



# MAGAZIN

Das Netzwerk im Wasserbau

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



---

**14** Ausbau der Donau zur Wasserstraße

---

**20** Perspektiven an der  
Main-Donau-Wasserstraße

---

**24** Donauausbau Straubing-Vilshofen –  
Baumaßnahmen am und im Fluss

# Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e. V.

## Geschäftsführender Vorstand

### Bundesvorsitzende

Dipl.-Ing. Stefanie von Einem (SvE)  
c/o WSA Donau MDK  
Tel.: 0911 2000-3500  
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 Reedereizentrum WSV  
Tel.: 0151 15005870  
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@iwsv.de  
IBAN: DE07 7409 0000 0003 3447 70  
BIC: GENODEF1 PA1



Bankverbindung des IWSV:

IBAN: DE10 7605 0101 0013 9728 98

BIC: SSKNDE77XXX

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





## Impressum

### IWSV-MAGAZIN

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

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

Mitglied im Zentralverband der  
Ingenieurvereine ZBI e.V.

#### Herausgeber

Ingenieurverband Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung e.V. (IWSV)  
Bundesvorsitzende:  
Dipl.-Ing. Stefanie von Einem (SvE)  
c/o WSA Donau MDK  
Tel.: 0911 2000-3500  
[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  
[torsten.stengel@iwsv.de](mailto:torsten.stengel@iwsv.de)

#### Redaktion, Anzeigen und Vertrieb

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

#### weitere Redaktionsmitglieder

Vorsitzende der Bezirksgruppen

#### Grafik und Druck

GrundDesign GmbH  
Borsigstraße 11, 38446 Wolfsburg  
Tel.: (+49) 5361 89077-0, Fax: (+49) 5361 89077-71  
[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., 01.06. und 01.10. jeden Jahres.

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: Niedrigwasser an der Donau 2023 © BAW

# Inhalt

|           |   |
|-----------|---|
| Editorial | 4 |
|-----------|---|

## Verbandsarbeit

|   |    |
|---|----|
| Nachruf Paul Schmidtke  | 5  |
| Sitzung des Bundesvorstands<br>am 2. Mai 2024 in Plattling        | 7  |
| X. Ingenieurtag 2024 des IWSV in Plattling                        | 8  |
| Ausbau der Donau zur Wasserstraße                                 | 14 |
| Perspektiven an der Main-Donau-Wasserstraße                       | 20 |
| Donauausbau Straubing-Vilshofen –<br>Baumaßnahmen am und im Fluss | 24 |

## Partnerverbände

|  |    |
|--|----|
| ifkom – Recht auf schnelles Internet<br>muss angepasst werden!                   | 26 |
| ZBI – Im Gespräch mit dem Bundestags-<br>abgeordneten Mathias Stein              | 27 |
| ifkom – KI-Gesetz schnell umsetzen!  | 28 |
| BDB – Gemeinsam stark für die Interessen<br>der gewerblichen Fahrgastschifffahrt | 28 |
| VDV – Ingenieurmangel bremst Deutschland<br>massiv aus                           | 29 |
| 40-jähriges Jubiläum der BFT Gruppe  | 30 |
| ZBI – Wilfried Grunau mit der Lenné-Medaille<br>ausgezeichnet                    | 31 |

## IWSV Info

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| IWSV Nachwuchsförderpreis 2024 | 32 |
| Der IWSV auf Instagram         | 32 |
| Termine und Veranstaltungen    | 33 |

## IWSV-Aktuell

|             |    |
|-------------|----|
| Presseschau | 34 |
|-------------|----|



*Liebe Leserinnen und Leser,*

nun ist das 1. Halbjahr von 2024 schon wieder vorbei und es ist doch irgendwie wie im Flug vergangen. Beim letzten Mal habe ich Ihnen erzählt, dass wir uns alle intensiv auf den Ingenieurtag in Plattling vorbereiten und freuen. Plattling an der Isar, dass nun wirklich ein paar mehr Menschen kennen, als dies vorher der Fall war. Der Ingenieurtag war ein großer Erfolg. Das haben wir an der sehr guten Besetzung der Grußwortrednerinnen und -redner sehen können, die allesamt Wort gehalten und den Weg in den Süden gefunden und unserer Veranstaltung einen schönen Auftakt gegeben haben. Aber auch die unterschiedlichen Fachvorträge haben allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern bekannte aber auch neue Aspekte des Donauausbaus näherbringen können. Hier im Heft gibt es sogar noch das eine oder andere zum Nachlesen. Das von der BG Süd toll ausgearbeitete Rahmenprogramm hat ebenfalls dazu beigetragen, dass wir alle in einen sehr guten Austausch kommen konnten. Das ist ja der eigentliche Zweck eines solchen Events.



**Aber nach dieser großen Veranstaltung steht bereits die Organisation der nächsten auf dem Programm.**

Deshalb hier an dieser Stelle bereits das „Save the Date“ für die große Mitgliederversammlung, die am 23.05.2025 in Brunsbüttel stattfinden und dieses Mal von der BG Nord organisiert wird.

Wer es noch nicht mitbekommen hat: Der IWSV ist jetzt auf Instagram. Unter IWSV\_ev kann man Informationen über den Verband erhalten. Der Auftritt in den sozialen Medien befindet sich jedoch noch am Beginn, aber lässt schon jetzt viel erahnen. Schauen Sie doch hier ab und an mal vorbei oder noch besser: Folgen Sie uns, um nichts zu verpassen!!!

Ich wünsche Ihnen allen noch einen schönen, sonnigen Restsommer und freue mich schon jetzt auf die Treffen mit Ihnen bei einer der nächsten Veranstaltungen.

Ihre/Eure

Stefanie von Einem



# IWSV trauert um Paul Schmidtke

**Der IWSV trauert um den Ehrenvorsitzenden Dipl.-Ing. Paul Schmidtke, Bauoberamtsrat a. D., der am 20. März 2024 im Alter von 76 Jahren in seinem Wohnort Aurich verstarb.**

Eine den IWSV über mehr als drei Jahrzehnte prägende Persönlichkeit hat uns für immer verlassen.

Im Jahr 1948 in Oldersum (Ostfriesland) geboren und aufgewachsen, begann seine berufliche Laufbahn bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zunächst mit einer Ausbildung zum Bauzeichner und anschließend mit einer Ausbildung zum Wasserbauwerker beim damaligen Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Emden. Nach dem Studium des Bauingenieurwesens in Oldenburg und dem Vorbereitungsdienst für die gehobene bautechnische Verwaltungstätigkeit wurde Paul Schmidtke Leiter des Außenbezirks Emden. Er wechselte anschließend zum WSA Braunschweig, wo er als büroleitender Beamter tätig war. Anfang der 80er Jahre wurde er zur damaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest nach Aurich versetzt. Hier war er zunächst in der Vorprüfungsstelle und seit Mitte der 80er Jahre bis zur Versetzung in den Ruhestand in 2013 in der Technischen Programmplanung tätig und steuerte u. a. die Maßnahmenplanungen der Ämter.

Paul Schmidtke war seit dem 01.01.1974 Mitglied des IWSV. Von 1983 bis 2009 war er Vorsitzender der Bezirksgruppe Nordwest und von 1993 bis 2013 Bundesvorsitzender des IWSV. Parallel dazu war er zwei Jahrzehnte Teil des Hauptvorstandes des Zentralverbands der Ingenieurvereine (ZBI) und füllte diese ehrenamtliche Funktion mit herausragendem Engagement aus.

Am 03. Mai 2013 wurde er von der Bundesmitgliederversammlung zum Ehrenvorsitzenden ernannt und ihm wurde die Ehrennadel mit Ehrenkranz verliehen. Paul Schmidtke hat nicht nur maßgeblich den IWSV geprägt, sondern sich auch jahrzehntelang für den Berufsstand der Ingenieure eingesetzt.

Für seine außergewöhnlichen und besonderen Verdienste für den Berufsstand der Ingenieure in Deutschland wurde er daher in 2013 mit der Goldenen Ehrennadel des ZBI ausgezeichnet.

Paul Schmidtke war ein ausgezeichnete Netzwerker, Visionär, Macher und exzellenter Redner. Paul Schmidtke lebte den IWSV. Er war das Aushängeschild des IWSV, ein unermüdlicher Verfechter für unseren Verband.



Seine Sprachgewandtheit und seine Sicht der Dinge waren etwas Besonderes. Seine als „Hirtenbriefe“ bezeichneten Editorials zur Weihnachtszeit, poetische Meisterwerke, die die Ereignisse des Jahres in einem fesselnden und offenen Stil zusammengefasst haben. Seine Sprache, blumig und doch so klar.

Wir werden Paul Schmidtke für das, was er für den IWSV und für den Berufsstand der Ingenieure in seinen Ehrenämtern geleistet hat, für immer dankbar sein. Paul Schmidtke wird uns immer in guter Erinnerung bleiben.

Unser aller Mitgefühl gilt seiner Frau und seinen Angehörigen.

Wir werden ihn nie vergessen.

Für den Bundesvorstand  
**Torsten Stengel**  
 Bundesgeschäftsführer

# Sitzung des Bundesvorstands

am 2. Mai 2024 in Plattling

**Die Frühjahrssitzung 2024 des Bundesvorstands fand am 2. Mai 2024 am Vortag des X. IWSV-Ingenieurtages in Plattling an der Isar statt. Zu Beginn der Sitzung wurde dem am 20.03.24 verstorbenen Ehrenvorsitzenden, Paul Schmidtke, gedacht.**

**Folgende Themen wurden u. a. anlässlich der Sitzung erörtert/beschlossen:**

- Unsere Bundesvorsitzende, Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, berichtete über ihre Teilnahme an Veranstaltungen des ZBI, u. a. über den Termin zwischen dem ZBI und dem MdB Mathias Stein, an dem ein intensiver Austausch über die Verbandsarbeit des IWSV erfolgte. Anlässlich der Hauptvorstandssitzung des ZBI am 18.4.24 wurden u. a. die unterschiedlichen Aktivitäten der ZBI-Arbeitskreise erörtert, die alle auch mit Vertreter/innen des IWSV besetzt sind. Einige Arbeitskreise werden nur bei Bedarf aktiv und tagen daher nicht regelmäßig.
- Die Bundesvorsitzende wird am 13.5.24 an einer Anhörung des Verkehrsausschusses teilnehmen, zu der sie als Sachverständige eingeladen ist sowie am 17.5. an der 75 Jahr-Feier des VDV (Verband der Vermessungsingenieure) in Bayreuth.



**v.l.n.r. Andreas Wanek, Jan Stubbe, Sophie Pennewitz, Gerrit Klemm, Heike Brandherm, Petra Schneider, Mathias König, Jan Schaper, Stefanie von Einem, Sven Wennekamp, Johannes Kutscher, Torsten Stengel, Jürgen Behm, Doris Rauch, Marko Ruszczynski, Mathias Bahrs, Burkhard Knuth**



- Ein Termin für den Antrittsbesuch bei der Abteilungsleiterin WS beim BMDV, Frau Dr. Mellwig, konnte noch nicht vereinbart werden. Da Frau Dr. Mellwig am 3.5. beim X. Ingenieurtag teilnimmt, wird die Gelegenheit genutzt, um sich mit ihr persönlich hierüber auszutauschen.
- Die Bundeskasse würde gem. Auskunft unseres Bundesschatzmeisters, Dipl.-Ing. Marko Ruszczyński, in 2024 fortfolgend mehr Ausgaben als Einnahmen aufweisen, wenn nicht gegengesteuert wird. Es wurde daher beschlossen, dass zukünftig jährlich drei statt vier Ausgaben der Verbandszeitschrift veröffentlicht werden. Dadurch wird zumindest bis 2025 ein ausgeglichener „Haushalt“ sichergestellt.
- Die Bezirksgruppenvorsitzenden haben über die in 2024 durchgeführten Mitgliederversammlungen bzw. Fortbildungsveranstaltungen sowie die geplanten Baustellentage und Exkursionen informiert. Die Termine für die geplanten Aktivitäten werden auf unserer Homepage veröffentlicht.
- Der ZBI-Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit plant gemäß Auskunft unserer Vertreterin, Dipl.-Ing. Petra Schneider, eine Pressemitteilung zum Thema „Energietransformation, alternative Energieträger“.
- Die Redaktionsleitung unseres IWSV-Magazins wird zukünftig durch die Kollegin Heidrun Ferchland von der BG-Ost verstärkt.
- Die Abfrage zum digitalen Bezug des IWSV-Magazins ab 2025 wurde nicht von allen Bezirksgruppen beantwortet und wird nochmals wiederholt. Jedes Mitglied wird bei der erneuten Abfrage um Rückantwort gebeten. Diejenigen, die das digitale Dokument bevorzugen, sollten eine E-Mail mit dem PDF-Dokument erhalten.
- In die Öffentlichkeitsarbeit muss dringend intensiviert werden. Der IWSV-Instagram Auftritt wird zum 3. Juni 2024 freigeschaltet und alle sind aufgefordert Beiträge zu liefern. Die Bezirksgruppenvorsitzenden werden gebeten, die Homepage zeitnah mit deren Veranstaltungen zu aktualisieren.
- Die Jury für den IWSV-Förderpreis 2025 setzt sich aus drei Professoren (wie in 2023), Stefanie von Einem und Jürgen Behm zusammen. Die Unis und Hochschulen werden angeschrieben und auf den Förderpreis aufmerksam gemacht.
- Die Vorbereitungen für die Mitgliederversammlung 2025 haben begonnen. Diese wird durch die BG-Nord organisiert und soll in Brunsbüttel stattfinden.

#### Die nächsten Vorstandssitzungen sind wie folgt terminiert:

- 19.07.24: GV-Sitzung in Bremen
- 22.11.24: Herbst-BV-Sitzung in Potsdam
- 21.02.25: GV-Sitzung in Würzburg
- 22.05.25: Frühjahrs-BV-Sitzung in Brunsbüttel
- 23.05.25: Bundesmitglieder-Versammlung in Brunsbüttel



X. Ingenieurtag des IWSV am 3. Mai 2024

## „Donauausbau – Chancen für Schifffahrt und Natur?!“

Am 3. Mai 2024 fand der X. Ingenieurtag des IWSV in Plattling statt. Das Leitthema des Ingenieurtags lautete „Donauausbau – Chancen für Schifffahrt und Natur?!“ Über 60 Ingenieurinnen und Ingenieure aus ganz Deutschland nutzten die Gelegenheit, um sich intensiv über das Thema auszutauschen und das IWSV-Netzwerk für den Wasserbau auszubauen.

Der Vorsitzende der Bezirksgruppe Süd, Jan Stubbe, begrüßte alle Teilnehmenden und führte souverän durch das Programm.



Jan Stubbe, Vorsitzender der Bezirksgruppe Süd

Mit ihren Grußworten begrüßte die Bundesvorsitzende des IWSV, Stefanie von Einem, ebenso alle Teilnehmenden und erläuterte die Wichtigkeit dieser Ingenieurtage. „Die Ingenieurtage, die der IWSV alle zwei Jahre durchführt, verfolgen das Ziel das bundesweite Netzwerk des IWSV im Wasserbau weiter auszubauen, indem aktuelle Baumaßnahmen thematisiert werden.“



Bundesvorsitzende des IWSV: Stefanie von Einem



*„Die Donau ist eine vielbefahrene Wasserstraße und von großer wirtschaftlicher und verkehrlicher Bedeutung.“*

Dr. Wibke Mellwig



Dr. Wibke Mellwig, Abteilungsleiterin beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr

### **Die hochrangigen Ehrengäste hoben in ihren Grußworten die Aktualität des Leitthemas und die Bedeutung des Ingenieurwesens hervor.**

Die Abteilungsleiterin beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Dr. Wibke Mellwig, lobte die gute Zusammenarbeit zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern beim Ausbau der Donau. Sie hob die Rolle der Mitarbeitenden der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung hervor, die durch ihren täglichen Einsatz für eine funktionierende Wasserstraßen-Infrastruktur sorgen und somit eine wesentliche Stütze für die deutsche Wirtschaft sind. „Die Donau ist eine vielbefahrene Wasserstraße und von großer wirtschaftlicher und verkehrlicher Bedeutung. Nicht nur für die Region, sondern natürlich auch für Deutschland und ganz Europa.“

*„Der Freistaat Bayern setzt sich dafür ein, die Wasserstraßen und Binnenhäfen zu stärken.“*

Christian Bernreiter



Christian Bernreiter, Verkehrsminister von Bayern

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter: "Der Freistaat Bayern setzt sich dafür ein, die Wasserstraßen und Binnenhäfen zu stärken. Wir wollen die verschiedenen Verkehrsmittel, wie LKW, Bahn und Schiff, besser vernetzen und dadurch einen umwelt- und ressourcenschonenden Gütertransport ermöglichen. Deswegen tragen wir finanziell zum Ausbau der Donau-Wasserstraße bei und haben etwa rund 50 Millionen Euro in den Ausbau der eigenen Häfen investiert. Auch der fertiggestellte erste Bauabschnitt des Donauausbaus ist ein großer Erfolg! Nun müssen die nächsten Abschnitte in Angriff genommen werden. Wir als Staatsregierung setzen uns weiter entschlossen für den Ausbau der Wasserstraße und den Hochwasserschutz ein und wollen dabei auch den Naturraum Donau erhalten.“

*„Wir können stolz auf uns sein!“*

*Dirk Schwardmann*

Der Vizepräsident der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt, Dirk Schwardmann, machte darauf aufmerksam, dass von allen Verkehrsträgern die Wasserstraßen mit ca. 97% die höchste Verfügbarkeit aufweisen und hier erhebliche Potenziale bestehen, die von der Wirtschaft genutzt werden sollten. Er lobte darüber hinaus das hervorragende Netzwerk des IWSV. „Wir können stolz auf uns sein, wir werden besser werden und wir sind in der Lage und immer wieder flexibel genug uns auf neue Dinge einzustellen und uns anzupassen. Dafür ganz herzlichen Dank den Kolleginnen und Kollegen in der WSV und den Kolleginnen und Kollegen im IWSV.“



Dirk Schwardmann, Vizepräsident der Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrt

*„Der IWSV leistet eine herausragende Arbeit für den Verband des ZBI.“*

*Johannes Leicht*



ZBI Vizepräsident Johannes Leicht



Vizepräsident des Zentralverbands der Ingenieurvereine (ZBI) Johannes Leicht lobte den IWSV für eine über Jahre bestehende gute Zusammenarbeit. „Der IWSV zeichnet sich durch seine kontinuierliche und engagierte Mitarbeit, unter anderem im Präsidium des ZBI aber auch in den einzelnen Arbeitskreisen aus. Der IWSV leistet eine herausragende Arbeit für den Verband des ZBI.“

*„Das ineinandergreifende Gesamtprojekt [...] dient somit insgesamt dem Wohl der Menschen in dieser Region, der bayrischen wie auch der gesamteuropäischen Wirtschaft und der Umwelt.“*

*Guido Zander*



Guido Zander, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Donau-MDK

Guido Zander, Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Donau-MDK sprach über die Wichtigkeit des Ausbaus des nur 69 km langen Donauabschnitts zwischen Straubing und Vilshofen. „Das ineinandergreifende Gesamtprojekt -Donauausbau- für die Schifffahrt, für den Hochwasserschutz, für den Schutz der Naturlandschaft dient somit insgesamt dem Wohl der Menschen in dieser Region, der bayrischen wie auch der gesamteuropäischen Wirtschaft und der Umwelt.“





Vortragende Rolf Diesler, Nils Huber, Markus Fischer, Oswald Bauer, Heinrich Schoppmann

In den Vorträgen wurde u. a. über die Historie des Donauausbaus, die aktuellen flussbaulichen Herausforderungen, den Nutzen für die Binnenschifffahrt und die Perspektiven der Main-Donau-Wasserstraße referiert. Die Vorträge sind als Fachartikel auf den nachfolgenden Seiten zu lesen.

Die nachmittägliche Exkursion führte zu den bisher erfolgten Bauabschnitten und den Ausgleichsmaßnahmen des Donauausbaus.













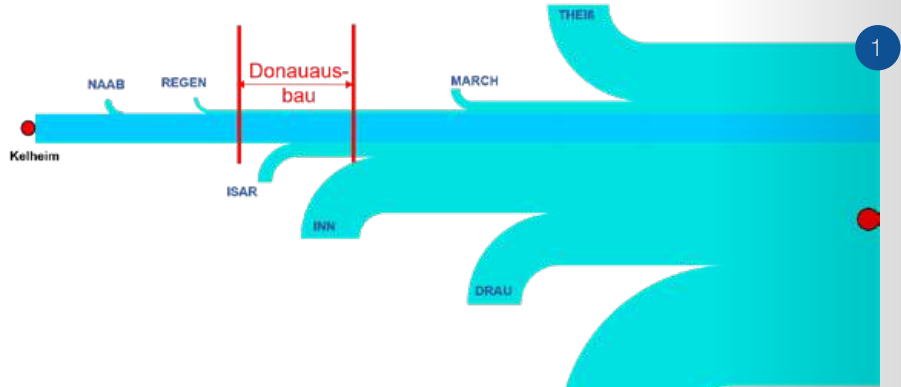
# Ausbau der Donau zur Wasserstraße

## Donau-Ausbau

in dem Wort kommt **dreimal „au“** vor – und manchmal war und ist es schmerzhaft...

Die betrachtete Strecke für den historischen Rückblick entspricht der heutigen Bundeswasserstraße Donau von der Einmündung des Main-Donau-Kanals in Kelheim bis zur Deutsch-Österreichischen Grenze in Jochenstein. Natürlich kann die Strecke nicht isoliert betrachtet werden, sondern sie ist immer in Bezug zu den jeweils angrenzenden Streckenabschnitten zu sehen.

Kernproblem der Bayerischen Donau ist das geringe Wasserdargebot – erst ab der Innmündung in Passau entspricht die Wasserführung in etwa derjenigen des Mittelrheins.



Wasserdargebot der Donau zwischen Kelheim und Galatz (Rumänien) Foto WSA Regensburg

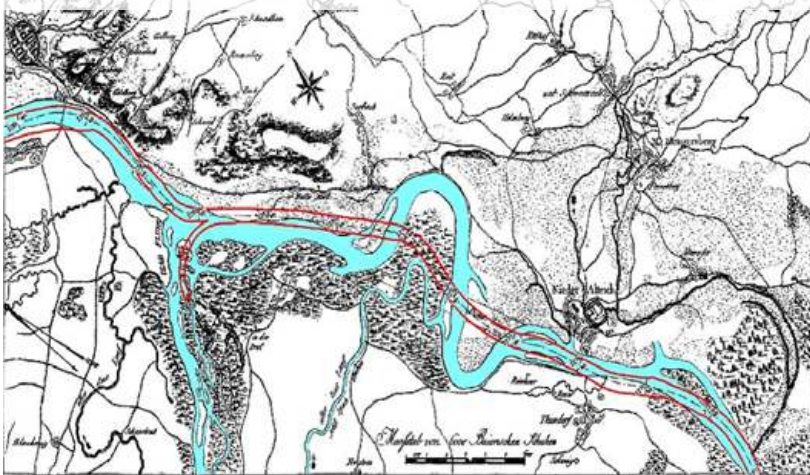
Ein zweites Problem ist das relativ große Gefälle.

Der Ausbau der Bayerischen Donau lässt sich in 4 Phasen unterteilen (die sich allerdings überlappen):

- |  |                 |
|--|-----------------|
| I. Mittelwasserkorrektur                                   | 1806 – ca. 1920 |
| II. Niederwasserregulierung                                | 1922 – 1969     |
| III. Staustufenbau   | 1922 – 1995     |
| IV. Planungen zum Ausbau der Strecke Straubing – Vilshofen | 1964 - 2013     |

2

Mittelwasserkorrektur im Bereich der Isarmündung (Graphik: RMD Wasserstraßen GmbH)



## I. Mittelwasserkorrektur

1806 – ca. 1920

Die Ziele der Mittelwasserkorrektur waren:

- Sicherheit vor Hochwasser
- Reduzierung der Gefahr von Eisversatz
- Unterbindung von Flussverlagerung und Seitenschurf
- Gewinnung von Kulturlandschaft
- sowie als Nebenziel: Verbesserung der Schiffbarkeit



## Ausbau zur Großschifffahrtsstraße

Nach langen Vorüberlegungen und Vorbereitungen wurde für den Ausbau der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau 1921 die RMD AG (d.d. das Deutsche Reich und Bayern) gegründet. Zur Tilgung der Kredite wurde diesem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen das Recht zur Nutzung der Wasserkraft an Main und Donau (sowie an mehreren Nebenflüssen) eingeräumt.

Begonnen wurde der Ausbau 1922 an der Mainmündung; 1962 wurde Bamberg erreicht, 1972 Nürnberg und 1992 konnte mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals der Gesamtverkehr freigegeben werden. Parallel begann 1922 der Ausbau der Donau mit dem Bau der Staustufe Kachlet sowie der Niederwasserregulierung Vilshofen – Regensburg.

## II. Niederwasserregulierung 1922 -1969

Die Ziele der Niederwasserregulierung waren:

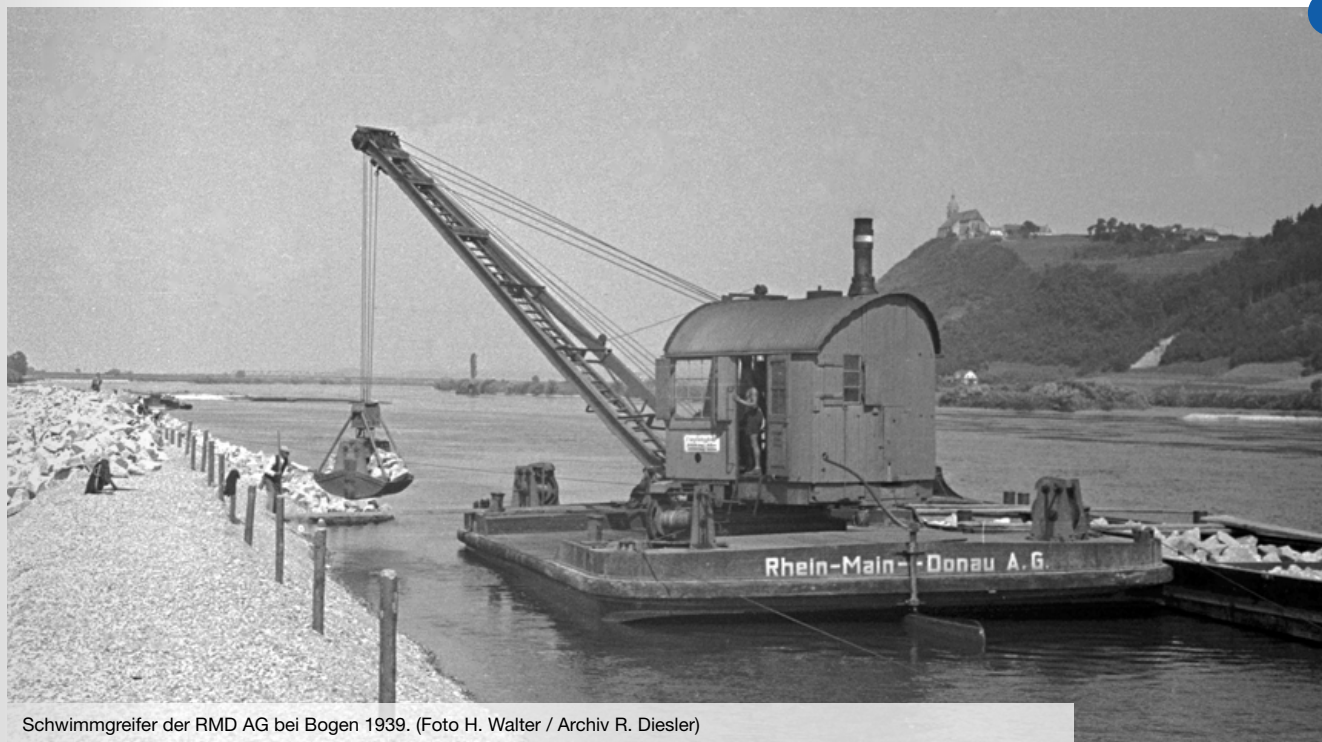
- Verbesserung der Schiffbarkeit
- Strecke: Stauwurzel Kachlet (in Vilshofen) bis Regensburg
- Angestrebte Fahrrinntiefe: 2,0 m bei Niederwasser (RNW)

Es konnten letztlich zwischen Regensburg und Straubing nur 1,70m erreicht werden, zwischen Straubing und Vilshofen 2,00 m (allerdings mit Einschränkungen).

## III. Staustufenbau 1922 -1995

Die Ziele der Stauregelung waren:

- Verbesserung der Schiffbarkeit
- Stromerzeugung
- Hochwasserschutz
- Gewinnung zusätzlicher Flächen für die Landwirtschaft (Staustufe Geisling)



Schwimmgreifer der RMD AG bei Bogen 1939. (Foto H. Walter / Archiv R. Diesler)

4



Felsstrecke am Kachlet um 1923. (Foto WSA Regensburg)

5



Bauarbeiten an der Staustufe Kachlet 1923. (Foto WSA Regensburg)

6



Fertige Staustufe Kachlet 1928. (Foto WSA Regensburg)

7



Bau der Staustufe Jochenstein 1954. (Foto WSA Regensburg)

### III a) Staustufe Kachlet 1922 – 1927

Aufgrund der schwierigen Verhältnisse im Bereich der Felsstrecke oberhalb Passaus wurde dort unmittelbar nach der Gründung der RMD AG mit dem Bau einer Staustufe begonnen. 1927 konnte die Staustufe komplett in Betrieb genommen werden.

### III b) Staustufe Jochenstein 1952 – 1956

Bereits 1940 begannen die Arbeiten an der geplanten Staustufe Ybbs-Persenbeug zur Überstauung der gefährlichen Strudenstrecke. Nach dem II. Weltkrieg gab die russische Besatzungsmacht allerdings keine Erlaubnis zur Wiederaufnahme der Bauarbeiten, daher begann ein Deutsch-Österreichisches Unternehmen (Donaukraftwerk Jochenstein GmbH) mit dem Bau der Staustufe Jochenstein. Diese dient zur Stromerzeugung und wird von der Energiewirtschaft (heute: Verbund AG / Österreich) betrieben (nicht von der WSV).

### III c und d) Staustufen Regensburg und Bad Abbach 1972 – 1978

Bis zum Jahre 1978 war Regensburg quasi Endpunkt der durchgehenden Großschiffahrt auf der Donau. Stromaufwärts ließ das Wasserdargebot nur eine Fahrrinnentiefe von 90cm bei RNW zu, entsprechend der Wasserstraßenklasse I (unterhalb Regensburg Klasse IV). Weitere Einschränkungen für Schiffseinheiten war die notwendige Passage der Steinernen Brücke. Den Ludwig-Donau-Main-Kanal konnten Schiffe mit einer max. Länge von 30m, einer Breite von 4,5m und einem Tiefgang von 85cm mit einer Tragfähigkeit von nur 100 t passieren.

Daher hatten bereits die Pläne des Bayerischen Kanalbauamtes die Herstellung gleichwertiger Fahrwasserbedingungen zwischen dem zu bauenden Main-Donau-Kanal und der Donau zwischen Kelheim und Regensburg zum Ziel. Dies war nur durch eine Stauregelung zu erreichen. Entsprechend dem Kanal wurde für den Ausbau dieses Donauabschnittes während der endgültigen Entwurfsarbeiten im Jahre 1966 (nach mehreren Vorentwürfen) die Wasserstraßenklasse IV festgelegt; dies bedeutet:

- Fahrrinnenbreite 50m
- Fahrrinnentiefe bei RNW 2,80m
- Schleusenlänge 190m
- Schleusenbreite 12m



Die Voruntersuchungen 1954 ergaben für die 34km lange Strecke bei 11m Höhenunterschied die Festlegung von 2 Stautufen, Poikam und Regensburg.

### III e und f) Stautufen Geisling 1977 – 1986 und Straubing 1979 – 1995

Aufgrund der Entwicklungen in der Donauschifffahrt (Abladetiefe der bisherigen Donauschleppkähne war 2,00m, der Gütermotorschiffe sowie der Schubleichter aber 2,50m und mehr) sowie der nur 1,70m (statt 2,00m) erreichbaren Fahrrinntiefe zwischen Regensburg und Straubing (siehe Punkt II. Niederwasserregulierung) bekam die RMD in den frühen 1960er Jahren den Auftrag zur Projektierung einer Stauregelung der Strecke Regensburg – Vilshofen.

Begonnen wurde 1977 mit dem Bau der Staustufe Geisling, 1979 begannen die Arbeiten an der Staustufe Straubing.

### IV. Planungen zum Ausbau der Strecke Straubing – Vilshofen 1964 -2013

Aus den unter III e) und f) genannten Gründen wurde 1966 der Duisburger Vertrag zwischen dem Bund und dem Freistaat Bayern geschlossen.

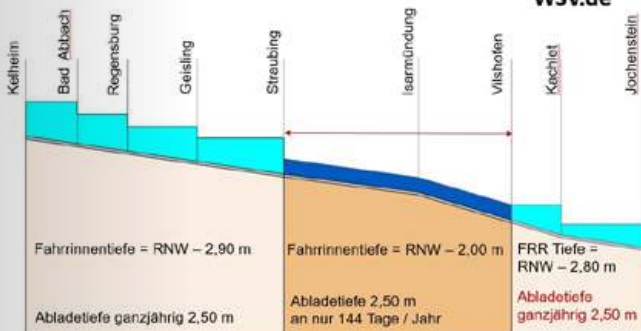
Die Finanzierung (2/3 Bund und 1/3 Bayern) wurde 1976 im Donaukanalisierungsvertrag festgelegt.

Parallel zu den Baumaßnahmen Geisling/Straubing wurde der Ausbau der Strecke Straubing – Vilshofen weiter geplant. Diese Strecke ist der abladebestimmende Engpass zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer.

Nach vielen Varianten ging man 1992 (nicht zuletzt auf Anregung des BUND-Naturschutz Bayern) mit einer 2-stufigen Variante mit einem Seitenkanal in das Raumordnungsverfahren. Aufgrund erheblicher Widerstände wurde dieses Verfahren 1995 abgebrochen und weitere Untersuchungen (Auslotung der Möglichkeiten und Grenzen flussbaulicher Alternativen, d.h. ohne Stautufen sowie mit einer bzw. 3 Stufen) eingeleitet. Insgesamt wurden 5 Varianten untersucht:

12

#### Donaustrcke Kelheim – Jochenstein 1995



8

Zum Erhalt der Steinernen Brücke in Regensburg wurde der Schleusenkanal (links) über den Protzenweiher geführt. (Foto Wolf 1988 / Archiv WSA Regensburg)



9

Aufgrund enger Krümmungen sowie der Heilquellen in Bad Abbach wurde ein langer Schleusenkanal von Poikam nach Oberndorf errichtet. (Foto Wolf 1979 / Archiv WSA Regensburg)



10

Der Bau der Staustufe Geisling erforderte u. A. eine umfangreiche Binnenentwässerung. (Foto Wolf 1982 / Archiv WSA Regensburg)



11

Beim Bau der Staustufe Straubing wurden 30% der Baukosten für den ökologischen Ausgleich aufgewandt. Im Hintergrund erfolgte später der Durchstich der Öberauer Schleife. (Foto Wolf 1989 / Archiv WSA Regensburg)

Längsschnitt der Donau Stand 1995. (Graphik WSA Regensburg)



### Variante A:

Optimierung des Ist – Zustandes durch Buhnen/Leitwerke/Sohl-baggerungen

**Ergebnis:** Verbesserung der Abladetiefe um 20cm möglich

### Variante B:

Verschärfte Flussregelung (auf 1/3 der Strecke Sohldeckwerk erforderlich)

**Ergebnis:** Der Naturversuch zeigte, dass eine Verbesserung der Abladetiefe nur um 10cm möglich wäre; daher wurde die Variante nicht weiterverfolgt

### Variante C:

Eine niedrige Staustufe bei Aicha

**Ergebnis:** Verbesserung der Abladetiefe um 40cm möglich

### Variante D1:

2 Staustufen mit Seitenkanal (wie Raumordnung 1992)

**Ergebnis:** gleichwertige Fahrrinntiefen wie in den angrenzenden staugeregelten Abschnitten erreichbar

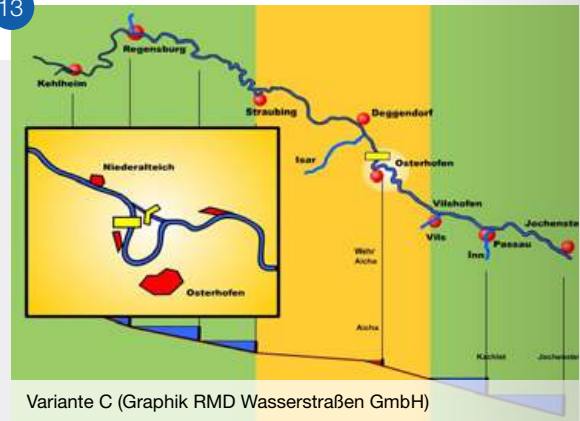
### Variante D2:

3 niedrige Staustufen

**Ergebnis:** gleichwertige Fahrrinntiefen wie in den angrenzenden staugeregelten Abschnitten erreichbar

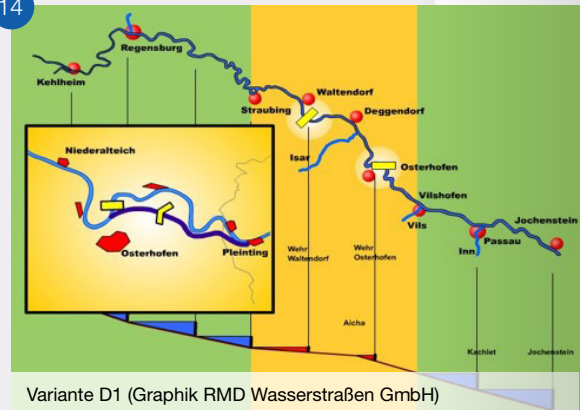
Als erster Ausbauschritt wurde die Beseitigung des Mittelwasser-  
engpasses am Bürgerfeld bei Vilshofen begonnen und bis 2001 abgeschlossen.

13



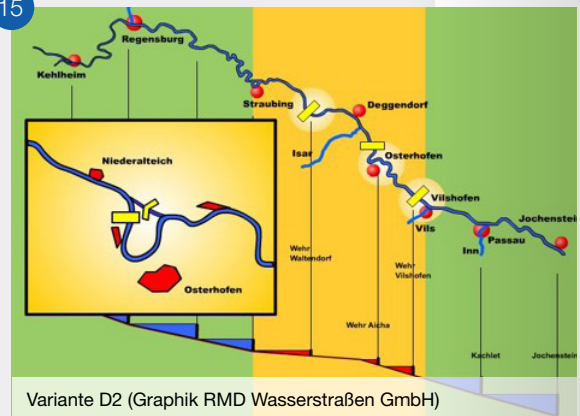
Variante C (Graphik RMD Wasserstraßen GmbH)

14



Variante D1 (Graphik RMD Wasserstraßen GmbH)

15



Variante D2 (Graphik RMD Wasserstraßen GmbH)

16

An der TU München in Obernach wurden umfangreiche Fahrversuche durchgeführt (Foto R. Diesler 1999)



17



Schild in Ruckasing 1993 (Foto R. Diesler)

Wahlplakat in Erlau 2003 (dieses zeigt allerdings die ausgebaute Donau im Stauraum Straubing)  
Foto R. Diesler

18

Parallel gab es erhebliche Widerstände in der betroffenen Region.

### Chronologie der weiteren Planungsschritte:

**2002** Beschluss des Bundestags: nur Variante A ist weiterzuverfolgen (Vertragspartner Bayern war allerdings nicht einverstanden)

**2006** Raumordnungsverfahren (A / C2,80 / D2): Nur die Variante mit einer Staustufe bei Aicha (C/C2,80) ist raumverträglich (C2,80 war eine Optimierung der Variante C mit einer Fahrrinntiefe von 2,80m)

**2009 – 2013** Variantenunabhängige Untersuchungen („EU-Studie“ / Variante A und C2,80)

**2013:** Entscheidung Bayern: Umsetzung der Variante A

**2014:** Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Teilabschnitt A (Straubing – Deggen-dorf)

Abschließend ein von der viadonau abgewandeltes Zitat: „RMD und BAW haben's wohl gemacht, drum werden sie auch mit Lob bedacht“.

### Literaturhinweis:

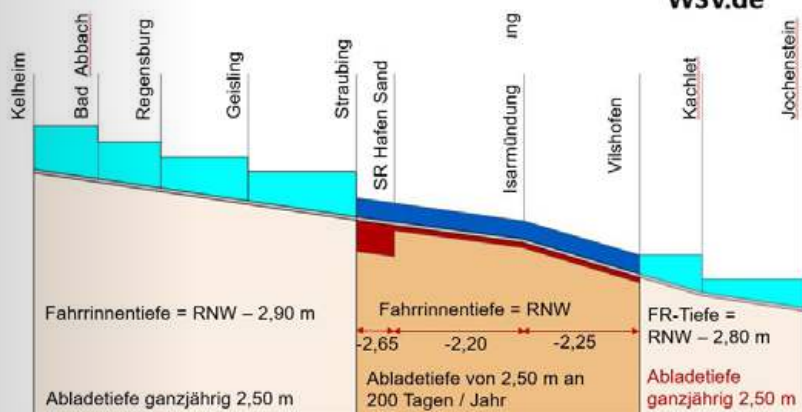
Der Arbeitskreis Schifffahrts-Museum Regensburg e.V. gab im Jahr 2016 den Band 11 „Donau-Schifffahrt“ heraus, der sich dem Ausbau der Donau zur Wasserstraße widmet. Hier finden sich insgesamt 16 Aufsätze zum Thema, auch über den Ausbau der Donau in Österreich, der Slowakei, Ungarn sowie am Eisernen Tor.

Der Präsident der GDWS, Prof. Dr.-Ing. Hans Heinrich Witte, schrieb ein Vorwort dazu.

**Das Buch ist erhältlich über kontakt@dsmr.de (siehe auch www.dsmr.de)**

19

## Der Wasserstraßenausbau - Donau



Längsschnitt der Donau mit dem geplanten Ausbau Straubing – Vilshofen. Die Strecke Unterwasser Straubing bis zum Hafen Straubing-Sand konnte 2023 mit einer Fahrrinntiefe von 2,65m unter RNW freigegeben werden. Die Strecke unterhalb der Isarmündung wird auf RNW – 2,25m vertieft, da die Schiffe dort aufgrund des höheren Gefälles bei der Bergfahrt tiefer eintauchen. (Graphik WSA Regensburg)



**Dipl. Ing.  
Rolf Diesler**

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt  
WSA Donau MDK



# Perspektiven an der Main-Donau- Wasserstraße

Die Main-Donau-Wasserstraße mit den Bundeswasserstraßen Main, Main-Donau-Kanal und der Donau ist eine der 3 Hauptmagistralen im bundesdeutschen Wasserstraßennetz.



Die Transeuropäische Verkehrsachse zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer verläuft auf einer Länge von 768 km in Deutschland, davon 384 km Main, 171 km Main-Donau-Kanal und 213 km Donau. Die Main-Donau-Wasserstraße hat aufgrund ihres topographischen Verlaufes 56 Stau- und Kanalstufen zur Überwindung der Höhenunterschiede und gehört damit zu den anlagenreichsten Wasserstraßenachsen in Deutschland. Eine weitere Besonderheit für die Schifffahrt ist der 69 km lange frei fließende Abschnitt der Donau von Straubing bis Vilshofen.

Die Anlagen auf der Main-Donau-Wasserstraße haben ein beträchtliches Alter von 60 – 100 Jahre erreicht, so dass ein erheblicher Investitionsbedarf auf dieser Wasserstraßenachse besteht. Die Schleusen an der Main-Donau-Wasserstraße - bis auf Kachlet und Jochenstein - werden seit über 10 Jahren von 8 Leitzentralen mit jeweils 4 Schleusen (bis auf Würzburg mit 3 Schleusen) gesteuert. Eine weitere Besonderheit an der Main-Donau-Wasserstraße sind die 2 bundeseigenen Wasserkraftwerke im Frankfurter Bereich – im Zuge des Klimawandels erlangen diese Wasserkraftwerke ganz neue Bedeutung.

## Verkehrliche Aspekte an der Main-Donau-Wasserstraße

### Verkehrsprognosen

Grundlage und unabdingbare Voraussetzung einer soliden Infrastrukturplanung ist ein Blick in die Zukunft – Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung sind wesentliche Bausteine für die regelmäßig im BDMV erstellten Verkehrsprognosen. Die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes bei Schiene, Straße und Wasserstraße im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung beruht auf langfristigen Verkehrsprognosen.

Die vorliegenden Ergebnisse der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ zum Güterverkehr aus dem Jahr 2022 zeigen schon erste Tendenzen auf. Im Zuge der Energiewende gibt es einen starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukten und Erzen zu verzeichnen, die bisher vor allem auf Schiene und Wasserstraße transportiert wurden. Diese Entwicklung wird durch die bestehenden Klimaziele und den Ukraine-Krieg verstärkt. Gleichzeitig zeigt sich in der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose ein überdurchschnittliches Wachstum straßenaffiner Güter wie Postsendungen, Sammelgüter sowie Stückgüter, die überwiegend in kleineren Sendungsgrößen und über weitere Entfernungen auf der Straße bzw. im Kombinierten Verkehr befördert werden.

„Prognosen sind immer dann schwierig, wenn Sie in die Zukunft gerichtet sind“ – diese Erkenntnis hatten in der Vergangenheit auch schon verschiedene Staatsmänner und Wissenschaftler.

Als Erkenntnis aus der Rückbetrachtung waren die Prognosen für die Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahrzehnten überschätzt – die Veränderungen im Energie- und Massengutsektor lassen zzt. für die Binnenschifffahrt eher eine Stagnation auf niedrigem Niveau bei den Verkehrsmengen und der Verkehrsleistung erwarten.

Globale Verkehrsprognosen Binnenschifffahrt 1993 - 2023

| Prognose<br>Erstellungsjahr |          | Ist - Daten Bezugsjahr |       |       |       |      | Prognosejahr |       |       |       |       |      |
|-----------------------------|----------|------------------------|-------|-------|-------|------|--------------|-------|-------|-------|-------|------|
|                             |          | 1992                   | 1997  | 2004  | 2010  | 2019 | 2010         | 2015  | 2025  | 2030  | 2051  | 2040 |
| Prognose 2010               | Mrd. tkm | 63                     |       |       |       |      | 116          |       |       |       |       |      |
| 1993                        | Mio. t   |                        |       |       |       |      |              |       |       |       |       |      |
| Prognose 2015               | Mrd. tkm |                        | 62    |       |       |      |              | 89,6  |       |       |       |      |
| 1999                        | Mio. t   |                        | 233,5 |       |       |      |              | 296,5 |       |       |       |      |
| Prognose 2025               | Mrd. tkm |                        |       | 63,7  |       |      |              |       | 80,2  |       |       |      |
| 2007                        | Mio. t   |                        |       | 235,3 |       |      |              |       | 282,8 |       |       |      |
| Prognose 2030               | Mrd. tkm |                        |       |       | 62,3  |      |              |       |       | 76,5  |       |      |
| 2014                        | Mio. t   |                        |       |       | 229,6 |      |              |       |       | 275,3 |       |      |
| Prognose 2051               | Mrd. tkm |                        |       |       |       | 51   |              |       |       |       | 52    |      |
| 2023                        | Mio. t   |                        |       |       |       | 205  |              |       |       |       | 185,9 |      |

Verkehrsprognosen Binnenschifffahrt in Deutschland 1993 - 2023

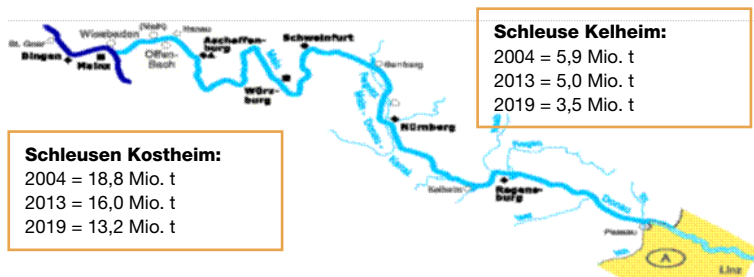


Es müssen daher zukunftsfähige Potentiale für die Binnenschifffahrt gewonnen werden:

- Containerverkehre auch außerhalb des Rheins und ESK – Engpass: Brückendurchfahrtshöhen im Kanalnetz
- Großraum- und Schwertransporte wie z. Bsp. Windkraftanlagen
- Wasserstoff als Energieträger der Zukunft
- CO<sub>2</sub> – Transporte

### Verkehr auf der Main-Donau-Wasserstraße

Die Main-Donau-Wasserstraße ist verkehrlich als eine zusammenhängende Verkehrsachse zu sehen. Von den ARA-Häfen ist diese Achse die einzige Binnenwasserstraßenverbindung in den südosteuropäischen Raum. Die durchschnittliche Transportentfernung der Binnenschifftransporte beträgt hier über 1000 km.



Verkehrsentwicklung (Mio.t) an der Main - Donauwasserstraße  
2004 – 2013– 2019

3

| Güterstruktur an der Donau 2019 |        |      | Güterstruktur an der Main 2019              |        |     |
|---------------------------------|--------|------|---|--------|-----|
|                                 | Mio. t | (%)  |   | Mio. t | (%) |
| Landwirtschaftliche Produkte    | 1,1    | 32,2 | Steine und Erden                            | 4,0    | 26  |
| Metalle und Halbzeuge daraus    | 0,49   | 14,4 | Mineralölerzeugnisse                        | 3,1    | 20  |
| Chemische Erzeugnisse           | 0,42   | 12,8 | Chemische Erzeugnisse                       | 2,1    | 14  |
| Nahrungs- und Genussmittel      | 0,4    | 11,8 | Landwirtschaftliche Produkte                | 1,5    | 10  |
| Steine und Erden                | 0,33   | 9,6  | Nahrungs- und Genussmittel                  | 1,0    | 6,5 |
| Erze                            | 0,22   | 6,4  | Sonstige Mineralöl-erzeugnisse              | 0,8    | 5,4 |
| Sekundärstoffe, Abfälle         | 0,18   | 5,1  | Sekundärstoffe, Abfälle                     | 0,8    | 5,4 |
| Steinkohle                      | 0,09   | 2,6  | Metalle und Halbzeuge daraus                | 0,8    | 5,0 |
| Holz, Papier, Pappe             | 0,04   | 1,1  | Steinkohle                                  | 0,6    | 3,7 |
| Mineralöl-erzeugnisse           | 0,03   | 0,8  | Erze  | 0,2    | 1,5 |
|                                 |        |      | Containertransporte am Untermain 50.000 TEU |        |     |

Abbildung 4: Güterstruktur auf der Main-Donau-Wasserstraße

Aufgrund der langen Transportentfernung an der Main-Donau-Wasserstraße dominieren hier noch die klassischen Massengutverkehre – wie Mineralöltransporte, Kohle, Steine und Erden, landwirtschaftliche Produkte und chemische Erzeugnisse – die Güterstruktur. Containerverkehre werden im Feederverkehr vom Untermain zum Rhein durchgeführt.

Aufgrund des Rückgangs der Energiegüter werden bis 2040 die Mineralöl- und Kohletransporte deutlich zurückgehen, eine Zunahme wird bei den landwirtschaftlichen Produkten und chemischen Erzeugnissen erwartet. Auch bei den Containertransporten besteht auf der Main-Donau-Wasserstraße noch deutliche Luft nach oben.

Eine deutliche Zunahme hat es in den letzten 20 Jahren bei den Schiffen der Weißen Flotte gegeben - Donau, MDK und Main sind touristisch gut besuchte Regionen und werden sowohl von lokal verkehrenden Fahrgastschiffen (Frankfurt, Miltenberg, Würzburg, Kelheim, Regensburg, Passau) als auch von überregional verkehrenden Fahrgastkabinenschiffen bis 135 m Länge befahren. Passau hat jährlich rd. 4000 Anlegevorgänge von Kabinenschiffen, Würzburg rd. 1000.

Die Flottenstruktur der Frachtschiffe zeichnet sich an der Main-Donau-Wasserstraße auch aufgrund der vorhandenen Schleusenabmessungen (190–300 m Kammerlängen) und großen Transportentfernungen durch hohe Anteile der Größenklassen über 200 TT aus.

| Flottenstruktur an der Donau 2019 |            | Flottenstruktur am Main 2019 |            |
|-----------------------------------|------------|------------------------------|------------|
| Größenklasse                      | Anteil (%) | Größenklasse                 | Anteil (%) |
| > 2000 TT                         | 22         | > 2000 TT                    | 61         |
| 1500 - 2000 TT                    | 27         | 1500 - 2000 TT               | 16         |
| < 1500 TT                         | 51         | < 1500 TT                    | 23         |
| Motorschiffe                      | 84         | Motorschiffe                 | 92         |
| Schubleichter                     | 16         | Schubleichter                | 8          |
| Größe Ø - Schiff                  | 1640 TT    | Größe Ø - Schiff             | 2300 TT    |

Abbildung 5: Flottenstrukturen 2019 an der Donau und am Main

*„Durch die geplanten Maßnahmen an der Main-Donau-Wasserstraße ergibt sich ein Investitionsbedarf von 3 Mrd. Euro in den kommenden 15 Jahren – über 200 Mio. Euro pro Jahr!“*

## Ausbauziele an der Main-Donau-Wasserstraße

### Allgemeines

Für einen wirtschaftlichen Schiffstransport über längere Transportstrecken sind angemessene Ausbauparameter der Wasserstraßen bei den Schleusenabmessungen (Länge, Breite), Fahrrinnen- bzw. Abladetiefen, Brückendurchfahrtshöhen und auch bei der Anzahl der Schleusenbetriebstage von Bedeutung. Ausbaumaßnahmen an Wasserstraßen zielen hierauf ab, diese Parameter den wirtschaftlichen Ansprüchen der Schifffahrt anzupassen.

### Schleusenabmessungen an der Main-Donau-Wasserstraße

- Main: 300 m Länge x 12 m Breite (6 x Doppelkammern)
- MDK: 190 m Länge x 12 m Breite
- Donau: 190 m Länge x 12 m Breite / 226 - 230 m Länge x 24 m Breite (2 x Doppelkammern)

Mit diesen Schleusenabmessungen stehen leistungsfähige Schleusen an der Main-Donau-Wasserstraße zur Verfügung, Kapazitätsengpässe bei derzeitigem und zukünftig zu erwartendem Verkehr wird es nicht geben. Schubverbände bis 190 m Länge (tlw. noch mit Sondergenehmigung) und auch Einzelfahrer bis 135 m Länge können die gesamte Wasserstraße befahren. Außer Ersatzinvestitionen (Oberrhein am Main, Kriegenbrunn und Erlangen am MDK) wird es nach derzeitiger Erkenntnis keine Ersatzneubauten bei den Schleusen in den nächsten Jahren geben. Ein Risiko besteht von Aschaffenburg bis Straubing aufgrund nur einer Schleusenammer pro Stau- bzw. Kanalstufe. Alle planmäßigen Instandsetzungen und Erneuerungsinvestitionen an den Schleusen müssen in den jährlichen 2 – 3-wöchigen Schleusensperrungen abgewickelt werden. Diese Prozesse werden bei den zuständigen WSÄ mittlerweile perfekt geplant und routinemäßig abgewickelt.

### Fahrinnen-/Abladetiefen

Die Fahrinnen- bzw. Abladetiefen sind maßgeblich für einen wirtschaftlichen Schiffstransport.

### Zzt. vorhandene Fahrinnen-/Abladetiefen:

- Main: ausgebaut bis Wipfeld auf 2,90 m Fahrrinnentiefe
- Main: oberhalb Wipfeld noch 2,50 m Fahrrinnentiefe
- MDK: 2,70 m Abladetiefe
- Donau: Straubing – Vilshofen: 2,00 m unter RNW (Variante A)

### Perspektive:

- Main bis 2030 durchgehend 2,90 m Fahrrinnentiefe
- Untermain: Fahrrinnenvertiefung auf 3,10 m im BVWP vorgesehen
- MDK: keine Änderung
- Donau: Straubing – Vilshofen: 2,20 m unter RNW

### Brückendurchfahrtshöhen

Brückendurchfahrtshöhen sind einerseits für die Containerschifffahrt von Bedeutung, andererseits auch für die Fahrgastkabinenschiffe, die hohe Fixpunkthöhen haben. An der Main-Donau-Wasserstraße sind folgende Ausbauziele vorgesehen:

- Main: 6,40 m über HSW (historische Brücken erreichen Ausbauziel nicht, z. B. alte Mainbrücke Würzburg = 5,31 m über HSW)
- MDK: 6,40 m über Bemessungswasserspiegel
- Donau: MDK bis Regensburg: 6,40 m über HSW
- Donau unterhalb Regensburg: 8,00 m über HSW (Engpässe Luitpoldbrücke Passau, Brücke Bogen)

Die Eisenbahnbrücken Bogen und Schwabelweis (bei Regensburg) stehen zum Ersatz an, hier werden die Ausbauziele für die jeweiligen Wasserstraßenabschnitte zzt. mit der Bahn verhandelt.

### Schleusenbetriebstage

An der Main-Donau-Wasserstraße ist grundsätzlich ein 24 h-Betrieb an 365 Tagen vorgesehen. Durch die jährlich erforderlichen 2-3 wöchigen Schleusensperrungen (Bauwerksinspektionen, Instandsetzungen) und Ausfalltage durch Hochwasserereignisse und Eis (insbesondere auf dem MDK) sind eher rd. 330 – 340 Betriebstage/Jahr realistisch zu erreichen. Dieser Umstand wird auch zukünftig so bleiben. Außergewöhnliche Ereignisse, wie Schiffsuntergänge in Schleusenammern, Schleusentoranfahrungen, Blockade der Wasserstraße durch querliegende Schiffe können die Betriebstage noch senken.



## Investitionen in den kommenden 15 Jahren an der Main-Donau-Wasserstraße

Die Infrastrukturplanung des Bundes bei den Wasserstraßen beruht auf nachfolgender Abstufung der Planungsebenen bzw. Grundlagen der Infrastrukturplanung:

- **Bundesverkehrswegplanung (BVWP) » Prüfung vom Ausbaubedarf**
- **Wasserstraßenausbaugesetz » Bedarfsplan Wasserstraße**
- **Investitionsrahmenpläne » Infrastrukturprogramm für 5 Jahre (IRP 2019 – 2023)**
- **Bundeshaushalt Kapitel 1203 » Festschreibung der Haushaltsmittel**

Während es sich bei dem Bundesverkehrswegeplan und dem für 5 Jahre aufgestellten Investitionsrahmenplan um eine politische Absichtserklärungen handelt, schreibt der jährliche Bundeshaushalt auch bei Kapitel 1203 die einzelnen Maßnahmen fest, so dass hier die Haushaltsmittel für die einzelnen Erhaltungs- und Ausbauinvestitionen festgeschrieben und vom Parlament beschlossen werden.

In den kommenden Jahren kann die WSV von einer steigenden Finanzlinie ausgehen (vorausgesetzt natürlich, dass es keine neuen Einsparvorgaben gibt). Die Finanzlinie für Bau und Betrieb der Bundeswasserstraßen steigt von 1,77 Mrd. € im Jahr 2024 auf 1,90 Mrd. € im Jahr 2026 - ein erster wichtiger Schritt zum Abbau des bestehenden Investitionsstaus bei den Wasserstraßen.

**An der Main-Donau-Wasserstraße sind in den nächsten 15 Jahren nachfolgende Investitionsmaßnahmen durch die WSÄ, WNÄ und durch die WIGES vorgesehen:**

|   |                         |
|---|-------------------------|
| • GI Schleusen/GI Wehre/Sonstige durch WSÄ    | rd. 80 Mio. €/a         |
| • Fahrrinnenvertiefung Main WNA Abg           | 72 Mio. €               |
| • 6 Vordringliche Wehranlagen am Main WNA Abg | 240 Mio. €              |
| • Neubau Staustufe Oberrhein WNA Abg          | 230 Mio. €              |
| • Neubau Schleusen Kriegenbrunn MDK WNA Abg   | 600 Mio. €              |
| • Neubau Schleuse Erlangen MDK WNA Abg        | 275 Mio. € (600 Mio. €) |
| • Donauausbau WIGES (nur Bundesanteil)        | 400 Mio. €              |
| • Kachlet – Schleusen WNA MD                  | 230 Mio. €              |
| • Kachlet – Wehranlage WNÄ Abg                | 250 Mio. €              |

Damit ergibt sich ein Investitionsbedarf von über 3 Mrd. € in den kommenden 15 Jahren – über 200 Mio. € pro Jahr.

## Ausblick

Die Ausbauziele im Hinblick des verkehrlichen Bedarfs sind für die Main-Donau-Wasserstraße klar definiert. Die Ersatzinvestitionen zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit der Wasserstraßen werden dabei das Investitionsgeschehen an der Main-Donau-Wasserstraße weiterhin dominieren. Unter der Voraussetzung, dass die entsprechenden Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, steht ein volles Bauprogramm im Fokus der Dienststellen der WSV.



**Dipl.-Ing.  
Heinrich Schoppmann**

Referat WS 10 Wasserstraßen-  
planung BMDV Bonn

# Donauausbau Straubing-Vilshofen

Baumaßnahmen am und im Fluss

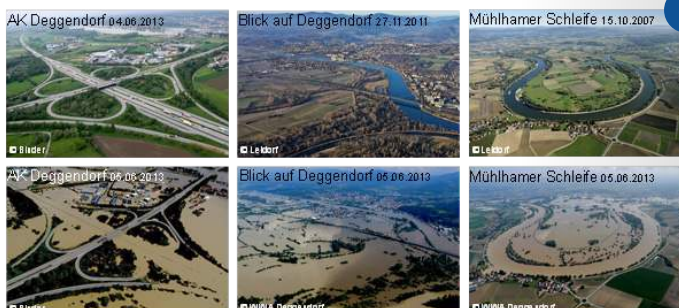
**In dem rund 70 Kilometer langen Donauabschnitt von Straubing bis Vilshofen (Do-km 2321,70 bis Do-km 2249,90) werden die Schifffahrtsverhältnisse und der Hochwasserschutz verbessert.**

Die Bundeswasserstraße Donau ist bis auf den Abschnitt Straubing – Vilshofen so ausgebaut, dass sie von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden mit einer Abladetiefe von 2,50 m nahezu ganzjährig befahren werden kann. Im Abschnitt Straubing – Vilshofen gibt es immer wieder Einschränkungen für die Schifffahrt aufgrund der wechselnden Wasserstände, die auf die Abladetiefe begrenzend wirken. Bei Niedrigwasser kann nur eine mittlere Abladetiefe von 1,60 m erreicht werden, die Abladetiefe von 2,50 m ist durchschnittlich nur an 144 Tagen im Jahr möglich.

Das bestehende Hochwasserschutzsystem an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen bietet derzeit nur in einigen Bereichen einen Schutz gegen ein Hochwasser mit hundertjähriger Wiederkehrwahrscheinlichkeit (HQ100). Ein regelgerechter Schutz ist lediglich bei einem Hochwasser mit etwa dreißigjähriger Wiederkehrwahrscheinlichkeit (HQ30) gegeben.



Niedrigwasser 2023, Quelle: Bundesanstalt für Wasserbau



Hochwasser 2013, Quellen: Binder, Leidorf, Wasserwirtschaftsamt Deggendorf

## Gemeinsames Planfeststellungsverfahren

Gemeinsames Planfeststellungsverfahren Donauausbau Straubing – Vilshofen für die beiden Vorhaben Ausbau der Wasserstraße und Verbesserung des Hochwasserschutzes:

Da sich zum einen die Maßnahmen beider Vorhabensteile wechselseitig sowohl in ihrer Wirkung als auch in Bezug auf das Planungskonzept des jeweils anderen Vorhabenteils beeinflussen und zum anderen eine räumliche und zeitliche Abhängigkeit bezüglich der Umsetzung der Maßnahmen

besteht, ist eine einheitliche Entscheidung über beide Vorhaben erforderlich. Die beiden Vorhaben werden deshalb in einem Planfeststellungsverfahren bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) behandelt. Träger der Vorhaben sind die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern, beide vertreten durch die WIGES GmbH. Aufgrund der Größe des Projektgebietes wurden die Genehmigungsverfahren in zwei Teilabschnitte aufgeteilt.

|  | Wasserstraße | Hochwasserschutz   | LBP    | Dauer               |
|--|--------------|--|--------|---------------------|
| Teilabschnitt 1: Ausbau Straubing – Deggendorf | 38 km        | 45 km Deiche (davon 31 neu), 15 Schöpfwerke neu, 170 ha neue Vorländer     | 325 ha | 09/2014 bis 12/2019 |
| Teilabschnitt 2: Ausbau Deggendorf – Vilshofen | 32 km        | 30 km Deiche (davon 16,5 km neu), 4 Schöpfwerke neu, 340 ha neue Vorländer | 460 ha | 11/2018 bis ...     |

Übersicht Planfeststellungsverfahren



## Planungsziele

Die Ziele des Ausbaus der Wasserstraße sind:

Erhöhung der Abladetiefe für die durchgehende Schifffahrt  
in Niedrig- bis Mittelwasserphasen durch Vergrößerung der  
Fahrrinnentiefe

- **im Teilabschnitt 1:** Vergrößerung der Fahrrinnentiefe um 20 cm bei RNW ( $Q = 211 \text{ m}^3/\text{s}$ ) » durchgehend gleichwertige Erhöhung der Abladetiefe um 20 cm
- **im Teilabschnitt 2:** Vergrößerung der Fahrrinnentiefe um 25 cm bei RNW ( $Q = 324 \text{ m}^3/\text{s}$ ) » durchgehend gleichwertige Erhöhung der Abladetiefe um 20 cm

Grund dafür ist das größere Wasserspiegellagengefälle im Teilabschnitt 2 und der dadurch bei Bergfahrten entstehende stärkere Absunk (Squat).

Im Ist-Zustand wird eine Abladetiefe von 2,50 m im Bereich Straubing–Vilshofen nur an ca. 144 Tagen pro Jahr erreicht. Künftig kann eine Abladetiefe von 2,50 m an ca. 200 Tagen pro Jahr erreicht werden, im Bereich der verbesserten Westanbindung des Hafens Straubing-Sand (Schleuse Straubing bis Hafen) sogar an ca. 300 Tagen pro Jahr.

Neben der Erhöhung der Abladetiefe sind auch Verbesserungen hinsichtlich der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs (Reduzierung der Unfallhäufigkeit) und das Entgegenwirken der Sohlerosion (Geschiebemanagement, Sohlsicherung) Bestandteil der Planungsziele.

Die Ziele der Verbesserung des Hochwasserschutzes sind:

Schutz von bestehenden Siedlungsbereichen sowie von Industrie- und Gewerbegebieten und bedeutenden Infrastruktureinrichtungen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit gegen ein 100-jährliches Hochwasser. Der Wasserstand bei diesem Ereignis wird auch als Bemessungshochwasserstand (BHW) bezeichnet.

Ebenso sollen die Hochwasserspiegellagen bei HQ100 so weit abgesenkt werden, dass bereits realisierte Hochwasserschutzmaßnahmen im Vorhabengebiet nicht mehr angepasst werden müssen und sich in einen planmäßigen Schutz vor diesem Abfluss einfügen.

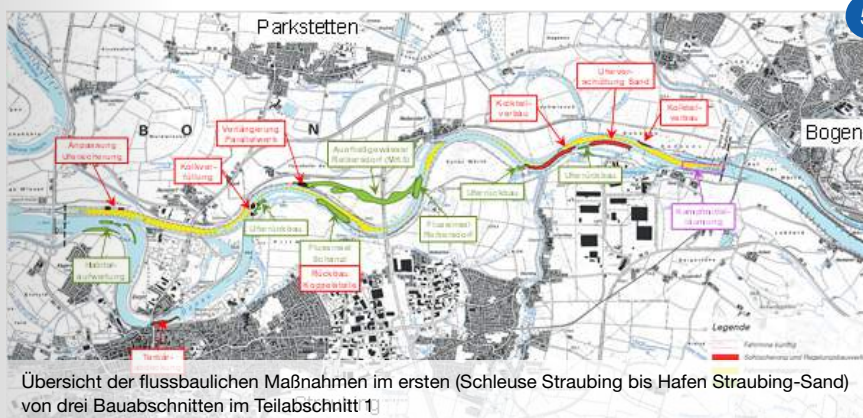
**Eine erhebliche Erhöhung der Hochwasserrisiken sowohl für die Unterlieger als auch innerhalb der beiden Teilabschnitte (TA 1 und TA 2) soll vermieden werden.**



## Umsetzungsstand Baumaßnahmen im Teilabschnitt 1

Etwa über die Hälfte der Maßnahmen im Hochwasserschutz im Teilabschnitt 1 sind entweder bereits abgeschlossen oder noch im Bau befindlich. Die weiteren Baulose befinden sich in der Vorbereitung der Vergabe bzw. Bauausführungsplanung und werden sukzessive in den kommenden Jahren umgesetzt.

Im Bereich der Wasserstraße ist der erste von drei Bauabschnitten nahezu fertiggestellt (Schleuse Straubing bis Hafen Straubing–Sand), Restmaßnahmen sind noch in Bearbeitung. Die Vorbereitung der Vergabe für den zweiten Bauabschnitt läuft derzeit.



**Dr.-Ing.**  
**Markus Fischer**

Prokurist, Abteilungsleiter Planung  
bei der WIGES

# Recht auf schnelles Internet muss angepasst werden!

**Erstmals verpflichtet die Bundesnetzagentur einen Telekommunikationsanbieter, einen Haushalt mit schnellem Internet zu versorgen. Aus diesem Anlass erneuert der Verband der Ingenieure für Kommunikation (IfKom e. V.) seine Forderung, die gesetzlichen Anforderungen an schnelles Internet endlich anzupassen.**

Angesichts des schon bis zum Jahr 2018 von der damaligen Bundesregierung vorgesehenen flächendeckenden Ausbaus von Internetanschlüssen mit Mindestgeschwindigkeiten von 50 Megabit pro Sekunde im Download mutet der derzeit gesetzlich bzw. durch Verordnung festgelegte Mindestwert von 10 Megabit pro Sekunde geradezu anachronistisch an.

Der IfKom-Bundesvorsitzende Heinz Leymann erklärt dazu: „Bereits im Jahr 2022 haben die IfKom in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Konsultation zum Recht auf Versorgung mit Telekommunikationsdiensten die Festlegung von 25 bis 50 Megabit pro Sekunde als Mindestwert gefordert. Die derzeitige TK-Mindestversorgungsverordnung schreibt Werte von 10 Megabit pro Sekunde im Download und 1,7 Megabit pro Sekunde im Upload vor. Das berücksichtigt nicht die gleichzeitige Nutzung eines Anschlusses durch mehrere Personen bei gleichbleibender Qualität und passt im Kontext von Gigabitnetzen und Glasfaserausbau längst nicht mehr in die Zeit. Eine Anpassung ist dringend notwendig.“

Die Werte für die Mindestversorgung werden einmal im Jahr von der Bundesnetzagentur evaluiert. Änderungen der Mindestwerte

in der Verordnung erfolgen, gestützt auf Sachverständigengutachten, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie mit dem Ausschuss für Digitales des Deutschen Bundestages. Ein aktuelles Gutachten zur gleichzeitigen Nutzung eines Anschlusses durch mehrere Personen geht bei den jetzigen Mindestwerten von einer im Alltag guten, wenn auch gegenüber der Situation ohne Parallelnutzung zum Teil reduzierten Qualität aus.

*„Die derzeitige TK-Mindestversorgungsverordnung schreibt Werte von 10 Megabit pro Sekunde im Download und 1,7 Megabit pro Sekunde im Upload vor. Das berücksichtigt nicht die gleichzeitige Nutzung eines Anschlusses durch mehrere Personen bei gleichbleibender Qualität und passt im Kontext von Gigabitnetzen und Glasfaserausbau längst nicht mehr in die Zeit.“*

*Dipl.-Ing. Heinz Leymann, IfKom-Bundesvorsitzender*

Die IfKom fordern, die untersuchten Szenarien in Zeiten sich ändernder Arbeitswelten anzupassen. Es muss bei zunehmenden Home-Office-Tätigkeiten möglich sein, dass zwei Personen eines Haushalts über ihren Anschluss beispielsweise gleichzeitig Videokonferenzen ohne Qualitätsverlust durchführen können, auch wenn parallel noch ein Datentransfer stattfindet. Dafür sind die derzeitigen Mindestwerte deutlich zu gering angesetzt.

Die soziale Teilhabe der Verbraucher sowie der wirtschaftliche Erfolg von freiberuflich Tätigen und kleinen Unternehmen bedürfen eines schnellen Internetzugangs. Daher fordern die IfKom, bei der kommenden Überprüfung der Mindestwerte eine deutliche Steigerung sowohl im Download als auch im Upload vorzunehmen.



ZBI

# Im Gespräch mit dem Bundestagsabgeordneten Mathias Stein

**Zum Thema Ingenieurmangel in den öffentlichen Verwaltungen sprach kürzlich der ZBI mit dem SPD-Bundestagsabgeordneten Mathias Stein, der Mitglied im Verkehrsausschuss ist und dort für die Themen Rad- und Fußverkehr, Binnenschifffahrt, WSV, Straßenverkehrsrecht und Verkehrssicherheit verantwortlich ist.**

Der ZBI wies darauf hin, in allen Verwaltungen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene fehlen qualifizierte Ingenieurinnen und Ingenieure. Beispielsweise sind bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zzt. ca. 13 Prozent aller Stellen unbesetzt. Aus Sicht des ZBI ist dies exemplarisch auch für andere Verwaltungen. Hier gibt es insbesondere im Binnenbereich massive Probleme. Nach Auffassung des IWSV - Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e. V., der Mitglied im ZBI ist, wäre u. a. eine Möglichkeit, das Bewerbungsverfahren für die Einstellung von Ingenieurinnen und Ingenieuren noch mehr als bisher zu flexibilisieren und wesentlich zu vereinfachen.

Der ZBI plädiert dafür, den Ingenieurberuf in den öffentlichen Verwaltungen nachhaltig und dauerhaft attraktiver zu machen, um im Wettbewerb mit der freien Wirtschaft konkurrenzfähig hinsichtlich der besten Fachkräfte zu sein. Zudem müssen ausreichende Ressourcen - sowohl finanziell als auch stellenmäßig - bereitgestellt werden. Laut einer aktuellen Studie dieses Jahres gab es im letzten Quartal des Jahres 2022 insgesamt 170.300 offene Stellen für Ingenieurinnen und Ingenieure. Dies sind 21,6 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Dem gegenüber standen lediglich gut 36.000 Arbeitslose, die eine ingenieurwissenschaftliche Qualifikation besitzen.

Eine Maßnahme dem gegenzusteuern wäre nach Ansicht des ZBI die MINT-Fächer in den Schulen noch mehr zu stärken, die u. a. die Grundlage für ein erfolgreiches Ingenieurstudium sind. Das beinhaltet auch die Forderung nach einem verstärkten Lehrkräfteangebot in diesem Bereich. Hier sollte beispielsweise das Potenzial von Quereinsteigern unbürokratisch noch mehr ausgeschöpft werden.

Mathias Stein: Das Beibehalten einer streng hierarchischen Verwaltungsstruktur führt zu Ineffizienzen und Zeitverlusten etwa bei Stellenbesetzungsverfahren oder Nachträgen bei Bauvorhaben. Als Gesetzgeber versuchen wir schon länger, Planungsverfahren durch Gesetzesinitiativen zu beschleunigen. Den an der Planung und Genehmigung Beteiligten wurden darin recht große Ermessensspielräume durch sogenannte „Kann“-Bestimmungen eingeräumt. In der Praxis beobachten wir jedoch, dass diese kaum genutzt werden, Verantwortung häufig nach oben abgegeben und alle Eventualitäten abgesichert werden. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ziehen sich häufig auf das zurück, was „interpretationsfrei“ ist. Mit dieser Angst gewinnen wir weder Zeit noch Qualität. Dieses Verhalten muss bei zukünftigen Gesetzesvorhaben mitgedacht werden.

Zugleich sollten wir uns den Grund für das Verhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewusst machen: die unzureichende Fehlerkultur innerhalb der Behörden, die Angst vor Regress und ein zum Teil tiefes Misstrauen gegenüber Vorhabenträgern, Firmen und den Bürgerinnen und Bürgern. Wir brauchen einen Wechsel hin zu einer positiven Fehlerkultur und mehr Mut zu Entscheidungen sowie eine positive Vertrauenskultur. Ein solcher Kulturwandel muss in der öffentlichen Verwaltung von der Leitungsebene getragen werden, damit die Beschäftigten mutiger entscheiden im Vertrauen darauf, von ihren Führungskräften bestärkt zu werden, statt Karriereknicks oder persönliche Haftung bei Fehlentscheidungen befürchten zu müssen.

oben: v.l.n.r.:  
Stefanie von Einem (IWSV), Wilfried Grunau (ZBI),  
unten: v.l.n.r.:  
Mathias Stein (MdB), Heinz Leymann (ZBI),  
Doreen Blume (ZBI)



## KI-Gesetz schnell umsetzen!

**Das vom Europäischen Parlament Anfang März verabschiedete KI-Gesetz soll 20 Tage nach der Veröffentlichung in Kraft treten. Allerdings können, bis auf einige Ausnahmen, noch zwei Jahre Zeit vergehen, bevor es vollständig umgesetzt sein muss.**

Der Berufsverband der Ingenieure für Kommunikation (IfKom e. V.) begrüßt das Zustandekommen eines Rechtsrahmens zur Künstlichen Intelligenz mit einem abgestuften risikobasierten Regulierungsansatz. Unterschieden wird zwischen inakzeptablen KI-Systemen, die verboten werden, Hochrisiko-Systemen mit strengen Auflagen und Anwendungen mit geringem Risiko, für die jedoch auch Transparenz- und Dokumentationspflichten bestehen.

Die IfKom kritisieren jedoch den zeitlichen Rahmen des Gesetzes. Bis zum vollständigen Inkrafttreten im Jahr 2026 setzt die EU-Kommission auf freiwillige Absprachen mit Unternehmen. Auch die Bundesregierung verweist auf Verhaltenskodizes (Codes of Practice), die zusammen mit Modellanbietern und Stakeholdern erarbeitet werden sollen, bis später auf Standards und auf harmonisierte europäische Normen zurückgegriffen werden kann.

Die IfKom halten das Verfahren der Gesetzgebung in der EU nur für bedingt geeignet, der dynamischen technologischen Entwicklungen in diesem Bereich gerecht zu werden. Die KI-Regulierung könnte bereits veraltet sein, wenn sie vollständig in Kraft tritt. Klare und verlässliche Regeln sollten aus Sicht der

IfKom die Innovationsfähigkeit fördern, Investitionen ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit stärken. Zugleich sollen sie den Datenschutz sicherstellen und die Persönlichkeitsrechte der Menschen schützen. Gesetzgebungsverfahren müssen jedoch mit dem Tempo der dynamischen technischen Entwicklung mithalten, um diese Ziele zu erreichen.

*„Die IfKom hatten gefordert, eine zentrale EU-Behörde mit weitreichenden Kompetenzen einzurichten, die die Einhaltung der Regeln überwacht und zudem Sanktionen verhängen kann.“*

*Dipl.-Ing. Heinz Leymann, IfKom-Bundesvorsitzender*

Das neu eingerichtete Europäische AI-Büro der EU-Kommission soll die Umsetzung des KI-Gesetzes mit den Mitgliedstaaten durchsetzen. Als Aufsichtsbehörden über diverse Hochrisiko-KI-Systeme werden die nationalen Datenschutzbehörden tätig. Die IfKom hatten gefordert, eine zentrale EU-Behörde mit weit-

reichenden Kompetenzen einzurichten, die die Einhaltung der Regeln überwacht und zudem Sanktionen verhängen kann. Es bleibt daher kritisch zu beobachten, ob durch die nationalen Aufsichtsbehörden ein gleicher Bewertungsmaßstab angelegt wird, so dass es zu keinen Wettbewerbsverzerrungen kommt.

Aus Sicht der IfKom kann sich Vertrauen in die KI sowohl bei Unternehmen und Investoren als auch bei den Anwendern nur dann aufbauen, wenn gesetzliche Regelungen dem Stand der Technik entsprechen und auch wirksam sind. Dies sollte auch die EU kritisch prüfen und schnellere Verfahren beschließen.

Mittelständische Personenschiffahrt e. V. wird Mitglied im BDB

## Gemeinsam stark für die Interessen der gewerblichen

**Die Mittelständische Personenschiffahrt e. V. (MPS) ist seit dem 27.03.2024 Mitglied im Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. (BDB) und verstärkt damit das Netzwerk des Verbandes und dessen Expertise im Bereich der Fahrgastschiffahrt. Die im Jahr 1955 gegründete MPS verfolgt gemeinnützige Zwecke, insbesondere die Förderung und Pflege der mittelständischen Tagesausflugschiffahrt und des Fremdenverkehrs auf deutschen Binnengewässern. Derzeit sind 118 Mitglieder in dem Verein engagiert.**

Karl Hofstätter (Weiße Flotte Heidelberg), Vorsitzender der MPS, und zugleich auch Mitglied im Fachausschuss für die Personenschiffahrt im BDB, erklärt hierzu:

„Der BDB ist schon heute ein wichtiges Sprachrohr für die Interessen der deutschen Fahrgastschiffahrt gegenüber Politik und Verwaltung. Mit unserer Mitgliedschaft wollen wir unsere Kräfte bündeln und



VDV – Berufsverband warnt eindringlich vor wirtschaftlichen Problemen

# Ingenieurmangel bremst Deutschland massiv aus

**Anlässlich seines Bundeskongresses vom 16.-19. Mai in Bayreuth warnt der Verband Deutscher Vermessungsingenieure (VDV) – Berufsverband für Geodäsie und Geoinformatik – eindringlich vor wirtschaftlichen Problemen. „Der Ingenieurmangel bremst Deutschland massiv aus“, so Wilfried Grunau, Präsident des Ingenieurverbandes. Ob nachhaltige Mobilitätslösungen, der Umbau der Energieversorgung oder die dringend notwendige Digitalisierung: ohne Ingenieurinnen und Ingenieure lassen sich die Herausforderungen der Zeit nicht bewältigen.**

Besonders für Deutschland sind Personen mit technologischen Kompetenzen von zentraler Bedeutung: Rund ein Viertel der Bruttowertschöpfung kommt aus MINT-Berufen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft & Technik). Aber: die deutsche Wirtschaft kann zahlreiche Stellen nicht mehr besetzen. Für den mittel- und langfristigen Erfolg der Unternehmen kommt dies ebenso wie für den öffentlichen Dienst nahezu einer Katastrophe gleich. Langwierige Verzögerungen von Baumaßnahmen sind allenthalben spürbar und kaum noch vermittelbar. „Damit ist der Fachkräftemangel, neben steigenden Energie- und Rohstoffkosten, eines der gravierendsten Risiken für die deutsche Wirtschaft“, sagt VDV-Präsident Wilfried Grunau.

Laut einer Studie des Instituts der Deutschen Wirtschaft ist die Anzahl offener Stellen bei Ingenieurinnen und Ingenieuren weiter auf einem hohen Niveau. Besonders bei Berufen, die für die Themen rund um Klima und Digitalisierung wichtig sind, ist der sogenannte Engpass-Index viel zu hoch. Im Bereich Bau und Vermessung beträgt diese Kennziffer 485 offene Stellen je 100 Arbeitslose. Das ist der zweithöchste Index bundesweit und bedeutet für Deutschlands Wirtschaft sehr große Probleme; gleichzeitig eröffnet es dem Berufsnachwuchs die besten Arbeitsmarktchancen. „Die Geodäsie gehört zu den Berufen, in denen Innovation großgeschrieben wird“, wirbt Wilfried Grunau für seinen Berufsstand. „Geodäten arbeiten an den

Megathemen unserer Gesellschaft wie z. B. Klimawandel, Energiewende, Digitalisierung und Mobilität. Geodäten vermessen, analysieren und visualisieren unsere Umwelt und geben messbare Antworten. Mit ihren raumbezogenen Geodaten ist die Geodäsie damit im wahrsten Sinne des Wortes maßgebend.“

Aktuell führt der anhaltende Fachkräftebedarf in diesem Bereich allerdings zu großen Problemen, beispielsweise beim Erhalt und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Stichworte: marode Brücken, Schienen und Straßen), beim Umbau der Energienetze oder auch bei der Realisierung der Mobilitätswende.

„Wir haben hier ein gravierendes strukturelles Problem, das seitens der Politik steuernde Rahmenbedingungen dringend

notwendig macht“, fordert Wilfried Grunau.

„Der in diesem Kontext anzustoßende strategische gesellschaftliche Diskurs betrifft viele Themenbereiche, angefangen bei der Bildungspolitik bis hin zur Wirtschafts- und Sozialpolitik. Entsprechende Stichworte sind verbindlicher Technikunterricht in Schulen oder auch Zuwanderung ausländischer Fach-

kräfte.“ Deutschland ist eine Industrienation, die maßgeblich auf der Leistung von Ingenieurinnen und Ingenieuren beruht. Das gelte es mindestens zu erhalten, besser noch auszubauen, so der Ingenieurpolitiker. Gerade die innovativsten Branchen benötigen, insbesondere auch mit Blick auf den globalen Wettbewerb, qualifizierten technischen Sachverstand.

*„Wir haben hier ein gravierendes strukturelles Problem!“*

*Dipl.-Ing. Wilfried Grunau*

## lichen Fahrgastschiffahrt

unser Engagement, beispielsweise bei der Begleitung der Entwicklung der technischen Regelwerke und der Überarbeitung der Besatzungsregeln, intensivieren. Dabei dienen unsere Mitglieder als wichtige Multiplikatoren“.

BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen erklärt zur Aufnahme der MPS in den BDB: „Wir freuen uns, die Mittelständische Personenschiffahrt e. V. als neues Mitglied im BDB begrüßen zu dürfen. Es ist gute Tradition, dass Mitglieder der MPS auch Mitglied im BDB sind und in die Fachgremien des Verbandes für die Fahrgastschiffahrt ihr wertvolles Fachwissen einbringen.

Künftig wollen wir diese Zusammenarbeit weiter ausbauen und intensivieren. Daher ist die Aufnahme der MPS im BDB – getreu dem Motto „Gemeinsam sind wir stärker“ – ein folgerichtiger Schritt. Dies gilt gerade auch im Hinblick auf die großen Herausforderungen, etwa die Bewältigung des eklatanten Fachkräftemangels oder die Modernisierung der Schiffsflotten, mit denen sich Güter- und Fahrgastschiffahrt gleichermaßen konfrontiert sehen“.

Die BFT Gruppe feiert 2024 40 Jahre Leidenschaft, Begeisterung und integrale Planung

## Vier Jahrzehnte BFT Idee

**Vier Jahrzehnte Leidenschaft, Begeisterung, fachliche Expertise und integrale Planung – Die BFT Idee feiert im Jahr 2024 ihr 40jähriges Bestehen. Bereits am 7. Dezember 1983 gründeten Theo Britsch, Günther Spennes, Hans Henri Sütthoff und Hans-Jürgen Sobisch mit dem „Ingenieurbüro für Bauwesen und fachübergreifende Technologien GmbH“ ein Dienstleistungsunternehmen für Gesamtplanung und Fachplanungsleistungen und legten damit den Grundstein für die heutige BFT Gruppe.**

Am 2. Januar 1984 nahm das Ingenieur-Start-Up in einem Wohnhaus am Hasselholzer Weg in Aachen das operative Geschäft auf. Das Leistungsbild der heutigen BFT Planung GmbH wurde seitdem systematisch erweitert, weitere Unternehmen gegründet und in die Gruppe aufgenommen. Sie alle verbindet die BFT Idee: Interdisziplinäre Lösungen für Gebäude, Technische Anlagen und Infrastrukturen zu finden und damit den Wandel in Energie, Gesundheit und Gesellschaft führend mitzugestalten.

Ingenieur\*innen, Architekt\*innen, Sachverständige und Berater\*innen arbeiten innerhalb der inhabergeführten BFT Gruppe fach- und unternehmensübergreifend gemeinsam an komplexen Projekten. Die daraus entstehenden Synergieeffekte lassen innovative und nachhaltige Gebäude entstehen. Heute gehören zur BFT Gruppe sieben Gesellschaften mit insgesamt über 300 Mitarbeiter\*innen: die aus dem ursprünglichen „Ingenieurbüro für Bauwesen und fachübergreifende Technologien“ hervorgegangene BFT Planung GmbH als Gesamtplanungsbüro, die BFT Cognos GmbH als Beratungs- und Sachverständigenunternehmen rund um Gebäude und Anlagentechnik, die Projektsteuerungsgesellschaft viscon GmbH, die BFT Sotect GmbH als Sachverständigenunternehmen für Schäden an Gebäuden und Sanierung sowie die BFT Enviri GmbH als Unternehmen für Energieberatung und Wegbereiter für die Klimaneutralität der BFT Gruppe und ihrer Kunden. Hinzu kommen die BFT GmbH als übergeordnete Verwaltungseinheit und die BFT Sachverständige GmbH, die u.a. Bauvorhaben auf Übereinstimmung mit den bauordnungsrechtlichen Anforderungen an den baulichen Brandschutz prüft.

„Mit eigenem und vernetztem Expertenwissen Lebensräume für Menschen schaffen – Das gelingt nur mit und durch unsere Mitarbeitenden, die mit ihren individuellen Fähigkeiten und Expertisen die BFT Idee



Geschäftsführer\*innen und Gesellschafter\*innen BFT Gruppe. V.l.n.r.: Thomas Skowasch – Geschäftsführer BFT Planung; Björn Reif-Lemke – Geschäftsführer BFT GmbH und viscon GmbH; Achim Bong – Geschäftsführer viscon GmbH; Guido Müller – Geschäftsführer BFT Cognos GmbH und BFT Sachverständigen GmbH; Matthias Schall – Gesellschafter; Jens Reineke – Geschäftsführer BFT Planung GmbH; BFT Enviri GmbH und BFT GmbH; Andreas Plum – Geschäftsführer BFT Cognos GmbH, BFT Sotect GmbH; BFT Sachverständigen GmbH und BFT GmbH; Andreas Kupper – Geschäftsführer BFT Planung; Paul Mion – Gesellschafter und Prokurist; Christina Ladikos – Geschäftsführerin BFT Planung.

interdisziplinär verwirklichen“, betont Andreas Plum, geschäftsführender Gesellschafter der BFT Gruppe. „Dabei dürfen und sollen unsere Kolleg\*innen über den Tellerrand ihres eigenen Fachbereichs hinausblicken und sich innerhalb der Gruppe unternehmensübergreifend austauschen.“ Die Nutzung dieses interdisziplinären Austausches und der Synergieeffekte machte in der Vergangenheit die Realisierung verschiedener Großprojekte möglich. Allein im Jahr 2023 konnten innerhalb der BFT Gruppe 1762 Projekte abgeschlossen und 3725 Projekte bearbeitet werden. Damit gehört die BFT Gruppe zu einem der größten Ingenieurbüros in der Städteregion Aachen. „Ich bin stolz darauf, in diesem Jahr das 40-jährige Jubiläum unseres Unternehmens zu feiern. Wir blicken auf vier Jahrzehnte zurück, in denen wir mit Beständigkeit, Verlässlichkeit, Kontinuität, großem Innovationsgeist und Neugier unser Unternehmen zu dem gemacht haben, was es heute ist“, sagt Christina Ladikos, Geschäftsführerin der BFT Planung GmbH. „Dieser Meilenstein ist das Ergebnis des Vertrauens unserer Kund\*innen und unseres Teams, ohne dessen Engagement und Identifikation mit dem Unternehmen ein solcher Erfolg nicht möglich wäre. Wir sind bereit und legen den Grundstein auch in Zukunft, innovative Lösungen zu entwickeln und einen positiven Beitrag zur Gesellschaft zu leisten.“

Breit aufgestellt ist die BFT Gruppe auch im Bereich Forschung und Entwicklung, Nachwuchskräfte-Förderung und der gesellschaftlichen Unternehmensverantwortung. Ob an Hochschulen oder durch aktive Teilnahme in Normausschüssen oder Verbänden – Netzwerkarbeit im fachlichen Austausch wird gefördert. Mit Lehraufträgen und durch die Vergabe von Stipendien beteiligt sich die BFT Gruppe aktiv an der Nachwuchsförderung an verschiedenen Hochschulen. An der Optimierung des Umweltschutzes wird u.a. durch die BFT Enviri GmbH fortwährend gearbeitet, um die Klimaneutralität der BFT Gruppe baldmöglichst zu erreichen.



ZBI

# Wilfried Grunau mit der Lenné-Medaille ausgezeichnet

**Seit 2007 ehrt die Lenné-Akademie (Lenné-Akademie für Gartenbau und Gartenkultur e.V.) herausragende Verdienste für „grünes“ Engagement mit der Lenné-Medaille. Diese hohe Auszeichnung erhielt in diesem Jahr Wilfried Grunau, Präsident des ZBI – Zentralverband der Ingenieurvereine. Zu den Preisträgern gehören u. a. der kürzlich verstorbene Bundesminister a. D. Prof. Klaus Töpfer sowie die ehemaligen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck und Manfred Stolpe.**

Schirmherr und Laudator der Ehrungsveranstaltung, die in den Räumen des Deutschen Bundestags in Berlin stattfand, war der Bundestagsabgeordnete Stephan Albani (Oldenburg-Ammerland), der in einer beeindruckenden und auch humorvollen Laudatio die Verdienste von Grunau würdigte. In seiner Laudatio stellte Albani heraus, dass die Preisverleihung an Wilfried Grunau in jeder Hinsicht eine Besonderheit darstellt: „Mit dem für Ingenieure so zwingend notwendigen Blick für das Große und Ganze setzt Du wichtige Impulse für den grünen Teil des Wohnungs- und Städtebaus. Damit leistest du als ZBI-Präsident einen ganz wesentlichen und praktischen Beitrag zum Schutz des Weltklimas. Ob Gespräche im größeren und kleineren Kreis oder gezielte thematische Anfragen und politisches Einmischen - Du verschaffst Deinen Ingenieurvereinen in der Politik Gehör. Als größter Berufsverband deutscher Ingenieure wäre ich dankbar, dich als Präsident zu haben.“

Der Vorsitzende der Lenné-Akademie, Hans-Jürgen Pluta ergänzte: „Kreatives Denken und Handeln - das ist es, was auch der ZBI-Präsident Wilfried Grunau fordert und im Nachhaltigkeitsdiskurs um die notwendigen Klimamaßnahmen leidenschaftlich seine Stimme erhebt. Die Lenné-Akademie ehrt Grunau wegen seiner erfolgreichen, langjährigen Arbeit für den gemeinsamen Auftritt des Ingenieurwesens aller Fachrichtungen und ihre Präsenz in der Öffentlichkeit, wegen seines Eintretens für nachhaltigen Klimaschutz in unserer heutigen Bautätigkeit

und für die Wichtigkeit von urbanen Begrünungsmaßnahmen zur Erhaltung der Lebensqualität. Ökonomie und Ökologie, soziale Komponenten, klimabereichernde Aspekte werden dabei beispielhaft berücksichtigt. Die Lenné-Akademie hat in Wilfried Grunau einen großen Sprecher in unserer Zeit gewonnen, der uneigennützig diese Ziele intensiv verfolgt. Er steht damit in einer Reihe mit den würdevollen Vorempfängern.

In seiner Dankesrede hob Grunau die Motivation zu seiner ehrenamtlichen Tätigkeit hervor: „Warum habe ich mich in den genannten Themenfeldern ehrenamtlich engagiert? Nun, das ist eigentlich ganz einfach: Ich möchte der Gesellschaft etwas zurückgeben. Denn darauf kommt es in meinen Augen an: Etwas für die Allgemeinheit, für die Gesellschaft zu tun.“

Grunau studierte Geodäsie und ist seit 1993 ehrenamtlicher Präsident des Verbands Deutscher Vermessungsingenieure (VDV). Seit 1993 gehört Grunau dem Hauptvorstand des ZBI - Zentralverband der Ingenieurvereine e. V. an und ist seit 2014 dessen ehrenamtlicher Präsident.

Abschließend erinnerte der Kuratoriumsvorsitzende Thomas Lenné an den Stifter der Lenné-Medaille, an seinen im vergangenen Jahr verstorbenen Cousin Peter Lenné. Peter Lenné war auch Mitbegründer der Lenné-Akademie.



v.l.n.r.: Thomas Jörg Lenné, Heinz Leymann, Doreen Blume, Stephan Albani (MdB), Wilfried Grunau, Hans-Jürgen Pluta, Mathias Stein (MdB), Dr. Magarete Löffler, Michael Breilmann (MdB), Dr. Cornelia Oschmann

# IWSV-Nachwuchsförderpreis 2024

## Bewerbungsphase beginnt am 1. Juli 2024

Im Jahr 2024 wird der IWSV erneut einen Nachwuchsförderpreis ausloben.

Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, Bundesvorsitzende des IWSV: „Der IWSV hat sich die Förderung junger Ingenieurinnen und Ingenieure zum Ziel gesetzt. Der Förderpreis beträgt jeweils 1.000 € für die beste Bachelor- und Masterarbeit. Wir fördern gezielt den Nachwuchs und werben damit auch für eine Beschäftigung bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung.“

Eingereicht werden können ab dem 1. Juli 2024 bis zum 31.12.2024 Bachelor- oder Masterarbeiten, die an Universitäten, Hochschulen, Fachhochschulen oder anderen staatlich anerkannten Forschungseinrichtungen angefertigt wurden. Die Arbeiten müssen sich mit den Themenfeldern Wasserstraßenwesen / Schifffahrt befassen und in der Zeit vom 01.07.2023 bis zum 31.12.2024 abgeschlossen und benotet worden sein.

Preisträgerinnen und Preisträger werden im Rahmen der 52. Bundesmitgliederversammlung des IWSV am 23. Mai 2025 ihre Arbeiten präsentieren und anschließend feierlich geehrt.

Weitere Info sind unter [www.iwsv.de](http://www.iwsv.de) erhältlich.



*Liebe Mitglieder!*

**Es ist soweit ... der IWSV ist auf Instagram! ([iwsv\\_ev](https://www.instagram.com/iwsv_ev))**



Wir freuen uns, euch zukünftig auch über diese Plattform mit Neuigkeiten, spannenden Beiträgen sowie interessanten Informationen versorgen zu können.

Auch ihr könnt einen Teil zu einem vielfältigen Auftreten auf Instagram beitragen. Wenn ihr an einer interessanten Schulung/ Kolloquium/ Vortrag/ Veranstaltung teilgenommen habt oder eine spannende Baustelle betreut oder kennt ... macht ein paar Fotos oder ein Video sowie einen Kurztext dazu und sendet diese an [insta@iwsv.de](mailto:insta@iwsv.de)

**Bitte beachtet hierbei ein paar Vorgaben ...**

- die Fotos oder Videos sollten eine gute Qualität bzw. Auflösung haben, mit wenig oder gar keinem Filter bearbeitet sein und Hochkant aufgenommen sein
- der Kurztext sollte aus max. 3 Sätzen bestehen und evtl. Hashtags enthalten
- im Text sollte der Copyright (©) der aufnehmenden Person/ des zuständigen Amtes zu finden sein sowie der jeweilige Standort (z.B. Neubau Schleuse ... oder ...-Tagung in Berlin)

Wir bedanken uns schon jetzt für alle Beiträge und Hinweise und hoffen auf ein spannendes Netzwerken unter den Mitgliedern sowie auf zahlreiche Follower!

Eure Insta-Arbeitsgruppe



# VERANSTALTUNGEN 2024/2025



## SEPTEMBER

- 05.09.** Schadensfälle – lessons learned in der Geotechnik bei der BAW Karlsruhe
- 11. - 12.09.** Kolloquium / Symposium "Wasserressourcen Deutschlands im Wandel – Herausforderungen und Anpassungsmöglichkeiten" bei der BfG in Koblenz
- 19.09.** Exkursion zur Friesenbrücke über die Ems
- 19. - 22.09.** Studienfahrt der BG'n West + Südwest nach Hamburg/Lübeck/Fehmarn
- 20. - 22.09.** Studienfahrt der BG Hannover nach Hamburg/Lübeck/Fehmarn
- 28.09. - 03.10.** Studienfahrt der BG Ost "Rund um Kiel"

## OKTOBER

- 05.10.** Mitgliederversammlung des DWhG in Siegburg
- 15.10.** Workshop der Jungen HTG im Hotel Kieler Kaufmann in Kiel
- 22. - 23.10.** ENGINEER: Entwicklung standardisierter Informationsmodelle für die Planung am Beispiel von Labyrinth-Wehranlagen bei der BAW Karlsruhe

## NOVEMBER

- 05. - 06.11.** 24. Gewässermorphologisches Kolloquium – Sedimentmanagement in Flussgebieten: Von der Quelle bis zur Senke bei der BfG in Koblenz
- 07. - 08.11.** Numerik in der Geotechnik bei der BAW in Karlsruhe
- 18. - 19.11.** Kolloquium "Umgang mit Unsicherheiten in und von hydrologischen Vorhersagen – Wo stehen wir?" bei der BfG in Koblenz
- 19.11.** Workshop des Fachausschusses Korrosionsschutz (Hotel Hafen Hamburg)
- 19. - 20.11.** Erhaltung gestalten bei der BAW in Karlsruhe

## DEZEMBER

- 05.12.** QUISS-Symposium: Quecksilberbelastung in deutschen Fließgewässern: Monitoring und Gewässermanagement bei der BfG in Koblenz

## JANUAR

- 14. - 15.01.** Aktuelle Regelwerke für Neubau und Instandsetzung massiver Verkehrswasserbauwerke bei der BAW in Karlsruhe

## VORANKÜNDIGUNG

Die 52. Bundesmitgliederversammlung wird am 23.05.2025 in Brunsbüttel bei der BG Nord stattfinden. Informationen und Anmeldeformulare werden rechtzeitig im IWSV-Magazin veröffentlicht.

# Presseschau

## Testphase für die digitale Vernetzung von Hafen Rotterdam und Binnenhäfen startet

**Die Schweizerischen Rheinhäfen, Duisport und Port of Rotterdam haben die Testphase für ihre digitale Vernetzung gestartet.**

Wie die Unternehmen gemeinsam mitteilen, ermöglicht die Verbindung der Port Community Systeme Portbase PCS (für den Hafen Rotterdam) und dem Rhein-Ports RPIS für die Binnenhäfen (River-Ports Planning and Information System), die Effizienz und die Transparenz entlang der Lieferketten vom Seehafen ins Hinterland zu verbessern. Durch den nahtlosen Datenaustausch können Import- und Exportprozesse optimiert, die Planung verbessert und die Informationsweitergabe an die involvierten Stakeholder vereinfacht werden. Dies trägt zur Reduzierung der Komplexität im Austausch von Daten in den Logistikketten bei und stellt im Ergebnis für Reeder, Terminals, Häfen und alle beteiligten Partnern einen Mehrwert dar. Das Projekt war 2022 mit Absichtserklärungen der Schweizerischen Rheinhäfen, Duisport und Port of Rotterdam gestartet.

Die Initiative setzt sich klar das Ziel, schnellstmöglich Nutzen zu generieren, und will daher die Testphase bis Ende 2024 abschließen, so dass die Hochlaufphase im Jahr 2025 starten kann.

15.04.2024, Matthias Roeser

## Baufortschritt an NOK-Oststrecke

**Der Schwimmbagger „Peter the Great“ hat die Nassbagger-Arbeiten am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) zwischen Großkönigsförde und Schinkel aufgenommen.**

„Für das Ausbaggern dieses vier Kilometer langen Teilstücks rechnen wir mit etwa einem Jahr Bauzeit“, erklärt Projektleiter Georg Lindner vom Wasserstraßen-Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal (WNA NOK).

Unmittelbar nach Ostern hatte „Peter the Great“ am westlichen Ende der Kanalweiche Groß Nordsee mit dem Nassaushub begonnen. Von dort soll sich die 60 Meter lange und 17,2 Meter breite Einheit der Deme Group in den kommenden Monaten in Richtung der Weiche Königsförde vorarbeiten und dabei den NOK auf eine Sohlbreite von 70 Metern aufweiten. Das dabei anfallende Nassbaggergut, etwa 1,1 Millionen Kubikmeter, wird auf Klappschuten verladen und in die Kieler Bucht verbracht.

„Wenn alle Arbeiten planmäßig verlaufen, kann der erste Ausbauabschnitt der Oststrecke noch im Jahr 2025 für den Schiffsverkehr freigegeben werden“, kündigt Lindner an. Die Verbreiterung des zweiten Abschnitts von Landwehr bis Altwittenbek soll im Anschluss daran umgesetzt werden.

Für den ersten Ausbauabschnitt rechnet die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit Kosten von rund 120 Millionen Euro, für den gesamten Oststrecken-Ausbau bis Kiel-Holtenau mit 500 Millionen Euro.

16.04.2024, Benjamin Klare

## Häfen in Rheinland-Pfalz verlieren Umschlag

**In den Häfen des Bundeslandes Rheinland-Pfalz sind im vergangenen Jahr weniger Güter als noch 2022 umgeschlagen worden. Trier ist die Ausnahme.**

Wie das Statistische Landesamt in Bad Ems mitteilte, meldeten die Schiffs- und Frachtführer im Jahr 2023 einen Güterumschlag von rund 18,4 Mio. t. Das waren 1,5 Mio. t oder 7,5% weniger als im Jahr zuvor. Der Gütererfang sei um 8,6% auf 10,5 Mio. t und der Versand um 6% auf 7,8 Mio. t zurückgegangen.

Die höchste Umschlagmenge entfiel mit fast 4,1 Mio. t auf die Gütergruppe »Kokerei- und Mineralölzeugnisse« (-6,1%). Es folgten die chemischen Erzeugnisse mit rund 4 Mio. t und einem leichten Rückgang von 1,2% im Vergleich zum Vorjahr sowie »Erze, Steine und Erden« mit knapp 3,9 Mio. t (-9,6%).

## Rheinland-Pfalz verliert bei vielen Gütergruppen

Den einzigen Zuwachs in der Umschlagmenge gab es in der Abteilung »Sekundärstoffe und Abfälle« mit nahezu 1,4 Mio. t und einem Plus von 7,7%. Den größten relativen Rückgang verzeichnete die Abteilung »Fahrzeuge« mit 266.000 t (-24,7%).

Nahezu alle Binnenhäfen des Landes – inklusive des größten Binnenhafens in Ludwigshafen mit einem Güterumschlag von 5,1 Mio. t (-11%) und des zweitgrößten Hafens in Mainz mit einem Güterumschlag von 3 Mio. t (-7%) – verzeichneten einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr. Nur in Trier stieg der Güterumschlag um 6,1% auf rund 550.000 t, heißt es in der Mitteilung des Statistischen Landesamtes.

17.05.2024

Startschuss an der Schleuse Kriegenbrunn

## Für den Neubau neben dem betagten Bauwerk am Main-Donau-Kanal wurde jetzt der

**Auftrag erteilt. Noch im Mai sollen die Arbeiten starten – die Freigabe für die Schifffahrt ist allerdings erst in acht Jahren geplant. Das Projekt kostet rund 532 Mio. €**

Direkt vor Ort hat Mareike Bodschi, Amtsleiterin des Wasserstraßen-Neubauamtes (WNA) Aschaffenburg, bei einem Treffen an der Schleuse in Kriegenbrunn die unterzeichneten Auftragsunterlagen für den Neubau übergeben. Den Zuschlag für das Großprojekt hat eine Arbeitsgemeinschaft der Bauunternehmen Ed. Züblin AG und Bauer Spezialtiefbau erhalten.

Vorausgegangen war ein Vergabeverfahren, das mit der Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen vor zwei Jahren seinen Anfang genommen hatte. Nach einer Vorauswahl durch das WNA wurde dann ab April 2022 mit drei Bietern ein Verhandlungsverfahren durchgeführt, das nun mit der Zuschlagserteilung erfolgreich abgeschlossen werden konnte, wie das WNA mitteilt. Dass von keinem der unterlegenen Bieter bei diesem beachtlichen Vergabevolumen Rechtsmittel gegen die



Vergabeentscheidung eingelegt wurden, belegt nach Ansicht von Amtsleiterin Bodsch »die Stärken des Verhandlungsverfahrens, bei dem es mit einem fairen und partnerschaftlichen Umgang gelungen ist, ein belastbares Vertrauenspolster aufzubauen.«

»Wir sind stolz darauf, bei diesem doch in vielerlei Hinsicht herausragenden Projekt den Zuschlag bekommen zu haben«, freute sich Jens Reh, technischer Bereichsleiter der Ed. Züblin AG und Sprecher der Arbeitsgemeinschaft: »Wir werden alles tun, um die neue Schleuse in hoher Qualität und fristgerecht fertigzustellen.«

Zentrales Kettenglied des Neubauprojekts ist die Baugrube. Die neue Schleuse wird in unmittelbarer Nachbarschaft zur alten errichtet – und dies bei laufendem Betrieb. Daher sei es von extremer Bedeutung, dass die Bestandsschleuse in keiner Weise von den Baumaßnahmen tangiert wird, heißt es beim WNA. Das werde zu einer echten Herausforderung bei einer über 30 m tiefen und fast 200 m langen Baugrube, die zur Hälfte im Grundwasser liege. Auch wenn man mit Arbeiten in diesen Dimensionen in Deutschland Neuland betritt, kann Züblin nach eigenen Angaben aus dem Bereich Tunnelbau, unter anderem mit Projekten wie dem Umbau des U-Bahnhofs »Sendlinger Tor« in München, wichtige Erfahrungen einbringen. Die Baukosten des Schleusenneubaus sind mit 532 Mio. € brutto veranschlagt. Bei einer Bauzeit von acht Jahren müsse jedoch mit weiteren Anpassungen bei den Lohn- und Materialkosten gerechnet werden.

23.04.2024

## Millionenschaden in Iffezheim: Gericht beschlagnahmt Schiff

**Nach dem millionenschwerem Schaden an der Schleuse Iffezheim in Folge einer Kollision ist das Schiff »La Primavera« beschlagnahmt worden.**

Das Gütermotorschiff hatte im November vergangenen Jahres auf dem Weg von Basel in Richtung Karlsruhe das Schleusentor in Iffezheim gerammt. Durch die Wucht des Aufpralls war das Tor irreparabel zerstört worden. Der Schaden liegt bei insgesamt 2 Mio. €.

Um Schadenersatzforderungen für die Reparatur abzusichern, ist jetzt das beteiligte Schiff »La Primavera« beschlagnahmt worden. Das Schiff werde erst dann wieder freigegeben, wenn vom Schiffseigner eine entsprechende Sicherheitsleistung hinterlegt wird, teilte eine WSV-Sprecherin mit.

## Alkohol bei Havarie in Iffezheim im Spiel

Die Steuerfrau der »La Primavera« soll zum Zeitpunkt des Unfalls in Alkoholeinfluss gestanden haben. Ein Bluttest habe bei ihr eine Wert von 0,75 Promille ergeben, teilte ein Sprecher der Staatsanwaltschaft Offenburg mit. Gegen die 49-Jährige wird wegen Verdachts der Gefährdung des Schiffsverkehrs ermittelt.

Nach Angaben des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Oberrhein muss das 80t schwere Tor an der rechten Kammer der Schleuse ausgetauscht werden. Aufgrund der Baumaßnahmen kann die betroffene Kammer bis voraussichtlich Ende des Jahres nicht genutzt werden. Die Rheinschleuse ist daher nur noch über die verbliebene Schleusenkammer befahrbar, was zu Einschränkungen im Schiffsverkehr führen kann.

24.04.2024

## Start der Schleusen-Saison 2024 - was alles zu beachten ist

**Auch in Eberswalde haben Bootsführer lange darauf gewartet: Der Finowkanal ist ab dem 30. April wieder befahrbar. Es gibt allerdings Einschränkungen.**

In Eberswalde ist die Geschichte weithin bekannt: Der Finowkanal gilt als die älteste noch schiffbare künstliche Wasserstraße Deutschlands. Bereits 1603, und damit vor 421 Jahren, hatte Kurfürst Joachim Friedrich Wilhelm die Order erteilt, die Havel bei Liebenwalde über das Flösschen Finow mit der Oder zu verbinden. Infolge des verheerenden Dreißigjährigen Krieges verfiel dieses markante Wasserbauwerk sehr schnell.

1692 ordnete der Kurfürst Untersuchungen an, ob eine Verbindung zwischen Havel und Oder durchführbar wäre. Ab 1743 wurde der Kanal durch Erlass Friedrich II. mit verändertem Streckenverlauf und stabileren Schleusen wiederhergestellt. 1749 war der Kanal wieder befahrbar. Obwohl 1914 schließlich der für die Binnenschifffahrt wirtschaftlich effektivere Oder-Havel-Kanal eröffnet wurde, wird der Finowkanal nach wie vor als wichtige Lebensader der Region gewürdigt - dies vor allem aus touristischer Sicht.

## Deshalb gibt es erhebliche Einschränkungen am Finowkanal

Der Finowkanal ist 42 Kilometer lang und verbindet den Oder-Havel-Kanal bei Ruhlsdorf mit dem Oder-Havel-Kanal bei Liepe. Die zwölf historischen Schleusen werden mittlerweile vom

Zweckverband Region Finowkanal bewirtschaftet, dem der Landkreis Barnim, die Städte Eberswalde, Bad Freienwalde, Liebenwalde und Oderberg sowie die Gemeinden Liepe, Niederfinow, Marienwerder, Schorfheide und Wandlitz angehören.

Jetzt hat der Zweckverband Region Finowkanal mitgeteilt, dass die Schleusensaison 2024 am 30. April 2024 beginnt. Es sind allerdings Einschränkungen zu beachten, die mit den laufenden Sanierungsarbeiten zu tun haben. Bis vor Saisonbeginn sei das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oder-Havel noch mit der turnusmäßigen Bauwerksprüfung und kleineren Reparaturarbeiten an der Ragöser Schleuse beschäftigt gewesen, heißt es in der Pressemitteilung. Diese Arbeiten seien termingerecht abgeschlossen worden.

## Schleuse am Familiengarten in Eberswalde nur mit Voranmeldung

Ausdrücklich wird durch den Zweckverband Region Finowkanal darauf hingewiesen, dass wegen der andauernden Bauarbeiten die sechs westlichen Schleusen Ruhlsdorf, Leesenbrück, Grafenbrück, Schöpfurt, Heegermühle und Wolfswinkel in der Saison 2024 geschlossen bleiben. Die Schleuse Drahthammer am Familiengarten in Eberswalde wird nur

auf Anforderung bedient. Dies müsse allerdings 24 Stunden im Voraus erfolgen. Für Sportboote sei der Kanal aus östlicher Richtung, also aus Richtung Schiffshebewerke, weiter befahrbar. Muskelbetriebene Boote könnten problemlos auch die Abschnitte zwischen den Schleusen befahren, wobei ein Umtragen an den Baustellen leider nicht möglich ist.

"Für die Anwohner und Gäste in der Region bietet die Saison 2024 tolle Glimlichter, die rund um den Kanal und auf dem Wasser zu erleben sind", heißt es beim Zweckverband Region Finowkanal weiter.

### Veranstaltungen auf dem und am Finowkanal

- 31. Mai - 01. Juni: Waldstadtfestival Eberswalde an der Stadtpromenade
- 05. Juli: Beach & Boat an der Stadtpromenade Eberswalde
- 06. Juli: Treidelfest an den Schiffshebewerken / Schleuse Liepe
- 12. - 14. Juli: Flößerfest in Finowfurt
- 10. August: 90 Jahre Schiffshebewerk & 110 Jahre Oder-Havel-Kanal an den Schiffshebewerken
- 08. September: Tag des offenen Denkmals, kostenlose Besichtigung der Stadtschleuse Eberswalde

Darüber hinaus bietet der Zweckverband Region Finowkanal regelmäßig Baustellenführungen an. Interessierte haben die Möglichkeit, einen Blick hinter den Bauzaun zu werfen und Details zu den Bauarbeiten zu erfahren.

Und wo überall am Finowkanal können Boote ausgeliehen werden? Dieser Service wird von folgenden Unternehmen und Einrichtungen geboten: TiBo Kanuverleih in Zerpenschleuse,

Kanuverleih am Marienhafen am Werbelliner Kreuz, Bootsverleih Schorfheide in Schöpfung, Biberfloß an der Kupferhammer Schleuse, Boots- und Kanuverleih am Marina Park Eberswalde, Kanuverleih Triangel Campingplatz Niederfinow und Kanuverleih Oderberg.

30.04.2024, Sven Klamann

## Wissing setzt in der Binnenschifffahrt den Rotstift an

### In der Bundesförderung für die Aus- und Weiterbildung sowie für eine nachhaltige Modernisierung der Binnenschifffahrt drohen drastische Einschnitte.

Ab dem Jahr 2025 soll das im Bundesverkehrsministerium von Ressortchef Volker Wissing für die Förderung vorgesehene Budget drastisch zusammengestrichen werden. Die Branchenverbände VSM, VBW und BDB schlagen Alarm.

Besonders gravierend sind nach Angaben des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) die vorgesehenen Kürzungen im Bereich der Aus- und Weiterbildungsförderung, die ab 2025 von derzeit 6,8 Mio. € pro Jahr um mehr als ein Drittel auf 4,4 Mio. € sinken soll.

»Diese Kürzungen sind eine Katastrophe für die Unternehmer in der Güter- und Fahrgastschifffahrt, wo der Personalmangel mittlerweile so heftige Spuren hinterläßt, dass Schiffe aus der Fahrt genommen werden müssen«, heißt es in einem Schreiben des BDB an Abgeordnete im Haushaltsausschuss des Bundestages.

### 30 Azubis in der Binnenschifffahrt weniger

Ohne die finanzielle Unterstützung des Bundes sei es gerade in kleinen Familienbetrieben häufig nicht möglich, Ausbildungsverträge abzuschließen. »Deshalb muss die Förderung dringend in unveränderter Höhe fortgesetzt werden.« Sonst drohe der Verlust von rund 30 Ausbildungsverhältnissen pro Jahr.

Zu einem »regelrechten Kahlschlag« soll es in der Förderung zur Modernisierung der Binnenschiffsflotte kommen: Das derzeit mit 50 Mio. € ausgestattete Programm soll ab 2025 um jährlich 10 Mio. € gekürzt werden, bis dann 2028 nur noch 8 Mio. € zur Verfügung stehen. Die vorgesehenen Mittel würden künftig gerade noch ausreichen, um die geförderten Großvorhaben der Vorjahre zu finanzieren. Neue Vorhaben ließen sich de facto nicht mehr realisieren.

## Kahlschlag für Modernisierung für Binnenschifffahrt

»Der erfolgreich eingeläutete Prozess hin zu einer möglichst klimaneutralen und niedrigwasseroptimierten Binnenschifffahrt, die sich in digitalisierte Logistikprozesse integrieren lässt, kommt damit zum Erliegen«, heißt es in dem Brandbrief.

Das Bundesverkehrsministerium lasse völlig außer acht, dass die Unternehmer in der Binnenschifffahrt die sehr kostenintensiven Maßnahmen zur klimaschonenden Erneuerung der Flotte aus eigenen Mitteln nicht stemmen könnten.

Um die von der Regierung selbstgesteckten Ziele des Klimaschutzes und der Verkehrswende zu erreichen, sei eine Verlagerung des Verkehrs erforderlich. Dafür werde zwingend eine funktionierende Güterschifffahrt benötigt. Auch der Wassertourismus sei auf eine moderne »Weiße Flotte« mit klimaneutralen Antrieben angewiesen.

Die Fahrgastschifffahrt hat in den vergangenen Jahren eine regelrechte Vorreiterrolle bei der Etablierung technischer Innovationen an Bord eingenommen, etwa im Bereich der elektrischen Antriebe. Diese Entwicklungen wären ohne die Modernisierungsförderung nicht möglich gewesen. Es wäre daher aus Sicht der Verbände fatal, wenn dieser Prozess gestoppt würde.

### Wettbewerbsnachteil für deutsche Binnenschifffahrt

Auch der heimische Schiffbau könnte gravierend zurückgeworfen werden, schreiben VSM und VBW an die Abgeordneten der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt (PGBi). Aktuell kompensieren die Werften den derzeitigen Mangel an Neubaufträgen durch geförderte Umbauten. Diese Betriebe seien auf eine verlässliche Förderung angewiesen und können ihre Portfolios nicht kurzfristig umstellen.



In dem Brief wird darauf verwiesen, dass die niederländische Regierung inzwischen beschlossen hat, ab 2027 auch die Küsten- und Binnenschifffahrt in das Emissionshandelssystem ETS einzubeziehen. Gleichzeitig sind für die kommenden Jahre 240 Mio. € eingeplant, um die Transformation der Flotte zu finanzieren. »Damit droht in Europa ein Wettbewerbsnachteil für deutsche Binnenschiffsunternehmen zu entstehen.«

06.05.2024

## Hoffnung für den Baltischen Stör – neues Leben im Fluss

**Zwei Jahre nach dem Fischsterben in der Oder wird die Population vom Stör gestärkt. Doch reicht ein erneuter Störbesatz, um das Ökosystem zu retten?**

In einer gemeinsamen Aktion haben Bundesumweltministerin Steffi Lemke (Bündnis 90 die Grünen), Dr. Jörn Gessner vom Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei (IGB) und Dirk Treichel, Leiter des Nationalparks Unteres Oder-tal, am Dienstag, 7. Mai 2024 circa 1.000 junge Störe in die Oder ausgesetzt. Auch zwei Jahre nach der Oder-Katastrophe, bei der Millionen Fische starben, ist mit der Aktion die Hoffnung aller Beteiligten auf das Überleben des Baltischen Störs verbunden.

Zugleich markiert dieser Schritt einen weiteren Meilenstein im Rahmen des Wiederansiedlungsprojekts des Baltischen Störs, der einst in deutschen Gewässern heimisch war. Die Oder bietet als einer der letzten großen, weitestgehend barrierefreien Flüsse Deutschlands ideale Bedingungen für die Stör-Population. Seit 2006 steht die Oder im Fokus, den Baltischen Stör wieder heimisch zu machen. Die Existenz des Wanderfisches, der auf der Roten Liste der gefährdeten Arten verzeichnet ist, war in Deutschland schon als beendet betrachtet worden.

## Ökosystem der Oder durch Fischsterben massiv geschädigt

„Die Oder ist ein einzigartiges Ökosystem, das nicht zuletzt durch die Umweltkatastrophe im Sommer 2022 massiv geschädigt wurde. Nach wie vor sind Renaturierungsmaßnahmen von zentraler Bedeutung, um das sensible Ökosystem wiederherzustellen und besser zu schützen“, sagt Bundesumweltministerin Steffi Lemke.

Bundesumweltministerin Steffi Lemke trägt mit Nationalparkleiter Dirk Treichel die jungen Störe an das Oderufer. © Foto: Oliver Voigt

Die Oder sei gleichzeitig der geeignetste Lebensraum, um dem Baltischen Stör, einem imposanten und in Europa verschollenen Wanderfisch, eine neue Zukunft zu schaffen. „Wir unterstützen deshalb nicht nur die Wiederansiedlung des Baltischen Störs. Gleichzeitig ist Renaturierung die beste Vorsorge, um das Ökosystem der Oder gegen die Folgen der Klimakrise widerstandsfähiger zu machen.“

Bundesumweltministerin Steffi Lemke überreichte außerdem den Förderbescheid für ein neues Forschungsprojekt des IGB, das herausfinden soll, wie die besetzten Störe in die Ostsee abwandern, wo sie sich aufhalten und welchen Nutzungskonflikten sie ausgesetzt sind. Das Bundesumweltministerium fördert das Vorhaben mit rund 1,8 Millionen Euro aus dem Nationalen Artenhilfsprogramm.

## Stellnetze im Haff sind eine Gefahr für den Stör

Das neue Projekt mit dem Titel „HaffStör“, das vom Bundesamt für Naturschutz mit Mitteln des Bundesumweltministeriums in den nächsten drei Jahren gefördert wird, soll die Wiederansiedlungsbemühungen nun zusätzlich mit einer soliden Datenbasis unterstützen. Um besser nachvollziehen zu können, wann und auf welchen Wegen die Tiere in die Ostsee abwandern und wann sie gegebenenfalls wieder zurückkehren, sollen die seltenen Fische mit Sendern versehen werden.

Dabei werde auch der Einfluss von Stör-Beifängen der Stellnetzfisherei im Haff erfasst und zur Entwicklung von Beifangmindernden Fischereitechniken beitragen, erklärt Gessner.

Dr. Jörn Geßner vom IGB unterstrich die Notwendigkeit, geeignete Laichgebiete für die Störe zu schaffen und zu erhalten, von denen auch andere Arten profitieren würden. Dirk Treichel hob die Rolle des Nationalparks Unteres Odertal als Schutzraum für die Tiere hervor und warnte vor den Risiken, die der Ausbau des Flusses für die Schifffahrt mit sich bringen könnte.

## Naturschutz als Gemeinschaftsaufgabe

Partner des neuen Projekts sind neben dem IGB auch das Institut für Fischerei der Landesforschungsanstalt für Landwirtschaft und Fischerei Mecklenburg-Vorpommern (LFA), die Universität Stettin, die lokale Fischerei und der polnische Anglerverband in Westpommern sowie deutsche und polnische Umweltverbände. Naturschutz sei eine Gemeinschaftsaufgabe, und die Fischereibetriebe sind dabei wichtige Partner, so Lemke.

Seit 2007 wurden bereits rund 3,5 Millionen Störe in die Oder eingesetzt, im gesamten Ostseeraum sind es sogar etwa 6 Millionen. Mit einer Mischung aus jungen und älteren, größeren Tieren wird versucht, die Überlebensrate zu maximieren. „Während junge Fische sich besser anpassen mögen, sind größere weniger anfällig für Räuber“, erklärt Jörn Geßner, der das Programm leitet.

Die langfristigen Ziele beinhalten die Verbindung weiterer Nebengewässer mit der Oder, um die Diversität der Lebensräume zu fördern und den Wasserrückhalt zu verbessern – ein entscheidender Faktor für den Hochwasserschutz und die Resilienz des Ökosystems gegenüber dem Klimawandel.

07.05.2024, Oliver Voigt

## Hafen Dortmund: Umschlag von Windkraft Komponenten

**Die beiden Emdener Hafenumschlagsgesellschaften EPAS GmbH & Co. KG sowie die Anker Schifffahrts-Gesellschaft mbH haben Erfolg versprechende Kontakte zum Dortmunder Hafen geknüpft.**

Bettina Brennenstuhl, Vorständin der Dortmunder Hafen AG, zeigte sich nach einem Besuch im Emdener Hafen offen für künftige Kooperationen.

Eine dreiköpfige Delegation aus Dortmund besuchte im Mai den Emdener Hafen. Neben Hafenchefin Bettina Brennenstuhl waren Daniel Dreiner und Alexander Reese vom Dortmunder Standort der Deufol SE, einem globalen Dienstleister für Verpackungslösungen, vor Ort. Bettina Brennenstuhl zeigte sich nach einer Rundfahrt durch den Emdener Hafen zuversichtlich, dass ihr Hafen mit Emden künftig enger zusammenarbeiten werde: „Ich freue mich, dass wir 125 Jahre nach der Einweihung des Dortmund-Ems-Kanals wieder eine starke Verbindung zwischen dem Kanalhafen Dortmund und dem Seehafen Emden aufbauen, insbesondere um die Energiewende in der Region voranzubringen.“ Im Kern ging es bei den Gesprächen mit den Dortmundern um den Umschlag von Windkraft-Komponenten aus dem Ausland für das Ruhrgebiet. „Dortmund ist ein idealer Binnenhafen, um Komponenten in das östliche Ruhrgebiet und in das Siegerland zu liefern“, zeigte sich Emdens Hafenrepräsentant Reinhard Hegewald überzeugt. Es liege deshalb nahe, an die Zeiten anzuknüpfen, in denen Emden der Erzeinfuhrhafen für das Ruhrgebiet war. Er begrüßte, dass EPAS und Anker die Initiative für eine engere Zusammenarbeit mit dem Dortmunder Hafen ergriffen haben.

Nach Angaben von Timo Siebahn, Geschäftsführer der EPAS, wurden bereits bis 2017 über Emden rund 1.500 Binnenschiffe pro Jahr in diesem Segment abgefertigt. Prädestiniert für den Umschlag im Hafen Emden seien die Terminals am Nord- und Südkai, wo EPAS seine Hafendienstleistungen anbiete. „Wir wollen für Emden den hervorragenden Anschluss des Hafens an das Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz dafür nutzen. Der

Seehafen Emden ist, wie kein anderer deutscher Seehafen, hervorragend an die Binnenwasserstraßen angebunden“, erläuterte Timo Siebahn. Im Emdener Außenhafen würde auch Stellflächen der Anker Schifffahrts-Gesellschaft zur Verfügung stellen. Dazu erklärte Anker-Geschäftsführer Jan Remmers: „Wir bedanken uns bei den Kollegen der EPAS für diese Initiative und sehen unsere gemeinsamen Möglichkeiten zur Gewinnung von Neukunden für den Emdener Hafen mit den Standorten im Emdener Außen- und Binnenhafen als Mehrwert und großes Potenzial“. Die beiden Emdener Betriebe haben ihre Zusammenarbeit seit Jahresbeginn durch die Gründung der STE – Stevedoring and Terminal Emden GmbH intensiviert.

Der Dortmunder Hafen ist mit zehn Hafenbecken und elf Kilometern Uferlänge der größte Kanalhafen Europas. Zu den Hauptumschlagsgütern des Hafens gehören Baustoffe, Mineralöle, Eisen und Stahl und metallische Recyclinggüter.

15.05.2024, Martin Heying

## Anhörung im Bundestag: Plädoyer für die Binnenschifffahrt

**Vor dem Hintergrund aktueller Sparpläne haben Verbandsvertreter mit Bundestagsabgeordneten über die Zukunft der Binnenschifffahrt diskutiert.**

Die Unionsfraktion hatte bereits im Februar eine öffentliche Anhörung zum Thema »Binnenschifffahrt stärken« beantragt. Als jetzt drei Monate später die Vertreter des Gewerbes in Berlin auf die Fachpolitiker der Parteien trafen, war bereits bekannt geworden, dass die Förderprogramme des Bundes für die Ausbildung und die Flottenmodernisierung kräftig gekürzt werden sollen.

Dabei hatten CDU und CSU mit ihrem Vorstoß darauf abgezielt, mehr Geld und mehr Unterstützung für das System Wasserstraße freizusetzen. Das fand in der zweistündigen Debatte »große Zustimmung«, wie der BDB anschließend mitteilte. Gleichzeitig wurde noch einmal das große Potenzial dieses Verkehrsträgers betont.

## »Industrie braucht die Binnenschifffahrt«

Die Güterschifffahrt sei für die Großindustrie in Deutschland wegen ihres enormen Ladungsvolumens und der Effizienz bei der Bewältigung großer Güterströme ein unersetzlicher Transport- und Logistikpartner und in weiten Teilen alternativlos. Große Potenziale gebe es zudem für neue Ladungsgüter, etwa im Bereich neuer Energieträger wie Wasserstoff oder Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), bei großen und schweren Stückgütern wie Windenergieanlagen oder auch bei Containern. Sorgen bereiten jedoch die eher als schlecht eingeschätzten Rahmenbedingungen, die der weiteren Entwicklung dieses besonders klimaschonenden Verkehrsträgers im Wege stünden. Die Infrastruktur werde seit Jahren vernachlässigt, Maßnahmen zur zukunftsgerichteten Unterstützung der Schifffahrt sollen bereits ab dem kommenden Jahr heruntergefahren werden. Für BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen ist der von der Union gewählte Ansatz »absolut richtig«, die Binnenschifffahrt als »nationale Aufgabe« zu begreifen. »Aktuelle Haushaltsansätze reichen nicht einmal aus, um den Substanzverlust zu stoppen.« Offenbar sei es bisher nicht gelungen, die Bedeutung des Verkehrsträgers für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland zu vermitteln. Schwanen regte deshalb eine gemeinsame Imagekampagne der am System Wasserstraße Beteiligten an. Die Binnenschifffahrt sei mit ihrer besonderen Klimafreundlichkeit ein wichtiger Baustein, um die Klimaschutzziele zu erreichen und die Verkehrsverlagerung von Gütern von der Straße auf das Wasser zu beschleunigen. Die Verringerung des Fördervolumens für die nachhaltige Modernisierung der Flotte von heute 50 Mio. € auf nur noch 8 Mio. € im Jahr 2028, etwa im Bereich alternativer Antriebe. Hier leistet das Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums mit einem Volumen von 50 Mio. Euro p.a. dem klein- und mittelständisch strukturierten Gewerbe bereits gute Hilfestellung. »Absolut kontraproduktiv sind aber die Absichten des Hauses, diese Mittel nun runterzufahren auf nur noch acht Millionen Euro. Damit kommt der eingeleiteten Prozess »praktisch zum Erliegen«, warnte Schwanen.



Gleiches gelte für die Förderung der Aus- und Weiterbildung in der Binnenschifffahrt, die massiv gekürzt werden soll, obwohl die Binnenschifffahrt bereits heute massiv unter einem Personalmangel leide. »Wir haben einen ›Masterplan Binnenschifffahrt‹, der alle Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt gut aufeinander abgestimmt in die Umsetzung bringen könnte.«

15.05.2024

## BDB: Wasserstraßen ausbauen

**Bei einer Expertenanhörung vor dem Verkehrsausschuss im Bundestag gab es jetzt eine einhellige Zustimmung für den Antrag „Binnenschifffahrt stärken“ der CDU/CSU-Fraktion.**

„Die Güterschifffahrt ist für die Großindustrie in Deutschland wegen ihres enormen Ladungsvolumens und der Effizienz bei der Bewältigung großer Güterströme ein unersetzlicher Transport- und Logistikpartner und damit in weiten Teilen alternativlos“, berichtet Jens Schwanen, der Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Die bestehenden großen Potenziale für neue Ladungsgüter, etwa Wasserstoff, Kohlendioxid, große und schwere Stückgüter wie etwa Windenergieanlagen oder Container, ließen sich per Binnenschiff abwickeln, heißt es. Sorgen bereiten aber die Rahmenbedingungen, die der weiteren Entwicklung dieses Verkehrsträgers besonders im Wege stehen. Die Infrastruktur werde vernachlässigt, Maßnahmen zur zukunftsgerichteten Unterstützung der Schifffahrt wolle das Bundesverkehrsministerium bereits ab dem kommenden Jahr herunternehmen, kritisiert der BDB. Dabei sei es kein Zufall, dass Industriestandorte und Wirtschaftszentren an den Kanälen und Flüssen angesiedelt sind, etwa in der Chemie-, Stahl- oder Mineralölindustrie. Von der Politik werde dies jedoch häufig nicht erkannt, und deshalb werden die Rahmenbedingungen – insbesondere im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur – nicht optimal gestaltet, so Schwanen.

17.05.2024, Timo Jann

## Termin für Sperrung der Brücke über Oder-Spree-Kanal ist da

**Die Deichbrücke über den Oder-Spree-Kanal wird gesperrt. Eigentlich sollte das schon längst geschehen sein.**

Eigentlich sollten die Bauarbeiten an der neuen Deichbrücke im Eisenhüttenstädter Ortsteil Fürstenberg schon am 21. Mai begonnen haben. Doch es gab Verzögerungen, die Sperrung wurde verschoben. Nun steht fest, ab wann die Überführung für Autos nicht mehr befahrbar ist – und das für mehrere Monate.

Für Kleingartenbesitzer und Besucher des Stadions sowie Arboretums in Fürstenberg gab es, sofern sie mit dem Auto dorthin fahren wollen, noch einmal einen kleinen Aufschub: Doch nun steht fest, ab wann die Deichbrücke im Ortsteil Fürstenberg gesperrt wird. Eigentlich sollten schon in der Woche nach Pfingsten keine Autos mehr über die Brücke fahren können.

## Anordnung lag nicht rechtzeitig vor

Doch die verkehrsrechtliche Anordnung, die die Straßenverkehrsbehörde der Stadt ausstellt, lag wohl nicht rechtzeitig vor. Nun verschiebt sich der Beginn der Bauarbeiten. Ab 27. Mai ist die Brücke nun bis voraussichtlich in den September hinein für den Fahrzeugverkehr komplett gesperrt. Lediglich Fußgänger und Radfahrer können die Überquerung über den Oderzufluss des Oder-Spree-Kanals noch queren. Für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge gibt es eine Sonderregelung.

Die Umleitung erfolgt weiträumig, da der direkte Weg von Fürstenberg über die Gubener Straße nicht möglich ist, weil die Brücke an der Zwillingschachtschleuse ebenfalls gesperrt ist. Deshalb verläuft die Umleitung über die Straße der Republik, die B112 von dort wieder zur Gubener Straße, von wo es dann zur Straße Stadion Fürstenberg geht.

23.05.2024, Stefan Lötsch

## Schleusenkammer an NOK-Einfahrt für acht Wochen gesperrt

**Die Südkammer der großen Schleuse in der Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel wird ab Montagmorgen aufgrund von Arbeiten gesperrt.**

Dort waren bei einem Torwechsel im März Schäden an den Schienen festgestellt worden.

Die Sperrung der Südkammer der großen Schleuse in der Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal für Reparaturen soll ungefähr acht Wochen dauern, wie ein Sprecher des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes mitteilte. Bei einem Torwechsel im März waren dort Schäden an den Schienen festgestellt worden. Die Schienen seien nach etwa zwölf Jahren aufgrund des Torgewichts, der Gezeiten an der Nordsee sowie Sand und Schlack stark abgenutzt gewesen, heißt es. Da die Schleuse aus statischen Gründen nicht trockengelegt werden könne, würden die Arbeiten in 14 Meter Wassertiefe ausgeführt. Dabei kämen zwei Tauchergruppen zum Einsatz.

Trotz der Sperrung stünden weiterhin eine große und zwei kleinere Schleusen-kammern zur Verfügung. Der Sprecher betonte, dass sich nicht vorhersagen lasse, ob Brunsbüttel dann zum „Nadelöhr“ für den Schiffsverkehr werde. Es könne allerdings zu Wartezeiten kommen, wenn mehrere große Schiffe gleichzeitig durchgeschleust werden sollen. Eine genaue Uhrzeit des Beginns der Sperrung konnte nicht genannt werden.

27.05.2024, DVZ



# Planungsingenieure für bewegende Bauwerke



BRÜCKEN · BEWEGLICHE BRÜCKEN · STAHLWASSERBAU · KRANE · STAHLHOCHBAU

Kunden aus ganz Deutschland und der ganzen Welt vertrauen auf die Zuverlässigkeit und Qualität unserer Planungen. Aus langjähriger Erfahrung aus verschiedenen Bereichen des konstruktiven Ingenieurbaus bieten wir auch Ihnen durch interdisziplinäres Denken innovative und kreative Lösungen für Ihr Bauwerk.

Sprechen Sie mit uns – wir unterstützen Sie von der ersten Idee bis zum fertigen Bauwerk in allen Bereichen des konstruktiven Ingenieurbaus.

**ANWIKAR CONSULTANTS GmbH**

Max-Born-Straße 19 · 97080 Würzburg · Tel. 0931 98096-0 · [info@anwikar.de](mailto:info@anwikar.de) · [www.anwikar.de](http://www.anwikar.de)