



MAGAZIN

Das Netzwerk im Wasserbau

www.iwsv.de



8 Der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen
als flussbauliche Herausforderung

14 Die Zukunft des Baubestandswerks

18 „RiverCloud“ der BAW

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 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Standort Aurich
Tel.: 0228 7090-5541
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 Generaldirektion Wasserstraßen
und Schifffahrt
Standort Aurich
Tel.: 0228 7090-5541
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





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

Geschäftsstelle

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

Redaktion, Anzeigen und Vertrieb

Sophie Pennewitz
c/o WNA Magdeburg
Tel.: 0391 535-2253
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

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: USV (Messkatamaran) © WSA Mosel-Saar-Lahn

Inhalt

Editorial	4
-----------------	---

Verbandsarbeit

Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands	5
Der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen als flussbauliche Herausforderung	8
Die Zukunft des Baubestandswerks	14
„RiverCloud“ der BAW	18

Partnerverbände

Das GOLDENE LOT 2024 für Thomas Luhmann	22
Die BAW unter neuer Leitung	23
Hochschulpreis für Lara Heidenwag an der Hochschule Esslingen	24
M. Eng. Mario Fleischmann erhielt an der TH Nürnberg den IfKom-Preis 2024	25
Verordnung zur Mindestbandbreite nachbessern!	26
Gespräch mit dem CDU-Landtagsabgeordneten Björn Franken zum Thema „Digitalisierung“	27

IWSV Info

IWSV – Fachkräftegewinnung stellt eine große Herausforderung dar	28
Termine und Veranstaltungen	29
Stahlwasserbautagung	30

IWSV-Aktuell

Herbstexkursion der BG Süd	32
Presseschau	34

Liebe Mitglieder, Leserinnen und Leser,

nun liegt es vor Ihnen. Das letzte IWSV-Magazin für dieses Jahr. Man kann es kaum glauben, aber dieses Jahr neigt sich schon wieder dem Ende entgegen. Und mit wieviel Tohuwabohu, wenn man sich die letzten Tage mit den turbulenten Ereignissen in der großen Politik anschaut. Das war und ist bestimmt sogar für Menschen, die nicht so politikinteressiert sind, spannend.

Der IWSV versucht sich ebenfalls zu verändern. Nicht so gewaltig, aber doch stetig. So sind Sie befragt worden, ob Sie zukünftig weiterhin ein Papierexemplar des Magazins erhalten wollen, oder ob Sie einen digitalen Bezug wünschen. Hier werden wir dann im nächsten Jahr die Umstellung angehen. Und auch seit Mitte des Jahres wird unser Social-Media-Kanal auf Instagram mit Inhalten gefüllt und die Anzahl unser Follower steigt zusehends.

Ebenfalls haben wir in diesem Jahr zwei Programme für die Förderung unserer Mitglieder aufgelegt. Zum einen ist dies der Förderpreis für erfolgreiche Abschlussarbeiten im Ingenieurwesen, die noch bis zum Jahresende eingereicht werden können. Den Start für Nachwuchsingenieure und -ingenieurinnen aktiv zu fördern ist uns hier ein großes Anliegen. Die Auswahl und Prämierung wird dann Anfang des neuen Jahres erfolgen, sodass wir die Preisträger und Preisträgerinnen dann auf unserer Mitgliederversammlung am 23.05.25 in Brunsbüttel vorstellen können. Zum anderen gibt es unser neues Fortbildungsprogramm, mit dem wir die eigene Weiterentwicklung unterstützen möchten. Machen Sie hiervon gerne und ausgiebig Gebrauch, denn es lohnt sich. Uns als Ingenieurverband ist es wichtig, unseren Mitgliedern die Werkzeuge an die Hand zu geben, die es Ihnen ermöglichen, ihre Kenntnisse und Fähigkeiten weiter auszubauen und zu vertiefen.

Die Möglichkeiten an den Fortbildungsveranstaltungen der einzelnen Bezirksgruppen teilzunehmen und hier viel über den Tellerrand hinaus zu erfahren, runden das Bild ab. Auch im kommenden Jahr wird der Verband alles daransetzen, interessante und praxisnahe Veranstaltungen durchzuführen, die unsere Mitglieder in ihrer Entwicklung unterstützen. Denn die Förderung unserer Mitglieder ist nicht nur ein Beitrag zur persönlichen Karriere, sondern auch ein essenzieller Baustein für die Zukunftsfähigkeit unseres Berufsstandes.

Auf unserer Homepage unter www.iwsv.de, hier im Heft und auch auf Instagram erhalten Sie alle weiteren Informationen. Wir freuen uns auf Sie!

Ihre/Eure

Stefanie von Einem



Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands

am 19. Juli 2024 in Bremen



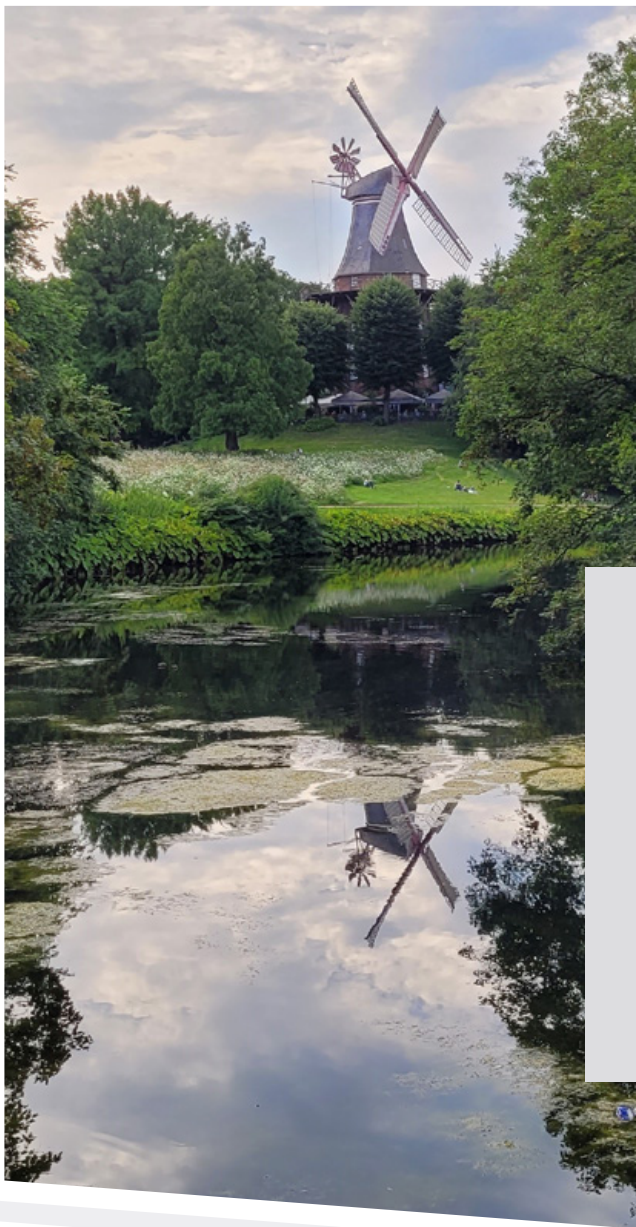
v.l.n.r. Heidrun Ferchland, Herwig Nöthel, Sophie Pennewitz, Stefanie von Einem, Sven Wennekamp, Marko Ruszczyński, Burkhard Knuth, Torsten Stengel

Die Sommer-Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands fand am 19. Juli 2024 beim WSA Weser-Jade-Nordsee, Dienstsitz Bremen, statt.

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

- Die Bundesvorsitzende, Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, der stellvertretende Bundesvorsitzende, Dipl.-Ing. Sven Wennekamp und der Bundesgeschäftsführer, Dr.-Ing. Torsten Stengel haben am 12.07.2024 beim WSA Elbe-Nordsee (Dienststelle Hamburg) ein ca. zweistündiges „Antritts“-Gespräch mit der Abteilungsleiterin WS beim BMDV, Frau Dr. Mellwig, geführt. Themen waren u. a. die Herausforderungen bei der Gewinnung von Fachkräften (insbesondere im Ingenieurbereich), die Durchgängigkeit in den Laufbahnen und die Weiterentwicklungsmöglichkeiten in der Verwaltung sowie die Vereinfachung von Prozessen zur Beschleunigung von Verfahren. Hierzu wurde auch eine Pressemitteilung veröffentlicht.

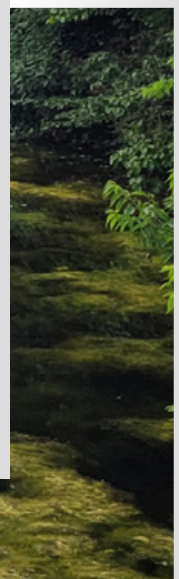




- Die Hafentechnische Gesellschaft (HTG) (Kooperationspartner des IWSV) beabsichtigt, einen neuen Fachausschuss „Stärkung der Infrastruktur der Binnenschifffahrtsstraßen“ einzurichten. Unsere Bundesvorsitzende wurde zur konstituierenden Sitzung eingeladen.
- Unsere Bundesvorsitzende wird am 18.09.24 an der Festveranstaltung des BDB (ebenfalls Kooperationspartner des IWSV) anlässlich dessen 50-jährigen Bestehens teilnehmen. Festredner ist unser Bundesminister, Dr. Volker Wissing.
- Der Vizepräsidenten der GDWS, Herr Dirk Schwardmann, ist Mitglied des IWSV geworden.
- Der Kollege, Dipl.-Ing. Herwig Nöthel, wird interimsmäßig (längstens bis zur Bundesmitgliederversammlung am 23.05.24) weiterhin die Schriftführung für die Kollegin, Dipl.-Ing. Constanze Follmann, übernehmen.
- Es wurde über den Aufbau der Tagesordnungen unserer Vorstandssitzungen diskutiert und Änderungen im zukünftigen Ablauf beschlossen.
- Der Überschuss in der Bundeskasse wird gem. Auskunft unseres Bundesschatzmeisters, Dipl.-Ing. Marko Ruszczynski, voraussichtlich in 2025 auf rund 3.000 € abschmelzen.
- Das Internet-Team soll durch den Kollegen, Dipl.-Ing. Jan Schaper (Vorsitzender der BG-Hannover), verstärkt werden.
- Es wird an alle Mitglieder und insbesondere an die Vorsitzenden der Bezirksgruppen appelliert, mehr bzw. aktualisierte Beiträge für unsere IWSV-Homepage und unseren Instagram-Auftritt zu liefern.
- Unser Ehrenvorsitzender, Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, hat die digitalen Ausgaben unseres IWSV-Magazins (bis Jahrgang 2022) auf unserer Homepage veröffentlicht. Es wird daran erinnert, dass alle Mitglieder Zugriff auf alle Ausgaben haben (Passwort-geschützter Bereich).
- In 2024 sollen noch IWSV-Werbeartikel (Giveaways) beschafft werden.
- Für den IWSV-Förderpreis 2025 liegen bereits Bewerbungen vor.

Die nächsten Vorstandssitzungen sind wie folgt terminiert:

- 22.11.24: Herbst-Sitzung des Bundesvorstandes des IWSV in Potsdam
- 21.02.25: Sitzung des geschäftsführenden Vorstandes des IWSV in Würzburg
- 22.05.25: Frühjahrs-Sitzung des Bundesvorstandes des IWSV in Brunsbüttel im erweiterten Kreis
- 22.-24.05.25: 52. Bundesmitgliederversammlung in Brunsbüttel
- 18.07.25: Sitzung des geschäftsführenden Vorstandes des IWSV in Magdeburg



Die persönliche und individuelle Weiterbildung in der heutigen Arbeitswelt ist wichtiger denn je.

Der IWSV bezuschusst Deine Fortbildungsmaßnahme!

**Der Zuschuss durch den IWSV beträgt bis zu 75 € pro Mitglied und pro Jahr.
Die Antragstellung für Zuschüsse zu einer Fort- oder Weiterbildung innerhalb eines Kalenderjahres ist bis zum 31. Januar des Folgejahres zu stellen.**

Die Bearbeitung der Anträge und die Auszahlung der Zuschüsse erfolgt, für die bis zum 30.11. eingegangenen Anträge, zum Abschluss des Kalenderjahres.

Später eingereichte Anträge werden im Folgejahr behandelt.

Die Entscheidung über die Gewährung eines Zuschusses liegt bei der Bundesvorsitzenden und der Fortbildungsbeauftragten.

Ein Anspruch auf einen Zuschuss besteht nicht!

Weitere Informationen sowie den entsprechenden Antrag findet ihr auf unserer Internetseite.



Der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen als flussbauliche Herausforderung

Die Maßnahmen zur Erreichung der verkehrlichen Ziele des Donauausbaus werden durch eine große Zahl und Vielfalt an Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft begleitet. In einem morphologisch aktiven Fluss wie der Donau ergeben sich hieraus besondere Anforderungen an planungsbegleitende Untersuchungen. Die unbedingte Einsicht, dass der Planbarkeit der Entwicklung des Flusses Grenzen gesetzt sind, ist ein wichtiges Fundament für zukünftige verkehrliche, wasserwirtschaftliche oder integrative Maßnahmen.

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) begleitet die Planungen zum Ausbau der Bundeswasserstraße Donau über etwa 70 km zwischen Straubing und Vilshofen bereits seit mehreren Jahrzehnten. Den unterschiedlichen Ausbauüberlegungen entsprechend – von Varianten mit bis zu drei Stauufen bis zu unterschiedlichen flussregelnden Varianten reichend – umfassen die Untersuchungen und Beratungen unter anderem flussbauliche, fahrdynamische, konstruktiv-wasserbauliche und geotechnische Aspekte. Umfangreiche und stetig fortgesetzte Felddatenerhebungen, aufwendige Naturversuche in der Strecke sowie Modelluntersuchungen, deren Vielfalt sehr große Teile des im modernen Wasserbau verfügbaren Verfahrensfundus umfasst, bildeten und bilden teilweise weiterhin die Grundlage für die Planung und Umsetzungsbegleitung des rein flussregelnden Ausbaus.

Grundsätze der Flussregelung

Die Flussregelung ist die planmäßige Modifikation von Regelungsparametern, um Regelungsziele zu erreichen. Regelungsparameter sind z. B. durchströmte Breiten bei Niedrigwasser. Das Regelungsziel ist im Wesentlichen die Erreichung bestimmter Fahrrinntiefen über ausgewiesene Fahrrinnenbreiten. Regelungsbauwerke sind flussbauliche Maßnahmen, wie Buhnen und Parallelwerke. Diese werden oftmals durch multifunktionale Begleitmaßnahmen wie Uferdeckwerke, Ufervorschüttungen, dauerhaft überströmte Schwellen sowie Kolkverfüllungs- und Kolkverbaumaßnahmen im Bereich der Gewässersohle ergänzt.

Wesentliches Merkmal von Maßnahmen in morphologisch aktiven Flüssen ist, dass die Regelungsziele üblicherweise nicht durch die Maßnahmen allein erreicht werden. Erforderlich ist die morphodynamische Reaktion des Flusses über größere Strecken und Zeiträume. Die durch bauliche Anpassungen erreichten geometrischen Veränderungen beeinflussen die Strömungsprozesse (Hydrodynamik) über das Abflussspektrum. Die morphodynamische Reaktion des Flusses ist eng an diese Strömungsprozesse gekoppelt und wirkt wiederum selber, durch Geometrieänderungen an Sohle und Ufern, auf die Strömung. Diese tiefgreifende Verzahnung der komplexen Prozesse resultiert darin, dass mit den Prognosen morphologischer Veränderungen auch mit komplexen Modellwerkzeugen oftmals bedeutende Unsicherheiten verknüpft sind. Besondere

Ereignisse, wie z. B. Hochwasser, prägen diese Prozesse zusätzlich stark. Daher sind Eingriffe in den Sedimenthaushalt durch Baggerungen und Umlagerungen von Material sowie durch Zugaben von Sedimenten fast immer unverzichtbare Begleiter einer Flussregelung.

Herangehen an die Planung

Zur Erreichung der Regelungsziele von 2,65 m (bis zum Hafen Sand), 2,20 m (bis zur Isarmündung) und 2,25 m (unterstrom der Isarmündung) Wassertiefe unter dem zukünftigen Regulierungsniedrigwasserstand (RNW) sind entlang der Ausbaustrecke technische Maßnahmen erforderlich, die auf dem bestehenden Regelungssystem aufbauen. Neben neuen Regelungsbauwerken (64 Buhnen und 13 Parallelwerke) und Begleitmaßnahmen (siehe oben) bilden umso mehr Anpassungen von bereits bestehenden Regelungsbauwerken (141

Buhnen und 10 Parallelwerke) den Kern des flussregelnden Maßnahmenpakets. Dieses Vorgehen folgt letztlich dem Grundprinzip der Flussregelung, Maßnahmen sukzessive auf den bisher eingetretenen morphologischen Reaktionen des Flusses aufzubauen. Für den Einsatz von Modellen ist es erforderlich, diese anhand des Ist-Zustands zu kalibrieren und zu validieren und daran anschließend Varianten zu untersuchen, die eher maßvolle Abweichungen von diesem Ist-Zustand umfassen.

Der Einsatz numerischer Modelle ist verbreitete Praxis bei der Planung von Maßnahmen in Gewässern. Inwiefern ein- (1D), zwei- (2D) oder dreidimensionale (3D) Modelle und dabei auf Strömungsprozesse (hydrodynamisch-

numerische – HN) oder auf Strömungs- und Feststofftransportprozesse (numerische Feststofftransportmodelle – FTM) ausgerichtete Modelle zum Einsatz kommen, ist von den jeweiligen Fragestellungen und Nachweiserfordernissen abhängig. Dazu muss die verfügbare Datengrundlage ausreichend belastbar sein. Gegenständliche (Labor-)Modelle setzen eine zumeist nur an Forschungseinrichtungen, unter anderem auch an der BAW, verfügbare Infrastruktur und Erfahrung voraus.

Im Zuge der Untersuchungen im Rahmen des Donauausbaus wurden durch die BAW über die Jahrzehnte zahlreiche Modelle aufgebaut und betrieben, die sich an unterschiedlichen Fragestellungen und der über die lange Zeit fortentwickelten und verbesserten Datenlage orientiert haben. Auch wurden

„Die morphodynamische Reaktion des Flusses ist eng an diese Strömungsprozesse gekoppelt und wirkt wiederum selber, durch Geometrieänderungen an Sohle und Ufern, auf die Strömung.“



Bild 1.1 - Erste umgesetzte LBP-Maßnahmen im Bereich Reibersdorf: künstlich angelegtes Auefließgewässer



Bild 1.2 - Flussinsel Schanzl

Modellwerkzeuge im Laufe der Jahre methodisch weiterentwickelt, um physikalische Prozesse besser abbilden zu können. Nicht zuletzt ermöglichen moderne Hochleistungsrechner, größere und detaillierter aufgelöste numerische Modelle der Natur effizient zu betreiben. Diese Fortschritte dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass Modelle nur innerhalb bestimmter Anwendungsgrenzen betrieben und Modellergebnisse nur unter Anerkennung zulässiger Aussagespannweiten und Unsicherheiten interpretiert werden dürfen. Letztere nehmen üblicherweise mit der Abweichung von einem kalibrierten Zustand sowie der Vielseitigkeit, Komplexität und Überlagerungsintensität von Planungselementen zu.

Grundsätzliche Herausforderungen im Zuge des Donausausbaus

Eine besondere Herausforderung des Ausbaus der Donau ergibt sich aus den erforderlichen Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) zur Kompensation und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft. Diese

Maßnahmen sind vielseitig, komplex und ihre Wirkungen überlagern sich. Sie fallen damit unter die am Ende des vorangegangenen Absatzes formulierten Bedingungen. Für die etwa 70 km lange Ausbaustrecke sieht der LBP unter anderem folgende Maßnahmen vor.

- 4 neu hergestellte Auefließgewässer mit einer Gesamtlänge von etwa 11 km (Bild 1.1)
- 9 mehrere hundert Meter lange, hauptsächlich aus Kies hergestellte Flussinseln (davon 5 als wirkgleicher Ersatz von ursprünglich zur Flussregelung technisch vorgesehenen Buhnengruppen) (Bild 1.2)
- zahlreiche Uferrückbauten (Bild 1.3)
- Kerben in allen neu gebauten oder angepassten Buhnen (Bild 1.4) und Parallelwerken



Bild 1.3 - Uferrückbau und -umgestaltung



Bild 1.4 - gekerbte Buhne

Weitere Details zu den Maßnahmen finden sich in den Planfeststellungsunterlagen für die Planfeststellungsabschnitte TA 1, Straubing bis Deggendorf, und TA 2, Deggendorf bis Vils-hofen. Die oben aufgeführten Zahlen sind der Projektseite der WIGES (Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft mbH) zum Donauausbau unter <https://www.wiges-gmbh.de/donauausbau/straubing-vilshofen> entnommen.

Mit der Gesamtheit aller ökologischen Maßnahmen erfolgt der Donauausbau in Abkehr von einer sukzessiven Weiterentwicklung einer Flussregelung, was aus besonders hohen Anforderungen an die Untersuchungen und Planungsempfehlungen resultiert. Aus dem Natura 2000-Managementplan für die Donau(-auen) zwischen Straubing und Vilshofen ergeben sich sogar noch weitere ökologisch orientierte Maßnahmen in der Ausbaustrecke

Bild 2 zeigt den Geschiebefrachtlängsschnitt der Donau für zwei aneinander anschließende Zeiträume (1998 bis 2005 sowie 2005 bis 2017). Auffällig ist die Zweiteilung des morphologischen Systems in die Strecke oberhalb der Isarmündung bei Do-km 2281,7 und unterhalb davon. Die Linien zeigen oberhalb der Isarmündung einen Geschiebetransport, der Unterstrom der Staustufe Straubing (Do-km 2322,0) langsam zunimmt, um dann bis zur Isarmündung wieder vollkommen abzuklingen.

Ungeachtet der vergleichsweise geringen Geschiebetransportmengen sind im TA 1 Unterhaltungsbaggerungen und Umlagerungen aufgrund suspendierter Sande erforderlich, die zwischen Straubing und der Isarmündung einen Umfang von im Mittel ca. 15.000 m³/a ergeben. Diese Menge würde sich nach einem technischen, nur an den verkehrlichen Erfordernissen orientierten Ausbau nur geringfügig erhöhen. Durch die LBP-Maßnahmen werden allerdings alleine zwischen Straubing und Deggendorf mehrere hunderttausend Kubikmeter Kies in Form von Ufervorschüttungen, Flussinseln, für Habitataufwertungen und im Zuge des notwendigen Laichplatzmanagements eingebracht. Die gewünschte Mobilität dieses kiesigen Materials wird bei höheren Abflüssen zu Umlagerungen führen, die keiner verlässlichen Modellprognose zugänglich sind. Ein „Lernen vom Fluss“ und eine bedarfsweise Nachsteuerung nach Ausbau stellen zukünftige Aufgaben für die WSV dar.

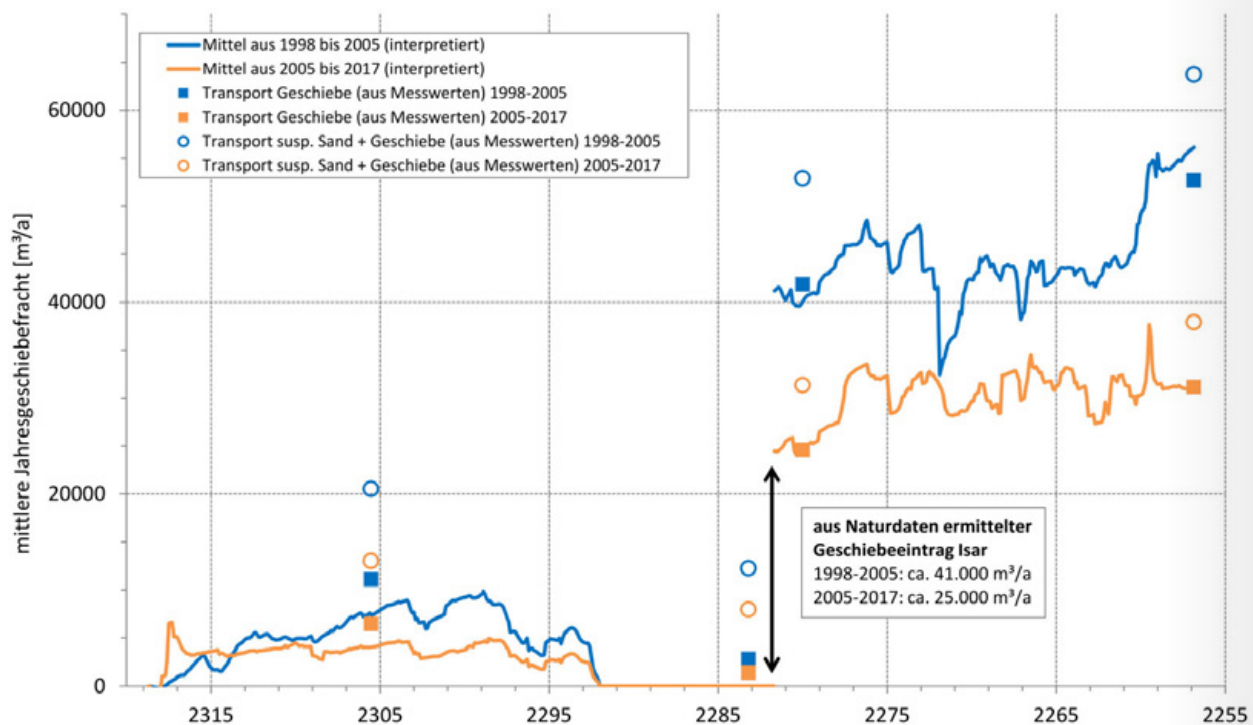


Bild 2: Geschiebefrachtlängsschnitt der Donau zwischen Straubing (links) und Hofkirchen (rechts), dem Übergang von der alluvialen Flusssohle zur Felssohle der Donau (gemittelte jährliche Werte für zwei längere Zeiträume)



Bild 3: Geschiebezugabe in der Isar unterhalb der Staustufe Pielweichs bei Plattling

Die Isarmündung als besondere Herausforderung

Bild 2 zeigt, dass das in der Donau unterhalb der Isarmündung transportierte Geschiebe sich initial fast vollständig aus der Isar, die etwa ein Drittel des Gesamtabflusses im weiteren Verlauf der Donau beisteuert, rekrutiert. Weiteres Material nimmt die Donau aus ihrer Sohle auf, was die ansteigenden Frachten unterhalb der Isarmündung erklärt. Die Einträge aus der Isar sind stark von der Hydrologie abhängig. Der Zeitraum 2005 bis 2017 war deutlich trockener als der vorherige Zeitraum. Auch in der Isar ist der Geschiebehaushalt aufgrund der weitreichenden Stauregelung bis zur Staustufe Pielweichs (Is-km 10,5) bei Plattling erheblich gestört. Daher erfolgt dort mit Blick auf die Untere Isar und die Donau eine im Grunde jährliche, jedoch im Umfang auch zwangsläufig schwankende Geschiebezugabe durch die Bayerische Wasserwirtschaft (Bild 3).

Der Geschiebeeintrag aus der Isar in die Donau ist ein dynamischer, von den Abflussverhältnissen zwischen Isar und Donau geprägter Prozess. Der Isarschüttkegel ist ein mehrere hundert Meter langes, ökologisch besonders wertvolles, natürliches Geschiebereservoir am rechten Ufer der Donau, unmittelbar unterhalb der Isarmündung. Schifffahrtlich schränkt er zwar die Fahrrinne auf den Nahbereich des linken Donauufers ein, sorgt jedoch durch seine Kubatur für eine Stützung der

Wasserspiegel und damit eine Erhöhung der nautisch nutzbaren Wassertiefen in der Donau im Bereich Deggendorf. Im Rahmen einiger längerer Niedrigwasserereignisse der vergangenen Jahre trug die Isar aufgrund der Gefälleverhältnisse an der Isarmündung wiederholt Geschiebe über den und vom Isarschüttkegel lateral in die Fahrrinne ein, woraus sich erhebliche Verringerungen der freigegebenen Fahrrinnenbreiten auf unter 20 m ergaben. Bild 4 zeigt die Situation an der Isarmündung bei einem der jüngeren Niedrigwasserereignisse.

Die Untersuchungen der BAW im Rahmen des aktuell noch laufenden Planfeststellungsverfahrens für den TA 2 zielten auf die Identifikation von Maßnahmen, um einerseits die schifffahrtlichen Bedingungen bei Niedrigwasser zu verbessern (kurzfristige Perspektive). Andererseits sind Volumen und Dynamik des Isarschüttkegels zu erhalten (langfristige Perspektive).



Bild 4: Blick nach oberstrom auf Isarmündung und Isarschüttkegel während einer Niedrigwasserphase (Fahrrinnenränder, Geschiebetransportpfade sowie Einschränkung der Fahrrinne lediglich skizzenhaft dargestellt)



Bild 5: Gegenständliches Modell der Isarmündung und des Isarschüttkegels im Maßstab 1:50 mit beweglicher Modellssole (Blick aus der Isar nach unterstrom). Zum Einsatz kam ein Gemisch aus farbigen Kunststoffgranulaten als Geschiebeersatzmaterial.

Bild 5 zeigt das für die Untersuchung der kurzfristigen Dynamik des Isarschüttkegels aufgebaute gegenständliche Modell der Isarmündung mit beweglicher Sohle im Maßstab 1:50 in den Versuchshallen der BAW in Karlsruhe. Da eine maßstäbliche Verkleinerung von sandig-kiesigem Natursediment teilweise zu kohäsiven Modellsedimenten führen würde, wurden Kunststoffgranulate eingesetzt. Diese ergeben bei zwar größeren Durchmessern, jedoch sehr kleinen spezifischen Dichten, ein naturähnliches Transportverhalten.

Mit dem gegenständlichen Modell wurden Betrachtungen über bis zu 20 Wochen in der Natur durchgeführt. Längere Zeiträume waren mit Blick auf die Anzahl untersuchter Maßnahmenvarianten und erforderlicher Versuchswiederholungen im Versuchsbetrieb nicht zielführend realisierbar. Durch Stauung konnte ein Spektrum zwischen niedrigen Abflüssen und Hochwasserabflüssen (bis HQ10) in den Versuchszeitraum eingepasst und damit ein Teil der vielfältigen Morphodynamik des Isarschüttkegels abgebildet werden.

Bild 6 zeigt die erst im Rahmen des bereits laufenden Planfeststellungsverfahrens für den TA 2 erarbeitete flussbauliche

Lösung im Umfeld der Isarmündung. Mit Blick auf möglichst geringe Eingriffe in den ökologisch bedeutsamen Isarschüttkegel ist die Anpassung und Verlängerung der heute bereits vorhandenen, jedoch teilweise verfallenen Trennmole ein zentrales Ergebnis (Bild 6, links). Bild 6, rechts, zeigt die Änderungen gegenüber der sehr lange für den Isarschüttkegel gültigen Planung eines 650 m langen Parallelwerks, welches einen erheblichen, zu kompensierenden Eingriff in diesem sensiblen Bereich bedeutet hätte: In den Modelluntersuchungen ergaben sich keine wesentlichen Reduzierungen der Geschiebeablagerungen in der Fahrrinne.

Zur Untersuchung der langfristigen morphologischen Entwicklungen in der Isar, auf dem Isarschüttkegel und in der anschließenden Donau wurde ein hochaufgelöstes numerisches 2D-FTM für 9 km Isar und 14 km Donau aufgebaut und für einen Prognosezeitraum von bis zu 25 Jahren betrieben. Hierüber konnten auch unterschiedliche Szenarien bezüglich des hydrologischen Geschehens sowie der Geschiebezugabepaxis in der Isar untersucht werden.

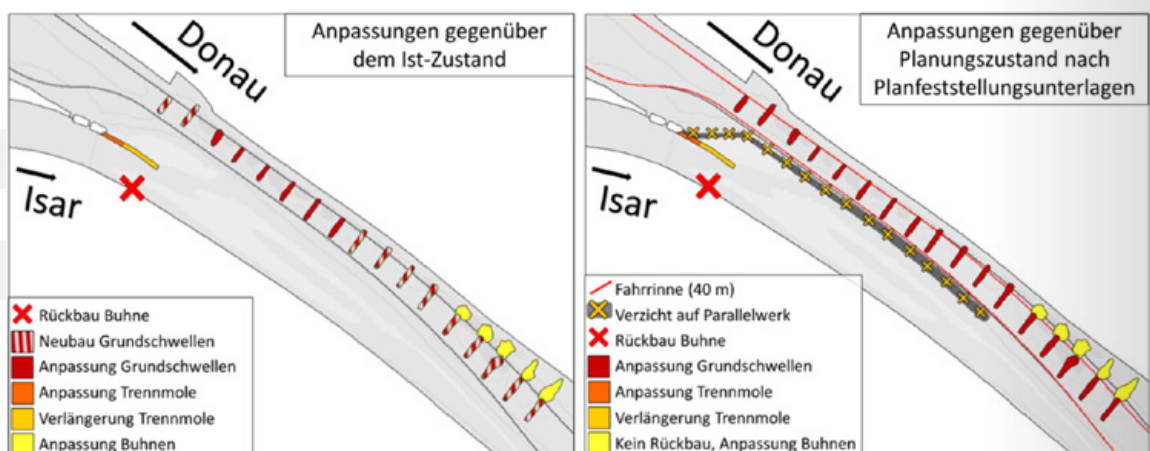


Bild 6: Ausbauplanung gegenüber dem Ist-Zustand (links) und damit einhergehende Änderungen gegenüber der initialen und jetzt verworfenen Planung eines 650 m langen Parallelwerks am Isarschüttkegel (rechts)

Die Modelluntersuchungen zeigen, dass mit den erarbeiteten Maßnahmen eine signifikante Verbesserung der schiffahrtlichen Bedingungen im Bereich der Isarmündung zu erwarten sind. Allerdings werden auch zukünftig Sedimenteinträge in die Fahrrinne auftreten, deren tatsächliche Auswirkungen beobachtet werden müssen. Auch in Bezug auf die langfristigen morphologischen Entwicklungen in Isar und Donau sind Beobachtungen und bedarfsweise Anpassungen, z. B. der Geschiebezugaben in der Isar, notwendige Begleiter des Betriebs der Bundeswasserstraße Donau.

Zusammenfassung und Ausblick

Ziel des Ausbauvorhabens der Wasserstraße Donau ist die Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen, auch wenn die Ziele der im Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) niedergelegten Empfehlungen klar nicht erreicht werden. Die Strecke Straubing-Vilshofen bleibt damit das schiffahrtliche Nadelöhr in der Donau.

Die Verbindung von verkehrlichen mit ökologischen Maßnahmen ist aus naturschutzrechtlichen Gründen sowie vor dem Hintergrund der gesetzlichen Erweiterung der WSV-Zuständigkeiten um den wasserwirtschaftlichen Ausbau mit Blick auf die Zielerreichung nach EG-Wasserrahmenrichtlinie erforderlich. Bei der Maßnahmenplanung sind jedoch zwingend Grenzen, z. B. im Zusammenhang mit der Anzahl und dem Ausmaß so genannter weicher, potenziell mobiler Strukturen (z. B. Kiesinseln), einzuhalten. Neben der Verlässlichkeit der Regelungswirkung ist auch die Unterhaltbarkeit der Wasserstraße zu gewährleisten.

Die Flussregelung und die begleitende, in alluvialen Flüssen unvermeidliche Sedimentbewirtschaftung stehen immer im engen Wechselspiel mit den dynamischen Umbildungsreaktionen eines Flusses. Der Planbarkeit darüber hinaus vorgesehener ökologischer Maßnahmen sind aufgrund der Prozesskomplexität ohnehin schon Grenzen gesetzt. In Verbindung mit den komplexen morphologischen Prozessen gilt dies umso mehr.

Grundprinzip flussregelnder – und allgemein flussbaulicher – Arbeit ist die sukzessive Anpassung von Maßnahmen an die dynamischen Reaktionen des Flusses. Um diesem Prinzip auch im Zusammenhang mit kommenden verkehrlichen, ökologischen und, letztlich, integrativen Maßnahmen folgen zu können, bedarf es zweier wesentlicher Voraussetzungen:

1. Die Bereitschaft von Interessenträgern an den Bundeswasserstraßen, sich Zielen gemeinsam geduldig anzunähern, anstatt mit Maximalforderungen möglichst viele Ziele gleichzeitig und unmittelbar anzustreben.
2. Die planungsrechtlichen Möglichkeiten, flussbauliche Maßnahmen bedarfsgerecht – innerhalb angemessener Grenzen – flexibel anpassen und damit auf dynamische Prozesse im Fluss hinreichend reagieren zu können.

Stetes „Lernen vom Fluss“ und das unmittelbar daran gekoppelte „Arbeiten mit dem Fluss“ müssen zentrale Maximen flussbaulichen Handelns an den Bundeswasserstraßen sein.



**Prof. Dr.-Ing.
Nils Peter Huber**

- 1998 Abschluss Bauingenieurwesen an der RWTH Aachen mit den Schwerpunkten Wasserbau, Siedlungswasserwirtschaft und Wasserenergiewirtschaft
- 1998 – 2011 am Aachener Institut für Wasserbau (2007 bis 2011 dort Oberingenieur)
- 2008 promoviert
- 2012 – heute bei der BAW
- 2019 Ernennung zum Honorarprofessor an der RTWH Aachen

Die Zukunft des Baubestandswerks

Das Baubestandswerk – Was ist das?

Das Baubestandswerk (BBW) umfasst alle technischen Unterlagen und Informationen, die für Betrieb und Unterhaltung von Objekten an den Bundeswasserstraßen benötigt werden.

Im engeren Sinne gehören dazu die Aufgaben der bisherigen Plankammerverwaltungen (gem. VV-WSV 2116) wie das Herstellen, Verwalten und Laufendhalten technischer Unterlagen durch das jeweilige WSA. Diese Unterlagen stehen zum Teil in IT-Fachanwendungen wie z. B. DVtU, WinD, WSVPruf und zum Teil in analoger Form auf Papier zur Verfügung.

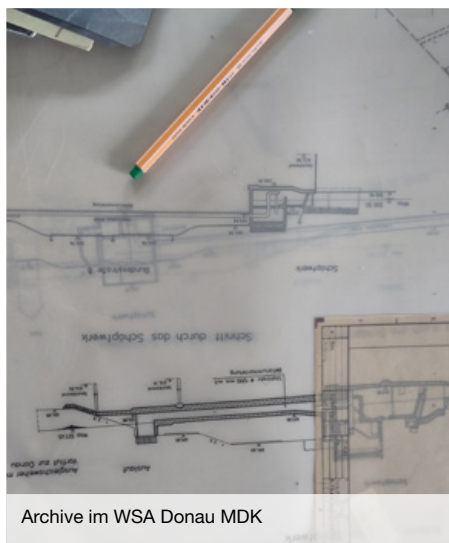
Das Baubestandswerk im weiteren Sinne umfasst ergänzend zu den technischen Unterlagen auch Informationen aus weiteren Informationssystemen der WSV (u. a. Geoinformationssysteme, juristische Dokumentenmanagementsysteme wie WAa-Ge etc.).

Der aktuelle Stand des Baubestandswerks – Das Papierboot

Aktuell lässt sich das Baubestandswerk als Papierboot darstellen, welches den steigenden Anforderungen nicht mehr gerecht wird d. h. durchgeweicht ist und zu sinken droht. Die Baubestandsunterlagen sind unvollständig und liegen in unterschiedlichen Versionen und Forma-

ten sowie in verschiedenen Ablageorten bzw. Systemen analog und digital vor. Das führt zu langen Suchzeiten, unklaren Informationsständen und ineffizienten Arbeitsprozessen. Daraus resultiert, dass die Qualität und die Sicherheit bei Betrieb und Unterhaltung der Bauwerke nicht umfassend gewährleistet werden können.

Die DVtU ist als führendes System im Bereich Baubestandswerk schon seit 2005 eingeführt und verpflichtend zur digitalen Ablage technischer Unterlagen und für diverse Prozesse (z. B. Genehmigungen gemäß VV-WSV 2107) zu nutzen. Gleichzeitig sind verschiedene, für das Baubestandswerk relevante Systeme noch nicht sinnvoll miteinander verknüpft, wodurch Medienbrüche entstehen. Hier besteht Optimierungsbedarf.



Archive im WSA Donau MDK

Die Mitarbeitenden in der WSV haben das Papierboot bisher geschickt über die Gewässer navigiert. Doch die sich verändernden Arbeitsbedingungen haben gezeigt, dass das Baubestandswerk in seiner jetzigen Form und Anwendung an seine Grenzen stößt und Unterstützung benötigt. Das steigende Alter von Bauwerken und die damit einhergehenden notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen sowie die fortschreitende Digitalisierung stellen neue Anforderungen an das BBW. Darüber hinaus drängt der demografische Wandel in der Verwaltung und der damit einhergehende drohende Wissensverlust zu Veränderungen im Informationsmanagement.

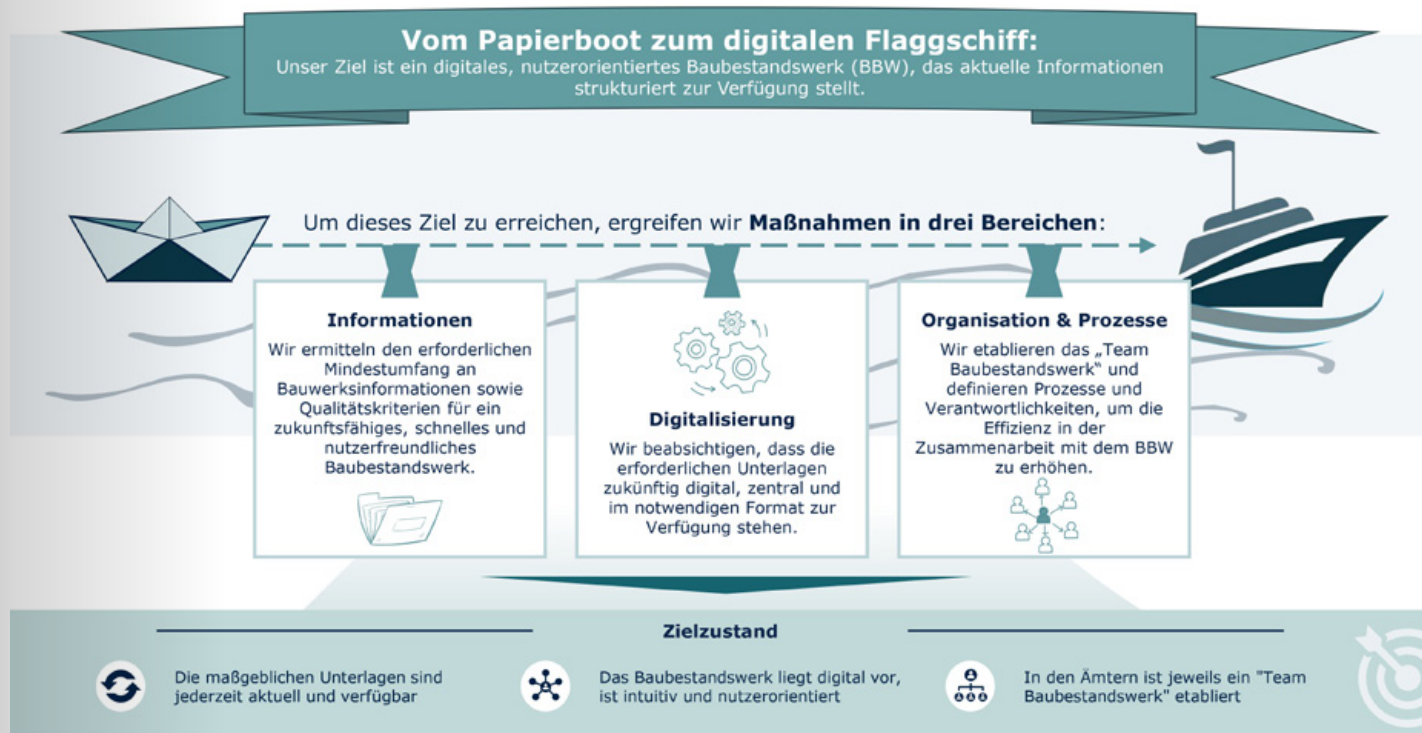
Die vorhandenen Stärken der WSV und das Wissen, welches in den Ämtern gesammelt wurde, dienen als Basis, um gemeinsam das Baubestandswerk zukunftsfähig zu machen. Um dieses Wissen sowie

die Fachkompetenz umfassend nutzen zu können, ist es wichtig, mit möglichst vielen Ämtern zu interagieren und zusammenzuarbeiten. Wie können die Herausforderungen bei steigender Personalknappheit bewältigt und das Baubestandswerk in die digitale Zukunft geführt werden?

Das Zielbild für das Baubestandswerk – Das digitale Flaggschiff

In der Ära der Digitalisierung, wo Daten und Informationen den Kurs bestimmen, muss das Papierboot zum modernen digitalen Flaggschiff werden, das sich durch seine Effizienz, Zuverlässigkeit und fortschrittliche Technologie auszeichnet. Der künftige Soll-Zustand des Baubestandswerks soll mit Hilfe der Arbeitsgruppe „Zukunft Baubestandswerk“ erreicht werden und kennzeichnet sich durch folgende Merkmale:

- Ein Mindestumfang maßgeblicher Bestandsunterlagen für das BBW der Zukunft ist jederzeit aktuell und vollständig gepflegt. Das Baubestandswerk liegt digital vor, ist intuitiv und nutzerorientiert.
- Die Verwaltung des BBW der Zukunft ist innerhalb der Ämter neu organisiert und wird von ämterspezifischen Rollen wahrgenommen („Team Baubestandswerk“ wird momentan validiert).
- Einheitliche Qualitätsstandards sind festgelegt und einheitliche Prozesse für das BBW der Zukunft sind definiert.
- Den Nutzenden werden arbeits-erleichternde Instrumente für eine effiziente Nutzung der Unterlagen bereitgestellt.



Projekt Zukunft Baubestandswerk: Ziel und Arbeitsbereiche



Arbeitsgruppe „Zukunft Baubestandswerk“ bei der Besichtigung der trockengelegten Schleuse Hausen Hilpoltstein (rechts)



(links, mittig) und beim Interview mit dem Außenbezirk

Maßnahmen für die Erreichung des Zielbildes

Das Baubestandswerk der Zukunft soll eine qualitativ hochwertige und nutzerfreundliche Strukturierung und Ablage von Dokumenten sicherstellen. Um es zukunftsfähig zu machen und den Zielzustand zu erreichen, müssen Maßnahmen in folgenden Bereichen ergriffen werden: Informationen, Digitalisierung und Organisation & Prozesse.

Informationen

Dafür soll ein nutzerorientierter Mindestumfang an erforderlichen Informationen, Bestandsunterlagen und (Meta-)Daten festgelegt werden. Dieser stellt sicher, dass jeder Rolle im Amt - ob Prüfer oder Maßnahmeningenieur - die notwendigen Dokumente schnell und einfach zur Verfügung stehen.

Digitalisierung

Jede Unterlage soll digitalisiert und im erforderlichen Format zentral bereitgestellt werden. Somit bietet das Baubestandswerk der Zukunft allen Nutzenden einen leicht zugänglichen, strukturierten und medienbruchfreien Zugriff auf die notwendigen Unterlagen für die Unterhaltung und den Betrieb der Bauwerke.

Organisation & Prozesse

Neben technischen Anpassungen bedarf es auch fachlicher und organisatorischer Veränderungen. Im WSA Donau MDK wird zur Testung der Abläufe ein „Team Baubestandswerk“ aufgestellt. Das Team, bestehend aus einem Informationsmanager oder einer Informationsmanagerin und mindestens einem Zeichner oder einer Zeichnerin, übernimmt die Koordination und Verwaltung des Baubestandswerks. Dieses Team wird das Baubestandswerk aktuell halten und als zentrale Anlaufstelle

für alle Anfragen fungieren. Fachliche Unterstützung erhält es von den Ingenieuren des Fachgebietes Wasserstraßenwesen (FG W).

Die Arbeitsgruppe – Aufbau und Vorgehen

Um die Anforderungen zu erfüllen und das Baubestandswerk der Zukunft zu gestalten, arbeiten verschiedene Akteure aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) und aus den Ämtern in der Arbeitsgruppe „Zukunft Baubestandswerk“ zusammen.

In der ersten Phase der Entwicklung und Erprobung des zukünftigen Baubestandswerks spielte die Zusammenarbeit mit dem WSA Donau MDK (Bereich MDK) als Pilotamt eine wichtige Rolle. Hier konnten bereits wertvolle Erkenntnisse gesammelt werden, welche in die Weiterentwicklung



des Baubestandwerks einfließen. Im nächsten Schritt ist es nun notwendig, die gewonnenen Erkenntnisse zu validieren, um deren Übertragung auf alle WSV-Dienststellen sicherstellen zu können. Mit dem WSA Ostsee, dem WSA Spree-Havel und dem WSA NOK konnten bereits die ersten Ämter als Partner zur Ergebnisvalidierung gewonnen werden. Neben diesen wird aktuell eine mögliche Zusammenarbeit mit weiteren Ämtern besprochen. Je mehr Ämter in diesem Kontext von einer Teilnahme an der Arbeitsgruppe überzeugt werden können, desto breiter ist das Fundament der Arbeitsergebnisse. Die Intensität der Teilnahme kann von Fall zu Fall vereinbart werden. Durch Ihre Unterstützung ebnen Sie den Weg für ein digitales sowie nutzerorientiertes Baubestandwerk und können ihn aktiv mitgestalten.

Die bundesweite Arbeitsgruppe zur Modernisierung des Baubestandwerks

ist ein wegweisendes Projekt, das den Grundstein für eine moderne und effiziente Infrastrukturverwaltung legt. Die Reise hat begonnen, und wir sind fest entschlossen, zusammen die Wellen der Modernisierung und fortschreitenden Digitalisierung zu meistern. Sind Sie bereit diesen Weg mit uns zu gehen? Bei Interesse oder nachfragen wenden Sie sich gerne an:

- Christiane Karren, Arbeitsgruppenleiterin (GDWS, U 21):
Christiane.Karren@wsv.bund.de
- Jens Goldmann, stellvertretender Arbeitsgruppenleiter (GDWS, U 21):
Jens.Goldmann@wsv.bund.de

Eine DigiTALK-Folge zur Arbeitsgruppe „Zukunft Baubestandwerk“ kann auf dem IZW-Campus abgerufen werden. Weitere Informationen und Fortschritte der Arbeitsgruppe werden in der Zukunft ebenfalls über den IZW-Campus kommuniziert.



Dipl.-Ing Christiane Karren

1991 – 1998 Studium Bauingenieurwesen FH Aachen, Vertiefung: Wasser- und Abfallwirtschaft

Seit 1998 in der WSV mit unterschiedlichen Stationen:

- Außenbeamtin in den ABz Koblenz und Brohl,
- Sachbearbeiterin im Sachbereich 2 des WSA Bingen,
- Stellv. Fachgebietsleiterin im Fachgebiet W2 im WSA Rhein.

Seit 2022 Sachbearbeiterin im Dezernat U 21 in der GDWS in Bonn

„RiverCloud“ der BAW

WSA Mosel-Saar-Lahn unterstützt Forschungsprojekt

Das WSA Mosel-Saar-Lahn hat sich über die Jahre den Ruf erworben, bei jeglichen Forschungsvorhaben der BAW gerne unterstützend an Bord zu sein und hat im Rahmen der lokalen Möglichkeiten immer sehr intensiv und gerne mit der BAW kooperiert. Und so war auch diesmal die Antwort der Amtsleitung auf die Anfrage der BAW, ob das WSA M-S-L beim Forschungsprojekt RiverCloud unterstützen könnte, ein uneingeschränktes Ja.

Was ist RiverCloud für ein Forschungsprojekt?

Mit Fortschreiten der Digitalisierung liegen hochaufgelöste Geometrie- und Sachdaten verschiedenster Art in immer besserer Qualität vor. Die Entwicklungen in der Vermessung, wie beispielsweise bei Drohnen oder Laserscannern, sind ein Grund für den starken Fortschritt in diesem Bereich. An Wasserstraßen stoßen allerdings moderne Vermessungsverfahren immer noch sehr stark an ihre Grenzen. Hier sind der trübe Wasserkörper und der Bewuchs am Gewässerrand natürliche Hindernisse für geometrische Aufnahmen der Gewässer- und Vorlandtopographie aus der Luft (Weiß 2015). Ziel von RiverCloud ist die Entwicklung eines kombinierten Systems aus Unmanned-Aerial-Vehicle (UAV) und Unmanned-Surface-Vehicle (USV). Es sollen Geometrie- und Sachdaten erfasst werden, die bisher nicht in ausreichender Genauigkeit aufgenommen werden konnten. Die modulare Bestückung beider Trägerplattformen gestattet eine bedarfsgerechte Ermittlung von gewässerspezifischen Daten, wie beispielsweise der (Unterwasser-) Topographie, Vegetationsparametern, Fließgeschwindigkeitsprofilen oder Wasserqualitätsparametern. Durch das Tandem ergibt sich eine hochgenaue Ableitung der USV-Position unter Nutzung der Positionsdaten des UAV (Gattung 2021).



Bild 1: Schematische Darstellung der Funktionsweise des Tandemsystems

Wer ist involviert?

Die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) ist einer von 8 Projektpartnern beim Projekt RiverCloud. Die Projektpartner kommen sowohl aus Forschung und Lehre als auch aus der Wirtschaft. Daraus wird ersichtlich, wie wichtig und auch kommerziell interessant die Forschung in diesem Bereich ist.



Bild 2: RiverCloud – Projektpartner

Welche Bedeutung für die WSV?

Eine hochgenaue Datengrundlage zum Ist-Zustand der Bundeswasserstraßen und der dazugehörigen baulichen Anlagen sind von wesentlicher Bedeutung, um bedarfsgerecht Maßnahmen zum Ausbau, zur Unterhaltung und zur Instandsetzung planen und durchführen zu können. Geometrische Daten der Flachwasserbereiche, des Gewässerrandstreifens, von Buhnengruppen oder von Wasserbauwerken lassen sich für eine ganzheitliche Betrachtung der Bundeswasserstraße meist nicht hinreichend genau oder zeitlich konsistent erfassen. RiverCloud, als kombiniertes System aus UAV und USV, soll die Datenquantität und -qualität dieser Bereiche steigern, um ein intelligentes Monitoring und Management der Wasserstraßen unter Berücksichtigung ökonomischer und ökologischer Aspekte verbessern zu können. Die gewonnenen Daten sollen, durch ein verdichtetes digitales Höhenmodell, auch für eine Qualitätssteigerung bei den hydrodynamisch-numerischen Modellen der BAW genutzt werden. Die Erstellung hochgenauer As-Built-Modelle für die BIM-basierte Bauwerksunterhaltung und -instandsetzung ist ein weiterer Anwendungsfall. Zusätzlich sollen die Daten in der mCloud als Open Data bereitgestellt werden, um so weitere wissenschaftliche und wirtschaftliche Verwertungen zu ermöglichen (Gattung 2021).

Was sind die Untersuchungsmethoden?

Das Tandemsystem soll für unterschiedliche Einsatzszenarien konzipiert werden. Für die Bauwerksvermessung werden Kameradaten des UAV und des USV für die Erstellung der 3D-Modelle oberhalb des Wasserspiegels genutzt. Hier kommt das Verfahren Structure-from-Motion zum Einsatz. Unterhalb des Wasserspiegels soll das Fächerecholot 3D-Daten aufnehmen. Durch Datenfusion soll so ein komplettes 3D-Modell des Bauwerks erstellt werden. In Flachwasserzonen, Buhnengruppen und Altarmen soll mit Hilfe dieser Sensoren ein digitales Höhenmodell des Gewässers und des Gewässerrandstreifens abgeleitet werden. Hierbei unterstützt ein bathymetrisches LIDAR die geometrische Aufnahme. Strömungsgeschwindigkeiten werden über ein ADCP (USV) und eine Videoauswertung (UAV) erfasst. Über eine Multiparametersonde soll die Wasserqualität bestimmt werden. Die Panoramakamera auf dem USV sammelt Daten zur Vegetation und hilft bei der Standortbestimmung hinsichtlich Lage und Orientierung des schwimmenden Sensorträgers (Gattung 2021).

Wie unterstützte das WSA Mosel-Saar-Lahn?

Das WSA Mosel-Saar-Lahn stellte die 2. Kammer der Schleuse Trier für das Forschungsprojekt RiverCloud zur Verfügung. Durch ein vorheriges Forschungsprojekt der BAW in Zusammenarbeit mit dem Geodätischen Institut der RWTH Aachen wurde die neue 2. Kammer der Schleuse Trier vor der Flutung hochgenau vermessen. Diese ausgezeichnete Datengrundlage des Schleusenbauwerks machte die 2. Kammer der Schleuse Trier zum idealen Untersuchungsobjekt für den Projektteil Wasserbauwerke, da es als Referenzobjekt dienen konnte und gewonnene Daten der Versuchsfahrten mit der vorhandenen Realität abgeglichen werden konnten.

Des Weiteren erteilte das WSA Mosel-Saar-Lahn die Genehmigung zur Drohnenbefliegung. Da das Oberwasser der Wehranlage Trier als Start- und Landeplatz für Wasserflugzeuge dient (wird von einem lokalen Unternehmen in Trier Föhren auch genutzt), musste die Firma Orthodrone aus Kiel noch mit der Flugaufsicht abstimmen, dass es am Tag der Befliegung zu keinen Konflikten mit dem eventuellen Flugbetrieb kommt. In einem ersten Schritt wurde die Datenaufnahme des UAVs durchgeführt. Die Drohne ist mit der folgenden Sensorik ausgestattet:

- Bathymetrisches LiDAR – Gewässertopografie
- INS – Georeferenzierung
- Multibandkamera - 4-Kanalorthografie
- Hochauflösende Kamera - Orthophotografie

An den Tagen der Befliegung im Januar 2022 wurden im Schleusengelände Marker positioniert, durch die sich das UAV (Drohne) referenzieren konnte. In der Tandemanwendung gibt es dann noch einen weiteren Marker auf dem USV. Dann wurden die Daten mittels bathymetrischen LiDARs und einer hochauflösenden Kamera (11664 x 8750 Bildpunkte) aufgenommen.

In den Bildern 3 und 4 sind die hochauflösenden Beispielbilder der Schleuse zu sehen, die von der Drohne aufgenommen wurden. Dazu noch 2 Übersichtsbilder (Bilder 5 und 6) der Anlage und ein Foto der Drohne im Einsatz an der Schleuse (Bild 7).

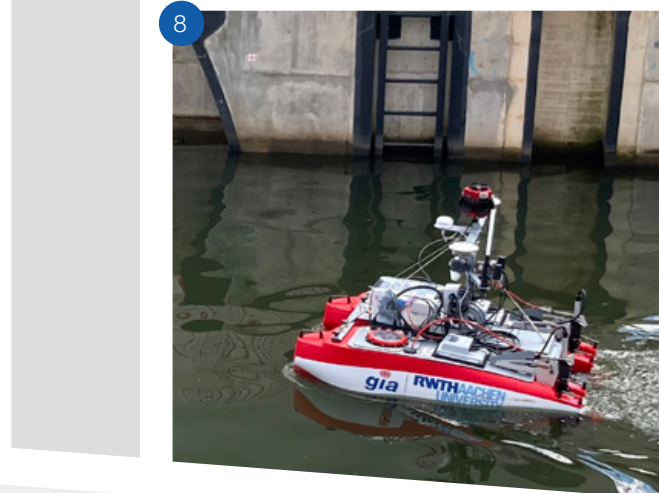
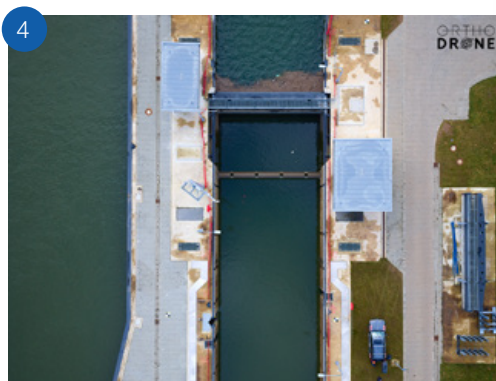


Bild 3 und Bild 4:
Oberhaupt 2.Kammer
Schleuse Trier

Bild 5: Schleusen-
anlage Trier

Bild 6: Unter-
haupter Schleu-
senanlage Trier

Bild 7: Schleuse
Trier, 2. Kammer,
mit Drohne

Bild 8: USV
(Messkatamaran)

In einem zweiten Schritt wurden dann die Messungen durch das USV (Messkatamaran) vorgenommen. Das USV ist dazu mit folgender Sensorik ausgestattet:

- GNSS (Global Navigation Satellite System) - Georeferenzierung
- INS (Inertial Navigation System) - Positionsbestimmung
- Multiparametersonde - Wasserqualität
- ADCP (Acoustic Doppler Current Profiler) - Fließgeschwindigkeit
- 3D-Fächerecholot – Datenerfassung unter Wasser
- 360°-Kamera – Datenerfassung über Wasser
- Marker – UAV tracking

Hierbei wurden Daten mit dem 3D Fächerecholot und über die Panoramakamera aufgenommen. Dazu fuhr das USV die Schleuse in mehreren Längsstreifen und

bei unterschiedlichen Wasserständen ab (siehe Bilder 8 und 9). Da sich das USV noch in der Erprobungsphase befindet und nur eine errechnete Einsatzdauer von nur ca. 2h hat, stand das WSA Mosel-Saar-Lahn mit einem kleinen Außenbordmotorboot bereit, um den Katamaran bei Havarien oder Ende der Laufzeit wieder sicher in den Hafen am Bauhof zu bringen, was sich allerdings als nicht nötig erwies. Der Katamaran war in der Lage die Messkampagne aus eigener Kraft vollständig durchzuführen.

Was sind die Ergebnisse?

In einem nächsten Schritt werden nun die aufgenommenen Daten des USV mit den aufgenommenen Daten des UAV kombiniert, bzw. abgeglichen. Eine Auswertung lag bis zum Zeitpunkt dieses Berichtes noch nicht vor. Das Ziel, beide Messeinheiten im Tandem agieren zu lassen, wurde bei diesem Besuch der Schleu-

senanlage Trier leider noch nicht erreicht. Auch dieses Forschungsprojekt hat, was die noch zur Verfügung stehende Programmzeit angeht, leider sehr unter der Corona-Pandemie gelitten. Sollte das Forschungsprojekt verlängert werden steht das WSA Mosel-Saar-Lahn auf jeden Fall wieder zur Unterstützung bereit.



**Dipl. Ing.
Gerrit Klemm**

Fachbereich Ersatzinvestitionen
WSA Mosel-Saar-Lahn Standort
Trier

- seit 2015 WSA Mosel-Saar-Lahn, Standort Trier, Fachbereich E
- 2009 – 2015 Ingénieur en chef, Schroeder & Associés, Ingénieurs Conseils, Luxemburg
- 2004 – 2009 Consultant Engineer, Grontmij, Glasgow, Großbritannien
- 2001 – 2004 Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Department of Civil Engineering, University of Glasgow, Großbritannien
- 2002 Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Department of Civil and Offshore Engineering, Heriot-Watt University Edinburgh, Großbritannien
- 2001 Diplom-Ingenieur Bau (Dipl.-Ing.), Technische Universität „Carolo Wilhelmina“ Braunschweig, Deutschland
- 1999 Master of Science (M.Sc.) im Rahmen eines Auslandsjahres, University of Glasgow, Großbritannien



Bild 9 USV bei Messfahrt in der 2.Kammer Schleuse Trier

Bilder: Bild 1: Foto © Von Volatus – Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=49734359>

Bild 2: PowerPoint Präsentation Workshop: Systematisierung der Anwendungsfälle und Nutzungsformen [27.04.2022], RiverCloud

Bild 3-7: Nutzung mit freundlicher Genehmigung der Firma Orthodrone

Bild 8: Bild des Autors, Bild 9: Bild des Autors

Literatur: Weiß, Robert (2015): Erprobung der Laserbathymetrie an Bundeswasserstraßen im Binnenbereich. In: Technische Universität Dresden, Institut für Wasserbau und technische Hydromechanik (Hg.): Messen und Überwachen im Wasserbau und am Gewässer. Dresdner Wasserbauliche Mitteilungen (53). S. 435–444. Gattung, Thomas (2021): RiverCloud – UAV/USV-Tandemsystem für Management und Unterhaltung von Wasserstraßen. BAW ForschungsXpress. Ausgabe 24/2021 – Mai 2021.

VDV – Berufsverband zeichnet außergewöhnlichen Wissenschaftler aus

Das GOLDENE LOT 2024 für Thomas Luhmann

Der Oldenburger Wissenschaftler Prof. Dr. Thomas Luhmann ist am Freitag, 04. Oktober in Köln mit dem GOLDENEN LOT ausgezeichnet worden. Der Verband Deutscher Vermessungsingenieure (VDV) würdigt mit dieser Auszeichnung einen außergewöhnlichen und herausragenden Wissenschaftler, Forscher und Hochschul-lehrer.

VDV-Präsident Wilfried Grunau: „Bei der Auszeichnung mit dem GOLDENEN LOT geht es nicht einfach nur um die Auszeichnung technologisch begründeter Innovationen, die den Wandel der Welt vorantreiben, sondern vielmehr auch um die Art und Weise, wie die Preisträger die technologische und soziale Ebene miteinander verflechten. Professor Thomas Luhmann ist unbestritten DIE Autorität der Nahbereichs-photogrammetrie und blickt zugleich als Singer-Songwriter deutschsprachiger Chansons weit über den Horizont der Geodäsie hinaus. Die Laudatio auf Thomas Luhmann hielt die Vorjahrespreisträgerin Dr. Margot Käßmann.

Fotos: Hendrik Grunau



Prof. Dr. Thomas Luhmann, Preisträger des GOLDENEN LOTES 2024

Professor Luhmann ist Mitbegründer und langjähriger Leiter des Instituts für Angewandte Photogrammetrie und Geoinformatik (IAPG) an der Jade Hochschule in Oldenburg und er ist Initiator der bekannten Oldenburger 3D-Tage.

Von 1993 bis 2000 leitete Luhmann den Arbeitskreis „Nahbereichsphotogrammetrie“ der Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie, Fernerkundung und Geoinformation (DGPF), war von 2000 bis 2004 Vizepräsident und von 2004 bis 2008 Präsident der DGPF. 2010 habilitierte Luhmann im Fachgebiet Photogrammetrie an der TU Dresden. Neben mehr als 300 wissenschaftlichen Publikationen hat er die internationalen Standardwerke „Nahbereichsphotogrammetrie“ und „Close-Range Photogrammetry and 3D Imaging“ verfasst. Luhmann baute neben zahlreichen Kooperationen zu nationalen und internationalen Einrichtungen unter anderem ein deutsch-ukrainisches studentisches Austauschprogramm für Photogrammetrie und Laserscanning auf und unterstützte bei der Modernisierung ukrainischer Lehrpläne. Er wurde unter anderem mit dem Niedersächsischen Wissenschaftspreis, der Karl-Kraus-Medaille und der Meydenbauer-Medaille der DGPF ausgezeichnet. 2016 erhielt er die Ehrendoktorwürde der Kiev National University for Construction and Architecture, Ukraine. Anlässlich seiner Verabschiedung in den Ruhestand im September 2023 wurde ihm die höchste Auszeichnung der Ukrainischen Gesellschaft für Geodäsie und Kartographie verliehen.



Die Laudatio auf Thomas Luhmann hielt die Vorjahrespreisträgerin Dr. Margot Käßmann.
v.l.n.r. Margot Käßmann, Thomas Luhmann, Wilfried Grunau

BAW – Dr.-Ing. Jan Kayser ist neuer Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau

Die BAW unter neuer Leitung

Dr.-Ing. Jan Kayser wurde mit Wirkung zum 01. Oktober 2024 zum neuen Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) berufen. Er folgt auf Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Christoph Heinzelmänn, der zuvor 19 Jahre lang diese Position innehatte.



Dr.-Ing. Jan Kayser, Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau.

Mit Jan Kayser steht ein exzellenter Ingenieur an der Spitze der Behörde. Durch seine langjährige Führungserfahrung, zuletzt als Leiter der Abteilung Geotechnik der BAW, kennt er die Organisation aus erster Hand und kann direkt in die Übernahme der anspruchsvollen Aufgaben und Herausforderungen im Rahmen seiner neuen Funktion einsteigen. Die BAW engagiert sich für die Weiterentwicklung der Wasserstraßen. Neben der Begleitung vieler anspruchsvoller Bauprojekte stehen dabei die Digitalisierung und die nachhaltige Entwicklung im Fokus. Die Grundlagen dafür legt die BAW als Ressortforschungseinrichtung des Bundes durch die vorausschauende Forschung.

Der interdisziplinären Zusammenarbeit kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu, um komplexe Aufgaben in einem starken Team zu lösen. Mit Jan Kayser an der Spitze wird die BAW diesen Weg in die Zukunft weiterhin beständig verfolgen und verstärkt vorantreiben.

Jan Kayser hat sein Diplom als Bauingenieur an der RWTH Aachen erworben. Nach seiner Promotion im Fachgebiet der Geotechnik war er 2 Jahre in einem Ingenieurbüro in Erfurt tätig. Danach wechselte er an die BAW nach Hamburg. Anschließend übernahm er mit dem Wechsel nach Karlsruhe, als Leiter des Referats Erdbau und Uferschutz und später Abteilungsleiter Geotechnik, Führungsverantwortung.

„Mit Jan Kayser steht ein exzellenter Ingenieur an der Spitze der Behörde.“

*Sabine Johnson, Pressearbeit
Bundesanstalt für Wasserbau*

Hochschulpreis für Lara Heidenwag an der Hochschule Esslingen

Der Berufsverband der Ingenieure für Kommunikation (IfKom e. V.) würdigt herausragende Abschlussarbeiten mit einem IfKom-Preis. Neben den technischen Innovationen werden in diesem Kontext auch wirtschaftliche, ethische und nachhaltige Aspekte berücksichtigt.



Foto: v.l.n.r.:
Lara Heidenwag (Preisträgerin),
Jürgen Gottstein (IfKom)

Zu den Preisträgerinnen und Preisträgern zählt seit wenigen Tagen Lara Heidenwag, Bachelor of Engineering aus Winnenden. Sie erhielt im Rahmen eines Festaktes der Hochschule Esslingen, Fakultät für Informatik und Informationstechnik, den Preis für ihre Bachelorarbeit mit dem Titel „Ein Modell zur Kostenabschätzung der Datenübertragung bei cloudbasierter Sammlung von Fahrzeugdaten“.

Szenarien zur Datenübertragung und -sammlung sollen unter Kostenaspekten bewertet werden können. Lara Heidenwag identifizierte dazu die mit der Datenübertragung verbundenen Kostenfaktoren und weitere relevanten Inputgrößen. Daraus konstruierte sie ein Kostenmodell, das diese Faktoren realistisch abschätzen kann. Zugleich müssen als wesentliche Aspekte dieses Prozesses die verschiedenen Datenquellen, Protokolle, Datenformate und Serialisierungsmethoden berücksichtigt werden. Herausforderungen sind hier unter anderem die hohe Heterogenität und Dynamik der Datenpunkte.

Jürgen Gottstein, Vorstand aus der Region Südwest des Ingenieurverbandes, überreichte den Preis und betonte: „Die Bachelorarbeit leistet mit dem erarbeiteten Kostenmodell einen wertvollen Beitrag zur technischen und wirtschaftlichen Bewertung sowie Optimierung von Datenerhebungsprozessen in Fahrzeugen.“

Geschrieben hat Lara Heidenwag die Arbeit bei der Vector Informatik GmbH in Stuttgart, einem international aufgestellten Unternehmen für die Entwicklung von Softwarelösungen für eingebettete Systeme im Fahrzeug. Nach ihren Zukunftsplänen befragt, erklärte sie, ihr Wissen mit einem Informatik-Masterstudium in Regensburg erweitern zu wollen. Dazu wünschte ihr Jürgen Gottstein im Namen der Ingenieure für Kommunikation viel Erfolg!

Die Vergabe eines IfKom-Preises im Hochschulbereich soll Anerkennung für die Preisträger und Vorbild für andere sein. Der IfKom-Preis ist mit einem Preisgeld dotiert. Die Hochschulen oder ihre Fakultäten sind in der Regel Kooperationspartner des IfKom e. V.

IfKom

M. Eng. Mario Fleischmann erhielt an der TH Nürnberg den IfKom-Preis 2024

Seit nunmehr 22 Jahren würdigen die Ingenieure für Kommunikation (IfKom e. V.) herausragende Abschlussarbeiten an der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm mit einem IfKom-Preis. Preisträger des Jahres 2024 wurde kürzlich Mario Fleischmann. Er ist Absolvent des Masterstudienganges „Elektronische und Mechatronische Systeme“ und hat mit seiner Arbeit den akademischen Grad „Master of Engineering“ erlangt. Mario Fleischmann erhielt den Preis im Rahmen der Absolventenfeier der Fakultät für Elektro- und Informationstechnik.

Seine Masterarbeit trägt den Titel „Untersuchung der Auswirkungen von Ausbreitungseffekten auf die Gerätelokalisierung mittels Laufzeitmessung bei der Funkübertragung in „Low Power Wide Area Networks“ nach ETSI 103 357(TS-UNB)“.

Die Arbeit entstand im Rahmen von Forschungen in Kooperation mit dem Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen IIS, den Übertragungsstandard ETSI TS 103-357 nicht nur für Kommunikations-, sondern auch für Lokalisierungszwecke einsetzen zu können. Nachdem die Mehrwegeausbreitung als einschränkender Faktor für die Standortbestimmung mittels Time Difference of Arrival (TDoA) identifiziert wurde, konnte mithilfe der im ETSI-Standard enthaltenen „Telegram Splitting“ Technologie ein Verfahren entwickelt werden, mit dem die Eigenschaften des Übertragungskanal geschätzt und auf Basis von Multiple Signal Classification (MUSIC) die Mehrwege mit hoher Genauigkeit aufgelöst werden können.

Dem Berufsverband der Ingenieure für Kommunikation ist es ein besonderes Anliegen, herausragende Master- und Bachelorarbeiten zu fördern und entsprechend zu bepreisen. Damit wollen die IfKom junge Menschen von der besonderen Relevanz technischer Studiengänge überzeugen und ihre Attraktivität erhöhen.

Die Vertreter des Verbandes, Anton Schrall und Peter Stöberl freuten sich, Mario Fleischmann zu seinem Abschluss im Masterstudium und zu dem verliehenen Förderpreis beglückwünschen zu können.



Foto v.l.n.r.: Dipl.-Ing. Anton Schrall (IfKom-Bezirksvorsitzender), Dipl.-Ing. Peter Stöberl (IfKom-Bundesvorstand), M. Eng. Mario Fleischmann, Prof. Dr.-Ing. Frank Pöhlau

Verordnung zur Mindestbandbreite nachbessern!

Der Berufsverband der Ingenieure für Kommunikation (IfKom e. V.) fordert in seiner jüngsten Stellungnahme an die Bundesnetzagentur weitere Nachbesserungen des neuesten Verordnungsentwurfes, der die sogenannte „digitale Teilhabe“ sicherstellen soll.

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) stellt einen Entwurf einer Änderungs-Verordnung vor, mit der sie auf die gestiegenen Anforderungen an die Telekommunikationsversorgung reagieren will. Der Leiter der IfKom-Arbeitsgruppe Regulierung und Netze, Reinhard Genderka, erklärt dazu: „Wir können feststellen, dass die Upload-Rate im vorliegenden Entwurf mit 5 Mbit pro Sekunde unserer Empfehlung entspricht, die wir bereits zu einem früheren Zeitpunkt formuliert hatten. Auch an der Latenzzeit von 150 ms (One way) besteht aus unserer Sicht kein Korrekturbedarf.“ Genderka, auch Mitglied des Bundesvorstands der IfKom, macht jedoch deutlich: „Eine Erhöhung der Werte für den Internetzugangsdienst von 10 auf 15 Mbit pro Sekunde im Download scheint uns an der Lebenswirklichkeit vorbei zu gehen. Dieser Mindest-Wert sollte auf 30 Mbit pro Sekunde erhöht werden.“

Peter Stöberl, ebenfalls Mitglied des Bundesvorstands und der Arbeitsgruppe Regulierung und Netze erinnert an die bisherigen Stellungnahmen des Verbandes: „Bereits im Januar 2022 lauteten die Kernpunkte unserer Stellungnahme: Anpassung der Downloadrate auf 25 Mbit pro Sekunde sowie der Upload Rate auf 5 Mbit pro Sekunde. Aus heutiger Sicht und mit Blick auf die Messergebnisse sollte die geplante Verordnung auf jeden Fall hinsichtlich des Downloadwertes nachgebessert werden, und zwar auf 30 Mbit pro Sekunde.“

„Eine Erhöhung der Werte für den Internetzugangsdienst von 10 auf 15 Mbit pro Sekunde im Download scheint uns an der Lebenswirklichkeit vorbei zu gehen.“

Reinhard Genderka

Die IfKom begrüßen die von der BNetzA vorgenommene Bewertung über Dienste-, Mehrheits- und Anreizkriterien. Diese Unterteilung dient einer transparenten Darstellung der Mindestanforderungen an die Versorgung mit Telekommunikationsdiensten. Übergeordnetes Kriterium sollte allerdings nach Auffassung der IfKom der im Telekommunikationsgesetz vorgesehene Anspruch auf einen schnellen Internetzugangsdienst sein, der eine soziale und wirtschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Wesentlich dabei ist die Zahl der in einem Haushalt lebenden Nutzer eines Internetzugangs. Schließlich verteilt sich eine vorhandene Bandbreite eines Anschlusses auf alle Nutzer. Die durchschnittlich in einem Haushalt lebenden Personen müssen somit die Basis für die Mindestanforderung im Download und Upload sein.

Schon die Erhebungen der BNetzA führen zu einem durchschnittlichen Download-Wert von 16,7 Mbit pro Sekunde. Nach Meinung der IfKom darf hier nicht – wie im Entwurf angegeben – auf den Wert von 15 Mbit pro Sekunde abgerundet werden. Eine Nachbesserung des Verordnungsentwurfes ist daher unumgänglich.

Der moderate Vorschlag der IfKom berücksichtigt auch den Einfluss eines Downloadwertes auf laufende Ausbaumaßnahmen im Rahmen des privatwirtschaftlichen Ausbaus der Netzbetreiber, des geförderten Ausbaus der Kommunen/Netzbetreiber sowie Einflüsse auf Ausbaumaßnahmen über Betreibermodelle von Kommunen.

Gespräch mit dem Landtagsabgeordneten Björn Franken zum Thema „Digitalisierung“

Der Berufsverband der Ingenieure für Kommunikation (IfKom e. V.) sprach kürzlich mit dem CDU-Landtagsabgeordneten Björn Franken zum Thema „Digitalisierung“. Herr Franken ist digitalpolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im nordrhein-westfälischen Landtag.

Im Rahmen der Digitalisierung wird es zu einer rasanten intelligenten Vernetzung der Produktion kommen, die künftig in Echtzeit gesteuert wird, wobei intelligente Maschinen über die Internetplattform selbstständig Fertigungsprozesse koordinieren werden. „Die ständig größer werdende digitale Vernetzung zwischen den Menschen sowie zwischen den Menschen und Maschinen erfordert ein besonderes Augenmerk auf die Datensicherheit und den Datenschutz“ merkte IfKom-Bundesvorsitzender Heinz Leymann an und fügte hinzu: „Beispielsweise muss bei KI-gesteuerten Systemen nachvollziehbar sein, warum sie bestimmte Entscheidungen treffen und ob sie unseren gesellschaftlichen, moralischen und rechtlichen Werten gerecht werden.“

In allen Bereichen der Gesellschaft und der Wirtschaft ist Deutschland von der Zuverlässigkeit technischer Systeme abhängig, ob es sich beispielsweise um Verkehr, Energie, Wasser und Medizin handelt. Hierzu betonte Reinhard Genderka, Mitglied des IfKom-Bundesvorstands: „Die hierbei eingesetzten Anlagen und Systeme werden über die Telekommunikations-Infrastruktur gesteuert, die

vor Angriffen jeglicher Art insbesondere vor Cyberattacken geschützt werden muss“ und ergänzte: „Infolgedessen sollte diese eine sehr hohe Verfügbarkeit mit ausreichenden Redundanzen aufweisen.“

Darüber hinaus bedarf es im Rahmen der Digitalisierung aus der Sicht der IfKom in der städtischen Verwaltung einer Standardisierung der Geschäftsprozesse beispielsweise bei einem elektronischen Bau- und Personalausweis Antrag mit dem Zweck der Vereinfachung für die Bürgerinnen und Bürger.

„Unsere Gesellschaft wird zunehmend digitaler. Wir sehen darin eine große Chance, mit der zweifelsohne auch Herausforderungen einhergehen. Unser Anspruch in Nordrhein-Westfalen ist eine verantwortungsvolle Politik, die zum Wohle der Menschen die richtigen und wichtigen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Digitalisierung setzt“, so Björn Franken.

Weiter führt er aus: „Das Ziel unserer schwarz-grünen Landesregierung ist es, gemeinsam mit den Kommunen die Verwaltungsprozesse flächendeckend, medienbruchfrei und nachhaltig zu digitalisieren. Dafür setzen wir in erster Linie auf vorhandene Strukturen, um kosten- und arbeitsintensive Mehrfachentwicklungen zu vermeiden. Bei allen unseren Entscheidungen hat die Sicherheit der Daten oberste Priorität, denn nur so schaffen wir das notwendige Vertrauen bei den Bürgern. Aber es braucht auch eine zuverlässige und gut ausgebaute Infrastruktur. Diese ist Grundvoraussetzung für ein mobiles und digitales Leben – in der Stadt und auf dem Land. In den vergangenen Jahren konnten wir beim Glasfaser- und Mobilfunkausbau große Fortschritte machen. Wir arbeiten weiter konsequent daran, jedem Bürger und jeder Bürgerin den Zugriff auf ein leistungsstarkes Netz zu ermöglichen.“



Foto: v.l.n.r.: Reinhard Genderka (IfKom), Björn Franken (Mdl), Heinz Leymann (IfKom)

Vorstandsgespräch mit der Abteilungsleiterin Frau Dr. Mellwig

Fachkräftegewinnung stellt eine große Herausforderung dar



v.l.n.r. Dr. Wibke Mellwig, Stefanie von Einem, Dr. Torsten Stengel, Sven Wennekamp

Am 12. Juli 2024 führte der Vorstand des IWSV ein ca. zwei-stündiges Gespräch mit der Abteilungsleiterin Wasserstraßen und Schifffahrt beim Bundesverkehrsministerium, Frau Dr. Mellwig. Das Treffen fand in der Dienststelle Hamburg des WSA Elbe-Nordsee statt.

Themen waren u. a. die Herausforderungen bei der Gewinnung von Fachkräften (insbesondere im Ingenieurbereich), die Durchgängigkeit in den Laufbahnen und die Weiterentwicklungsmöglichkeiten in der Verwaltung sowie die Vereinfachung von Prozessen zur Beschleunigung von Verfahren.

Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, Bundesvorsitzende des IWSV: „Wir haben uns sehr offen über viele Themen austauschen können und waren uns einig darüber, dass wir zukünftig pragmatischer als bisher handeln müssen. Die umfangreichen Tätigkeiten im Bereich Wasserstraßenwesen sind vielen gar nicht bewusst. Wir müssen diese unbedingt noch mehr als bisher nach außen hin vermarkten, um den Bekanntheitsgrad der hiermit verbundenen Berufsfelder zu erhöhen.“

Frau Dr. Mellwig, die auch Grußworte beim X. Ingenieurtag des IWSV in Plattling am 3.5.2024 gehalten hatte, lobte das besondere Engagement des IWSV und bedankte sich für die ehrenamtliche Tätigkeit.

VERANSTALTUNGEN 2025



JANUAR

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

FEBRUAR

- 21.02.** Sitzung des geschäftsführenden Vorstandes des IWSV in Würzburg

MÄRZ

- 12.03.** Mitgliederversammlung der BG Süd

APRIL

MAI

- 22.05.** Sitzung des Bundesvorstandes des IWSV in Brunsbüttel
- 23.05.** 52. Bundesmitgliederversammlung in Brunsbüttel bei der BG Nord. Informationen und Anmeldeformulare werden im IWSV-Magazin 1-2025 veröffentlicht.

JUNI

JULI

- 18.07.** Sitzung des geschäftsführenden Vorstandes des IWSV in Magdeburg



© freepik: wirestock

22. Stahlwasserbautagung am 11. und 12. Februar 2025 in Bremen



Wie Flüsse und Meere ständig in Bewegung sind, so kommen stets neue Anforderungen auf Schleusen, Wehre und Häfen zu. Ihnen folgen immer neue Lösungen. Die basieren auf immer wieder neuen (aber auch bewährten) Techniken und Materialien. In diesem Aufgabenfeld ist man immer in Bewegung. Erfolgreich kann man aber nur sein, wenn man auch immer auf dem neuesten Stand ist. Um das zu sein, ist die Teilnahme an den Stahlwasserbau Tagungen ein guter Weg.

Nicht nur wegen der Aktualität der Themen. Auch, wegen der vielfältigen Anregungen die während der Veranstaltung aufgenommen werden können. Und, ganz wichtig: Dies geht immer wieder über den „Tellerrand“ hinaus. Mehr Wissen als Basis für bessere Lösungen. Das macht die SWB Tagung möglich.

Ich freue mich, wenn Sie die Vielfalt der Angebote unserer SWB Tagung nutzen.

DAS PROGRAMM

Dienstag, 11. Februar 2025

- 9.00 **Begrüßung und Eröffnung**
Joachim Teubert,
Teubert Kommunikation
- 9.15 **Das WSA Weser-Jade-Nordsee**
Torsten Stengel,
Leiter WSA Weser-Jade-Nordsee
- 9.45 **Umbau des Rad-Schiene Systems
der Kaiserschleuse Bremerhaven**
Lutz Jankowski,
bremenports GmbH
- 10.15 **Pause**
- 10.45 **Kathodischer Korrosionsschutz –
von der Planung bis zur Umsetzung**
Lisa Fischer,
Steffel KKS GmbH
- 11.15 **Maritime Prüftätigkeit des DNV im
Projekt Wesertunnelquerung**
Mathias Hietel,
DNV Energy Systems Germany GmbH
- 11.45 **Sauber – was heißt das in
Hydraulik-Systemen**
Ulrich Hielscher,
Internationale Hydraulik Akademie
- 12.15 **Mittagessen**
- 14.00 **Fachexkursionen:**
– **Landstromanlage bremenports oder**
– **Kaiserschleuse Bremerhaven oder**
– **Weserschleuse Bremen**
Bitte wählen Sie nur eine Veranstaltung
aus diesen dreien.
- 19.00 **Abendessen**
Abendveranstaltung

Mittwoch, 12. Februar 2025

- 8.30 **Elektrohubzylinder als umweltfreundliche
Alternative für Schleusen und Wehranlagen**
Ralf Schaufuß,
ADE Werk
- 9.00 **Landstrom – Reduzierung der Emissionen
im Hafen**
Martin Clausen,
AUG. PRIEN Bauunternehmung GmbH&Co.KG
Tobias Batzdorf,
igus GmbH
- 9.30 **Pause**
- 10.00 **Getriebe im Stahlwasserbau - Praxisbericht**
Christian Rüttling,
SEW-Eurodrive GmbH
- 10.30 **Wann ist Software sicher?**
Torben Sielaff,
TÜV Nord Systems GmbH
- 11.00 **Pause**
- 11.30 **NIS2 Richtlinie und ihre Auswirkungen
auf die WSV**
Frank Bothe,
Phoenix Contact GmbH
- 12.00 **Cyber Security im SWB – Aktuelle Gesetze**
Richard Biala,
ABB AG
- 12.30 **Zusammenfassung und Ausblick**
Joachim Teubert,
Teubert Kommunikation
Mittagessen

Anmeldung

Antwortfax an 0 42 93 - 789 48 91

Antwort E-Mail an info@teubert-kommunikation.de

Hiermit melde ich mich verbindlich zur

➔ ☐ 22. SWB Tagung in Bremen

am 11. und 12. Februar 2025 an.

Teilnahmegebühr € 528,- + MwSt.

(inklusive Übernachtung am 11. 2. 2025)

☐ zusätzliche Übernachtung am 10. 2. 2025
kostet € 99,- + MwSt.

Fachexkursionen: ☐ Landstromanlage bremenports oder
☐ Kaiserschleuse Bremerhaven oder
☐ Weserschleuse Bremen

Bitte nur einen Wunsch aus diesen drei ankreuzen.
(Platzvergabe nach Anmeldereihenfolge)

Vorname

Name

Abteilung/Funktion

Firma/Behörde

Straße

PLZ, Ort

Telefon, Fax

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

Datum, Unterschrift

Die Teilnahmebedingungen erkenne ich an.

Teilnahmebedingungen

Anmeldung

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

Anmeldeschluss

24. Januar 2025 – Wir haben eine Teilnehmerbegrenzung. Es zählt das Eingangsdatum.

Teilnahmegebühr

€ 528,- + MwSt. inklusive eine Übernachtung, Frühstück, drei Mahlzeiten, Tagungsgetränke, Organisation, Pausenerfrischungen, Vorträge, Exkursion, Transport, Tagungsband. Nach dem Eingang der Teilnahmegebühr erhalten Sie Ihre Teilnahmebestätigung.

Änderungen

Wenn Sie verhindert sind, kann ein Ersatzteilnehmer benannt werden. Bei Absage nach dem Anmeldeschluss am 24.1.2025 wird die komplette Gebühr fällig.

Hotel

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

Exkursionen

Bitte kreuzen Sie nur einen Wunsch auf der Anmeldung an.

Ideeller Träger



**Ingenieurverband
Wasserstraßen-
und Schifffahrts-
verwaltung e. V.**

Veranstalter



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



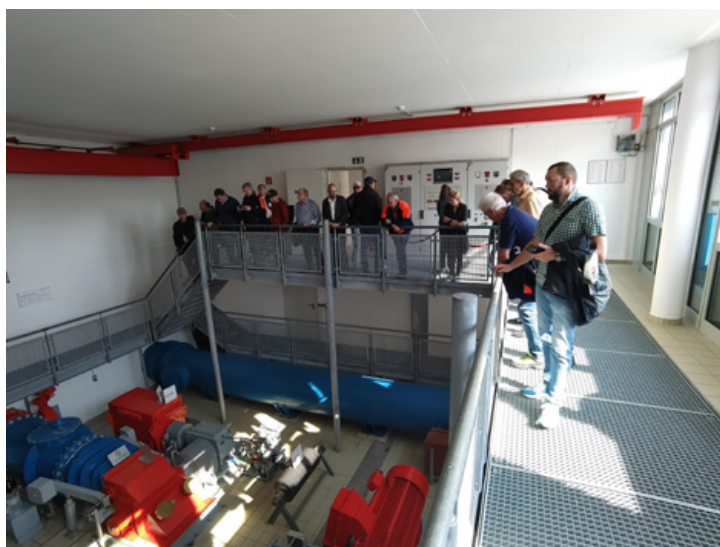
25 Mitglieder starteten am 19. September 2024 an den Brombachsee

Das Brombachspeichersystem ist neben der Kanalüberleitung über den Main-Donau-Kanal ein wichtiger Bestandteil der Wasserüberleitung vom wasserreichen Süden in den regenarmen Norden Bayerns. Im Jahr 2000 eingeweiht, gehört der See sowohl von der Fläche als auch vom Speichervolumen zu den größten Talsperren Deutschlands. Außer wasserwirtschaftlichen Zwecken dient der größte See im fränkischen Seenland auch der Freizeit und Erholung.

Von Herrn Andreas Röthenbacher vom Wasserwirtschaftsamt Ansbach erhielten wir eine exklusive Führung durch das Informationszentrum Seenland mit anschließenden Einblicken in den für die Öffentlichkeit normalerweise nicht mehr zugänglichen Kontrollgang der 1,7 km langen Brombachtalsperre.

Ein paar Mitglieder trafen sich schon am Vorabend zu einer geselligen Runde in der Nähe des Brombachspeichers zum Netzwerken zusammen.





Weiterführende Links:

https://www.wsa-donau-mdk.wsv.de/Webs/WSA/Donau-MDK/DE/01_Wasserstraessen/BauwerkeAnlagen/Wasserueberleitung/Wasserueberleitung_MDK_node.html

https://www.wwa-an.bayern.de/ueberleitung/fraenkische_seen/brombachsee/index.htm

<https://www.wwa-an.bayern.de/ueberleitung/system/index.htm>

Presseschau

Verkehrsministerkonferenz: Neuausrichtung der Binnenschifffahrt gefordert

Das Bundesverkehrsministerium soll laut einer Beschlussvorlage aus Nordrhein-Westfalen neue Märkte für die Binnenschifffahrt sowie Häfen und Wasserstraßen entwickeln. Dazu gehören auch Anstrengungen, dass die Binnenschifffahrt spätestens bis zum Jahr 2050 klimaneutral betrieben werden kann.

Angesichts der Umstellung von Wirtschaft und Industrie auf erneuerbare Energien fordern die Länder eine Neuausrichtung der Binnenschifffahrt. Durch die Transformation zur Klimaneutralität fielen künftig Frachtmengen bei Kohle und Mineralölen weg, heißt es in einer Beschlussvorlage aus Nordrhein-Westfalen für die Verkehrsministerkonferenz (VMK) am Mittwoch und Donnerstag in Duisburg. Das Bundesverkehrsministerium wird darin aufgefordert, neue Märkte für die Binnenschifffahrt sowie Häfen und Wasserstraßen zu entwickeln. Dazu gehörten auch Anstrengungen, dass die Binnenschifffahrt spätestens bis zum Jahr 2050 klimaneutral betrieben werden könne. Unabhängig davon sei eine sichere und auskömmliche Finanzierung der Bundeswasserstraßen dringlich für ein nachhaltiges Verkehrssystem und die Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschlands. Aktuell zeichne sich aber ab, dass im neuen Finanzrahmen der Europäischen Kommission die Mittel nicht reichten, um ein leistungsfähiges Verkehrsnetz im Einklang mit den europäischen Klimaschutzziele herzustellen. Die Binnenschifffahrt sei ein Verkehrsträger der Zukunft und leiste einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der europäischen Klimaschutzziele, sagte NRW-Umwelt- und Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) als aktueller VMK-Vorsitzender. „Deshalb fordern wir die Bundesregierung auf, sich bei der Europäischen Kommission für eine ausreichende Finanzierung einzusetzen.“ Ziel sei es, die Branche bei der Transformation zu unterstützen, neue Märkte für den Warentransport per Schiff zu erschließen und die See- und Binnenhäfen besser zu vernetzen. Die Verkehrsminister der Länder kommen am Mittwoch und Donnerstag zu ihrer Herbstkonferenz in Duisburg zusammen.

09.10.2024, DVZ Redaktion

Neue Lotsen für die Lotsenbrüderschaft NOK II

Willkommen im Revier – das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde hat nach einer zwölfmonatigen Ausbildung elf neue Seelotsen bestellt.

Anfang Oktober 2024 hat das Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal II/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde offiziell neue Mitglieder eingesetzt. Alle elf Lotsen sind erfahrene Kapitäne, die sich während einer zwölfmonatigen Ausbildung die speziellen Fertigkeiten für den Seelotsenberuf und umfassende Revierkenntnisse angeeignet haben. Abschließend haben sie im Rahmen einer anspruchsvollen theoretischen Prüfung bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ihr Wissen unter anderem in den Bereichen Schifffahrtskunde und Manövrieren, Notfallmanagement, Recht, Selbstverwaltung und Revierkunde unter Beweis gestellt. Als orts- und schifffahrtskundige Berater bringen die neuen Mitglieder der Lotsenbrüderschaft NOK II die Schiffe sicher durchs Revier.

07.10.2024, Annika Beyer

Masterplan Binnenschifffahrt in wesentlichen Teilen umgesetzt

Ein aktueller Zwischenbericht listet auf, dass viele Projekte abgehakt werden konnten. Allerdings ist der Verlauf der Fortschritte in einzelnen Kategorien höchst unterschiedlich.

Seit 2019 existiert beim Bundesverkehrsministerium ein Masterplan Binnenschifffahrt. Regelmäßig wird dazu ein Statusbericht veröffentlicht. Aus der jüngsten Bestandsaufnahme geht hervor, dass ein wesentlicher Teil der 90 Maßnahmen, die vor fünf Jahren beschlossen wurden, bereits umgesetzt werden konnte. 69 Projekte (63 davon entfielen auf den Bund, 6 auf das Binnenschifffahrtsgewerbe) wurden mittlerweile laut aktuellem Zwischenbericht vollständig abgearbeitet. Zum Vergleich: Im November 2023 waren es noch 54. Weitere 20 Maßnahmen (14/6) wurden eingeleitet und befinden sich in der Umsetzung. Hier geht es offensichtlich langsamer voran, denn im November 2023 wurden lediglich 23 als eingeleitet oder in der Umsetzung gemeldet. Es gibt allerdings auch

ein Vorhaben, welches noch nicht angepackt wurde. Am weitesten fortgeschritten sind dabei die Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und der Digitalisierung. Beispiel: digitale Testfelder an der Wasserstraße (DTW). Laut Bericht konnten nahezu alle Projekte aus der ersten Stufe der DTW abgeschlossen werden. Die Projekte aus DTW II werden voraussichtlich bis Ende 2025 beendet werden. In beiden Förderprogrammen kam es zu Verzögerungen aufgrund der Pandemie und Lieferketenschwierigkeiten. Aktuell läuft der dritte Förderaufruf zur DTW III.

Ebenfalls ein Haken gesetzt werden konnte hinter die Erweiterung der elektronischen Wasserstraßenkarten, die bei Elwis, der Website der deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), zu finden sind. Abgestimmt mit dem Bedarf des Binnenschifffahrtsgewerbes, stehen für ausgewählte Bundeswasserstraßen die elektronischen Navigationskarten für Binnenschifffahrtsstraßen der Klasse III zur Verfügung. Darüber hinaus existieren elektronische Wasserstraßenkarten für die Bundeswasserstraßen Klassen IV und höher.

Von elementarer Bedeutung unter dem Gesichtspunkt technischer Fortschritt und Zukunftssicherung ist der Automatisierungsgrad in der Binnenschifffahrt. Diese Definition ist die Grundlage für die weiteren Arbeiten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zum Thema Automatisierung und soll von den EU-Mitgliedsstaaten gleichermaßen genutzt werden. Die Definition der Automatisierungsgrade wurde aktualisiert, so dass es nun die Ausgabe 2022 gibt.

Außerdem wurde ein Verfahren zur Genehmigung eines Pilotprojektes der automatisierten Schifffahrt auf dem Rhein erarbeitet und die Möglichkeit geschaffen, von der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) abzuweichen.

Es gibt aber auch offene Baustellen, die meisten rein zahlenmäßig, bei den Clustern Binnenschiffsflotte sowie Stärkung im Wettbewerb der Verkehrsträger. So läuft noch bis Ende dieses Jahres eine Weiterbildungsoffensive bei Kaufleuten für Spedition und Logistik „Quinwalo Plus“. Wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt ist auch, dass der Verkehrsträger für Kaufleute für Spedition und Logistik prüfungsrelevant wird. Es wird an einer An-

derung der Prüfungsverordnung gearbeitet. Derzeit kann der Auszubildende bei der Prüfungsanmeldung zur Abschlussprüfung zum Kaufmann für Spedition und Logistik unter zwei prüfungsrelevanten Verkehrsträgern auswählen: Straßen-, Schienen-, Luftverkehr, Binnenschifffahrt oder Seeschifffahrt. Wünschenswert ist laut Bericht eine Vorschrift zugunsten der Binnenschifffahrt. Das Bundesverkehrsministerium wird in Dialog mit den Ländern treten, um für eine prüfungsrelevante Aufnahme der Ausbildungsinhalte zum Verkehrsträger Binnenschifffahrt in die Lehrpläne der Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung zu werben.

Bei der eingangs noch nicht begonnenen Maßnahme handelt es sich um einen geplanten Feldversuch zur Ausweitung der im Kombinierten Verkehr geltenden 44-Tonnen-Regelung auf Massengüter im Vor- und Nachlauf der Binnenhäfen. Das hat aber einen sachlichen Grund: Denn die einem derartigen Test zugrunde liegende wissenschaftliche Analyse des Verlagerungspotenzials hat noch nicht stattgefunden – sie ist noch nicht einmal in Auftrag gegeben, heißt es in dem Bericht. Dies soll demnach noch in diesem Jahr geschehen. Auch im Masterplan Schienengüterverkehr ist eine derartige Untersuchung in Bezug auf die Auswirkungen einer Ausweitung der KV-Regelung auf alle multimodalen Verkehre verankert. Diese „läuft“, heißt es in einem internen Papier des Bundesverkehrsministeriums, und werde „verknüpft“ mit der Untersuchung für die Wasserstraße. Übrigens: Eine überschlägige Analyse habe ein relativ geringes Verlagerungspotenzial von 1,6 Prozent der reinen Straßen Transporte auf multimodale Transporte unter Einbindung der Wasserstraße ergeben, heißt es in dem Bericht.

07.10.2024, DVZ Redaktion

Lotsen beziehen ihre neue Station in Laboe

Dank der engen Zusammenarbeit zwischen dem Lotsbetriebsverein (LBV) und der Gemeinde Laboe konnte in zentraler Lage die ehemalige Tourist-Information als neue Lotsenstation gewonnen und in einer Rekordzeit für den Lotsdienst umgebaut werden.

Durch die große Sturmflut an der Ost-

küste im Oktober 2023 ist das eigentliche Quartier der Lotsen im Leuchtturm Kiel inmitten der Kieler Förde durch die Wucht der Wassermassen unbrauchbar geworden. Nun steht ihnen eine neue Unterkunft zur Verfügung: Von der ehemaligen Tourist-Information zentral gelegen im Hafen von Laboe können die Lotsen schnell die Liegeplätze der Schiffe erreichen und mit den orangefarbenen Lotsversetzschiffen zu den zu beratenden Schiffen gebracht werden. Zudem können sich die Lotsen und die Besatzungsmitglieder des Lotsversetzdienstes in den neu bezogenen Räumlichkeiten zwischen den Einsätzen unter einem Dach aufhalten und ihre Einsätze planen oder sich ausruhen.

„Wir sind allen Beteiligten, insbesondere der Gemeinde Laboe für die konstruktive Zusammenarbeit im Interesse der Schifffahrt auf der Kieler Förde und auf dem Nord-Ostsee-Kanal dankbar. Der Einsatz ging weit über das normale Maß hinaus“, betont Heiko Bösch, Leiter der Unterabteilung Seeschifffahrt der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), im Rahmen der kleinen Eröffnungsfeier.

30.09.2024, Annika Beyer

EU schreibt 2,5 Milliarden Fördermittel für Verkehrsinfrastruktur aus

Mit ihrem Finanzinstrument Connecting Europe Facility (CEF) unterstützt die EU den Ausbau und die Modernisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Interessierte Bauträger können sich jetzt um eine weitere Tranche von Fördermitteln bewerben.

Bis zum 21. Januar 2025 können sich potenzielle Bauträger aus den EU-Staaten, Moldau und der Ukraine um EU-Fördermittel für Bau oder Modernisierung von Verkehrsinfrastruktur bewerben. Vergeben werden sollen 2,5 Milliarden Euro aus dem Finanzinstrument CEF (Connecting Europe Facility), teilten die EU-Kommission und die zuständige EU-Agentur CINEA am Mittwoch mit. Die EU-Hilfen sollen dazu beitragen, das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) zu modernisieren und zu erweitern, auch durch Verbindungen nach Moldau und in die Ukraine. Gefördert werden können Vorhaben in folgenden Bereichen:

- Eisenbahn
- Binnenschifffahrt
- See- und Binnenhäfen
- Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Intermodale Güterumschlagterminals
- Intermodale Verkehrsknoten für Passagiere
- Applikationen, die Verkehr intermodaler und „intelligenter“ machen
- Investitionen in resilientere Verkehrsinfrastruktur

EU-Klimaschutzkommissar Wopke Hoekstra, der derzeit auch das Amt des Verkehrskommissars ausübt, betonte die Bedeutung des letzten Punkts: „Die starken Überschwemmungen, von denen Europa in den vergangenen Tagen betroffen war, erinnern uns schmerzhaft daran, dass unsere Gesellschaft sich anpassen und die Widerstandsfähigkeit gegen die Folgen des Klimawandels verbessern muss“.

Die Finanzierungsvereinbarungen für die zur Förderung ausgewählten Projekte sollen spätestens neun Monate nach Ablauf der Ausschreibungsfrist unterzeichnet werden. CEF, das wichtigste EU-Instrument zur Finanzierung von Infrastruktur von europäischer Bedeutung, verfügt für die Jahre 2021 bis 2027 über Mittel von 25,8 Milliarden Euro zur Förderung von Verkehrsprojekten. Seit 2014 wurden durch CEF laut EU-Kommission über 1.500 Infrastrukturvorhaben aus dem Bereich Verkehr mit 37,37 Milliarden Euro unterstützt.

25.09.2024, fh

Nach Brückeneinsturz: Weiße Flotte beklagt Schweigen der Stadt

Der Teileinsturz der Carolabrücke liegt knapp zwei Wochen zurück, doch für die Weiße Flotte Sachsen GmbH werden die Folgen noch lange spürbar sein.

Zwar begrüßt das Unternehmen, dass die Stadt Dresden schnell einen Plan vorgelegt hat. Kritik gibt es jedoch an der Schwerpunktsetzung sowie am Zeitbedarf.

„Es ist von elf Wochen Abbruchzeit die Rede“, sagte Geschäftsführer Stefan Bloch angesichts des geplanten Abrisses des Brückenzugs C. „Das bedeutet, dass wir damit rechnen müssen, dass Brückenteile bis mindestens Ende Dezember die Elbe blockieren. Aus unserer Sicht ist dies

nach dem Einsturz der Carolabrücke die zweite Katastrophe.“

Zudem sei unverständlich, dass die Stadt einen Arbeitsbeginn bei einem Dresdner Elbepegel ab 4,30 m in Aussicht gestellt hat, bisher aber noch nichts passiert ist. „Diesen Wasserstand hat die Elbe am Sonntagvormittag erreicht, bis jetzt ist am avisierten ersten Abbruchort des noch vorhandenen Brückenrests aber noch nicht einmal ein Arbeiter zu sehen.“

Weißer Flotte fürchtet um Geschäft

Das Schifffahrtsunternehmen bemüht sich unterdessen, sein Herbst- und Wintergeschäft zu retten. „Wir haben dafür einen neuen Fahrplan entwickelt“, sagte Geschäftsführerin Astrid Rockel. Dabei hätten sich jedoch neue Probleme ergeben. So sei zum Beispiel der Zuweg zu den Anlegestellen an der Albertbrücke bei Abendfahrten kompliziert, außerdem müsse das Unternehmen nun einen Shuttlebus zu diesen Anlegern finanzieren. „Diese zusätzliche Belastung können wir uns nicht unbefristet leisten“, so Rockel.

Die Geschäftsführer der Weißen Flotte setzt auf eine Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Dresden. Bisher habe es aber noch keine entsprechenden Signale gegeben. Das Unternehmen fürchtet nicht nur um sein aktuelles Geschäft, sondern auch um die Folgen weit über den Jahreswechsel hinaus. Das Schweigen der Stadt sei angesichts der Bedeutung der Bundeswasserstraße Elbe und der Weißen Flotte für den Dresdner Tourismus eine „irritierende Erfahrung“, teilte das Unternehmen mit.

23.09.2024, Binnenschifffahrt Redaktion

Huntebrücke: Ersatz bis Ende 2027

Der Neubau der Huntebrücke bei Els-fleth im Landkreis Wesermarsch könnte schneller als bisher angenommen beginnen. Ziel sei eine Inbetriebnahme der Brücke Ende 2027 oder Anfang 2028, teilte die Deutsche Bahn mit. Um Zeit und Ressourcen zu sparen, soll in Els-fleth eine Art Duplikat der momentan im Bau befindlichen Friesenbrücke über die Ems bei Weener entstehen. Ein entsprechender Antrag dazu soll noch im Herbst beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden. Am 23. Juli war ein Tankschiff gegen die provisorische Brücke

in Elsleth geprallt, die nach einer früheren Havarie errichtet worden war. Die Eisenbahnbrücke und die Oberleitungen wurden dabei so stark beschädigt, dass der Zugverkehr vorübergehend eingestellt werden musste. Da sich die provisorische Brücke nicht öffnen lässt, können derzeit nur flache Binnenschiffe unter ihr hindurchfahren. Für höhere Schiffe oder Seeschiffe reicht die Höhe nicht aus. Die Brücke ist für Häfen links der Weser wichtig, weil sie auf die Anbindung angewiesen sind.

Die neue Brücke soll nach Angaben der Deutschen Bahn 1,93 Meter höher sein als das alte Bauwerk. Dadurch müsse sie seltener für Schiffe geöffnet werden. Außerdem soll die Fahrinne auf mindestens 42 Meter verbreitert werden. Die geplante Bahntrasse soll leicht versetzt zur aktuellen provisorischen Brücke verlaufen. Dadurch könne der Bahnverkehr parallel zu den Arbeiten an der neuen Brücke weiterlaufen.

20.09.2024, Timo Jann

BDB feiert 50-jähriges Ju-biläum mit Verkehrsminister Wissing

Der Bundesverband der Deutschen Bin-nenschifffahrt feierte am Mittwoch, 18. September, sein 50-jähriges Jubiläum in Frankfurt am Main. Bundesverkehrs-minister Wissing war als Ehrengast ge-laden.

Rund 90 Gäste, darunter Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Verbänden sowie langjährige Weggefährten und Freunde des BDB, feierten an Bord des Fahrgast-schiffs „Maria Sibylla Merian“ des Mit-gliedsunternehmens „Primus-Linie“. Der BDB wurde am 26. April 1974 in Duisburg gegründet. Zuvor hatten mehrere regionale Stromgebietsverbände in Deutschland den Entschluss gefasst, sich unter dem Dach eines Branchenverbandes zu vereinen, um so ihre Kompetenzen und Kräfte zu bündeln und mit einer Stimme gegenüber Politik und Verwaltung zu sprechen.

Verband gut aufgestellt BDB-Präsident Martin Staats zog Parallelen zwischen den 1970er Jahren, dem Jahrzehnt der Vereins-gründung, und heute: „Es gab wirtschaft-liche Herausforderungen durch die Ölkrise und einen gesellschaftlichen Wandel. Und schon damals haben wir gelernt, dass es pragmatische Lösungen braucht, ange-

lehnt an die Grundprinzipien der Marktwirt-schaft“. Auch die aktuellen und künftigen verkehrs- und gewerbepolitischen Themen der Wasserstraßen wurden während der Fahrt auf dem Main angesprochen: Staats lobte das Bekenntnis des Ministers zu technologischer Offenheit bei der Ge-staltung der Mobilitätswende. „Wir haben durch Transformationsprozesse im Hin-blick auf die Transportmengen einen ‚Ader-lass‘ hinter uns“, sagte Staats. „Und klar ist auch, dass man innovativ sein muss, um neue Verkehre zu erschließen. Die Binnen-schifffahrt wird aber für die Verkehrswende gebraucht. Klimapolitisch ohnehin, aber auch, weil man rund 170 Millionen Tonnen Güter pro Jahr nicht einfach auf den Lkw verlagern kann.“ Kurzum: „Mit 50 Jahren hat der BDB sicher keine ‚Midlife-Crisis‘. Der Verband ist gut aufgestellt und bleibt agil und beweglich“.

Wissing lobt Binnenschifffahrt

„Die Binnenschifffahrt ist eines unserer liebsten Kinder im Bundesverkehrsmini-sterium, denn Sie haben Kapazitäten“, sagte Bundesverkehrsminister Volker Wissing auf der Jubiläumsveranstaltung. „Kapazitäten brauchen wir, die Rolle der Binnenschifffahrt wird nicht geringer wer-den. Davon bin ich fest überzeugt.“ Der BDB sei nicht wegzudenken: „Er wird gebraucht als Impulsgeber, als Gestalter, als Tarifvertragspartner, als Motivator und Imageförderer; er wird benötigt für Klima-schutz, Innovation und attraktive Arbeits-plätze. Kurzum: Für eine gute Zukunft der Binnenschifffahrt in Deutschland. Machen Sie weiter so. Wir zählen auf Sie, und Sie können umgekehrt auch auf uns zählen.“

20.09.2024, Deborah Baran

Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen e. V.

2/4 Ein weiterer Rückblick auf den Par-lamentarischen Abend am 11.09.2024: Ein besonderer Dank gilt der GDWS · Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt und dem WSA Berlin und dem Team um Amtsleiterin Katrin Ur-bitsch die exklusive Touren durch das Innere der Mühlendammschleuse er-möglichten und damit die Funktionswei-se und den Zustand dieser Infrastruktur erlebbar machten.

In der Schleusenkammer konnten die Besucherinnen moderne, umweltfreundliche Schiffe und innovative Forschungsträger besichtigen. Die Mühlendammschleuse ist aufgrund ihrer innerstädtischen Lage die meistbefahrene Schleuse in Deutschland. Im Jahr 1942 erbaut und denkmalgeschützt lassen sich hier die Herausforderungen bei der Sanierung dieser wichtigen Verkehrsbauwerke besonders gut aufzeigen.

1/4 Wow! Das war großer Wasserbahnhof, was das System Wasserstraße anlässlich des Parlamentarischen Abend der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt am Mittwoch aufgeboten hat. Anschauen, Anfassen, Diskutieren, Begreifen, könnte man das Motto des neuen frischen Veranstaltungskonzeptes zusammenfassen. Erstmals wurde der Abend von der @Initiative System Wasserstraße organisiert. Statt Frontalunterricht gab es Handfestes. Die ca. 250 Teilnehmenden, darunter rd. 50 Gäste aus dem Parlament und hochkarätige Branchen- und Verwaltungsvertreter erwartete eine Leistungsschau der Branche, die in absoluter Geschlossenheit ihre Zukunftspotenziale und Forderungen an die Politik darlegte. An vier Themeninseln zu(r) „Zukunft der Infrastruktur/Infrastrukturen der Zukunft“, „Gütern der Zukunft“, „Schiffen der Zukunft“ und „Vernetzter Logistik“ wurden u. a. aktuelle Trends im Bereich Wasserbau, Schiffs- und Antriebstechnik, multimodale Logistik, Kreislaufwirtschaft, neue Energieträger vorgestellt.

An der Gestaltung der Themeninseln haben rd. 100 Unternehmen aus den Mitgliedsverbänden der Initiative System Wasserstraße, darunter Industrie- und Logistikunternehmen, Häfen, Bau- und Planungsfirmen sowie die Werft- und Zuliefererindustrie, mitgewirkt. Highlights waren neben zahlreichen Schiffsmodellen, eine virtuelle Tour durch ein Containerterminal, ein interaktives Hafenmodell, sowie ein Fahrsimulator für Binnenschiffe der WSV. Dazu gab es zwei kurze lebhaft Diskussionsrunden u. a. zur Infrastrukturfinanzierung und zur Flottentransformation, über die wir in weiteren Posts näher berichten. Eric Oehlmann, Mathias Stein, Bernd Reuther, Oliver Luksic, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Wibke Mellwig, Susanne Henckel, Krischan Förster, Susanne

Landwehr, BDI - Bundesverband der Deutschen Industrie e.V., Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., DSLV Bundesverband Spedition und Logistik / Federal Ass. for Freight Forwarding & Logistics Germany, DVF Deutsches Verkehrsförderung, DIHK, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, Hafen Trier, Bayernhafen GmbH & Co. KG, Hafen Lüneburg GmbH, DTG DEUTSCHE TRANSPORT-GENOSSENSCHAFT BINNENSCHIFFFAHRT eG, Contargo, bp, DeltaPort GmbH & Co. KG, HGK Shipping GmbH, RheinCargo GmbH & Co. KG duisport - Duisburger Hafen AG, Axel Götze-Rohen.

17.09.2024

BDB: Förderprogramm für Binnenschifffahrt muss fortgesetzt werden

Im Rahmen eines Parlamentarischen Abends in Berlin forderte BDB-Vizepräsidentin Marie Nauheimer, das „Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ fortzusetzen. Das „Förderprogramm zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ soll auch 2025 unverändert weiterlaufen. Diese Forderung formulierte Marie Nauheimer, Vizepräsidentin des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB), am 11. September 2024 auf dem Parlamentarischen Abend der Parlamentsgruppe Binnenschifffahrt (PGBi) in Berlin. Ohne die Förderung des Bundes sei die Transformation der Flotte hin zu klimafreundlichen Antrieben derzeit nicht zu bewältigen. Gerade im Bereich Fahrgastschifffahrt wurde das Förderprogramm bisher sehr gut angenommen. Das Förderprogramm ist aus dem in den 2000er Jahren aufgelegten Motorenförderprogramm hervorgegangen und wurde zuletzt Anfang 2024 neu aufgelegt. In diesem Jahr ist es im Bundeshaushalt mit 50 Millionen Euro dotiert. Für 2025 droht laut Haushaltsentwurf allerdings eine Absenkung auf 40 Millionen Euro. Gefördert wurden unter anderem batterieelektrische Antriebe und dieselektrische Hybridantriebe, die es ermöglichen, in dicht besiedelten Gebieten lokal emissionsfrei zu fahren.

16.09.2024, Annika Beyer

„Verity“: Bergung beendet – Leichenteile gefunden

Bei einer erneuten Überprüfung des Wracks der vor Helgoland havarierten und mit großem Aufwand geborgenen „Verity“ haben Leichenspürhunde der Polizei in Rotterdam jetzt Körperteile eines der drei bisher vermissten Besatzungsmitglieder gefunden. Die Identifizierung steht nach Mitteilung der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) noch aus. Dabei arbeiten die Behörden in den Niederlanden eng mit der deutschen Bundespolizei See zusammen.

Von den sieben Crewmitgliedern konnten zwei direkt nach der Havarie im Oktober 2023 gerettet werden. Der Leichnam des Kapitäns und die Leichen von zwei Seeleuten fand man kurz nach dem Unglück beziehungsweise im Zuge der jetzt beendeten Bergung des Wracks. Zwei Männer, die zum Unglückszeitpunkt an Bord waren, gelten noch immer als vermisst.

Die Unglücksstelle in der Nordsee wurde nach Angaben der GDWS mittlerweile komplett geräumt und wieder freigegeben. Die Aufräumarbeiten an der Wrackstelle seien abgeschlossen, heißt es.

Ein Schleppverband mit einer Barge, auf der die unter Wasser getrennten Teile des Mehrzweckfrachters lagen, war nach Rotterdam gefahren. Dort wurden die Bugsektion und das Heck nochmals für die Ermittlungen untersucht. Das war wegen des über Monate eingedrungenen Schlammes an Bord nicht einfach. Nach Abschluss dieser Untersuchung soll die „Verity“ verschrottet werden.

Der Frachter, der mit Stahlcoils beladen war, war am 24. Oktober in der Deutschen Bucht mit dem Bulker „Polesie“ zusammengestoßen. Dessen Bugwulst stanzte ein großes Loch in den kleineren Mehrzweckfrachter, der daraufhin nach massivem Wassereintrich sofort kenterte. Die GDWS hatte wegen der Lage des Wracks in einem wichtigen Verkehrsgebiet die Bergung beauftragt. Kosten: 12,5 Millionen Euro.

13.09.2024, Timo Jann

„Sandra II“ erster Fahr- und Radarsimulator

Für die Ausbildung künftiger Binnenschifferinnen und Binnenschiffer ist in Duisburg jetzt „Sandra II“ als Fahr- und Radarsimulator zugelassen worden. Eric Oehlmann, Leiter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), übergab die offizielle Zulassung am Dienstag an Marcus Hoffmann, Schulleiter des Duisburger Schiffer-Berufskollegs Rhein.

Als Fahrsimulator wird „Sandra II“ bereits seit 2022 erfolgreich für die Prüfungen der GDWS zum europaweiten Schiffsführerpatent genutzt. Die Zulassung als Radarsimulator ermöglicht nun auch die Abnahme von Radarprüfungen zur Befähigung von Fahrten bei Dunkelheit und Nebel. Damit ist „Sandra II“ der erste Simulator in Deutschland, der für praktische Schiffsführerprüfungen und für die Radarprüfungen nach dem neuen europäischen Befähigungsstandard behördlich zugelassen wurde. „Mit der Zulassung des ersten deutschen Fahr- und Radarsimulators werden die Prüfungen der Binnenschiffer jetzt auf ein neues Level gehoben“, so GDWS-Leiter Oehlmann. Ab sofort profitierten künftige Schiffsführer sowohl von den nautischen und technischen Vorteilen als auch von den digitalen Weiterentwicklungschancen – denn nahezu jedes relevante Szenario könne nun standardisiert simuliert werden. „Das ist ein enormer Mehrwert für die Qualität der Ausbildung und für die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf unseren Binnenwasserstraßen“, betonte Oehlmann. Für die Ausbildung im Bereich Binnenschifffahrt am Standort Duisburg sei dies ein Meilenstein, sagte Duisburgs Bildungsdezernentin Astrid Neese. „Wir sind stolz darauf, dass zukünftige Schiffsführer in der Binnenschifffahrt am Schiffer-Berufskolleg Rhein mit modernster Technik ausgebildet und geprüft werden können.“ Hergestellt und installiert wurde der Simulator vom finnischen Technologiekonzern Wärtsilä.

12.09.2024, Benjamin Klare

Breites Bündnis für „grüne“ Rheinschifffahrt

Zusammen mit knapp 100 Partnern setzt sich der Bundesverband der Deut-

schen Binnenschifffahrt (BDB) in einem neuen Bündnis für eine klimafreundlichere Binnenschifffahrt ein. Eine entsprechende Absichtserklärung wurde jetzt im Rahmen der 7. Rhein-Konferenz in Düsseldorf unterzeichnet.

Unter der Überschrift „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ bekennen sich vier Bundesländer, sieben niederländische Provinzen, zahlreiche Städte, Industrie- und Handelskammern, Verbände, Unternehmen aus Schifffahrt und Industrie sowie See- und Binnenhäfen klar zur Frachtschifffahrt auf dem Rhein, wo gut 40 Prozent des Güteraufkommens in der Binnenschifffahrt in Europa transportiert werden. Vereinbart wurde, bis Ende kommenden Jahres Ziele und Maßnahmen zur Erreichung von klimagerechten Logistikketten via Binnenschifffahrt auf dem Rhein sowie zur Steigerung des Verkehrsanteils der Binnenschifffahrt am Modal Split um mindestens 25 Prozent auszuarbeiten und diese bis zum Jahr 2030 umzusetzen. Die Maßnahmen sollen als Etappenziel geeignet sein, den Weg zur vollständigen Klimaneutralität der Binnenschifffahrt auf dem Rhein bis 2050 zu erleichtern. Konkret soll es dabei um die Themenfelder „Häfen“, „Antriebe und Flotte“ sowie „Korridorentwicklung und Logistikketten“ gehen. Die Arbeit der dafür zuständigen Arbeitsgruppen wird federführend vom nordrhein-westfälischen Umwelt- und Verkehrsministerium koordiniert. Der BDB bedauert, dass in der langen Liste der Beteiligten derzeit noch der Bund fehlt. Einige Maßnahmen, die in den drei Arbeitsgruppen entwickelt werden, etwa in den Bereichen „Antriebe und Flotte“, seien ohne eine Mitarbeit des Bundesverkehrs- und/oder Bundeswirtschaftsministeriums nur schwer vorstellbar, hieß es.

11.09.2024, Bek

Neckarschleusen: Grüne hadern mit Entscheidung aus dem BMDV

Auf dem Neckar sollen auch deutlich längere Schiffe fahren können. Das zumindest fordern Wirtschaft und Politik in Baden-Württemberg. Doch Bundesverkehrsminister Wissing blockt eine Verlängerung der Schleusen ab – obwohl es bereits beschlossen war.

Die seit vielen Jahren angestrebte und immer wieder eingeforderte Sanierung und Verlängerung der Schleusen am Neckar scheint weitgehend vom Tisch. Grünen-Fraktionschef Andreas Schwarz will sich aber mit der ablehnenden Haltung des Bundes nicht abfinden. Er pocht auf die gesetzlich zugesagte Verlängerung und hält eine bloße Sanierung der vorhandenen Schleusen für nicht ausreichend. Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) müsse seine Blockade aufgeben, sagte Schwarz. Zuvor hatte der Bundesverkehrsminister in einem Schreiben an seinen baden-württembergischen Ressortkollegen Winfried Hermann (Grüne) die Entscheidung gegen den Ausbau erklärt. Die Verlängerung werde zugunsten erforderlicher Instandsetzungsarbeiten an den Schleusen zurückgestellt. „Vor dem Hintergrund der Anzahl der zu sanierenden Schleusen, dem damit einhergehenden Kosten und Zeitaufwand sowie der Äußerungen des Bundes in den vergangenen Jahren, kann dies jedoch nur als Beendigung des Projektes aufgefasst werden“, kommentierte Hermanns in einem Schreiben an die Grünen-Fraktion. Durch die Instandsetzung an den Wehren und die Verlängerung könnten Frachtschiffe mit einer Länge von 135 Metern auf dem Neckar fahren. Bislang können nur Schiffe mit einer Länge von maximal 105 Metern die derzeit 27 Schleusen zwischen Plochingen und Mannheim passieren. Die Ablehnung des Bundes ist für Fraktionschef Schwarz inakzeptabel. Die Schleusen müssten fit für die Zukunft gemacht und nicht nur saniert werden. Eine bloße Sanierung der Tore reiche nicht aus, notwendig sei eine Grundinstandsetzung. „Daher ist es folgerichtig, wenn die Schleusen bei einer Grundinstandsetzung gleich mit verlängert werden“, sagte Schwarz und ergänzte: „Wir fordern Verkehrsminister Wissing auf, seinen Kurs sofort zu ändern“. Ein konkurrenzfähiger Neckar brauche den Ausbau der Schleusen bis Plochingen. Längere Schiffe bedeuteten rund 40 Prozent mehr Kapazität, Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz. Bund und Land hatten 2007 eine Vereinbarung geschlossen, die 27 Schleusen auf dem Neckar zwischen Mannheim-Feudenheim und Plochingen für Güterschiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern befahrbar zu machen. Dazu müssen die Schleusen baulich verlängert werden.

Ursprünglich sollte der Ausbau im Jahr 2025 abgeschlossen werden. Ein 2018 vorgelegter neuer Zeitplan sah den Ausbau der Schleusen bis Heilbronn im Jahr 2040 und bis Plochingen im Jahr 2050 vor. Noch ist keine Schleuse ausgebaut worden. Erst vor zwei Jahren hatte Wissing betont, der Bund stehe zu der mit dem Land Baden-Württemberg geschlossenen Vereinbarung.

10.09.2024, dpa/ben

Niedersächsische Häfen: Umschlag entwickelt sich trotz Herausforderungen stabil

Während Brake, Nordenham und Oldenburg aufgrund der Beschädigungen an der Huntebrücke massiv Ladung verloren haben, konnte Wilhelmshaven den Containerumschlag leicht steigern. Die Hafenverantwortlichen sprechen beim jährlichen Hafentag angesichts der Verkehrseinschränkungen entlang der Wesermarschen von einem bemerkenswerten Ergebnis. Auf dem Bran-

chentreffen in Nordenham blickten die Verantwortlichen zudem optimistisch voraus.

In den neun niedersächsischen Seehäfen wurden im ersten Halbjahr 2024 gut 26,5 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. Das ist 1 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Angesichts der zwei Beschädigungen an der Eisenbahnbrücke über die Hunte innerhalb kurzer Zeit und der damit einhergehenden Verkehrseinschränkungen für die Häfen Brake, Nordenham und Oldenburg, sei das Gesamtergebnis bemerkenswert, sagte Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Vermarktungsgesellschaft Seaports of Niedersachsen (SON). Der Containerumschlag am Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven legte um rund 1,8 Prozent im Vergleich zu den ersten sechs Monaten des Vorjahres zu und beläuft sich auf gut 298.000 TEU. „Ich bin sicher, dass sich diese Entwicklung in diesem und kommenden Jahr, vor allem angesichts der Gemini-Kooperation, fortsetzt“, ist Bullwinkel überzeugt. Während die Menge an festen Massengütern um 10 Prozent, verglichen zum Vorjahreszeitraum, zulegen, sank die

Zahl der umgeschlagenen Stückgüter und RoRo-Einheiten um den gleichen Prozentwert. Die Zahl der verladenen Neufahrzeuge betrug 0,79 Millionen Stück, ein Rückgang von 4 Prozent. Das spiegle die aktuelle wirtschaftliche Situation wider, erklärten die Hafenverantwortlichen.

Beschädigungen der Huntebrücke verursachen hohen Mengenverlust

Die drei Hafenstandorte Brake, Nordenham und Oldenburg verzeichneten aufgrund der Unfälle an der Huntebrücke und der darauffolgenden Einschränkungen enorme Mengeneinbußen zwischen 25 Prozent (Brake) und 61 Prozent (Oldenburg). Besonders betroffen sei der Hafen Oldenburg, der weiterhin nicht vom Seeverkehr erreicht werden kann. Erst mit dem Neubau einer dauerhaften Klappbrücke – der möglicherweise bis Ende 2027 fertig ist – könne Oldenburg wieder erreicht werden. Allerdings sei die Gefahr hoch, dass in dieser Zeit das Vertrauen der Kunden und die Ladung dauerhaft verloren gehe. Bis dahin bleibe Oldenburg allein auf den Binnenverkehr angewiesen.

09.09.2024, Lennart Albrecht

Schon Heinz Rühmann wusste:

„Feuerzangenbowle ist einfach nur lecker!“

Seinen Namen verdient der Heißgetränke-Klassiker, der einfach in die Vorweihnachtszeit gehört, übrigens dem gleichnamigen, zum Kaminbesteck gehörigen Werkzeug, mit dem im 19. Jahrhundert der obligatorische Zuckerbrocken gehalten, mit Rum übergossen und schließlich angezündet wurde, damit der Zucker in den mit Rum gemischten Rotwein tropfen kann.

An dieser Tradition hat sich bis heute, bis auf das Zubehör, nichts geändert. Anstelle eines Zuckerbrockens wird heute ein Zuckerhut in Rum getränkt und auf einem speziellen Abtropfblech, der Feuerzange angezündet. Neben Rotwein, Zucker und Rum wird das Rezept für Feuerzangenbowle mit Gewürzen wie Nelken, Sternanis und Anis verfeinert.



In diesem Sinne:
Auf eine besinnliche Weihnachtszeit!

Die Redaktion des IWSV-Magazin bedankt sich bei allen Leserinnen und Lesern und wünscht allen einen schönen Jahresausklang und einen erfolgreichen Start in das neue Jahr 2025.

Wir liefern.

Während 150 LKW im Stau stehen.



GUT. GÜTER. **MSG.**



www.msgeg.de

