kooperationen, nicht politisch betätigen oder an politischen Themen beteiligen, die dem BMDV entgegenstehen. Nachfolgend die gemeinsame Pressemitteilung hierzu.

## Enge Kooperation zur Stärkung von Wasserstraßen und Schifffahrt vereinbart!

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) und der Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V. (IWSV) haben die engere Zusammenarbeit auf Grundlage einer Mitgliedschaft auf Gegenseitigkeit vereinbart. Im Zuge dieser Verabredung erfolgte am vergangenen Freitag die Aufnahme des IWSV im BDB. Der BDB ist umgekehrt nun Mitglied im IWSV, dort in der Bezirksgruppe West.

Der IWSV ist ein Zusammenschluss von rund 1.000 Ingenieurinnen und Ingenieuren, insbesondere aus der WSV, dem Bundesverkehrsministerium und seinen Oberbehörden mit Bezug zu Schifffahrt und Wasserstraßen, Länderverwaltungen und Kommunen. Zu den Zielen des Verbandes gehört u.a. der Erfahrungsaustausch bei der Aufgaben erledigung zur Verbesserung der Verfügbarkeit der Wasserstraßen als Verkehrsweg.

Die wechselseitige Mitgliedschaft von BDB und IWSV ist Ausdruck des gemeinsamen Willens, die Arbeitsweise in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) noch effizienter zu gestalten und die Finanz- und Personalausstattung der Behörde zu verbessern.



**BDB-Präsident Martin Staats (MSG) erklärt hierzu:**

„Wir als Kunden der WSV unterstützen die rund 12.000 Beschäftigten bei der Wahrnehmung ihrer vielfältigen Aufgaben. Wir freuen uns auf die künftige engere Zusammenarbeit mit dem IWSV, denn wir reden lieber „miteinander“ statt „übereinander“. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung wissen, was wirklich nötig ist, um die Prozesse innerhalb der Verwaltung zu optimieren, damit die für die Binnenschifffahrt so wichtigen Wasserstraßenprojekte in Zukunft schneller geplant und umgesetzt werden können – und zwar ohne, dass die hoheitliche Aufgabenwahrnehmung in Frage gestellt wird.“



**Die Bundesvorsitzende des IWSV, Stefanie von Einem, erklärt:**

„Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit mit dem BDB, der die Interessen der gewerblichen Güter- und Fahrgastschifffahrt vertritt. Wir verstehen die Binnenschifffahrtsunternehmen als wichtige Ansprechpartner für sämtliche Fragen rund um die notwendige Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes. Gemeinsam mit dem BDB wollen wir Möglichkeiten ausloten, um die Aufgabenwahrnehmung sowie die Finanz- und Personalausstattung innerhalb der WSV weiter zu verbessern. Uns eint das gemeinsame Ziel, die Wasserstraßen als zuverlässige Verkehrswege für die Schifffahrt zu erhalten, bedarfsgerecht auszubauen und so noch mehr Güter auf das Wasser zu verlagern.“

## Hintergrund:

Die WSV ist für die Unterhaltung und die Ausbaumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen verantwortlich. Rund 315 Schleusenanlagen, 307 Wehranlagen und 40 Kanalbrücken werden von der Behörde unterhalten und betrieben. Diese Bau-

werke weisen jedoch in weiten Teilen eine ungünstige Altersstruktur auf: An ca. 70 Wehranlagen und ca. 130 Schleusenanlagen besteht nach jüngsten Angaben der Bundesregierung ein kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf.

## Über den BDB e.V.:

Der 1974 gegründete Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) setzt sich für die verkehrs- und gewerbelpolitischen Interessen der Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt gegenüber Politik, Verwaltung und sonstigen Institutionen ein. Der Verband mit Sitz in Duisburg und Repräsentanz in Berlin vertritt seine Mitglieder außerdem in sämtlichen arbeits- und sozialrechtlichen sowie bildungspolitischen Angelegenheiten und ist Tarifvertragspartner der Gewerkschaft Verdi. Er ist Gründungsmitglied des Europäischen Schifffahrtsverbandes EBU. Mitglieder des BDB sind Reedereien, Genossenschaften und Partikuliere, nationale und internationale See- und Binnenhäfen, wissenschaftliche Einrichtungen, Verbände sowie gewerbenahne Dienstleistungsunternehmen. Mit dem Schulschiff „Rhein“ betreibt der BDB eine europaweit einzigartige Aus- und Weiterbildungseinrichtung für das Schifffahrts- und Hafengewerbe.

## Über den IWSV e.V.:

Der Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V. (IWSV) ist ein berufsständischer Verband der Ingenieurinnen und Ingenieure aller Fachdisziplinen, die im Verkehrssystem Wasserstraße / Schifffahrt / Hafen tätig sind. Ziele des Verbandes sind die Anerkennung der Ingenieur Tätigkeit in der Gesellschaft sowie die Berücksichtigung ihres Sachverständnisses bei politischen Entscheidungen.

Der IWSV setzt sich für die Gleichbehandlung der Wasserstraßen mit anderen Verkehrsträgern und für deren Förderung als umweltfreundliches, sicheres und energiesparendes Verkehrssystem ein.

Schwerpunkt der Verbandsarbeit ist daneben die Unterstützung der beruflichen Entwicklung der Ingenieurinnen und Ingenieure durch fachliche Weiterbildung im Rahmen des technischen Fortschritts. Damit leistet der IWSV einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung der Sach- und Fachkompetenz in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.

Der IWSV ist seit über 50 Jahren Mitglied im Zentralverband der Ingenieurvereine e. V. (ZBI), der als Dachverband mit über 50.000 Mitgliedern zu den größten Ingenieurverbänden Deutschlands zählt.

# Veranstaltungen



## SEPTEMBER

---

- 25.09.** 3. Bayerische Wasserstraßen- und Schifffahrtstag
- 27.09. – 28.09** Schiffbautechnisches Kolloquium der BAW im Campus75 in Hamburg
- 27.09. – 28.09** BfG – 2. Aussprachetag „Ökologische Entwicklung der Bundeswasserstraßen“ in Karlsruhe
- 29.09. – 03.10.** Exkursion der BG Ost nach Italien und in die Schweiz

## OKTOBER

---

- 05.10.** BfG - Festveranstaltung „75 Jahre Bundesanstalt für Gewässerkunde“ in Koblenz
- 10.10. – 11.10** BAW-Baustoffaussprachetag 2023 in Bremerhaven
- 11.10. – 13.10** XXIXth TELEMAR-MASCARET User Conference bei der BAW in Karlsruhe
- 13.10.** Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands in Nürnberg

## 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
- 15.11. – 16.11.** BAW/BfG – 8. Kolloquium „Maßnahmen zur Gewährleistung der Fischwanderung – Anforderungen, Planungen und Umsetzungen“ in der Reihe „Herstellung der ökologischen Durchgängigkeit der Bundeswasserstraßen“ in Koblenz
- 22.11. – 23.11.** "Instandsetzung und Neubau von Verkehrswasserbauwerken: Innovativ - risikominimiert - nachhaltig" in der BAW Karlsruhe
- 23.11.** HTG – Workshop des Fachausschusses für Korrosionsfragen (Hotel Hafen Hamburg)
- 28.11. – 29.11.** BfG-/LAWA-Workshop „Copernicus und Fernerkundung in der Wasserwirtschaft“ in Koblenz
- 28.11. – 29.11.** VBW-Workshop - BinSmart Begleitforschungsgruppe und Abschlussveranstaltung des Projekts AutonomSOW II im Westhafen in Berlin
- 29.11. – 30.11.** BfG – Geodätisches Kolloquium „Aktuelle Entwicklungen von geodätischen und fernerkundlichen Methoden und ihre Nutzungsmöglichkeiten zum Monitoring von Gewässern“ in Koblenz

## DEZEMBER

---

- 01.12.** Sitzung des Bundesvorstands in Koblenz

## JANUAR

---

## FEBRUAR

---

- 06.02. – 07.02.** 21. Stahlwasserbautagung in Magdeburg

# Jahresversammlung der Bezirksgruppe Nordwest

Am 23. März 2023 fand die Jahresversammlung der Bezirksgruppe Nordwest statt. Veranstaltungsort war Wilhelmshaven.

Traditionell wurde die Versammlung mit einer Fachexkursion kombiniert. Schwerpunkt sollte bei der Fortbildungsveranstaltung 2023 die Maschinen- und Schweißtechnik sein. Aufgrund der Lage des Veranstaltungsortes bot sich die Besichtigung des Mobil-Kran-Herstellers Manitowoc und das Bildungszentrum Wilhelmshaven des SLV Hannover an. Freundlicher Weise konnten wir unsere anschließende Jahresversammlung ebenfalls in den Räumlichkeiten des Bildungszentrums abhalten.

Zunächst wurden die 16 teilnehmenden IWSV-Mitglieder beim Mobil-Kran-Hersteller Manitowoc herzlich begrüßt. Nach erfolgter Sicherheitseinweisung und Kontrolle der notwendigen persönlichen Schutzausrüstung bei den Teilnehmern, wurden wir durch den gesamten Produktionsablauf in zwei Gruppen geführt. Als Basis für die Teleskoparme der Mobilkra-

ne sind bereits vom Zulieferer vorgekante Halbschalen aus hochfestem Stahl der Fertigung zugestellt, diese Formelemente erhalten anschließend eine vollautomatische Schweißnahtverbindung mittels Laserverfahren. In weiteren Arbeitsschritten werden auf zwei parallel verlaufenden Fertigungslinien die einzelnen Teleskoparme mit Anbauteilen versehen und mit Aufnahmebohrungen per CNC-Maschinen komplettiert. Das gesamte Herstellungsverfahren unterliegt einem äußerst strengen Qualitätsmanagement-System mit abschließender Endkontrolle und Freigabe der einzelnen Komponenten. Die zum Abschluss durchgeführte Lackierung erfolgt bei Manitowoc selbstverständlich nach Kundenwunsch. In dem Unternehmen werden AT-Krane mit einer Nenntaglast von bis zu 450 t gefertigt. Diese haben dann ein Gesamtgewicht von bis zu 84 t, eine maximale Hauptauslegerlänge von 60 m und eine Rollenkopfhöhe von maximal 136 m.

Im Anschluss des Besuchs stand als nächstes Ziel das Bildungszentrum Wil-

helmshaven als Außenstelle der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt Hannover (SLV) auf der Tagesordnung. Diese Einrichtung ist ein leistungsfähiges Kompetenzzentrum für die Aus- und Weiterbildung im gesamten Bereich der Schweiß- und Prüftechnik auf internationalen Niveau. Hier konnten wir den Prüfern und den Prüflingen bei ihrer Arbeit und ihren Aufgaben über die Schulter schauen.

Aufgrund der hervorragenden räumlichen Bedingungen im Bildungszentrum Wilhelmshaven konnten wir hier auch zwischendurch unsere wohlverdiente Mittagspause einlegen. Vor und nach dem Mittagessen wurde in denselben Räumlichkeiten die ordentliche Jahresversammlung der Bezirksgruppe Nordwest abgehalten.

Eröffnet wurde diese vom Vorsitzenden Dipl.-Ing. Sven Wennekamp. Im speziellen wurden von Sven Wennekamp noch Kollegen begrüßt, die vor uns bzw. mit uns die Geschicke der Bezirksgruppe gelenkt haben wie Hinrich Wagner. Ebenfalls aufs herzlichste begrüßt wurde unser ehemaliger BG-Vorsitzender und IWSV-Ehrenvorsitzender Paul Schmidtke, unser ehem. IWSV-Bundesgeschäftsführer und Ehrenmitglied Werner Kinkartz und unser amtierender IWSV-Bundesgeschäftsführer Dr. Torsten Stengel. Eine besondere Freude war es natürlich, die neuen BG-Mitglieder Mario Peschke, Hauke Rinner, Tim Bergmann, Joachim Teubert und Anne Schäfer willkommen zu heißen, auch wenn nicht alle die Zeit hatten, an der Jahresversammlung teilzunehmen.

Mit Feststellung der fristgerechten Einladung zur Jahresversammlung und Feststellung der Beschlussfähigkeit begann der verbandsinterne Abschnitt des Tages.

Nach guter alter Sitte wurde zu Ehren der Verstorbenen gedacht. Seit der vergangenen Jahresversammlung in Wiesmoor 2021 hatte die BG Nordwest keine verstorbenen Mitglieder zu beklagen. Aber es ist dennoch in der Eile der heutigen Zeit wichtig, sich an die Kolleginnen, Kollegen und IWSV-Mitglieder zu erinnern, mit denen man auch vielleicht nur eine kurze Zeit gemeinsam verbringen durfte.



Teilnehmer der Veranstaltung beim Mobil-Kran-Hersteller Manitowoc



Hinrich Siebels, Heinz Park, Harald Heiten, Jann Toben, Hinrich Wagner, Rolf Buss, Jochen Nagel, Mario Peschke, Paul Schmidtke, Sven Wennekamp (v.l.n.r.)

Im Fortlauf der Veranstaltung informierte Sven Wennekamp im Bericht des Bezirksvorsitzenden über die Tätigkeiten des Bezirksgruppenvorstandes in dem er rückblickend auf die einzelnen Veranstaltungen und Besprechungen kurz einging.

Coronabedingt vielen leider alle geplanten Veranstaltungen seit September 2021 aus. Der Baustellentag und das Winterfest im Ammerland im Frühjahr 2022 viel noch direkt der Pandemie zum Opfer und für die geplante Fachexkursion in die Niederlande waren lediglich 14 Anmeldungen zu verzeichnen, so dass hier die Kalkulation gesprengt wurde.

Sehr erfreulich aber war es, dass im Rahmen der Jahresversammlung auch noch einige Ehrungen ausgesprochen werden konnten. Für 15 Jahre IWSV-Mitgliedschaft konnte unser Kollege Heinz Park die silberne Ehrennadel überreicht werden. Bereits 25 Jahre IWSV-Mitgliedschaft bedeuteten für Harald Heiten und Rolf Buss die Ehrung mit der Goldene Ehrennadel. Auch die Goldene Ehrennadel mit Ehrenkranz für 30 Jahre IWSV-Mitgliedschaft konnte an drei Jubilare übergeben werden; Hinrich Siebels, Jochen Nagel und Hinrich Wagner würden für drei Jahrzehnte IWSV-Treue geehrt.

Darüber hinaus konnte noch die Goldene Ehrennadel für zwölf Jahre aktive Verbandsarbeit an unseren stellvertretenden Bezirksvorsitzenden Jann Toben verliehen werden.

Die Grüße und Informationen des Geschäftsführenden IWSV-Vorstandes wurden anschließend von unserem Bundesgeschäftsführer Dr. Torsten Stengel überbracht. Hierbei ging er auf die Tätigkeiten des Bundesvorstandes, des geschäftsführenden Vorstandes und auf die Arbeitskreise des ZBI ein, in denen der IWSV vertreten ist.

Somit wurde ein themenreicher Vortrag mit aktuellen Entwicklungen zur Verbandszeitschrift IWSV MAGAZIN, dem Internetauftritt, das Fortbildungsseminar als auch allgemeine Themen zur Mitgliederentwicklung und dem Austausch zwischen IWSV und der GDWS und BMDV geboten. Abschließend sprach Sven Wennekamp noch die Einladung zur 51. Bundesmitgliederversammlung in Oldenburg am 12. Mai 2023 aus.

Neben den Delegiertenwahlen für die 51. Mitgliederversammlung in Oldenburg, gab es noch eine personelle Änderung im Bezirksvorstand.

Unser Schriftführer der BG-Nordwest Lars von Lilienfeld-Toal verlässt das Team des Vorstandes nach acht Jahren Verbandsarbeit. Glücklicherweise äußerte er diesen Wunsch rechtzeitig, sodass wir auf die Suche nach einem Nachfolger gehen konnten. Diesen haben wir auch mit unserem Kollegen Tim Bergmann gefunden.

Leider konnte Lars von Lilienfeld-Toal nicht persönlich an der Jahresversamm-

lung teilnehmen. Die Bezirksgruppe Nordwest bedankt sich bei ihm für die geleistete Arbeit, seine kollegiale, freundliche und immer hilfsbereite Art. Es ist jedoch schon in Planung, dass der persönliche Dank an ihm noch ausführlich zelebriert wird. Lars wird uns aber als Ansprechpartner in der Dienststelle Aurich weiterhin im erweiterten BG-Vorstand unterstützen.

Die BG-Nordwest sagt daher:  
**Danke Lars!!**

Zudem wünscht die BG-Nordwest unserem neuen Schriftführer Tim Bergmann viel Spaß (und natürlich auch Arbeit) im BG-Vorstand. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Als kommende Aktivitäten wurde neben der bereits genannten 51. Mitgliederversammlung in Oldenburg auf das Winterfest im Ammerland im Frühjahr 2024 hingewiesen, welches nach dreimaligem Ausfall wieder angegangen werden soll. Zudem plant der Bezirksgruppenvorstand auch in 2024 seinen VI. BG-Baustellentag auszurichten.

Zum Abschluss der Veranstaltung appellierte der Vorsitzende noch an alle Teilnehmer sich aktiv in die Verbandsarbeit einzubringen:

„Wir brauchen Eure Unterstützung, Eure Ideen, Eure Einwände, um was zu bewegen!“

Fotos: Dennis Meyer

# Fachexkursion der Bezirksgruppe Süd

Die Exkursion der Bezirksgruppe Süd fand in diesem Jahr in Sengenthal auf dem Werksgelände der Firmengruppe "Max Bögl" ca. 40 km südöstlich von Nürnberg statt. Die Mitglieder der Bezirksgruppe Süd haben in der Regel ihre Heimatadressen im Bereich der ehemaligen WSD Süd, die sich von der Mainmündung bei Mainz bis nach Passau an der Donau zur österreichischen Grenze erstreckt. Wegen dieser über 400 km langen Strecke versuchen wir die eintägigen Fachexkursionen und Mitgliederversammlungen möglichst nicht an die „Ränder“ des Einzugsgebietes, sondern „mittig“ zu legen, damit der Aufwand für alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer erträglich gehalten wird. Der kleine Vorteil für die Kolleginnen und Kollegen im Raum Nürnberg-Fürth-Erlangen sei ihnen gegönnt. Die Exkursion war bereits für 2020 geplant, musste aber wegen des „Lockdown“ ausfallen und wurde nun nachgeholt.

Der Kontakt zur Firmengruppe Max Bögl konnte über den „Zentralbereichsleiter Infra“ Herrn Claus Berndorfer hergestellt werden, der am Main in den vergangenen Jahrzehnten bei vielen Brückenbauten über der Bundeswasserstraße für die Fa. Max Bögl sehr erfolgreich tätig war. Hierdurch konnte auch schnell ein Termin für die Fachexkursion gefunden werden, weil man sich eben einfach kannte. Herr Berndorfer begrüßte im Innovationszentrum (im alten Bahnhofsgelände) besonders die ihm bekannten WSV-Kollegen, aber auch alle anderen IWSV-Exkursionsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf das Herzlichste. Mit so einer starken Besuchergruppe (41 Personen) hatte er nicht gerechnet, war sich aber sicher, auch dieser großen Gruppe auf dem Werksgelände eine aufschlussreiche und interessante Führung bieten zu können. Das Familienunternehmen Max Bögl beschäftigt über 6.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an weltweit 40 Standorten und hat einen jährlichen Umsatz von ca. 2,5 Mrd. Euro. Die Firma zählt somit zu den größten Bauunternehmen der deutschen Bauindustrie. Das Werksgelände in Sengenthal hat eine Längsausdehnung von 2,1 km mit einer Fläche der Größenordnung von ca. 100 Fußballfeldern (ca. 75.000 ha). Deshalb konnte die Werksführung auch nicht ausschließlich „per pedes“ durchgeführt werden, sondern es ging als Autokolon-

ne zum Fertigteil- und zum Stahlwerk. Besonders hieran war, dass dies unsere eigenen Fahrzeuge waren, mit denen wir über das Werksgelände gefahren sind.

Im Fertigteilwerk erläuterte uns Herr Josef Schlierf sehr fachkundig die einzelnen Abläufe der Fertigteilproduktion. Vorab wies er aber eindrücklich darauf hin, dass im Werksgelände keinerlei Fotos gemacht werden dürfen. Hier geht es offensichtlich darum, dass Innovationen, die bei den Abläufen der Produktion schon Eingang gefunden haben, nicht nach außen dringen. Daran haben wir uns natürlich gehalten. Das abgedruckte Erinnerungsfoto der Exkursionsgruppe mit Transrapid im Hintergrund hat Herr Berndorfer selbst gemacht und uns zur Verfügung gestellt.

Pro Tag werden ca. 500 m<sup>3</sup> Beton aus drei Mischanlagen verarbeitet. Die große Mischanlage hat eine Maximalkapazität von 120 m<sup>3</sup> pro Stunde. Im Betonwerk arbeiten 400 Personen, die 5 Tage die Woche im 24 h-Betrieb arbeiten. Samstags und sonntags finden Wartungsarbeiten statt, aber keine Produktion. Herr Schlierf wies darauf hin, dass wir uns nicht wundern sollten, dass im Produktionsprozess keine Rüttler mehr eingesetzt werden. Bei dem hergestellten Beton handelt es sich um selbstverdichtenden Beton, der nicht mehr gerüttelt werden muss. Das Biegen, Schneiden und Schweißen der Bewehrungen erfolgt im Werk bis 16 mm Durchmesser. Die Bewehrungen werden in Modulen gebaut, die auf der Baustelle ohne Verschnitt zusammengefügt werden. Die seit ca. 4 – 5 Jahren stärker in den Focus gerückte Standardisierung der Bewehrungsmodule führt zu effektiveren Abläufen und ist ressourcensparend. Bei der Betonplattenherstellung mit den jeweilig benötigten Bewehrungen können diese schon nach ca. 6 h Trocknungszeit wieder bewegt werden.

Auch die CO<sub>2</sub> – Bilanz der hergestellten Produkte wird für die Fa. Max Bögl immer wichtiger und fließt in die Angebotsabgabe mit ein. Die kurzen Transportwege des Sandes aus der neben dem Werksgelände befindlichen Kiesgrube wirken sich positiv auf die CO<sub>2</sub> – Bilanz des hergestellten Betons aus. Die größten CO<sub>2</sub> -Emissionen, die bei der Herstellung von Beton entstehen, sind auf den notwendigen Zuschlag

von mind. 320 kg Zement pro m<sup>3</sup> Beton zurück zu führen. Deshalb ist die Forschung bei Max Bögl (Herr Schlierf sprach in diesem Zusammenhang scherzhaft von der Hexenküche) darauf ausgerichtet, hier andere und bessere, weniger CO<sub>2</sub>-emittierende Verfahren, zu entwickeln.

Im Anschluss folgte die Besichtigung des Stahlwerks. Hier erläuterten uns die beiden Herren Fabian Fulde und Matthias Lang den Weg vom „Blech“ bis zum fertigen Produkt auf der Baustelle. Der Stahl wird zu 90 % auf dem Schienenweg nach Sengenthal transportiert. Das freute uns natürlich nicht so sehr und wir verwiesen auf die nahe liegende Bundeswasserstraße. Das Stahlager in Sengenthal nimmt eine Fläche von 300 m x 30 m in Anspruch. Der Bearbeitungsprozess im Stahlwerk bei „Max Bögl“ beginnt immer mit einem „Blech“. Diese Bleche können aber bis zu 260 mm dick sein. Da kommt mir jetzt beim Schreiben der Song „Das Blech“ der Berliner Gruppe „Spliff“ aus den 80-er Jahren in den Sinn. Der Refrain des Songs lautete: „Da fliegt mir doch das Blech weg“. Das 260 mm starke Blech fliegt sicherlich nicht weg, denn der Quadratmeter dieses Blechs wiegt über 2 Tonnen.

Die Bleche kommen über Rollen vom Lagerplatz in die Bearbeitungshalle in den Zuschnittsbereich und werden dort vorgereinigt. Bleche zwischen 1 und 35 mm werden mit einer Plasmabrennanlage zugeschnitten. Die dickeren Bleche zwischen 35 und 260 mm werden mit einer Autogenbrennanlage geschnitten. Die Bleche werden im Zuschnittsbereich mit starken Magneten gehoben und können bis zu 25 t schwer sein. Der Weg jedes Bleches wird im System dokumentiert und ist somit einschließlich der Verarbeitung auf der Baustelle nachvollziehbar (Zertifizierung/Zeugnisse).

In der Werkshalle konnten wir sehen, wie Brückenteile und Türme von Windkraftanlagen verschweißt wurden. Die Schweißer an ihren großen Werkstücken mit ihren „Raumanzügen“ und den Integralhelmen mit Sauerstoffzufuhr kamen uns vor, wie Menschen eines anderen Sterns. Respekt für die Personen, die diese anstrengende und harte Arbeit tagtäglich verrichten. Wenn die großen Werkstücke fertiggestellt sind, kommen diese in die riesige

Strahlhalle (ca. 150 m lang, 15 m breit und 10 m hoch), um dort gereinigt und beschichtet zu werden.

Nach der ca. zweistündigen Führung hatten wir zumindest einen kleinen Eindruck davon bekommen, wie viele Arbeitsprozesse und welche große Logistik zur Erstellung von Brücken, Windkraftanlagen oder „einfachen Betonplatten“ notwendig sind, bis diese großen Bauteile auf einer Baustelle ihrem endgültigen Verwendungszweck zugeführt werden können. Frau von Einem bedankte sich im Namen der IWSV-BG Süd bei Herrn Berndorfer, Herrn Schlierf, Herrn Fulde und Herrn Lang für die sehr interessante Führung und den Einblick in die Arbeitsweisen der Produktion bei der Fa. Bögl in Sengenthal.

Nach der Exkursion fand in der 20 km entfernten Gaststätte „Winkler Bräu“ in Lengenfeld an der A3 das gemeinsame Mittagessen und die anschließende Mitgliederversammlung der BG-Süd statt.

Durch die geänderte Ehrenordnung konnten bei der Mitgliederversammlung 13 Mitglieder persönlich geehrt werden und erhielten neben der Ehrennadel (Silber, Gold oder Gold mit Kranz) eine Urkunde und eine Flasche „IWSV-Sekt“. Insgesamt waren es 29 Ehrungen, davon 10 Silberne, 9 Goldene und 10 Goldene mit Kranz.

Die BG-Süd konnte seit der letzten Mit-



v. l. n. r.: Silberne Ehrennadel für Wilfried Seger, Katrin Stein, Martina Michel, Jan Stubbe  
Goldene Ehrennadel für Holger Eckhardt, Stefanie von Einem (Vorstand), Heinrich Krug, Martin Kleidl  
Goldene Ehrennadel mit Kranz für Dietmar Pietsch, Rainer Hänslner, Dietmar Droste, Helmut Rubenbauer, Burkhard Krapf, Klaus Dieter Naun

Der neue Vorstand der Bezirksgruppe Süd setzt sich wie folgt zusammen:

**1. Vorsitzender:**

Jan Stubbe (Regensburg)

**2. Vorsitzender:**

Benjamin Stammberger (Nürnberg)

**Schriftführer:**

Jan Gallas (Schweinfurt)

**Kassierer:**

Johannes Böhm (Aschaffenburg)

**Beisitzerin:**

Stefanie von Einem (Nürnberg)



Gruppenbild der 41 Teilnehmer/-innen an der diesjährigen Fachexkursion 2023 bei Max Bögl

gliederversammlung von 2022 acht neue Mitglieder im IWSV begrüßen, von denen vier Mitgliedern persönlich gratuliert werden konnte.



Neue Mitglieder, v. l. n. r.: Carmen Petri, Joachim Hörwartner, Stefanie von Einem (Vorstand), Andreas Wanek und Kurt Schreiner

Herr Blerim Hajrizi trat erst nach Beendigung der Veranstaltung der Bezirksgruppe bei, so dass er leider auf dem Bild fehlt.

Da die Legislaturperiode der jetzigen Vorstandschaft in diesem Jahr endete und alle Vorstandsmitglieder aus verschiedenen Gründen für eine weitere Wahlperiode nicht mehr zur Verfügung standen, muss-

te ein neuer Vorstand gewählt werden. Die scheidende 1. Vorsitzende Frau von Einem, als designierte Bundesvorsitzende, hatte im Vorfeld schon dahingehend diverse Gespräche mit verschiedenen Mitgliedern geführt. Als Ergebnis dieser Gespräche freute sie sich, uns einen komplett neuen Vorstandsvorschlag unterbreiten zu können, der auch so zur Abstimmung kam. Der Vorstandsvorschlag berücksichtigte auch die Tatsache, dass alle Standorte durch Mitglieder in der Vorstandschaft vertreten sind.

Die neue Vorstandschaft wurde von den Mitgliedern einstimmig (der fünfköpfige neue Vorstand enthielt sich der Stimme) gewählt.

Für die anstehende Bundesmitgliederversammlung in Oldenburg am 12.05.2023 wurden dann noch die Mitglieder Herr Dr. Anwika, Herr Droste und Herr Krapf gewählt.

Nach so viel „Wählerei“ musste die Veranstaltung dann auch langsam ein Ende finden. Der Ausklang war wie immer ein schönes Beisammensitzen, bei dem noch viele Themen ausgetauscht werden konnten.

Text: Dietmar Droste



Neuer Vorstand, v. l. n. r.: Stefanie von Einem, Johannes Böhm, Jan Stubbe, Benjamin Stammberger, Jan Gallas

## Presseschau

### Lübeck: An der Hubbrücke wird von Experten die Bausubstanz geprüft

23.06.2023, Lübecker Nachrichten, Autor: Michael Hollinde, LN

Vorerst kein Durchkommen für die Schifffahrt: An der Lübecker Hubbrücke prüfen in diesen Tagen Fachingenieure die Bausubstanz und somit die statische Tragfähigkeit des Dreier-Ensembles.

Lübeck. Wer die vergangenen Tage mit einem Schiff die Hubbrücke unterqueren wollte, musste wieder umkehren. Denn die Durchfahrt für die Schifffahrt war gesperrt. „Dies wird auch erneut in der nächsten Woche gelten“, kündigt Viola Hackenbeck, Sprecherin des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Ostsee, an, „und zwar von Montag, 26. Juni, bis Freitag, 30. Juni, in der Zeit von jeweils 7 bis 15 Uhr.“ Im Bereich der Fuß-

gängerbrücke könne es zudem vereinzelt zu Behinderungen kommen.

Grund für die wasserseitige Sperrung seien die angekündigten Brückenprüfungen. „Neben der derzeitigen maschinenbau- und elektrotechnischen Begutachtungen und Planungen der Straßenbrücke, beziehen sich diese Brückenprüfungen auf die Bausubstanz und somit die statische Tragfähigkeit aller drei Brücken, also Straßen-, Fußgänger- und stillgelegter Eisenbahn-Brücke“, erklärt WSA-Amtsleiter Stefan Grammann. Am Freitag, 29. Juni, beziehungsweise am Sonnabend, 30. Juni, sollen auch noch Sicherungsnetze am Bauwerk montiert werden.



Wasserseitig wird mit Arbeitsschiff, Ponton und Hubsteiger an dem historischen Brückenensemble die Bausubstanz und somit die statische Tragfähigkeit überprüft. © Quelle: Holger Kröger

#### Sperrung für Straßenverkehr mindestens bis Ende des Jahres

Aufgrund eines technischen Defekts an einem Antriebsmotor ist das Heben und Senken der historischen Hubbrücke schon seit dem 9. Februar nicht mehr möglich; sie ist daher für den Straßenverkehr seitdem unbenutzbar. Und dieser Status der Querung wird sich erst mal nicht ändern. So soll sie bis mindestens Ende des Jahres 2023 dicht bleiben, so dass nur Fußgänger an dieser Stelle über die Trave kommen. LN

### BDB fürchtet Nachteile durch langsame Planung

26.06.2023, THB, Autor: Timo Jahn

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) fürchtet, dass es beim Ausbau von Wasserstraßen in Deutschland keine Verfahrensbeschleunigung gibt. Nachdem die Bundesregierung ihren Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich eingebracht hat, meint der BDB, dass auf die Schifffahrt schwere Zeiten zukommen.

Denn der Entwurf sieht verkürzte Genehmigungsverfahren zwar beim Ausbau des Schienen- und Straßennetzes vor, indem diesen Projekten ein sogenanntes überragendes öffentliches Interesse analog zum LNG-Beschleunigungsgesetz attestiert wird. Aber: Dem Ausbau von Flüssen und Kanälen wird dieses überragende öffentliche Interesse nicht zugestanden, so dass dort keine Entscheidungen schneller getroffen und keine Verfahren schneller abgeschlossen werden können. Gründe, weshalb im Rahmen dieses Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes das Wasserstraßenausbaugesetz nicht in gleicher Weise geändert wird wie die Ausbaugesetze für Fernstraße und Schiene, nennt die Bundesregierung nicht. Sie

verweist laut BDB „lapidar“ auf den in der Bundesregierung gefundenen politischen Kompromiss hin.

Der Binnenschifffahrtsverband kritisiert diese Ungleichbehandlung der Verkehrsträger. Die Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Ausbau von Wasserstraßen dauern mitunter Jahrzehnte. Das sei unzumutbar für die Schifffahrt und deren Kunden aus Wirtschaft und Industrie, die

für ihre Logistikprozesse auf verlässliche und gut funktionierende Flüsse und Kanäle angewiesen sind, etwa in der Chemie-, Stahl- und Mineralölindustrie oder beim Transport von Baustoffen und Agrarrohstoffen, kritisiert der BDB nun. Die Binnenschifffahrt als besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger sei der Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele, wenn noch mehr Güter auf das Wasser verlagert werden. tja



An Wasserstraßen müsste dringend gebaut werden, doch das dauert, Foto: BDB

## Wassermangel in Berlin

25.06.2023, MOZ.de/Lausitzer Rundschau,

Autorin: Maria Neuendorff

Keine Schiffe auf der Spree? Was Dürre für die Schifffahrt bedeutet

Bei anhaltender Trockenheit wächst auch die Sorge über zu niedrige Pegelstände von Spree und Havel in Berlin. Droht bei Dürre die Einstellung der Schifffahrt in der Hauptstadt?

Auf Berlins Wasserstraßen herrscht gerade Hochsaison. Eine Dampferfahrt auf Spree und Havel gehört zu den beliebtesten Aktivitäten bei Touristen und Berlinern. Doch Experten in Brandenburg schlagen bereits Alarm, dass mit der geplanten Einstellung des Lausitzer Tagebaus eine Austrocknung der Spree droht. Denn für die Braunkohleförderung wird Grundwasser abgepumpt und in die Spree geleitet. Auch die gegenwärtige Trinkwasserversorgung in Berlin baut zum Teil darauf auf.

Die Pegelstände in Berlin und damit die Schifffahrt werden seit über hundert Jahren vor allem über Schleusen künstlich hochgehalten. „Ohne dieses System wäre die Spree nicht mehr als ein Bach“, erklärt Astrid Hackenesch-Rump, Sprecherin der Berliner Wasserbetriebe. Die generell wenig dynamischen Hauptstadtgewässer seien auch in ihrer Fließgeschwindigkeit nicht mit großen Flüssen wie Oder, Elbe, Rhein und Main zu vergleichen, die viel mehr Strömung haben.

### Schifffahrt kontra Trinkwasser

Nichtsdestotrotz wird über die Berliner Flüsse mit Hilfe von Uferfiltrierung und Klärwerken auch Trinkwasser gewonnen.



Vollbesetzte Ausflugsschiffe fahren auf der Spree. Sollte der Pegel wegen des Wassermangels auch in der Berliner Innenstadt sinken, müsste unter anderem die Anzahl der Passagiere gesenkt werden.

„Die Schifffahrt hat aber Vorrang, wenn beispielsweise in trockenen Sommern die Pegel in der Havel sinken“, erklärt Hackenesch-Rump. „Dann wird uns die Grundwasseranreicherung im Wasserkwerk Spandau untersagt“. Dieses versorgt rund 246.000 Spandauerinnen und Spandauer und reichert knapp die Hälfte der jährlich benötigten Menge mit gereinigtem Havelwasser an.

Um ihr Trinkwasser müssten die Spandauer auch bei niedrigen Pegelständen trotzdem nicht bangen, versichert die BWB-Sprecherin. Denn die Grundwasseranreicherung sei ein eher langfristig angelegtes Verfahren. „Das können wir dann in die Wintermonate verlegen, wenn sich die Lage wieder entspannt hat.“

Für die Obere Havel hat sich deshalb eine eigene Arbeitsgruppe aus Vertretern des Landes Berlin und Brandenburg und der Schifffahrt gegründet. Diese trifft sich regelmäßig und legt auch ad hoc Maßnahmen fest, wie eben das Aussetzen der Grundwasserbewirtschaftung.

Für die Berliner Spree gibt es solche eine Arbeitsgruppe bislang nicht, denn für den Hauptstadtfluss kann das Sumpfungswasser aus dem Braunkohletagebau genutzt werden. „Außerdem leiten wir über das Klärwerk Münchehofe gereinigtes Abwasser in die Spree ein, das gerade im Sommer zur Stützung des Wasserstandes beiträgt“, erklärt Hackenesch-Rump.

### Sammel-Schleusungen als erste Maßnahme

Anders als bei Hochwasser gibt es bei Niedrigwasser auch keinen Pegelstand, von dem an der Schiffsverkehr eingestellt wird. Momentan ist die Spree an der Messstelle Mühlendammbrücke in Berlin-Mitte etwa 2,70 Meter tief. „Ein Szenario, dass der Schleusenbetrieb wegen Wassermangels komplett eingestellt wurde, ist mir bisher nicht bekannt“, sagt Björn Röske vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Spree-Havel.

„Bevor dieser Fall überhaupt eintreten würde, greifen vorab andere Regularien wie zum Beispiel Sammelschleusungen, um generell Wasser zu sparen“, erklärt Röske. Dabei müssten Dampfer und Sportboote so lange warten, bis fünf bis sechs andere Schiffe an der Schleuse andocken, damit diese geöffnet wird. Denn je weniger das geschieht, desto weniger Wasser geht nach außen verloren.

„Sollten die getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen, werden nach und nach die Abladetiefen reduziert“, erläutert Röske. Damit würde jeder Schiffs- oder Bootsführer wegen der unterschiedlichen Tiefgänge ihrer Schiffe und Sportboote selber entscheiden müssen, ob er die Fahrt auf den Wasserstraßen mit den Abladetiefeneinschränkungen wagt.

„Wir geben zum Beispiel einen Tiefgang von 1,40 Meter vor. Wenn das Schiff dann zu schwer beladen ist und auf dem Grund aufsetzt, kann der Schiffseigener keine Ansprüche geltend machen“, so Röske. Auswirkungen der Beschränkungen durch das Wasser- und Schifffahrtsamt können dann unter anderem dazu führen, dass Güterschiffe nicht mehr voll beladen werden und die Dampfer der elf Berliner Reedereien vielleicht nur noch die Hälfte der Fahrgäste mit an Bord nehmen könnten.



© Foto: Hans Wiedl/dpa

Über Schleusen, wie hier am Mühlendamm in Berlin-Mitte, werden in Berlin die Pegelstände seit über hundert Jahren künstlich hoch gehalten.





## Helgolands Leuchtturm als Briefmarke

28.06.2023, THB, Artikel von Timo Jann

Seine geografische Lage ist 54°10'55" N – 07°52'56" E, seit 1952 steht er an diesem Platz. Doch der Leuchtturm von Helgoland geht schon bald auf Reisen – als neues Sonderpostwertzeichen. Die 70-Cent-Marke gehört nun zur Reihe Leuchttürme des Jahres. Der rotbraune viereckige Ziegelturm an der Westseite der Insel Helgoland besitzt das lichtstärkste Feuer an der deutschen Nordseeküste.

„Mit dem Leuchtturm Helgoland ehren wir ein einzigartiges Bauwerk. Ich freue mich, dass wir mit dem neuen Sonderpostwertzeichen den Leuchtturm Helgoland weiter bekannt machen und seine Strahlkraft dadurch noch verstärken können“, sagt Florian Rohde, Leiter des Ministerbüros im Bundesfinanzministerium.

Der heutige Helgoländer Leuchtturm wurde 1952 zunächst provisorisch auf einem ehemaligen Flak-Leitstand errichtet. Seit einem Umbau im Jahr 1965 ist das Erscheinungsbild des 34 Meter hohen Turms unverändert. tj

## Brückenreparatur: Einschränkungen für besonders hohe Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal

28.06.2023, DVZ Redaktion

Wegen Reparaturen an der Kieler Olympiabridge wird es vom 10. Juli an Einschränkungen für besonders hohe Schiffe auf dem Nord-Ostsee-Kanal geben. Der Kanal wird für diese jeweils tagsüber von montags bis freitags gesperrt, wie der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr am Mittwoch mitteilte. Grund sind anstehende Arbeiten an der Unterseite der bei einer Havarie beschädigten Brücke. Sie sollen voraussichtlich bis Ende August dauern. Die Kosten der Reparatur in Höhe von 3,5 Millionen Euro trägt der Bund.

Die Olympiabridge ist für den Verkehr wieder gesperrt. Autos und Lkw bis 12 Tonnen werden in beide Richtungen im Zuge der Bundesstraße 503 bei Tempo



© Foto: IMAGO / Frank Peter  
Die Reparaturarbeiten an der beschädigten Olympiabridge in Kiel gehen weiter.

50 über die parallel verlaufende Prinz-Heinrich-Brücke geleitet. Auch an dieser Brücke stehen Reparaturarbeiten an. Dafür liegt früheren Angaben des Landesbetriebs zufolge noch keine Kostenschätzung vor.

Ein auf einem Frachter transportierter Kran war am 30. November vergangenen Jahres mit beiden Hochbrücken kollidiert. (dpa/jpn)

## Neues Peilschiff „Sigma“ für den Donauausbau getauft

29.06.2023, Schifffahrt und Technik, Autor: pm/roe

Nach gut zweijähriger Bauzeit und Überführung von der Schiffswerft Hermann Barthel in Derben (bei Genthin) wurde am 29. Juni auf der Donau bei Deggendorf das neue Peilschiff „Sigma“ getauft.

Wie das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Donau MDK mitteilte, fand die Taufe im Außenbezirk Deggendorf statt. „Weil es beim Donauausbau um jeden Zentimeter für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schifffahrt geht, freut sich das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK über das neue Peilschiff mit modernster Technik“, sagte WSA-Leiter Guido Zander.

Nach der kirchlichen Segnung durch Pfarrer Klaus-Ulrich Bomhard (ev.) und Diakon Jürgen Steinkirchner (kath.) wurde das

Peilschiff von der Taufpatin Anita Sedlmeier an ihren Ehemann Helmut Sedlmeier übergeben, den Schiffsführer und zukünftigen Kapitän der „Sigma“. „Die Sigma ist leiser und wendiger und durch die elektrische Ankerwinde einfacher zu bedienen“, sagte er. „Zudem ist der Zwei-Schrauben-Antrieb sowie das Außen-Radar auch viel sicherer als das Vorgänger-Modell.“

Für den Donauausbau wird das WSA Donau MDK mit der „Sigma“ die erforderlichen hydrographischen, gewässerkundlichen und bautechnischen Vermessungen durchführen. Zudem soll die „Sigma“ bei den zugehörigen ökologischen Maßnahmen zum Einsatz kommen. Das Peilschiff verfügt im Bugbereich über ein Dual Head Fächer-Echolot für flächenhafte Peilungen. Dieses System wird durch ein integriertes präzises Navigationssystem ergänzt.

Das Peilschiff ist knapp 16 Meter lang, vier Meter breit und kommt mit seinem Tiefgang von nur rund einem Meter Tiefe nah an die Uferbereiche heran. Finanziert wurde die „Sigma“ als Bestandteil des Donauausbaus gemeinsam durch die WSV und den Freistaat Bayern. Die Gesamtkosten betragen 1,36 Millionen Euro.



© Foto: WSA Donau MDK  
Das Peilschiff "Sigma" bei der feierlichen Rundfahrt.

## Magdeburger Industriehafen wird wasserstandsunabhängig von der Elbe

29.06.2023, DVZ Redaktion, dpa/jpn

Als Teil der Umbaumaßnahmen im Magdeburger Hafen ist der Industriehafen mit einem Damm von der Elbe abgetrennt worden. Damit lägen die Bauarbeiten voll im Zeitplan, erklärte Hafen-Chef Heiko Maly. Magdeburg hat drei Hafenteile: Hansehafen (nahe der A2), Kanalhafen und Industriehafen. Bis zum Kanalhafen mit seinem Trenndamm ist der Hafen unabhängig vom Wasserstand der Elbe nutzbar, weil die Zufahrt vom Mittellandkanal aus möglich ist. Für die Regelung des Pegels sorgen die Sparschleuse und die Niedrigwasserschleuse. Der Industriehafen jedoch hat noch direkten Zugang zur Elbe und ist daher vom Wasserstand abhängig, der häufig nicht ausreicht, um dort ganzjährig Binnenschiffe abfertigen zu können. Das will Maly mit der Revitalisierungsmaßnahme

ändern. Der neue Trenndamm wird jetzt noch mit Spundwänden und Betriebswegen bis zum Jahresende ausgebaut. Nach Abschluss der Bauarbeiten seien dann alle drei Teile des Magdeburger Hafens unabhängig vom Wasserstand. „Ziel ist die ganzjährige Schifffahrt des Industriehafens bei etwa 2,50 m Abladentiefe unabhängig vom Wasserstand der Elbe. Dadurch wird Magdeburg zum vollständigen Kanalhafen“, hatte Maly 2020 in einem Gespräch mit der DVZ erklärt.

Im Magdeburger Hafen werden jedes Jahr rund 4 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Der Standort ist über die Elbe und den Mittellandkanal an das Wasserstraßennetz angeschlossen. Für die Bauarbeiten sind laut Stadt etwa 44,7 Millionen Euro veranschlagt. Einschränkungen soll es nach Angaben des Hafen-Chefs

während der Bauarbeiten nicht geben. Der Umschlag könne über andere Bereiche des Hafens laufen



© Foto: picture alliance/dpa | Peter Gercke

Mit Baggern und Schuten wird am neuen Damm im Industriehafen Magdeburg gearbeitet (Aufnahme mit Drohne). Der Hafen Magdeburg will bis zum Jahr 2023 den Industriehafen ausbauen und damit bessere Voraussetzungen schaffen, um die jährliche Umschlagmenge von 3 auf 4,5 Millionen Tonnen zu steigern.

## Bundshaushalt 2024: Wasserstraße erneut unterfinanziert

04.07.2023, Schifffahrt und Technik, Autor: Matthias Roeser

Die „Investitionsdelle“ für die Wasserstraßen-Infrastruktur 2023 wird im Jahr 2024 nicht aufgeholt. Das geht aus dem am 3. Juli durchgesickerten Entwurf für den Bundshaushalt hervor, der SUT vorliegt.

Danach sollen im kommenden Jahr für Ersatz-, Aus- und Neubaumaßnahmen an Bundeswasserstraßen knapp 725 Millionen Euro bereitgestellt werden, rund 130 Millionen Euro mehr als 2023. Der Wert von 2022, als rund 909 Millionen Euro bereitstanden, wird damit allerdings erneut verfehlt.

„Angesichts dieser Zahlen erübrigt sich jede Diskussion darüber, ob das Glas halbvoll oder halbleer ist: Das Glas ist einfach zu klein“, sagte Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) in einer ersten Reaktion gegenüber SUT. Er erinnerte daran, dass nach Expertenschätzungen rund 2 Milliarden Euro Investitionsmittel pro Jahr nötig wäre, um die Alterung der Anlagen zu stoppen und den Erhaltungsrückstand aufzuholen.

Relativiert werden die knapp bemessenen Mittel allerdings durch die Tatsache, dass 2022 lediglich 675 Millionen tatsächlich abgeflossen sind. Inwieweit damals Ausgabenreste gebildet wurden, die 2023/2024 zur Verfügung stehen, wird erst aus der Bundestagsdrucksache ersichtlich sein, die üblicherweise Anfang August vorliegt.

Deutlich aufgestockt wird der vornehmlich für Baggerungen bestimmte Titel „Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur“, und zwar von 279 auf 450 Millionen Euro. Zu vermuten ist, dass damit die Erhaltungsbaggerungen in der vertieften Unterelbe finanziert werden sollen. Schon 2022 waren aus diesem Titel knapp 445 Millionen Euro abgeflossen, obwohl lediglich 260 Millionen Euro eingeplant waren.

Unverändert bleibt der Mittelansatz für das „Förderprogramm Motoren und Modernisierung für die Binnenschifffahrt“ mit 50 Millionen Euro. Leicht gekürzt wird die Aus- und Weiterbildungsförderung, und zwar um 40.000 Euro auf 6,84 Millionen Euro.



© Foto: Roeser

## Dem Rhein und seiner Schifffahrt steht ein heikler Sommer bevor

05.06.2023, Yahoo!finanzen, ©2023 Bloomberg L.P, Priscila Azevedo Rocha und Brian Wingfield



(Bloomberg) -- Extreme Hitze in Teilen Europas stellt die Funktionsfähigkeit der Energie- und Verkehrsnetze auf eine harte Probe. Der Wasserstand des Rheins, der wichtigsten Binnenwasserstraße des Kontinents, dürfte in diesem Sommer wieder auf ein kritisch niedriges Niveau sinken.

Der Pegel bei Kaub, einem wichtigen Schifffahrtspunkt zwischen Bingen und Boppard, ist nach offiziellen Angaben auf dem niedrigsten Stand für diese Jahreszeit seit mindestens drei Jahrzehnten. Die Entwicklung könnte noch schlimmer sein als im vergangenen Jahr, als eine historische Trockenheit die Wasserwege auf dem Kontinent zum Versiegen brachte und den Transport von für die Industrie wichtigen Rohstoffen wie Kohle und Diesel verlangsamte.

Im Zuge des Klimawandels kommt es in Europa immer wieder zu extremen Wetterereignissen, die die Infrastruktur belasten, während sich die Region von einer Energieversorgungskrise erholt. Für das Wochenende wird für weite Teile Deutschlands und der Alpen Hitze vorhergesagt, die den Energiebedarf in die Höhe treibt.

Für die Industrie ist die Situation am Rhein von entscheidender Bedeutung. Der Strom schlängelt sich rund 1.300 Kilometer von den Schweizer Alpen bis zur Nordsee bei Rotterdam. Unternehmen wie der Chemieriese BASF SE und der Stahlhersteller Thyssenkrupp AG sind beim Transport von Rohstoffen für ihre Werke auf die Wasserstraße angewiesen.

Der Niedrigwasserstand im letzten Jahr trug zu einer Dieselknappheit in Süddeutschland bei, da die Binnenschiffe nicht die üblichen Mengen ins Landesinnere transportieren konnten – und es tauchen erneut Bedenken hinsichtlich einer Versorgungsknappheit auf. So hat die österreichische OMV AG die Diesellieferungen aus einem Lager in München gestoppt. Zudem kam es im Bayern-oil-Komplex im Freistaat zu einem Brand.

Im August letzten Jahres fiel der Pegel in Kaub unter 40 Zentimeter, ein Niveau, bei dem es für viele Lastkähne unwirtschaftlich wurde, Waren zu transportieren. Das ist nicht die tatsächliche Wassertiefe, sondern ein Maß für die Schifffarbarkeit.

Der Pegel in Kaub liegt derzeit bei 1,13 Metern, ist aber seit Mitte Mai stetig ge-

sunken. Seit 1993 war er Anfang Juli noch nie so niedrig. Bei geringen Wassertiefen müssen die Schiffe leichtere Ladung mitführen, um die Engstellen zu passieren.

Binnenschiffe, die den Niederrhein in der Nähe von Duisburg passieren, können etwa 2.125 Tonnen transportieren, etwas weniger als eine volle Ladung von 2.500 Tonnen, so der Makler Ritterlake Barging in einem Bericht vom Mittwoch. Diejenigen, die nur den Oberrhein befahren, sind ebenfalls mit reduzierter Kapazität unterwegs.

Unabhängig davon ist der Preis für den Transport von Treibstoff nach Basel in der Schweiz auf 59,42 Euro je Tonne gestiegen. Das ist zwar nur ein Bruchteil des Preises vom letzten August - dem Höhepunkt der europäischen Energiekrise -, aber es ist der höchste Preis für diese Jahreszeit seit mindestens 2018, wie von Bloomberg zusammengestellte Daten zeigen.

Laut Maxar Technologies Inc. werden die Temperaturen am Sonntag in Frankfurt mit 35°C fast 7°C über dem Normalwert liegen und bis nächste Woche überdurchschnittlich hoch bleiben. Die Hitze wird auch Teile der Niederlande und den Südwesten Spaniens in Mitleidenschaft ziehen. Die Preise für Erdgas und Kohle sind in den letzten Wochen tendenziell gestiegen, da das Sommerwetter die Nachfrage nach Kraftstoffen für die Stromproduktion erhöht.

Überschrift des Artikels im Original: Rhine River Braces for Critical Summer as Heat Bakes Europe (2) --Mit Hilfe von Alaric Nightingale, Rachel Graham und Jack Wittels.



## Rheinland-Pfalz: Güterumschlag in den Häfen rückläufig

06.07.2023, SUT, Autor: pm, roe

Im ersten Quartal 2023 wurde in den rheinland-pfälzischen Häfen weniger Fracht umgeschlagen als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes in Bad Ems meldeten die Schiffs- bzw. Frachtführer einen Güterumschlag von rund fünf Millionen Tonnen. Das waren 462.000 Tonnen bzw. 8,5 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Der Güterempfang ging um 8,4 Prozent auf 2,8 Millionen Tonnen, der Versand um 8,6 Prozent auf 2,1 Millionen Tonnen zurück. Damit erreichten sowohl der Versand als auch der Empfang den niedrigsten Wert seit 2017.



© Foto: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

In Ludwigshafen, dem größten Binnenhafen des Landes, wurden in den ersten drei Monaten 2023 rund 1,5 Millionen Tonnen umgeschlagen. Das waren 8,6 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum. Der zweitgrößte Hafen des Landes in Mainz verbuchte mit rund 770.000 Tonnen einen Rückgang von 9,3 Prozent. Den höchsten Rückgang im Vergleich zum ersten Quartal 2022 verzeichnete der Hafen in Gernersheim mit 30,5 Prozent auf knapp 190.000 Tonnen. Ein Umschlagswachstum konnten die Häfen Speyer und Bendorf verbuchen.

Die höchste Umschlagmenge entfiel mit gut 1,1 Millionen Tonnen auf die Abteilung „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ (minus 9,5 Prozent). Es folgten „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ mit knapp 1,1 Millionen Tonnen (minus 11,7 Prozent) sowie die chemischen Erzeugnisse mit rund einer Million Tonnen und einem Rückgang von 6,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Den größten Zuwachs verzeichnete die Abteilung „Sekundärstoffe, Abfälle“ mit rund 427.000 Tonnen (plus 32,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum).

## Scholz schnuppert Hafenuft

06./2023 Binnenschifffahrt, Autor: RD

Bundeskanzler Olaf Scholz hat den Seehafen Brake und das dortige Umschlagunternehmen J. Müller besucht. Insbesondere mit Hinblick auf die Energiewende wird nach seiner Einschätzung die Rolle der Wasserstraßen bei Transporten steigen.

Kanzler Scholz freute sich, in Brake zu sein: »Ich bin froh, dass ich wieder hier sein und Hafenuft schnuppern kann.« Es sei gut zu sehen, wie gearbeitet wird für die Im- und Exporte unseres Landes. Es sei eine schwere Arbeit und von Bedeutung für das Land. Für Deutschland als eine der erfolgreichsten Exportnationen gehören kleinere und größere Häfen dazu.

In seiner Rede ging Scholz auch auf die Energiewende ein und die Bedeutung von Häfen bei Logistik von schweren Anlagenteilen. »Auch die Wasserstraßen werden angesichts der großen zu transportierenden Güter eine große Rolle spielen«, sagte der Kanzler.

Der Hafenbetreiber Niedersachsen Ports freute sich seinerseits, den Kanzler zu empfangen. Der Bundeskanzler habe sich bei seinem Vor-Ort-Termin von der Vielseitigkeit und Leistungsfähigkeit der Hafenanlagen beeindruckt gezeigt, hieß es in einer Mitteilung anlässlich des Besuches. Die Infrastruktur des Seehafens biete aufgrund ihrer Diversität und Modernität beste Voraussetzungen für einen multifunktionalen Spezialhafen. Er zeichne sich insbesondere durch Schnelligkeit, Flexibilität und eine breite Dienstleistungspalette aus. Verschiedene Güter könnten hier umgeschlagen werden, so der Hafenbetreiber weiter.

### Ernährungssicherheit durch Südpier

»Erst kürzlich haben wir durch die Modernisierung und Sanierung eines unserer zwei Südpierliegeplätze der großen Bedeutung des Seehafens Brake für die Versorgungssicherheit im Bereich der Ernährung entsprochen«, erklärt Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports sowie der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft. »Die Südpier im Hafen Brake hat eine signifikante Bedeutung für die Daseinsvorsorge und übernimmt eine wichtige Funktion als überregionale Ernährungs- und Versorgungsdrehscheibe. Sie ist die wesentliche Umschlageneinrichtung für die größte Mischfuttermittel-



© J. Müller

(v.l.): Holger Banik (Geschäftsführer Niedersachsen Ports), Jan Müller (Vorstandsvorsitzender J. Müller), Bundeskanzler Olaf Scholz, Jens Ripken (Vorstand J. Müller), und Thomas Bielefeld (Stellv. Vorstandsvorsitzender J. Müller)

lungsregion in Europa, das Oldenburger Münsterland«, so Banik weiter.

Auch für die Aufgabe, ein wesentliches Element für die Energiewende zu sein, ist der Seehafen Brake gut gerüstet und wird seine Infrastruktur den zukünftigen Anforderungen entsprechend weiter ausbauen. Insbesondere der Niedersachsenkai – der seit 2009 bestehende und somit neueste Hafenteil des Seehafens Brake – wird für den für die Energiewende erforderlichen Umschlag von z.B. Windkraftkomponenten eine bedeutende Rolle spielen.

Aufgrund seiner Schwerlastfähigkeit, seiner großzügig angrenzenden Betriebs- und Lagerflächen und seiner Ausstattung, die sowohl See- als auch Binnenschiffen ein sicheres Anlegen ermöglicht, fungiert er als wichtiger Umschlagplatz für Onshore-Elemente (neben Eisen und Stahl sowie Zellulose). Da der Niedersachsenkai unter anderem wegen der Energiewende und dem damit wachsenden Bedarf an Windenergieanlagen und deren Elementen bald seine Kapazitätsgrenzen erreichen wird, hat der Aufsichtsrat der Niedersachsen Ports beschlossen, im kommenden Jahr die Planungen für seine nördliche Verlängerung und damit für einen dritten Liegeplatz zu beauftragen.

Ich freue mich sehr über den Besuch des Bundeskanzlers und die Möglichkeit, mit ihm ins Gespräch über die Bedeutung unseres Braker Seehafens sowohl für eine gesicherte Ernährungs- als auch für eine zukunftsfähige und nachhaltige Energieversorgung, gekommen zu sein. Ich hoffe, er wird unseren Hafen und diesen Vor-Ort-Austausch in guter und inspirierender Erinnerung behalten«, resümiert Holger Banik.

Kanzler Scholz sagte abschließend: »Hier wird gearbeitet, auch richtig gearbeitet und angepackt. Und das gehört dazu, damit unser Land funktioniert. Es ist gut zu sehen, dass es hier mit so einer langen Tradition und mit wachsender Beschäftigung geschieht.

## SPD-Verkehrspolitiker wollen WSV reformieren



Der Sitz der GDWS in Bonn.

In einem neuen Positionspapier fordert die AG Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion eine agilere Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), eine auskömmliche Finanzierung sowie die Prüfung einer organisationsrechtlichen Neuaufstellung.

In dem am 5. Juli veröffentlichten Positionspapier greifen die Verkehrspolitiker auch wieder das kontrovers diskutierte Thema einer Umwandlung der WSV in eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) oder eine GmbH auf. Sie setzen sich ein für „die Prüfung der mittel- wie langfristigen Potenziale und Herausforderungen einer organisatorischen Trennung zwischen operativen und genehmigungsrechtlichen

Bereichen der WSV analog zu den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Damit kann der Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesregierung und der in eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) oder eine bundeseigene GmbH ausgegliederte Baubereich der WSV verbunden werden.“

Bei der Schiene nimmt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Genehmigungs-, Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde die hoheitlichen Aufgaben wahr. Bei den Autobahnen ist das Fernstraßen-Bundesamt für Anhörungen und Planfeststellung zuständig. Mit weiteren Aufgaben im Bereich Genehmigung ist die Autobahn GmbH beliehen worden.

Indirekt kritisiert das Papier auch den Haushaltsentwurf für 2024. „Perspektivisch sollte ein bedarfsgerechtes Volumen für den Erhalt der verkehrlichen Infrastruktur, den Betrieb der Wasserstraßen sowie Ersatz-, Ausbau- und Neubaumaßnahmen bei circa zwei Milliarden Euro liegen“, heißt es. Eine leistungsfähige Kosten- und Leistungsrechnung für verkehrliche Infrastrukturen sowie eine Qualitätskontrolle sollten zu einer bundesweiten Steuerung und Priorisierung von Baumaßnahmen führen.

Den Kern des Papiers bilden aber Forderungen zu mehr Flexibilität in der Per-

sonalpolitik und einer Verbesserung der Verwaltungsabläufe. So soll die WSV alle Spielräume zur Eingruppierung im Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) nutzen, um eine möglichst attraktive und marktübliche Vergütung herzustellen. Ferner soll in Zusammenarbeit mit der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi ein eigener Tarifvertrag TVöD-WSV geprüft werden. Die derzeit oft lahrenden Stellenbesetzungsverfahren will die SPD auf einen standardmäßigen Richtwert von nicht mehr als drei Monaten begrenzt sehen. Derzeit ist dafür die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) zuständig. Falls das mit der BAV nicht möglich sei, „sollte der Rahmenvertrag zwischen BMDV und BAV auf den Prüfstand kommen“.

Ferner fordern die SPD-Verkehrspolitiker, dass die GDWS sich auf ihre Kernaufgaben konzentriert und Raum für die „Etablierung einer subsidiären Entscheidungskultur, größerer Ermessensspielräume für die Beschäftigten und einer positiven Fehlerkultur im Prozessmanagement“ lässt. Geprüft werden sollte auch „inwieweit ein mehrköpfiges Präsidiumsteam der WSV der Verwaltung zu mehr Dynamik und Effizienz verhelfen kann“. Schließlich sollen Seewasserstraßen und Binnenwasserstraßen in GDWS organisatorisch getrennt werden. (Matthias Roeser)

## Grundstein für WSV-Leitzentrale Berlin-Grünau gelegt

13.07.2023, Autor: roe

Am 11. Juli ist der Grundstein für die neue Leitzentrale in Berlin-Grünau gelegt worden, von der aus verkehrswasserbauliche Anlagen der WSV betrieben werden sollen.

Wie das Wasserstraßen-Neubauamt (WNA) Berlin mitteilte, ist für die Leitzentrale auf dem Gelände des Bauhofs Berlin des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts (WAS) Spree-Havel ein Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 20 Millionen Euro veranschlagt. Die Inbetriebnahme soll im Jahr 2024 erfolgen. Der Bauhof liegt an

der Einmündung des Teltowkanals in die Dahme.

Auftragnehmer für den schlüsselfertigen Hochbau ist die Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG. Die Ausrüstung der Leitzentrale mit der notwendigen Anlagentechnik wird gesondert ausgeschrieben und vergeben.

„Nachdem wir zunächst unerwartet angegriffene Altlasten zu beseitigen hatten, schreitet die Bauausführung jetzt so



Das Baufeld der Leitzentrale Berlin-Grünau. ©

schnell voran, dass wir die traditionelle Grundsteinlegung kurzfristig improvisieren mussten“, sagte Rolf Dietrich, Leiter des WNA Berlin.

## Vorvertrag für den Bau des Tiefwassercontainerterminals soll am 10. Juli unterzeichnet werden

Berlin, den 10.07.2023, Rolf Dietrich, WNA Berlin



Foto: WNA Berlin

Verschiedene Medien berichten über eine Ankündigung der Seehafenverwaltung, wonach heute (10.07.2023) in Swinoujscie der Vorvertrag für den Bau des Tiefwassercontainerterminals mit dem belgisch-katarischen Bieterkonsortium unterzeichnet wird.

„Dies ist die erste Investition der Katarer in unserer Region“, sagte Krzysztof Urbas, als Vorstandsvorsitzender der Seehafenverwaltung Szczecin/Swinoujscie, gegenüber Radio Gdansk. „Das Konsor-

tium besteht aus Deme Concessions und Qterminals aus Katar. Diese Investition in Europa hat für die Katarer eine hohe Priorität. Sie investieren damit erstmals in einen nordeuropäischen Standort, nachdem sie

in Südeuropa bereits present sind. Deme Concessions ist Teil der großen Deme-Gruppe, die sich auf Arbeiten im Zusammenhang mit der Ausbaggerung verschiedener Stauseen spezialisiert hat.“

Der stellvertretende Infrastrukturminister Marek Gróbarczyk sagte, dass der Bau der Zufahrtsharrie und der Zugangsinfrastruktur ein langfristiges Programm sei, das aus dem Staatshaushalt und verschiedenen Quellen in Höhe von 10 Mrd. Zloty finanziert werde.

Das Terminal soll östlich des LNG-Terminals entstehen. Containerschiffe mit einer Länge von bis zu 400 Metern und mehrere kleinere können den Hafen gleichzeitig anlaufen. Es sollen ca. 1,5 Mio. TEU pro Jahr umgeschlagen werden, womit das neue Terminal das zweitgrößte in Polen nach dem DCT Gdansk wäre.

## „Scharhör“ lernt schwimmen

21.07.2023 Schiffbau, Artikel: Eckhard-Herbert Arndt

Von einem „Meilenstein“ auf dem Weg zur erfolgreichen Abarbeitung des Großauftrags über den Bau von drei neuen Mehrzweckschiffen für die Wasserstraßenverwaltung (WSV) des Bundes spricht die mittelständische Werft Abeking & Rasmussen (A & R) in Lemwerder. Das unter dem nüchternen Arbeitstitel „Schiff 1“ geführte Projekt wurde jetzt im litauischen Klaipeda (dem ehemaligen Memel) zu Wasser gelassen.

Die Werft A & R, die den Großauftrag für die Ersatzbauten der inzwischen hochbetagten, bundeseigenen Mehrzweckschiffe zum Jahresende 2019 (zwei Fahrzeuge) und dann zur Jahresmitte 2020 gewinnen konnte, lässt die stahlbaubetonnten Kasko-Arbeiten für das Trio durch die renommierte litauische Werft Western Baltija Shipbuilding ausführen.

„Schiff 1“ stellt den konkreten Ersatzbau für die 1974 bei der Rheinwerft Walsum gebaute „Scharhör“ (IMO 7349455) dar. Die beiden anderen Neubauten stehen dann für die „Neuwerk“ (IMO 9143984),

gebaut 1998, sowie für die „Mellum“ (IMO 8301981), fertiggestellt 1984. Der Gesamtauftrag wurde noch im Sommer 2020 durch das Bundesverkehrsministerium in Berlin mit rund 600 Millionen Euro angegeben.

A & R-Vorstand Matthias Hellmann zeigte sich jetzt zufrieden mit dem Gesamtprozess. „Trotz Pandemie, Russland-Konflikt und vielen anderen aktuellen Herausforderungen haben wir mit den Beteiligten wie geplant diesen Meilenstein erreicht.“ Noch im Laufe des Augusts wird der Kasko von der litauischen Hafenstadt zur weiteren Ausrüstung und Fertigstellung nach Lemwerder verschleppt. Geplant ist dabei nach THB-Informationen eine Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK).

Die neuen Spezialschiffe sind jeweils 105 Meter lang und sind für eine Geschwindigkeit von mehr als 15 Knoten (kn) ausgelegt. Der Pfahlzug liegt bei mindestens 145 Tonnen. Die Antriebsanlage ist für eine Maschinenleistung von über 12.000 kW konzipiert. Wichtig: Alle drei Einheiten



Foto: A & R

„Meilenstein“ gesetzt: Der Ersatzbau für die alte „Scharhör“ vor dem Aufschwimmen in Klaipeda. Die Endausrüstung erfolgt bei A & R in Lemwerder.

werden mit dem vergleichsweise umweltfreundlichen LNG als Treibstoff ihre Hauptmotoren betreiben.

Das Mehrzweck-Trio wird über ein eigenes Helikopter-Deck im Vorschiffsbereich verfügen. Wie die aktuellen Bestandschiffe sind die A & R-Neubauten mit der Indienstellung auf dem neuesten Stand der Technik, und zwar in punkto Gasschutz für Besatzung und Motoren, Chemikalien- und Ölwehr-Einrichtungen, Notschlepp- und Feuerlösch-Leistung, Umgebungsluft- und Unterwasser-Sensorik und vieles mehr. EHA

# Getreidetransporte: BDB kritisiert unzureichenden Ausbau der Donau

26.07.2023, Artikel DVZ Redaktion

Die Donau taugt nach Ansicht des Bundesverbandes der Binnenschifffahrt (BDB) nicht als verlässliche Alternativroute für Getreidetransporte aus der Ukraine, weil sie nicht ausreichend ausgebaut ist – unter anderem in Deutschland. In Bayern sei der 69 Kilometer lange Abschnitt zwischen Straubing und Vilshofen „ein echtes Nadelöhr“ für den gesamten süd-deutschen Raum. Zwar wurde hier vor drei Jahren mit dem Ausbau begonnen, doch nicht so umfassend, wie sich das der BDB wünscht.

Statt für eine Staustufe mit Schleuse und Stichkanal, habe sich Bayern lediglich für „flussbauliche Maßnahmen“ entschieden, um die Abladetiefe zu verbessern. Dadurch könne laut Gutachtern zwischen Straubing und Vilshofen an 200 Tagen im Jahr eine praktisch nutzbare Abladetiefe von 2,50 Metern erreicht werden. Die andere Variante hätte diese Abladetiefe an 300 Tagen im Jahr ermöglicht.

Sein Verband begrüße die Verbesserung des Status Quo, erklärte BDB-Präsident Martin Staats. „Allerdings ist bereits heute absehbar, dass die Donau auch nach der Umsetzung der Maßnahme ein sehr unzureichender Verkehrsweg bleibt, wie die Trockenjahre 2018 und 2022 und das daraus resultierende langanhaltende Niedrigwasser klar gezeigt haben“. Sowohl die bayerische Staatsregierung als auch die Bundesregierung hätten versäumt, „ein zukunftsfähiges Konzept für die Bundeswasserstraße Donau als bedeutender Transportweg zwischen West- und Osteuropa zu beschließen“, und die Verlagerung von mehr Güterverkehr auf Binnenschiffe zu ermöglichen, sagte Staats.

## EU-Kommissar sieht noch Transportkapazität

Nahezu das gesamte für den Export bestimmte ukrainische Getreide könnte nach Angaben von EU-Kommissar Janusz Wojciechowski über eigens von der EU und der Ukraine ausgebaute Handelswege exportiert werden. „Wir sind bereit, über die Solidaritätskorridore fast alles zu exportieren, was die Ukraine braucht“, sagte der Agrarkommissar in Brüssel. Nach Angaben der EU-Kommission wurden im April, Mai und Juni 2,1 Millionen Tonnen, 3,4 Millionen Tonnen beziehungsweise 3 Millionen Tonnen Getreide über diese



Die Donau im Landkreis Straubing-Bogen. Zwischen Straubing und Vilshofen wird die Bundeswasserstraße seit Juli 2020 ausgebaut. (Foto: picture alliance/dpa | Armin Weigel)

Wege exportiert. Der bisherige Höchststand lag im November 2022 bei 4,2 Millionen Tonnen.

Russland hatte am Montag voriger Woche ein von der Türkei und den Vereinten Nationen vermitteltes Abkommen zur Verschiffung von ukrainischem Getreide über das Schwarze Meer aufgekündigt. Moskau lässt Kriegsschiffe patrouillieren und ukrainische See- und Donauhäfen bombardieren. Es wird befürchtet, dass dadurch Lebensmittelpreise steigen und Versorgungsengpässe zunehmen könnten, da die Ukraine einer der weltweit wichtigsten Exporteure von Getreide ist.

## Einkauf in Russland wäre billiger

Aktuelle Schätzungen gingen davon aus, dass in den nächsten zwölf Monaten etwa 50 bis 55 Millionen Tonnen ukrainisches Getreide für den Export zur Verfügung stünden, hieß es aus der EU-Kommission. Demnach müssten monatlich etwa 4,5 Millionen Tonnen Getreide exportiert werden.

Die eigens von der EU und der Ukraine wegen des Kriegs ausgebauten Handelswege über Flüsse, Schienen und Straßen haben seit Beginn des Krieges EU-Angaben zufolge bereits 60 Prozent der ukrainischen Getreideexporte abgewickelt. Es wird daran gearbeitet, diese Handelswege noch weiter auszubauen. Der Export über die Solidaritätskorridore war in der Vergangenheit aber verhältnismäßig teuer. Wojciechowski sagte, es sei günstiger von Russland Getreide zu kaufen, als ukrainisches Getreide, das etwa durch Polen zu Häfen im Baltikum an der Ostsee transportiert werde.

Probleme gibt es auch damit, dass die östliche EU-Länder Polen, Ungarn, Rumänien, Bulgarien und die Slowakei enorm gestiegene Getreideimporte aus der Ukraine beklagen. Die EU-Kommission hatte Anfang Juni beschlossen, Einschränkungen für Getreideimporte aus der Ukraine bis zum 15. September zu verlängern.

Länder wie Polen hatten zuvor eigenständig Maßnahmen ergriffen und damit auch auf Proteste von Landwirten reagiert, die sich zu großer Konkurrenz ausgesetzt sahen. Derzeit wird nach Wegen gesucht, wie sichergestellt wird, dass das Getreide nicht in den betroffenen Ländern verbleibt.

## Slowakei und Litauen bieten Unterstützung an

Die Slowakei will die Ukraine dabei unterstützen, ihr Getreide auf den Weltmarkt zu exportieren. Dies dürfe aber nicht auf Kosten ihrer eigenen Landwirtschaft und ihres eigenen Lebensmittelmarkts gehen. Das sagte der slowakische Landwirtschaftsminister Jozef Bires der staatlichen Nachrichtenagentur TASR am Mittwoch. „Die Slowakei bemüht sich, der Ukraine im Bereich der Infrastruktur maximal dabei zu helfen, dass die Transportbedingungen so einfach wie möglich sind und das Getreide dorthin kommt, wo es am meisten gebraucht wird“, sagte Bires. Sein litauischer Amtskollege Kestutis Navickas hatte am Dienstag in Brüssel ebenfalls angeboten, dass sein Land den Export von Getreide unterstützen könne, etwa über den litauischen Ostseehafen Klaipeda.

Bires warb um Verständnis für die aktuellen Einschränkungen für Getreideimporte aus der Ukraine. Die slowakische Landwirtschaft erwarte diesen Sommer aufgrund günstiger Wetterbedingungen die beste Getreideernte seit fünf Jahren. In der laufenden Erntesaison zeige sich schon jetzt eine um 12 Prozent über dem Schnitt der letzten fünf Jahre liegende Ertragsmenge. Diese gute Nachricht werde aber dadurch getrübt, dass die Speicher aufgrund vorangegangener ukrainischer Lieferungen noch immer voll seien. Und obendrein seien die Verkaufsmöglichkeiten wegen der im Vergleich zur Ukraine höheren Preise äußerst beschränkt. Slowakische Bauern hatten schon seit Monaten vor einer Pleite zahlreicher Agrarbetriebe gewarnt. (fh/dpa)



### **Kein Ei ist wie das andere**

Als Grafikdesign-Agentur befassen wir uns damit, die einzigartigen Seiten unserer Kunden im Erscheinungsbild und in ihrer Kommunikation herauszustellen. Seit über 20 Jahren verstehen wir uns als lösungsorientierte Dienstleister für Unternehmen jeder Größe und Branche. Auch Projekte mit schwierigen Rahmenbedingungen oder hohem Zeitdruck setzen wir zuverlässig um. Wenn Sie eine Agentur suchen, mit der man reibungslos und kostenbewusst zusammenarbeiten kann, sind wir genau die richtigen Partner für Sie.

[www.grunddesign.com](http://www.grunddesign.com)

### **Web**

Websites, Onlinemedien, ...

### **Printmedien**

Flyer, Broschüren, ...

### **Corporate Design und Basics**

Corporate Design, Logos, ...

### **Verkaufsförderung und Events**

Werbemittel, Verpackungen, ...

# **GRUNDDESIGN**