



MAGAZIN

Das Netzwerk im Wasserbau

www.iwsv.de



- 8** Neue Möglichkeiten der topografischen Erfassung der Elbe im Rahmen einer Niedrigwasserbefliegung 2018
- 13** Optimas Finliner macht Hochwasserschutz schnell
- 14** Die Fachinformationsstelle der Bundeswehr in der Marinestadt Wilhelmshaven – eine Entwicklungsgeschichte
- 16** Schleuse Strullendorf
Tragwerksverstärkung der östlichen Kammerwand

Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Ingenieurverband Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung e.V.

Geschäftsführender Vorstand

Bundেসvorsitzende

Dipl.-Ing. Stefanie von Einem (SvE)
c/o WSA Donau MDK
Tel.: 0911 2000-3200
stefanie.voneinem@iwsv.de

Stellv. Bundesvorsitzender

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

Bundesgeschäftsführer

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

Bundেসchatzmeister

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

Bundেসchriftführerin

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

Vorsitzende der Bezirksgruppen des IWSV

Bezirksgruppe Nord

Dipl.-Ing. Jürgen Behm
c/o Reedereizentrum WSV
Tel.: 0151 15005870
juergen.behm@iwsv.de
IBAN: DE20 2069 0500 0008 0811 58
BIC: GENODEF1 S11

Bezirksgruppe Nordwest

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

Bezirksgruppe Hannover

M. Sc. Jan Schaper
c/o FGeoWSV - Dienstsitz Hannover
Tel.: 0511 9115-4480
jan.schaper@iwsv.de
IBAN: DE35 4949 0070 0521 0314 00
BIC: GENODEM1 HFV

Bezirksgruppe West

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

Bezirksgruppe Südwest

Dipl.-Ing. Gerrit Klemm
c/o WSA Mosel-Saar-Lahn
Tel.: 0651 3609-407
gerrit.klemm@iwsv.de
IBAN: DE09 5509 0500 0000 9584 92
BIC: GENODEF1 S01

Bezirksgruppe Ost

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

Bezirksgruppe Süd

Dipl.-Ing. Jan Stubbe
c/o WSA Donau MDK
Tel.: 0941 8109 3300
jan.stubbe@iwsv.de
IBAN: DE07 7409 0000 0003 3447 70
BIC: GENODEF1 PA1



Bankverbindung des IWSV:

IBAN: DE10 7605 0101 0013 9728 98

BIC: SSKNDE77XXX

www.iwsv.de



Inhalt

Editorial	2	Partnerverbände	
Verbandsarbeit		DWSV e.V. fordert mehr Investitionen und leistungsfähigen Ausbau der Wasserstraßen-Infrastruktur	18
Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands	3	Stabwechsel beim DWSV-Vorsitz	21
Vorankündigung: X. Ingenieurtag 2024 am 03. Mai 2024 in Plattling	5	Mehr Geld und mehr Personal für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes!	24
Neue Möglichkeiten der topografischen Erfassung der Elbe im Rahmen einer Niedrigwasserbefliegung 2018	6	Neuer Fördertatbestand: Förderung von Umbauten zum Zweck der Verkehrsverlagerung	26
Optimas Finliner macht Hochwasserschutz schnell	11	Veranstaltungen	27
Die Fachinformationsstelle der Bundeswehr in der Marinestadt Wilhelmshaven – eine Entwicklungsgeschichte	12	IWSV trauert um Manfred Dumath	28
Schleuse Strullendorf	14	Studienfahrt der Bezirksgruppen Südwest und West vom 14.09. – 17.09.2023	29
21. Stahlwasserbau Tagung	16	IWSV-Aktuell	
		Presseschau	36

Impressum

IWSV-MAGAZIN

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

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

Mitglied im Zentralverband der Ingenieurvereine ZBI eV

Herausgeber

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

Geschäftsstelle

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

Redaktion, Anzeigen und Vertrieb

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

weitere Redakteure

Vorsitzende der Bezirksgruppen

Grafik und Druck

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

Hinweise für Autoren

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

Bei Einreichung von Manuskripten bitte beachten:

Beliebiges Textsystem (bevorzugt Microsoft® Word)
Texte ohne Grafik und Bilder (auf gesondertem Datenfile - Format: TIF, EPS, JPG, PCX, in einer Auflösung von mind. 300 dpi) Daten können per E-Mail versandt werden.

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

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

Abonnement-Bestellungen und Anschriftenänderungen bitte der Redaktion mitteilen.

Bezugspreis:

Einzelheft 10,00 Euro inkl. Versand

ISSN 1614-2144

Titelbild:

Feuerwerk über die Nassaubücke in Wilhelmshaven
© Dennis Meyer



Editorial

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

Nun neigt sich das Jahr 2023 langsam dem Ende entgegen und den meisten von uns geht es so, dass wir es kaum glauben können, dass schon wieder ein Jahr herum ist. Zeit für einen kurzen Rückblick:

Natürlich fallen uns als erstes die ganzen, schrecklichen Bilder aus den Nachrichten ein. Kriege, Konflikte, hohe Inflation, steigende Energiekosten und Naturkatastrophen wohin man nur schaut. Aber auch schöne Dinge wie vergünstigte Bahntickets, ein neuer König in England und Deutschland als Basketball-Weltmeister müssen hier auf alle Fälle genannt werden.

Aber was tut sich direkt vor unserer Haustür? Was hat sich auf uns und unsere Arbeit in diesem Jahr besonders ausgewirkt. Wir spüren in erster Linie schmerzlich den Fachkräftemangel an fast jeder Stelle. Aber auch, dass wir keine Pandemie mehr haben. Wir sehen und treffen uns wieder häufiger, nehmen mittlerweile gerne die Vorteile der neuen Arbeitsweise in Anspruch. Video-konferenzen gehören mittlerweile völlig zum Arbeitsleben dazu. Der Ruf und die Notwendigkeit nach schnellerer Abwicklung unserer Arbeitsprozesse ist laut wie nie. Und wir merken, dass wir hier vorankommen müssen. Allerdings bleibt ein Hindernis bestehen. Die übermäßige Bürokratie und veraltete Technik, die oftmals auch noch durch „analoge Digitalisierung“ beschwert wird. Es fehlt uns an notwendigen Schnittstellen, die Technik, die uns bei unserer täglichen Arbeit zur Verfügung gestellt wird, zielführend und effektiv zu nutzen. Wem ist es nicht schon selbst passiert, dass er die Daten, die er in einem Programm generiert hat, ausgedruckt hat, unterschrieben wieder eingescannt hat, um diese dann in einem anderen Programm wieder einzupflegen. Es ist absolut verständlich, dass wir so nicht schneller werden können, auch wenn wir es selbst wissen, dass wir es müssten – aber einfach nicht können. Oftmals sogar nicht dürfen. Die übermäßige Bürokratie verlangsamt den Fortschritt und setzt unnötige Fesseln an Stellen, wo wir es nicht bräuchten. Durch die Vereinfachung von Prozessen und die Reduzierung von unnötigen Schnittstellen könnten wir die Energie auf den Prozess an sich konzentrieren, anstatt in einem Dschungel von Regelungen und Hemmnissen verloren zu gehen.



Nun steht uns ein Wechsel in der obersten Leitungsebene bevor. Auch hier hat es lange gedauert, bis Klarheit herrschte. So ein Wechsel wird verschiedene Auswirkungen auf uns und die Behördenstruktur haben. Es könnte Veränderungen in den Führungsebenen, organisatorische Anpassungen oder sogar eine Neuausrichtung der Prioritäten und Aufgaben beinhalten. Solche Veränderungen werden oft durch politische, strategische oder organisatorische Überlegungen getrieben und können die Effizienz und Ausrichtung der Behörde beeinflussen. Es bleibt abzuwarten, wie wir uns ausrichten werden. Der IWSV wird mit Sicherheit versuchen, dass die Ingenieurinnen und Ingenieure und natürlich auch die weiteren in unserem Verband vertretenen Berufsgruppen hierdurch in ihrer Position und Wahrnehmung gestärkt werden.

Zum Jahresende möchte ich aber positiv enden. Bereits Astrid Lindgren sagte: „Oh, wie ist es schön, wenn Weihnachten ist!“

Voller Vorfriede auf die besinnliche Zeit, wünsche ich Ihnen fröhliche Weihnachten und einen guten Start in das neue Jahr. Genießen Sie die Feiertage mit Ihren Liebsten oder so, wie es für Sie am schönsten ist, so dass wir die getankte Kraft in unsere neuen, gemeinsamen Projekte investieren können.

Weihnachtliche Grüße
Ihre/Eure

Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands

am 13. Oktober 2023

Die konstituierende Sitzung des neuen Geschäftsführenden Vorstands unter Leitung unserer Vorsitzenden, Dipl.-Ing. Stefanie von Einem, fand am 13. Oktober 2023 beim WSA Donau MDK in Nürnberg statt. Per Video hatten sich unser Ehrenvorsitzender, Dipl.-Ing. Burkhard Knuth, und unser Sonderbeauftragter für Internet, Dr.-Ing. Herwig Nöthel, dazu geschaltet. Herwig Nöthel hat dankenswerter Weise erneut die Aufgabe des Protokollführers übernommen. Vor Ort waren neben Stefanie von Einem, unsere Redaktionsleiterin, Sophie Pennewitz, unser stellvertretender Vorsitzender, Dipl.-Ing. Sven Wennekamp, unser Bundesschatzmeister, Dipl.-Ing. Marko Ruszczyński, der Bundesgeschäftsführer, Dr.-Ing. Torsten Stengel sowie der Vorsitzende der Bezirksgruppe Süd, Dipl.-Ing. Jan Stubbe.

Das WSA Donau MDK wurde als Zusammenlegung der ehemaligen WSA Regensburg und Nürnberg am 2. Mai 2019 neu eingerichtet. Der Verantwortungsbereich umfasst die Bundeswasserstraße Donau (von Kehlheim bis zur Landesgrenze nach Österreich bei Jochenstein) sowie den Main-Donau-Kanal (Bamberg bis Kel-

heim). Das WSA Donau MDK ist mit über 22 Schleusen, davon 16 am Main-Donau-Kanal, ein WSA, das für sehr viele Anlagen verantwortlich ist. Die Donau wird zzt. zwischen Straubing und Vilshofen ausgebaut mit dem Ziel, auch bei Niedrigwasser größere Abladetiefgänge zu ermöglichen und gleichzeitig den Hochwasserschutz zu verbessern. Ein weiteres großes Projekt im Bereich des WSA ist die Instandsetzung der Schleuse Kachlet durch das WNA Magdeburg.

Anlässlich des VI. Ingenieurtages in Passau in 2016 wurden die Teilnehmenden hierüber bereits im Rahmen von Fachvorträgen umfangreich informiert. Der damalige Ingenieurtag wurde durch unseren leider viel zu früh verstorbenen Kollegen, Dipl.-Ing. Martin Gasper, organisiert und ist allen damals Teilnehmenden sicherlich in sehr guter Erinnerung geblieben. Für mich war das ein außerordentliches Erlebnis und das Engagement von Martin hat hierzu maßgeblich beigetragen. Detaillierte Informationen zum WSA Donau MDK sind auf dessen Homepage des WSA unter <https://www.wsa-donau-mdk.wsv.de/> nachzulesen.

Während der ca. fünfstündigen Sitzung wurden u. a. folgende Themen erörtert:

- Termin des Vorstands mit dem Vizepräsidenten der GDWS, Herrn Schwarzwann: Dieser wurde auf den 23.11.23 verschoben. Gesprächsinhalte sollen u. a. sein: die Vorstellung des neuen Vorstands und des IWSV, das Grundsatzpapier des IWSV zur Reform, der X. Ingenieurtag am 03.05.2024 in Plattling an der Donau, die Möglichkeiten zur Teilnahme an Fortbildungsveranstaltungen des IWSV
- Die neue Kooperation mit dem BDB hat zu einem weiteren Ausbau des IWSV-Netzwerks geführt. Hierzu gab es u. a. von Seiten des BMDV und der GDWS ein Feedback. Unsere Bundesvorsitzende hat in diesem Zusammenhang im Rahmen eines Telefonats mit der Unterabteilungsleiterin WS1 beim BMDV, Frau Kammerer, die Ziele des IWSV gemäß unserer Satzung, „Förderung der technischen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Verkehrssys-



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



tems Wasserstraße/Schifffahrt/Hafen und für dessen verkehrspolitische Stärkung einzutreten“, kommuniziert und auf die Loyalität des IWSV gegenüber der Leitung des BMDV und der GDWS hingewiesen.

- Unsere Bundesvorsitzende berichtete über ihre Teilnahme am 3. Bayerischen Wasserstraßentag unseres Kooperationspartners, des Deutschen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein Rhein-Main-Donau“ (DWSV) in Nürnberg. Sie wird den IWSV bei der Verleihung des Goldenen Lots des Verbands der Deutschen Vermessungsingenieure (VDV) in Köln vertreten. Eine Teilnahme an der Vorstandssitzung des ZBI am 01.12.23 in Berlin ist aufgrund der zeitgleichen Bundesvorstandssitzung des IWSV in Koblenz nicht möglich.
- Gem. Bericht unseres Bundesschatzmeisters, Dipl.-Ing. Marko Ruszczyński, entsprechen die Einnahmen/Ausgaben in der Bundeskasse weitestgehend den Planungen. Der größte Ausgabenposten beinhaltet die Kosten für das IWSV-Magazin. Es ist eine Abfrage angedacht, um zu klären, ob Mitglieder zukünftig die digitale Form bevorzugen. Darüber hinaus wurde beschlossen, dass noch in diesem Jahr als weitere Giveaways Taschen und Einkaufswagenlöser mit IWSV-Logo beschafft werden.
- Die Aufgabenzuweisungen für den Vorstand müssen angepasst werden. Dabei geht es um die Aufgabenzuweisung innerhalb des Geschäftsführenden Vorstands, aber auch um die Sonderbeauftragungen. Momentan sind die Posten für Öffentlichkeitsarbeit und für Fortbildung vakant. Der Geschäftsführende Vorstand hat vorgeschlagen/beschlossen, dass der Ehrenvorsitzende Burkhard Knuth zum weiteren Sonderbeauftragten „Inet“ bestellt werden soll. Hierüber muss der Bundesvorstand anlässlich seiner Sitzung am 01.12.23 in Koblenz entscheiden.
- Herwig Nöthel teilte mit, dass die Mitglieder der AG „Fortbildung“ (Dipl.-Ing. Angelika Oberländer, Dr.-Ing. Herwig Nöthel und Dipl.-Ing. Jan Schaper) anlässlich der nächsten BV-Sitzung über ihre Ideen berichten werden.
- Öffentlichkeitsarbeit: Die Darstellung des IWSV in der Öffentlichkeit wie z. B. bei Personalversammlungen der WSÄ, bei Veranstaltungen der BAW sowie der BfG und unser „Social-Media-Auftritt“ muss weiter ausgebaut werden (Erörterung anlässlich der nächsten BV-Sitzung). Darüber hinaus wurde festgestellt, dass der Wikipedia-Eintrag des IWSV zu aktualisieren ist. Herwig Nöthel hat sich hierzu bereit erklärt.
- Der Kollege, Dipl.-Ing. Jan Stubbe, berichtete über den Stand der Planungen zum X. Ingenieurtag. Dieser findet am 3. Mai 2024 in Plattling an der Donau statt mit dem Leitthema „Donauausbau: Chancen für Natur und Technik!“. Als Grußredner/innen werden u. a. Persönlichkeiten aus dem Leitungsbereich des Bundesverkehrsministeriums, der Bayerischen Landespolitik und der GDWS angefragt.

Die nächste Sitzung des Bundesvorstands findet am 01.12.23 in Koblenz und die des Geschäftsführenden Vorstands am 09.02.24 in Oldenburg statt.

Vorankündigung: X. Ingenieurtag 2024 am 03. Mai 2024 in Plattling

Leitthema: „Donauausbau – Chancen für Schifffahrt und Natur!“

Als eine der ältesten und bedeutendsten europäischen Handelsrouten unterliegt die Donau dem beständigen Wandel. Mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals vor über 30 Jahren wurde die durchgängige Befahrbarkeit der 3.500 km langen Wasserstraße von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer hergestellt. Der 70 km lange, freifließende Bereich zwischen Straubing und Vilshofen stellt für die Schifffahrt ein Nadelöhr dar. Die hier insbesondere in den Sommermonaten vorherrschenden Niedrigwasserstände, welche durch den Klimawandel verstärkt werden, schränken die wirtschaftliche Befahrbarkeit in diesem Abschnitt erheblich ein.

Doch auch hier hat der Wandel Bestand. Nach langwierigen und kostenintensiven Voruntersuchungen mit teils großen Widerständen aus der Bevölkerung und der Politik, konnte der erste Teilabschnitt des Donauausbau planfestgestellt werden.

Inzwischen wurde das erste Teilstück – zwischen der Schleuse Straubing und Straubing Hafen Sand – auf etwa 10 km fertiggestellt. Hierbei wurde die Fahrrinne um 65 cm unter Regulierungswasserstand vertieft, was der Schifffahrt eine bessere Planbarkeit und durchgängigere Befahrbarkeit der Donau ermöglicht.

Im Rahmen unserer Veranstaltung möchten wir Sie über die Planung bis hin zur Ausführung dieses infrastrukturell bedeutenden Projektes informieren. Welche Chancen sich für Schifffahrt und Natur hieraus ergeben, wird in den unterschiedlichen Fachvorträgen beleuchtet.

Vorläufiges Veranstaltungsprogramm

Donnerstag, 02.05.2024

ab 18:30 Uhr

Begrüßungsabend im Hotel „Zur Isar“ in Plattling

Freitag, 03.05.2023

X. Ingenieurtag

09:00 bis 14:30 Uhr:

Durchführung des X. Ingenieurtags mit Eröffnung, Grußworten und verschiedenen Fachvorträgen rund um das Leitthema: „Donauausbau – Chancen für Schifffahrt und Natur!“

15:00 bis 17:00 Uhr:

Exkursionen zu laufenden Baumaßnahmen im Zuge des Donauausbaus (per Bus)

ab 18:00 Uhr

geselliges Beisammensein im Tagungshotel mit Abendessen

Samstag, 04.05.2023

9:30 bis 12:00 Uhr

verschiedene Themenführungen

ab 12:30 Uhr

Verabschiedung und Ende der Veranstaltung

Tagungsort:

Hotel „Zur Isar“,
Passauer Straße 2,
94447 Plattling

Das Tagungshotel befindet sich im Zentrum und ist zu Fuß ca. 15 min vom Bahnhof (ICE) entfernt.

Unterbringung:

Die Unterbringung ist im Hotel „Zur Isar“ und weiteren Kooperationspartnern in Plattling und Deggendorf vorgesehen.

Detaillierte Informationen sowie die Anmeldemodalitäten folgen in Ausgabe 01 – 2024 des IWSV-Magazin.

Die Bezirksgruppe Süd freut sich schon auf Ihre Teilnahme!



Neue Möglichkeiten der topografischen Erfassung der Elbe im Rahmen einer Niedrigwasserbefliegung 2018

1 Veranlassung

Im Rahmen der Aufgabenerledigung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) werden speziell an den freifließenden Bundeswasserstraßen eine Vielzahl an Geobasisdaten zur Beschreibung von Hoch- und Niedrigwasserereignissen sowie den damit verbundenen gewässermorphologischen Veränderungen benötigt. Dies erfordert eine zeit- und fachgerechte, i. d. R. großräumige Erfassung dieser Ereignisse. Da die WSV heute nicht nur die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt, sondern auch ökologische und wasserwirtschaftliche Aspekte im Blick hat, kommt der Erfassung des gesamten Gewässerprofils eine immer größer werdende Bedeutung zu.

An der Elbe wurde dieses erweiterte Bewusstsein bereits mit der Erstellung eines Gesamtkonzeptes Elbe (GKE) im Jahr 2017 manifestiert (BMVI, BMUB 2017). Dieses Konzept wurde durch eine intensive Zusammenarbeit unterschiedlichster Behörden für Verkehr und Naturschutz von Bundes- und Länderseite wie auch von zahlreichen Verbänden erarbeitet. Es umfasst die deutsche Binnenelbe von der Tschechischen Grenze bis vor die Tore Hamburgs. Darin sind Leitlinien festgeschrieben, die den Umgang mit der Elbe sowohl als Verkehrsweg als auch als Naturraum betrachten und das Ziel haben, den ökologischen Zustand der Elbe zu verbessern und gleichzeitig den Verkehrsweg auch weiterhin sicherzustellen (BMVI, BMUB 2017).

Eine Grundlage dafür bilden umfangreiche Zustandserfassungen des Gewässerbettes und der Uferzonen sowie darauf aufbauend Modelluntersuchungen zu wasserbaulichen und ökologischen Fragestellungen. Hier sucht die WSV seit längerer Zeit nach Vermessungsverfahren, die in relativ kurzer Zeit das gesamte Gewässerbett erfassen können. Nach erfolgreicher Testung an einem Elbabschnitt bei Wittenberg (Projektgebiet von Klöden) im Jahr 2015 kam eine neue Erfassungsmethode, die luftgestützte Gewässervermessung mittels Airborne Laserscanning, auch als Airborne Hydromapping bezeichnet, zum Einsatz. Mit diesem Verfahren erfolgte im Sommer 2018 die Erfassung der gesamten Binnenwasserstraße Elbe. Gegenüber den bisherigen Methoden der

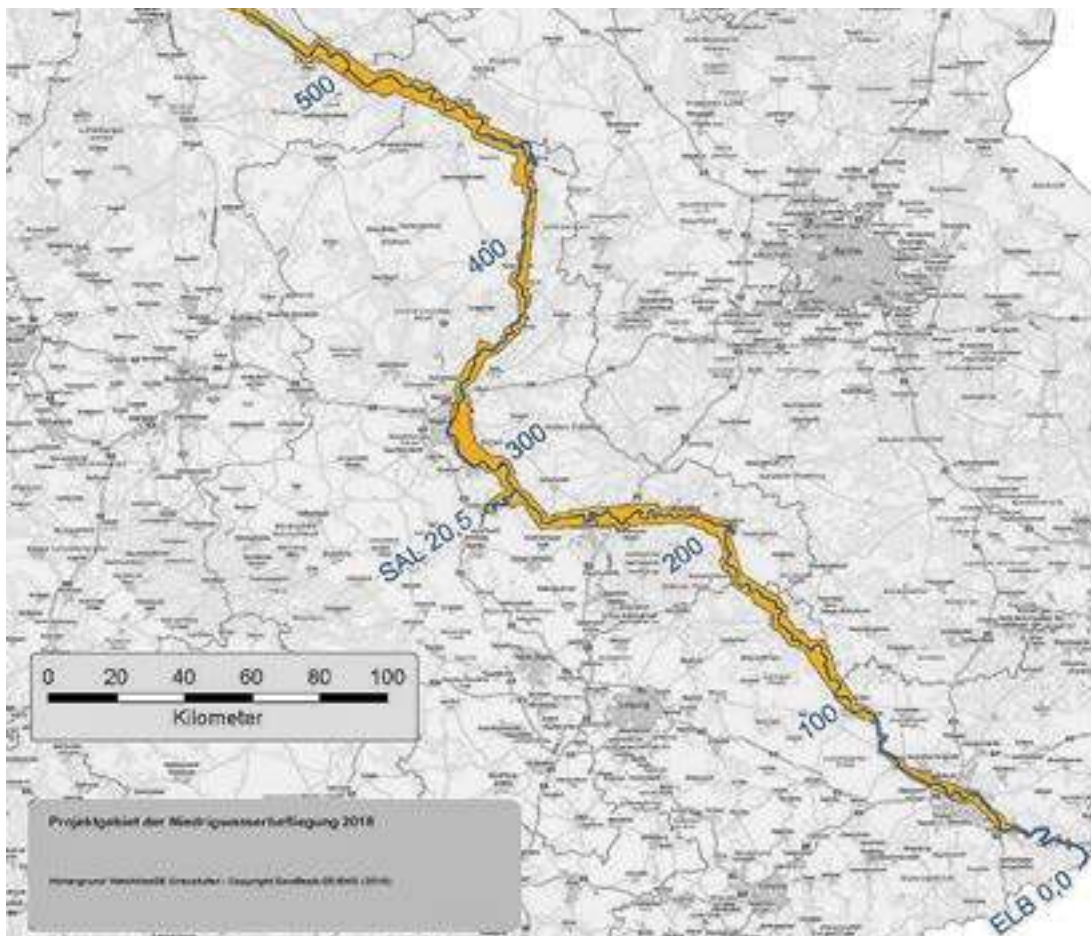


Bild 1, Elbeverlauf mit Projektgebiet



Bild 2, Elbe bei Königstein, Elbe-km 16,5 (Andreas Hilger, 2011)



Bild 3, Saalemündung bei Elbe-km 290,7 (Andreas Hilger, 2011)

Datenerfassung ermöglicht das Verfahren eine flächendeckend hochaufgelöste Aufnahme des Gewässerbettes und speziell der Flachwasserzonen und Nebengewässer über die gesamte Wasserstraße (Kinzel et al. 2013; Mandlbürger et al. 2015). Gerade an frei fließenden Gewässern ist die Erfassung des gesamten Gewässerbettes bei gleichen hydrologischen Bedingungen mit den bisherigen Methoden eine fast unmögliche Aufgabe, da sie zu zeit- und arbeitsintensiv ist.

2 Gebietsbeschreibung

Das Befliegungsgebiet umfasste die Elbe von Südosten – dem Elbsandsteingebirge, Elbe-km 0,0 bis Elbe-km 587,0 bei Geestacht sowie den freifließenden Abschnitt der Bundeswasserstraße Saale und die Mündungsbereiche von Mulde und Havel. Damit war eine Fläche von etwa 480 km² vom Mittelgebirge bis ins Flachland zu befliegen. Einen Gesamtüberblick der räumlichen Ausdehnung ist Bild 1 zu entnehmen. Um einen Eindruck von den sehr unterschiedlichen topografi-

schen Verhältnissen zu erhalten, verdeutlichen Bild 2 in einer Luftbildaufnahme den Bereich des Elbsandsteingebirges mit dem engen und krümmungsreichen Elbtal und Bild 3 das weite Vorland im Bereich der Saalemündung.

3 Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Datenerfassung

Für die erfolgreiche Durchführung einer so umfangreichen Gewässervermessung sind die äußeren Bedingungen entscheidend. Hierbei war nicht nur die Wasserstandsentwicklung der Elbe zu beobachten, sondern es mussten auch die Trübungsparameter kontinuierlich gemessen werden.

Ausgehend von den Erfahrungen, die beim Pilotprojekt Klöden 2015 gesammelt werden konnten, erwies sich für die Elbe der Parameter Sichttiefe als sehr entscheidend, da dieser sich sehr veränderlich und unabhängig von Pegelständen und Jahreszeiten verhielt (Weiß, 2015). So wurden im Anschluss an das Pilotprojekt

nach 2015 weiterhin die Sichttiefen an mehreren Pegelstandorten wöchentlich gemessen.

Mit dem im Sommer 2018 einsetzenden extremen Niedrigwasser an der Elbe und einer relativ geringen Trübung waren die Bedingungen gegeben, die Gewässerbettdaten für den gesamten Flussschlauch der Elbe einschließlich der Flachwasserbereiche und in kürzester Zeit aufzunehmen. Aus diesem Grund wurde kurzfristig entschieden, eine topobathymetrische Laserscanbefliegung der gesamten Elbe durchzuführen. Diese fand im Zeitraum vom 24.08. bis 27.08.2018 statt. Dabei waren Sichttiefen von 1,5 m und Pegelstände am Pegel Torgau von 40 cm zu verzeichnen. In Bild 4 sind die Pegelstände und Sichttiefen der Elbe am Pegel Torgau von 2016 bis 2019 dargestellt. Daraus ist ersichtlich, dass es nur kurze Zeitabschnitte gibt, bei welchen Sichttiefen und Pegelstände für eine bathymetrische Laserscanbefliegung geeignet sind. Ebenfalls ist erkennbar, dass sich auch kurzfristig die Bedingungen stark ändern können.

Solch wechselnde äußere Bedingungen erschweren gewöhnlich die Planung und Durchführung einer solch komplexen Datenerfassung der Gesamtelbe, da der Messzeitraum nicht planbar ist, sondern nur von Woche zu Woche abgeschätzt werden kann. Eine flexible Auftragsvergabe und –durchführung unter Einhaltung der entsprechenden Vergabevorschriften sind hierfür Grundvoraussetzung und stellen gleichzeitig eine entsprechende Herausforderung dar. Die Auftragsvergabe und –abwicklung erfolgte für die damals noch vorhandenen drei Elbe-Ämter durch das WSA Dresden.

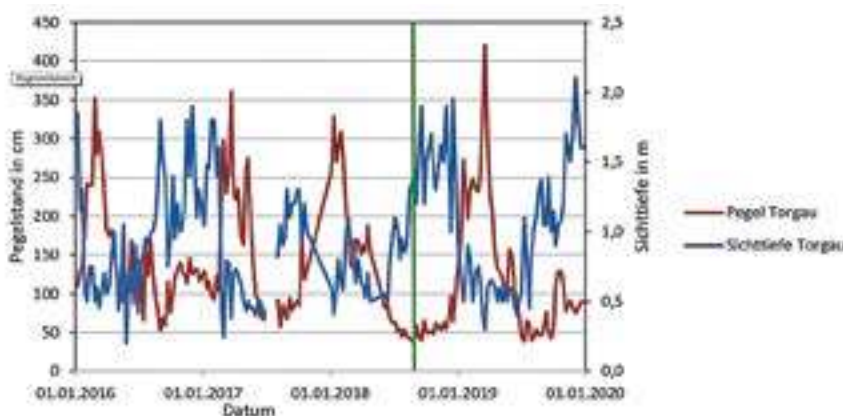


Bild 4, Übersicht der Pegelstände und Sichttiefen am Pegel Torgau von 2016 bis 2019 (grün – Befliegungszeitraum)

4 Durchführung der Laserscannbefliegung

Wie bereits im vorangehenden Abschnitt dargestellt, wurde die Befliegung im Zeitraum vom 24.08. bis 27.08.2018 durchgeführt. Für die Datenerhebung an der Elbe hatte sich bereits im Pilotprojekt Klöden der Laserscanner der Firma Riegler Modell VQ-880-G als geeignet dargestellt. Mit diesem Modell wurden die besten Eindringtiefen zur Erfassung des Gewässergrundes erzielt. Eine Beschreibung des Messverfahrens kann unter anderem bei Aufleger et al. (2015) oder Steinbacher et al. (2015) nachgelesen werden.

Die Befliegung erfolgte in enger Abstimmung zwischen Auftraggeber, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Dresden, und der Firma AHM (Airborne HydroMapping GmbH, Innsbruck). Täglich wurden die Befliegungstrecken und Pegelstände/Sichttiefen sowie andere flugrelevante Informationen ausgetauscht und abgestimmt. Bis auf einen kleinen Sicherheitsbereich konnte die komplette

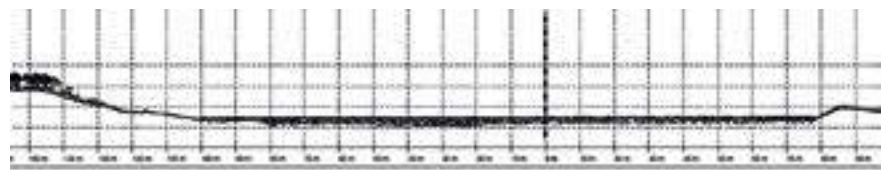
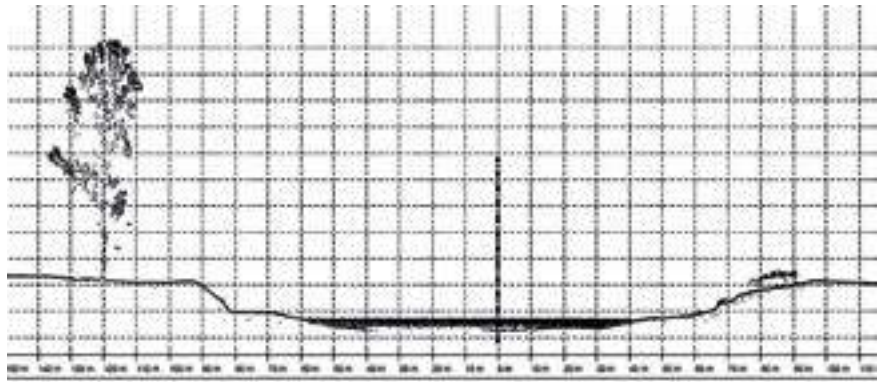


Bild 5 und 6, Online-Auswertung der ALB-Daten am Elbe-km 180 (oben) und 400 (unten)

Binnenelbe im obengenannten Zeitraum befliegen und damit datentechnisch aufgenommen werden.

Erste Auswertungen ergaben eine großflächige Abdeckung selbst des Gewässerbettes im Fahrinnenbereich der Elbe. Auf Basis dieser ersten Auswertung konnten die in der Tabelle aufgeführten Eindringtiefen ermittelt werden.

Bereich	Eindringtiefe [m]	
	von	bis
Elbe-km 0-200	2,25	2,75
Elbe-km 200-300	1,75	2,25
Elbe-km 300-400	1,25	1,75
Elbe-km 400-570	0,75	1,25

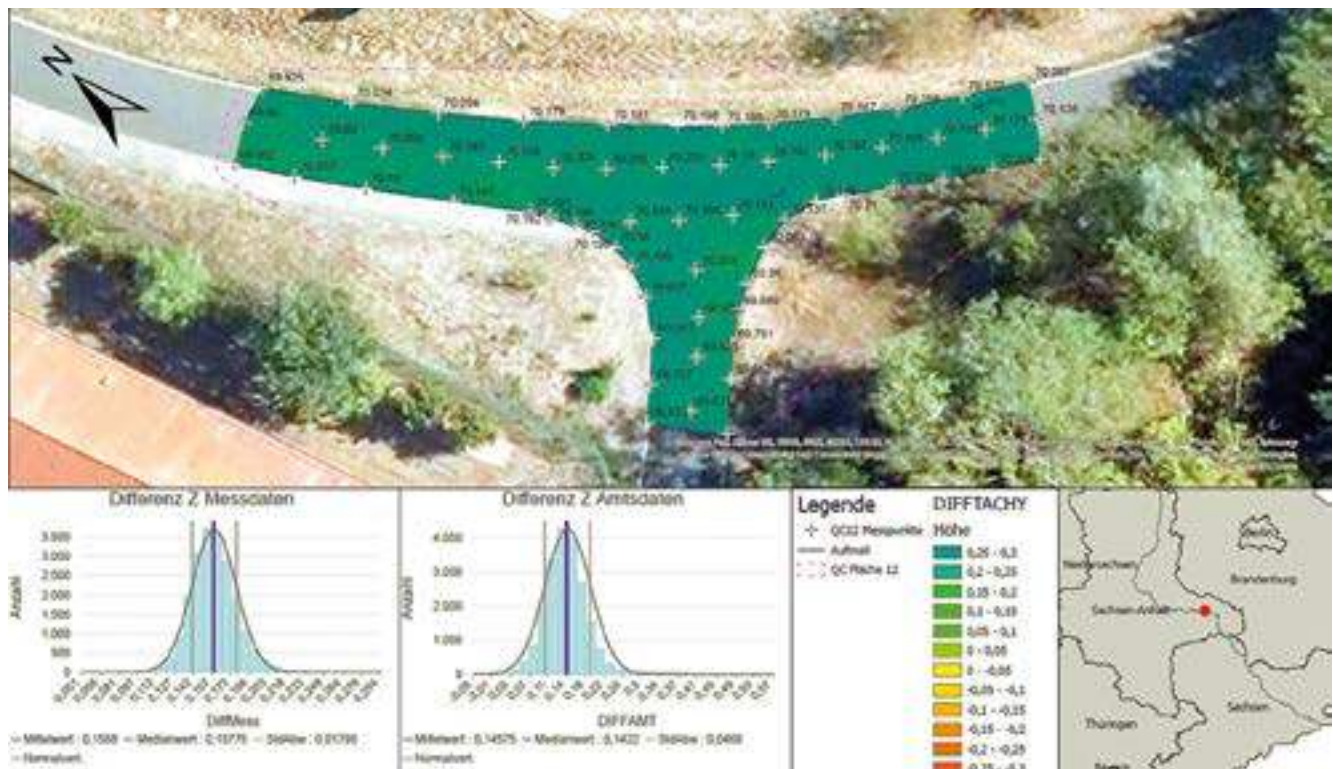


Bild 7, Auswertung der Kontrollfläche 12 (ausgewertet durch ARC-GREENLAB; 2022)

3D-Abweichung ALB transfo zu Mesh

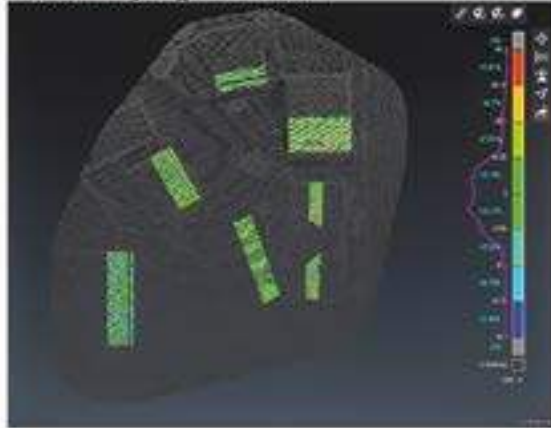


Bild 8, Kontrolle der Dachflächen (DFN 09 durch ARC-GREENLAB; 2022)

Diese Eindringtiefen widerspiegeln auch die Schwebstofffracht der Elbe, die stromab zunimmt. Um einen ersten Eindruck von der Sohlbedeckung zu erhalten, sind hier zwei Kontrollquerschnitte nach Messaufnahme bei Elbe-km 180 Pretzsch-Mauken und bei Elbe-km 400 bei Stendal dargestellt.

5 Weitere Auswertung

Für die qualitätsgesicherte Auswertung ist es wichtig, flächendeckend Referenzflä-

chen im trockenen wie im nassen Bereich aufzunehmen und diese für Validierungszwecke als auch zur Qualitätssicherung der Abnahme der Auswertung zur Verfügung zu haben. Hier mussten im Nachgang zur Befliegung in Elbnähe entlang der knapp 600 km Flussstrecke geeignete Flächen identifiziert werden, die den Anforderungen an Referenzflächen bzw. Referenzstandorte für Flugzeuglaserscanning genügen. Es war eine elbnahe Lage erforderlich. Die Flächen sollten klar ab-

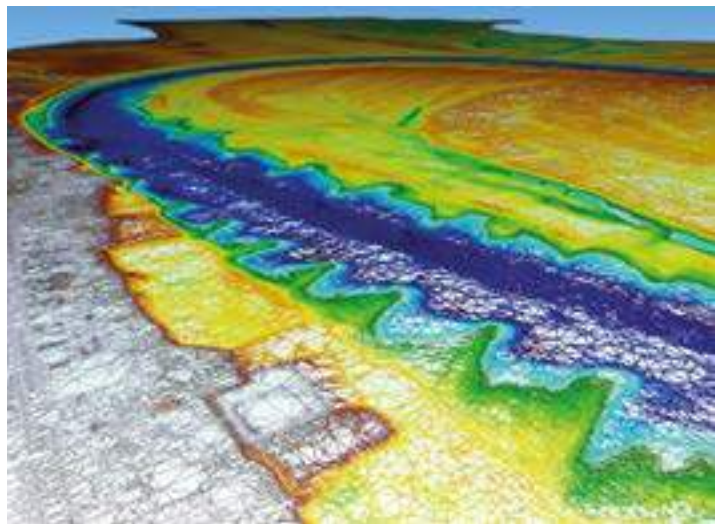
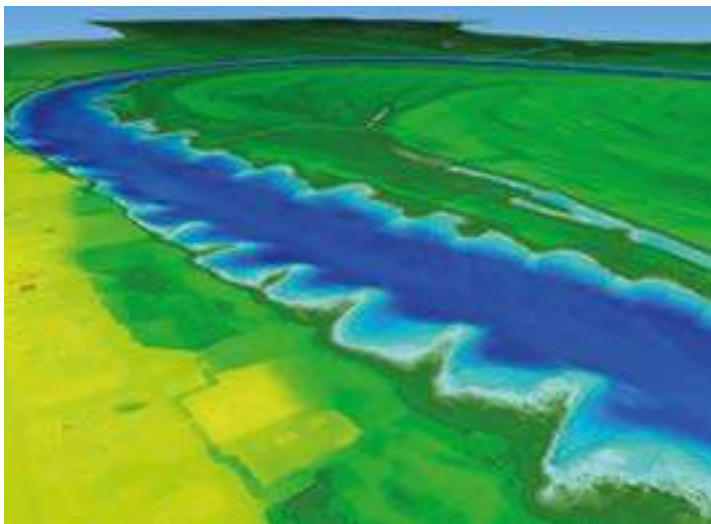


Bild 9, 10 und 11, Laserscann-Befliegung 2015 im Bereich Ortslage Elster (Elbe-km 200) (AHM et al., 2018)

grenzbar, ebenmäßig und in verschiedene Richtungen geneigt sein. Damit wurde bei der Auswertung sichergestellt, dass systematische Fehler der Georeferenzierung erkannt und im Zuge der Datenauswertung eliminiert werden konnten.

Im Rahmen weiterer Ausschreibungen wurde durch das WSA der weitere Auswerteprozess ebenfalls an die Firma AHM sowie die Qualitätssicherung der Datenauswertung an die Firma ARC-GREEN-LAB GmbH, Berlin vergeben. Die Arbeiten und speziell die Wahl des Auswerteverfahrens wurden fachlich durch die BfG und die TU Wien begleitet. Ziel des Auswerteprozesses war es, das volle Potenzial der erfassten Daten hinsichtlich Eindringtiefe und Genauigkeit durch Auswertung der bei der Datenerfassung aufgezeichneten Laserwellenformen (Full Waveform) zu nutzen. Beim Auswerteprozess wurden dabei in einer ersten Leistungsphase drei Teststrecken mit den folgenden Auswerteverfahren zur Analyse der bathymetrischen Wellenformen auf Eignung getestet:

- Echo Detektion (ohne Intensitätsschätzung)
- Signalzerlegung (decomposition)
- Entfaltung (deconvolution)

Zur Veranschaulichung dient der Streckenabschnitt bei Klöden von der Befliegung 2015. Die Bilder 7 bis 9 zeigen die weitgehend vollflächige Datenabdeckung des Wasserlaufes.

Aufgrund des hohen Auswertumfangs und der bestehenden Datenanforderungen im Rahmen der laufenden Projekte des Gesamtkonzeptes Elbe und Verpflichtungen aus der 2021 abgeschlossenen

Verwaltungsvereinbarung zwischen der Flussgebietsgemeinschaft Elbe, der BfG und der WSV wurde das Projektgebiet in drei Lose eingeteilt, die entsprechend bearbeitet und abschnittsweise übergeben wurden. Die Abgabe der Komplettleistung erfolgte im Oktober 2023. Zurzeit wird der letzte Abschnitt qualitätsgesichert abgenommen.

6 Ausblick

Die im Januar 2021 zwischen der Flussgebietsgemeinschaft Elbe, der WSV und der BfG unterzeichnete Verwaltungsvereinbarung hat die gemeinsame Erstellung eines DGM – Wasserlauf Elbe zum Inhalt. Dazu wurden im Jahr 2022 die kompletten Vorländer der Deutschen Binnenelbe und zum Teil auch Auenbereiche bin-nendeichs mit ALS befliegen und im Anschluss ausgewertet. Zusätzlich wurden auch umfangreiche bautechnische Daten von Anlagen im Projektgebiet zusammengetragen, um ein möglichst vollständiges und genaues digitales Geländemodell des Wasserlaufes und der Vorländer der Elbe zu erhalten. 2024 soll dieses Modell fertiggestellt sein und dann allen Nutzern zur Verfügung gestellt werden können. Damit wird erstmalig ein Gesamt DGM-W der Elbe vorliegen, welches auch umfassend die Flachwasserbereiche und Nebengewässer auf Grundlage von Messdaten abbildet. Dadurch können zukünftig auch Aufgabenstellungen, die im Rahmen von verkehrlicher und wasserwirtschaftlicher Unterhaltung und Ausbau das gesamte Gewässerbett einschließlich der Uferbereiche z. B. mit strukturverbessernden Maßnahmen umfassen, fachlich fundiert bearbeitet werden.



Elke Kühne

Diplomingenieurin für Wasserbau

Studium von 1982 bis 1987 an der TU Dresden,

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

Ab 1992 Sachbearbeiterin in WSA Dresden SB4 (Aus- und Neubau bis 2002), dann auch SB2 Bau und Unterhaltung

Ab 2019 Teilprojektgruppenleiterin im Gesamtkonzept Elbe zuständig für die Umsetzung des Sohlstabilisierungskonzeptes für die Erosionsstrecke

Ab 2021 im WSA Elbe

Literatur:

BMVI, BMUB (2017): Gesamtkonzept Elbe - Strategisches Konzept für die Entwicklung der deutschen Binnenelbe und ihrer Auen; Bonn (https://www.gesamtkonzeptelbe.de/Webs/Projektseite/GkElbe2020/DE/Home/home_node.html)

Kinzel, P. J., Legleiter, C. J. and Nelson, J. M. (2013) 'Mapping River Bathymetry With a Small Footprint Green LiDAR: Applications and Challenges', JAWRA Journal of the American Water Resources Association. Blackwell Publishing Ltd, 49(1), pp. 183–204. doi: 10.1111/jawr.12008.

Mandlbürger, G. et al. (2015) 'Topobathymetric LiDAR for monitoring river morphodynamics and instream habitats-A case study at the Pielach River', Remote Sensing, 7(5), pp. 6160–6195. doi: 10.3390/rs70506160.

Weiß, R. (2015): Erprobung der Laserbathymetrie an der Bundeswasserstraße Elbe; 38. Wasserbaukolloquium 2015; TU Dresden; S.436-444

Aufleger, M.; Steinbacher, F.; Baran, R.; Neisch, V. (2015): Airborne Hydromapping – Hochauflösende Gewässervermessung „wie im Flug“; 38. Wasserbaukolloquium 2015; TU Dresden; S. 415-423

Steinbacher, F.; Baran, R.; Döbler, W.; Niederwieser, M.; Wessels, M. (2015): Projekt Tiefenschärfe – Die Neuvermessung des Bodensees; 38. Wasserbaukolloquium 2015; TU Dresden; S. 425-433

Airborne Hydromapping GmbH (AHM), TU Wien (2018): Abschlusspräsentation - Aktualisierung des Digitalen Geländemodells des Elbewasserlaufes bei Klöden – 2013 (DGM-W El-be/Klöden-2013); 17.-18.07.2018, WSA Dresden

ARC-GREENLAB GmbH (2022): Prüfung NW2018-Elbe I neu durch ARC-GREENLAB; internes Dokument; 13.07.2022, WSA Dresden

Optimas Finliner macht Hochwasserschutz schnell

Optimas Finliner zum Befüllen von Big Bags – Befüllen und Transport möglich – Schnelle Hilfe bei Hochwasser und Sturmfluten – 1 m³ in 1 Minute befüllt

Die Optimas Finliner Materialverteilschaufel kann jetzt auch im Hochwasserschutz effektiv eingesetzt werden. Die Finliner wurde für dieses neue Aufgabenfeld weiterentwickelt. Um Big Bags schnell zur Verfügung zu haben, wurde an die Finliner ein Trichter angebaut, mit dem das Behältnis zielgenau befüllt werden kann. Wenn Sturmflut droht oder Überschwemmungen ihren Lauf nehmen, muss schnell gehandelt werden, um Lücken in Deichen, Deichscharten, Hafenzufahrten oder niedrigen Ufern abzudichten. Das geschieht oftmals mit Hilfe von Big Bags. „In kritischen Szenarien, müssen wir im Tidenverlauf bei Niedrigwasser sehr viel Material zum Hochwasserschutz bewegen können. Dabei hilft die Finliner enorm“, sagt Christian von Deetzen, Teamleiter Deiche bei der bremenports GmbH. (Big Bag, ist ein großer Sack oder eine große Tasche mit Henkeln/Schlaufen. Die international gebräuchliche Kurzbezeichnung lautet FIBC Flexible Intermediate Bulk Container;



Die Optimas Finliner Materialverteilschaufel wird an einen Radlader angebaut. Damit kann das Material aufgenommen werden.

flexibler Zwischenbehälter für Schüttgüter). Die Big Bags fassen etwa 1 m³ Sand, Kies oder andere Schüttgüter.

Mit Finliner in einer Minute gefüllt

Die Finliner ist wie eine Ladeschaufel nutzbar. Angebaut an einen Radlader nimmt sie Sand o.a. auf. Die 1 m³ Schaufel hat eine Einfüllbreite von 2,60 m und ein Fassungsvermögen von mindestens 1 m³. Über ein Förderband von 2,50 m Länge wird das Schüttgut schnell in den seitlich angehängten Big Bag befördert. Material aufnehmen und einfüllen dauert etwa 1 Minute. Dann kann der Behälter sofort eingesetzt werden. „Durch die Finliner sparen wir beim Befüllen und Verteilen viel Personal, das nun in diesen kritischen Zeiten anderweitig unterstützt“, sagt von Deetzen. Die Finliner kann auch direkt vom LKW aus befüllt werden.

Selbst zum Einsatzort transportieren

Diese Finliner Variante ist zusätzlich mit vier Haltehaken versehen. Nach dem Befüllen kann man die Big Bag Schlaufen in die vier Haken einhängen, anheben und sofort an den Bestimmungsort fahren. Dort platziert der Radlader den Behälter und kehrt rasch zur Befüll Stelle zurück, um den nächsten Big Bag zu befüllen. Das ist in Situationen, in denen keine weiteren Transportgeräte zur Verfügung stehen, extrem hilfreich.

Materialverteilschaufel für viele Aufgaben

Die Finliner kann viele unterschiedliche Materialien aufnehmen und verteilen.

Beton, Asphalt, Schüttgüter (Sand, Splitt, Schotter, Mutterboden, Salz, Hack-schnitzel, Kiesel u. a.) werden mittels Förderbandes seitlich ausgeworfen. Die Materialmenge kann exakt durch die Geschwindigkeit von Förderband und Fahrgeschwindigkeit dosiert werden. Wobei die Fahrgeschwindigkeit beim Befüllen von Big Bags nicht relevant ist. Die Finliner von Optimas ist die günstige Alternative zu Schwenklader oder Seitenkippschaufel.

Die Finliner ist ein Anbaugerät für Radlader und wird über die passende Schnellwech-

Über das Förderband der Finliner Materialschaufel wird das Füllgut in den Big Bag gebracht.



Der Big Bag wird an die Haltehaken der Finliner angehängt und zum Einsatzort gefahren.

selplatte am Radlader montiert. Die Verteilschaufel wiegt 820 kg.

Erster Einsatz in Bremerhaven

Die Weser fließt an Bremen und Bremerhaven vorbei und unmittelbar dann in die Nordsee. Hier findet man die längste Fluss Kaje Europas. Dort wurden im Jahr 2021 1,7 Mio. Automobile, 5,2 Mio. Container TEU und 52.000 Passagiere bewegt. Die bremenports GmbH ist für Hafenbau und -betrieb sowie die Vermarktung der beiden Häfen verantwortlich. Hiermit inbegriffen sind auch die Aufgaben für den Hochwasserschutz. In den Hafens-, Ufer- und Deichanlagen befinden sich eine sehr große Zahl von unterschiedlichen Öffnungen/Durchgängen, welche im Sturmflutfall ein Risiko darstellen können. Auch Gründichanlagen oder Spundwände geben den Fluten Angriffsfläche. Im Fall der Fälle muss schnell Hilfe, die den Wasserfluten die Wege verschließt, geleistet werden. Da ist der spezielle Finliner genau das richtige Gerät, um dies zu leisten. Die Idee hierfür hatte die bremenports GmbH. Umgesetzt hat diese Hilfsmöglichkeit dann Optimas mit der speziell ausgerüsteten Materialverteilschaufel Finliner.



Joachim Teubert

ist Autor vieler Veröffentlichungen zu technischen wie auch wirtschaftlichen Themen. Er ist Inhaber der Firma Teubert Kommunikation.

Teubert Kommunikation veranstaltet die jährliche Stahlwasserbau Tagung, deren ideeller Träger der IWSV ist. Herr Teubert ist seit 2020 förderndes Mitglied im IWSV.

Die Fachinformationsstelle der Bundeswehr in der Marinestadt Wilhelmshaven – eine Entwicklungsgeschichte

Die Fachinformationsstelle der Bundeswehr in der Marinestadt Wilhelmshaven – eine Entwicklungsgeschichte

Im Jahr 2019 feierte Wilhelmshaven sein 150-jähriges Stadtjubiläum. Nach dem Landkauf des Königreichs Preußen vom Großherzogtum Oldenburg 1853 mit dem Ziel, eine Flottenbasis an der Nordsee zu errichten, erhielt das Marine-Etablissement an der Jade am 17. Juni 1869 seinen heutigen Namen.

Der Jade-Vertrag zwischen Preußen und Oldenburg bezeichnete das Gebiet ausdrücklich als Flottenstation und Kriegshafen und schloss zudem aus, „dort einen Handelshafen oder eine Handelsstadt anzulegen oder entstehen zu lassen, und verheißt zugleich, die Ansiedlung von Handwerkern und Gewerbetreibenden daselbst über das Bedürfnis des Marine-Etablissements und der Flotte hinaus zu verhindern“. So gab es auf dem sich damals lediglich bis zur Grenzstraße erstreckenden Gebiet von WHV nur in unmittelbarer Nähe zur Werft nennenswerte städtebauliche Maßnahmen und es fehlte eine kommunale Verwaltung. Die gesamte infrastrukturelle Gestaltung des Gebietes, einschließlich der kulturellen und wissenschaftlichen, lag in den Händen der marinesfiskalischen Verwaltung. Zwar gab es an der Stadtgrenze auf Oldenburger Gebiet schon bald rege, vor allem aber völlig wilde, unbeaufsichtigte Bau- und Ansiedlungstätigkeit, verwaltungstechnische Strukturen aber gab es keine. Erst mit der Reichsgründung 1871 wurden die Voraussetzungen für die geordnete Entwicklung einer Kommune an der Jade geschaffen. So verwundert es nicht, dass die 1872 gegründete Bücherei der Marinestation der Nordsee die älteste Bücherei im heutigen Stadtgebiet WHVs ist, zumal die Marine größten Wert auf den Aufbau einer solchen Einrichtung in der isoliert gelegenen Flottenstation legte.

Die Geschichte der heutigen Fachinformationsstelle der Bundeswehr in Wilhelmshaven (FIS WHV) ist also aufs engste mit der Stadtgeschichte verbunden.

(BblHS Frank Logemann)

Historie

1872 Gründung der Stationsbücherei der Marinestation Nordsee

Erste Bibliothek in WHV mit wichtiger kultureller Bedeutung

1930 – 1937 Verdopplung des Buchbestandes auf 90.000 Bände

1937 Einzug im neu errichteten Stationsgebäude in der Kieler Straße (Aufnahmekapazität: 150.000 Bände)

2. Weltkrieg: Auslagerung des Hauptbestandes – Viele Bücher gingen in den Kriegswirren verloren

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Bibliothek einen kurzzeitigen Bedeutungsverlust.

Ab 1956 Wiederbelebung des Marinebibliothekswesens (Errichtung des Flottenstützpunktes)

WHV erhielt eine Zweigstelle der Marinefachbibliothek des Kommandos der Marineausbildung in Kiel. Beide Bibliotheken (Kiel und WHV) hatten Leit- und Koordinierungsauftrag über Bibliotheken der Fachkommandos und Schulen der Marine.

Ende der 60er Jahre zog die Bibliothek wieder in das Gebäude an der Kieler Straße ein.

Mitte der 80er Jahre entstand neben der Marinefachbibliothek die Fachinformations- und Dokumentationsstelle beim Marineamt mit Informationszuständigkeit für WHV.



Gruppenbild



Zeitschriften



Helle Räume laden zum stöbern und lesen ein



Das neue Gebäude der FIS in der Westerweiterung

1995 aus der Zusammenlegung der Fachinformations- und Dokumentationsstelle und der Marinefachbibliothek (beides beim Marineamt angesiedelt) entstand die Fachinformationsstelle (FISSt). Sie wurde organisatorisch und personell dem Marineunterstützungskommando unterstellt, da das Marineamt nach Rostock ging.

Ende 2001 Unterstellung der FISSt unter die Zerstörerflottille

2006 Unterstellung der FISSt unter das Marinestützpunktkommando WHV – die neue Bezeichnung lautet Fachinformationsstelle / Bibliothek der Bundeswehr (FISSt WHV), woran sich die Zuständigkeit für alle

am Standort befindlichen Bundeswehrdienststellen abliest.

Sept. 2018: Umzug in einen Neubau im Heppenser Groden

Der Bestand der FISSt WHV umfasst auch eine Vielzahl von Fachzeitschriften zu diversen Themengebieten – unter ihnen auch die Verbandszeitschrift des IWSV.

In einem Marinestützpunkt, in dem Unterhaltung, Ausbau und Neubau der Wasserbau- und Hafenanlagen zu den Aufgaben des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Weser Jade Nordsee gehören, finden die Beiträge im Heft immer wieder großen Anklang.

(BblAmtfrau Regina de Walmont)

Fotos: Kim Brakensiek (Bundeswehr)



**Regina de Walmont,
Bibliotheksamtfrau**

1981 Abitur in Bonn

Anschließend Studium des Bibliotheks- und Dokumentationswesens an der FH Köln, Abschluss Diplombibliothekarin/Diplomdokumentarin mit Schwerpunkt Bibliothekswesen

1984 bis März 2008 Leiterin der Fachinformationsstelle an der Marineoperationsschule (vormals Marineortungsschule) in Bremerhaven

Seit April 2008 Leiterin der Fachinformationsstelle der Bundeswehr in Wilhelmshaven (FISSt WHV)



Alte Wälzer

Schleuse Strullendorf

Tragwerksverstärkung der östlichen Kammerwand

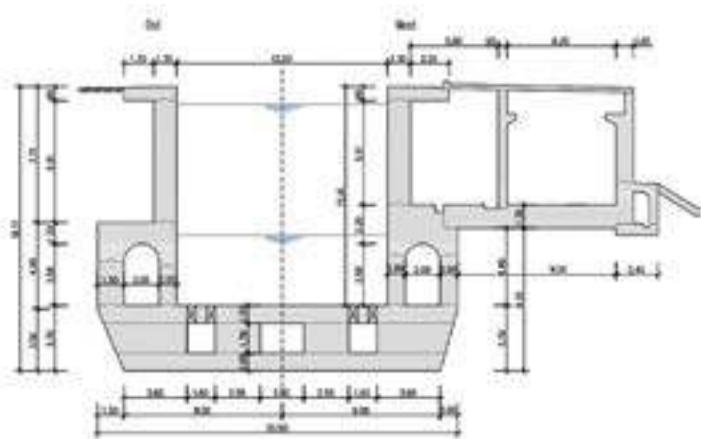
Die Schleuse Strullendorf liegt bei km 13,292 des Main-Donau-Kanals (MDK) und dient in erster Linie der Berufsschifffahrt. Die Schleuse Strullendorf wurde im Jahr 1967 im Zuge des Baus der Bundeswasserstraße Main-Donau-Kanal fertiggestellt (Inbetriebnahme 1968). Sie ist als Einkammer-Sparschleuse mit westlich angrenzenden Sparbecken ausgeführt und hat eine Kammernutzlänge von 190 m sowie eine Nutzbreite von 12 m. Mit einer Fallhöhe von 7,41 m ist sie die kleinste Sparbeckenschleuse am Main-Donau-Kanal.

Nachdem an der Schleuse Bamberg 2004 ein Schadensfall festgestellt wurde, wurden weitere, teilweise baugleiche Schleusen des MDKs überprüft und an 6 Schleusen Instandsetzungsbedarf ermittelt, darunter auch die Schleuse Strullendorf.

Eine Untersuchung der BAW aus dem Jahr 2009 ergab, dass eine noch ausreichende Standsicherheit rechnerisch nachgewiesen werden konnte, insbesondere auch an der hochbelasteten östlichen Kammerwand.



Schleuse Strullendorf: Blick in die Schleusenammer Richtung Untertor.



Östliche Kammerwand.



Freigelegte Bewehrung in Block 3+4

Um sicher zu stellen, dass die rechnerischen Annahmen bzgl. der Menge und des Zustands der vorhandenen Bewehrung zutreffen, wurde die äußere Wandbewehrung 2013 an 2 Stellen (Blockfugen 3/4 und 9/10) oberhalb des Längslaufkanals freigelegt.

Die in den Bestandsplänen angegebene Bewehrungsmenge (Stabdurchmesser und -abstände) war augenscheinlich vorhanden. Allerdings wurde Korrosion an der Bewehrung festgestellt.

Da von einem Fortschreiten der Korrosion in Verbindung mit einer Querschnittsschwächung der hoch ausgelasteten Biegezugbewehrung auszugehen war, wurden von der BAW Maßnahmen einer präventiven Tragwerksverstärkung empfohlen.

Daraufhin wurde in Zusammenarbeit mit der BAW 7 Varianten einer Tragwerksverstärkung durch das WNA untersucht.

Als Ergebnis der Variantenuntersuchung wurde die Verstärkung durch geneigte Verpressanker am Wandkopf mit Spanngrube, die nachspannbar ausgeführt werden sollen, erarbeitet.

Diese Lösung wurde auch mit dem WSA Donau MDK abgestimmt.

Die hier vorgesehenen baulichen Maßnahmen umfassen die Tragwerksverstärkung der östlichen Kammerwand (ohne Unter- und Oberhauptblock) zur Wiederherstellung bzw. zur Sicherstellung der Standsicherheit, prophylaktisch für den Schadensfall einer Querschnittsschwächung durch Korrosion der erdseitigen Biegezugbewehrung und für eine Restnutzungszeit der Schleuse von ca. 50 Jahren.

Da die Schleuse Strullendorf als Einkammerschleuse nicht oder nur kurzzeitig sperrbar ist, sollen die Maßnahmen weitgehend unter laufendem Betrieb durchgeführt werden.

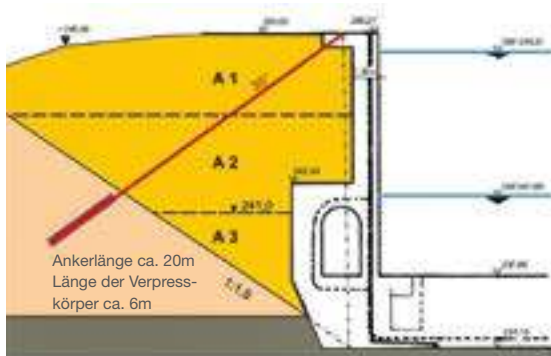
Zusätzlich sollen bereits geplante Instandsetzungen der Verkehrsflächen und Leitungsverlegungen an der östlichen Planie erfolgen.

Die Baumaßnahme ist vergeben und startet im November 2023. Zu Beginn wird die Baustelle eingerichtet und anschließend wird die vorhandenen Kragplatten (B / H= 1,7 / 0,8 [m]) auf der östlichen Kammerseite abgebrochen und durch neue, größere (B / H= 2,0 / 1,0 [m]) ersetzt.

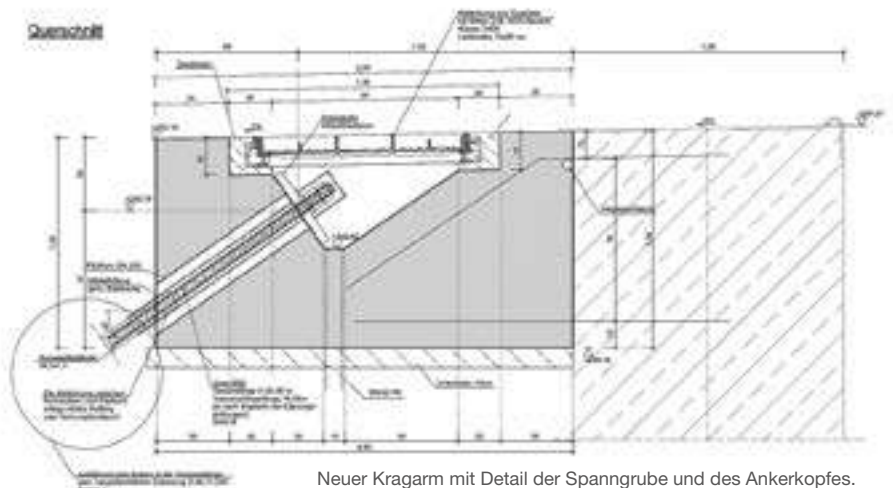
In der Schleusensperrzeit im April 2024 werden dann die 40 Verpressanker mit einer Länge von 20 m hergestellt.

Zuvor werden an drei Probeankern auf dem Schleusengelände die Eignungsprüfung durchgeführt.

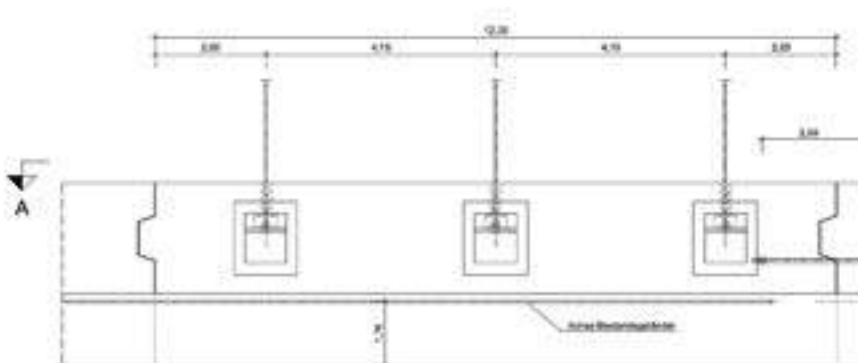
Bauende ist für Sommer 2024 geplant. Die Maßnahme kostet ca. 1,3 Mio €.



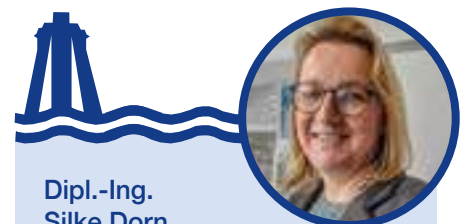
Anordnung der Verpressanker



Neuer Kragarm mit Detail der Spanngrube und des Ankerkopfes.



Draufsicht Regelblock mit 3 Ankern. Insgesamt werden 40 vorgespannte Daueranker eingebaut.



**Dipl.-Ing.
Silke Dorn**

Nach meinem Bauingenieurstudium an der Universität Leipzig begann ich 2003 mein zweijähriges Referendariat in der WSV.

Anschließend war ich unter anderem in den damaligen WSÄ Heidelberg, Meppen und Köln tätig bevor ich 2010 zum WNA Aschaffenburg wechselte. Seit 2016 leite ich den Sachbereich Neubau Schleusen.

21. Stahlwasserbau Tagung

am 6. und 7. Februar 2024 in Magdeburg

Um Schifffahrt zu ermöglichen, sind vielfältige und unterschiedliche Bauwerke zu errichten oder zu unterhalten. Auf dieses weite Aufgabenfeld mit seinen unterschiedlichsten Aufgaben und Fragestellungen sind die SWB Tagungen ausgerichtet. Auch bei der 21. SWB Tagung reicht die Themenpalette von Bioöl über Software zu CO2 Fußabdruck bis Schleusenzylinder und aktuellem Baugeschehen und vieles mehr.

Letztlich berührt jedes Thema direkt oder indirekt, wenn man Schifffahrt möglich macht. Es ist wieder ein sehr umfangreiches und interessantes Programm auf dem aktuellen Stand der Entwicklung. Natürlich mit den Besuchen vor Ort bei interessanten Anlagen. Auch die Zeit für „das Gespräch“ ist eingeplant.

Ich freue mich, wenn Sie das Angebot nutzen und dabei sind.

Das Programm der 21. Stahlwasserbau Tagung

Dienstag, 6. Februar 2024

9.00 Begrüßung und Eröffnung

Joachim Teubert
Teubert Kommunikation

9.15 Magdeburg – von hier aus noch viel weiter

Hubert Stratmann
Leiter WNA Magdeburg

9.45 Einsatz von redundanten Positionssensoren im Stahlwasserbau

Dr. Olaf Kissing
Temposonic GmbH

10.15 Pause

10.45 Retrofit mit Laser und Draht

Sebastian Bibrack
Oscar Plasma Laser Technologie

11.15 Building Information Modelling (BIM) in der Planung der Durchstichwehrs Quitzöbel

Christoph Riebold, Bernd Distler
Tractebel Hydroprojekt

11.45 CO2 Fußabdruck im Stahlwasserbau auf Klimareise mit ABB

Dr. Ricard Petranovic
ABB Mannheim

12.15 Mittagessen

14.00 Fachexkursionen:

- Pretziner Wehr oder
- Leit- und Revierzentrale Rothensee oder
- Neue Schleuse Wusterwitz

Bitte wählen Sie nur eine Veranstaltung aus diesen drei.

19.00 Abendessen

Abendveranstaltung

Mittwoch, 7. Februar 2024

8.30 Sonder-Hydraulikzylinder für den Stahlwasserbau – einfaches Prinzip, komplex im Detail

Lutz Mohrmann
ZS Zylinderbau & Service GmbH

9.00 Unterwasserschweißen – Praxisbericht und Regelwerk

Stefan Frey, Taucher Frey GmbH;
Melanie Hauman, TÜV-Nord

9.30 Pause

10.00 Sichere Videoübertragung und KI für safety-Anwendungen

Mike Plötz, Benjamin Lilienthal
Accellence GmbH

10.30 Bioschmierstoffe der nächsten Generation

Thomas Oehlstöter, Markus Schulz
Finke Mineralöl

11.00 Pause

11.30 Wartungsfreie Gleitlager und Edelstahl – Das perfekte Paar?

Miriam Feußner und Steffen Kropp
Federal Mogul

12.00 Simulation ist wie früher aufstehen – Validierung von Standard- und Sicherheitsfunktionen ohne Stress

Wolfgang Rebert, Rüdiger Röhrs
Siemens AG

12.30 Neubau der Leitzentrale Berlin-Grünau

Rolf Dietrich
Leiter WNA Berlin

13.00 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

21. SWB Tagung in Magdeburg am 6. und 7. Februar 2024 an.

Teilnahmegebühr € 498,- + MwSt. (inklusive Übernachtung am 6. 2. 2024)

zusätzliche Übernachtung am 5. 2. 2024 kostet € 88,- + MwSt.

Fachexkursionen:

Pretziner Wehr oder

Neue Schleuse Wutzerwitz

Leit- und Revierzentrale Rothensee

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 Anmeldung. Überweisung des Teilnehmerbeitrages bitte erst nach Rechnungserhalt.

Anmeldeschluss

25. Januar 2024 – Wir haben eine Teilnehmerbegrenzung.
Es zählt das Eingangsdatum.

Teilnahmegebühr

€ 498,- + MwSt. inklusive eine Übernachtung, Frühstück, drei Mahlzeiten, Getränke, Organisation, Pausenerfrischungen, Vorträge, Exkursion, Transport, Tagungsband. Nach dem Eingang der Teilnahmegebühr erhalten Sie Ihre Teilnahmebestätigung.

Änderungen

Wenn Sie verhindert sind, kann ein Ersatzteilnehmer benannt werden. Bei Absage nach dem Anmeldeschluss am 25.1. 2024 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
Schifffahrtsverwaltung
e.V.

Veranstalter



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

DWSV e.V. fordert mehr Investitionen und leistungsfähigen Ausbau der Wasserstraßen-Infrastruktur

Nürnberg 25.09.2023 – Energiewende, Verkehrswende und Klimawandel sind seit Monaten in aller Munde. Fokus des 3. Bayerische Wasserstraßen- und Schifffahrtstags in Nürnberg war es aufzuzeigen, welchen Beitrag die Wasserstraßen zu diesen wichtigen Zukunftsthemen leisten können:

- Welche wirtschaftlichen Aspekte gehen von den Wasserstraßen aus?
- Welchen Beitrag leisten Wasserkraft und Wasserstoff in Zeiten der Energiewende?
- Welche Bedeutung hat das Wassermanagement in Bayern?

Dr. Michael Fraas, Vorsitzender des DWSV, begrüßte die rund 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Binnen- und Personenschifffahrt, Logistik- und Industrieunternehmen, Flusskreuzfahrten, Häfen, Infrastrukturbetreibern, Politik, Verwaltung und Verbänden und betonte die Bedeutung der Wasserstraße: „Die Verkehrswende geht nicht ohne die Wasserstraße. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hat die Wasserstraße einen Vorteil: Sie existiert bereits. Sie muss aber besser genutzt werden!“

DWSV fordert leistungsfähigen Ausbau und Investitionen in die Infrastruktur

Dr. Fraas stellte fest: „Die Wasserstraße ist systemrelevant. Die Corona-Pandemie und der Angriffskrieg auf die Ukraine haben zu massiven Störungen der globalen Lieferketten geführt und damit auch die Systemrelevanz der Wasserstraßen deutlich vor Augen geführt. Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen-Infrastruktur sind deshalb unabdingbar, besonders der Ausbau von Donau, Mittelrhein und Main als wichtige Verbindung von den Seehäfen zum Schwarzen Meer. Die Wasserstraßen brauchen dringend eine Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen und dürfen bei der Beschleunigung der Planungsverfahren bei Infrastrukturprojekten nicht vergessen werden. Die Kürzung des Wasserstraßenetats durch den Bund um rund 360 Mio. Euro Anfang 2023 war absolut kontraproduktiv. So wird der Flussausbau verlangsamt, weil Ausschreibungen für mehrjährige Projekte nicht mehr erfolgen können. In Zukunft ist ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur auf hohem Niveau nötig, um die bis 2050 prognostizierte Verdopplung

des Güterverkehrs zu bewältigen und eine Gleichbehandlung der Wasserstraße mit anderen Verkehrsträgern zu erreichen.“ Auch betonte er: „Die Wasserstraße ist der ökologischste Verkehrsträger - ein Binnenschiff ersetzt über 150 LKW-Ladungen!“

Marcus König, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg, betonte, welchen Schub der Main-Donau-Kanal und der Hafen Nürnberg dem gesamten Wirtschaftsstandort Metropolregion Nürnberg gegeben haben:

„Die Wasserstraßen brauchen wir! Sie sind wichtig – sowohl für den Tourismus als auch für die Wirtschaft. Deshalb passt der Bayerische Wasserstraßen- und Schifffahrtstag des DWSV e.V. sehr gut nach Nürnberg. Unser Hafen, aber ebenso die Häfen der anderen Städte und Gemeinden entlang der Wasserstraße, ist nicht nur eine Einnahmequelle, sondern auch ein wichtiger Standortfaktor!“

In seiner Keynote unterstrich Karl Freller, I. Vizepräsident des Bayerischen Landtags, die Bedeutung der Wasserstraßeninfrastruktur inkl. Häfen für Bayern. Für Güter- und Personenschifffahrt ist



DWSV Eröffnung Wasserstraßentag

eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur von größter Bedeutung. Der Main-Donau-Kanal hat ganz Bayern als Industrie-, Logistik- und Exportstandort einen enormen wirtschaftlichen Schub verliehen. Die Lage an der Donau und am Main-Donau-Kanal ist ein wichtiger Standortfaktor für die Industrie, speziell bei Schwergut- und Großraum-Transporten. Bayern verfügt über eine Vielzahl an Häfen entlang des Mains, dem Main-Donau-Kanal und der Donau. Allein von den sechs bayernhafen-Standorten hängen direkt und indirekt über 40.000 Arbeitsplätze ab. Binnenhäfen dienen nicht nur dem Gütertransport und –umschlag: Als trimodale Güterverkehrszentren (GVZ), verknüpfen sie die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser und ermöglichen so multimodale Transportketten. Die Lage an wirtschaftsgeografisch bedeutenden Knotenpunkten kombiniert mit der effizienten Verknüpfung der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße zeichnet die Standorte aus. Jährlich werden in Bayern rund 29 Millionen Tonnen Güter per Schiff, Bahn und LKW umgeschlagen. Die bayerischen Häfen sind durch gute Erreichbarkeit und Umschlagmöglichkeiten ein wichtiger Standortfaktor für viele Branchen, wie den bayerischen Maschinen- und Anlagenbau. Dort werden überbreite und hohe Anlagenteile (z.B. Transformatoren, Filteranlagen oder Flügel für Windkraftanlagen) aufs Binnenschiff verladen und zu Zielen weltweit transportiert.

Wünsche an die Bundesregierung:

Ohne vermehrte Verlagerung von Güterverkehren auf das umweltfreundliche Binnenschiff sind die ambitionierten nationalen und europäischen Klimaziele (Green Deal) nicht zu erreichen. Besonders rohstoffintensive Unternehmen (z.B. Chemie-, Stahl-, Kraftwerks- und Mineralölindustrie) sind auch in Zukunft auf eine funktionierende und verlässliche Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen. Um diese Entwicklung aufzuhalten und einen Verkehrskollaps zu vermeiden sind vor allem höhere finanzielle Mittel im Bundesetat für den Verkehr nötig. Mehreinnahmen aus der Erhöhung der LKW-Maut dürfen nicht allein auf die Bahn umverteilt werden. Die systemrelevanten Wasserstraßen benötigen dringend eine politische Gleichbehandlung mit Straße und Schiene. Die Kürzungen des Wasserstraßenetats Anfang 2023 waren absolut kontraproduktiv, wenn es um den Erhalt und Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur geht.

Zur Planungsbeschleunigung bei Wasserstraßenprojekten muss bei der Vordringlichen Bedarfs-Engpassbeseitigung (VB-E) per Gesetz festgestellt werden, dass diese „im überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und „der öffentlichen Sicherheit dienen“ – ebenso wie bei Schienen- und Straßenbauprojekten. Nur bei zeitnaher Realisierung dieser Projekte können die Wasserstraßen auch künftig einen wertvollen Beitrag leisten, um die Verkehrswende zu meistern und die Klimaziele zu erreichen.

Neues Marktpotenzial für die Wasserstraßen: Wasserstofftransport

Der Erlanger Altoberbürgermeister Prof. Dr. Siegfried Balleis gab Einblick in die neuen Marktpotenziale der Wasserstraßen durch Wasserstofftransporte: „Eine nachhaltige Dekarbonisierung unserer Volkswirtschaft wird definitiv nur über den massenhaften Einsatz von Wasserstoff funktionieren. Da wir nur in begrenztem Umfang Wasserstoff im eigenen Land erzeugen können, bedeutet dies eine enorme logistische Anstrengung, diesen Wasserstoff auf den unterschiedlichsten Wegen zu den Nachfragern aus Privathaushalten und Industrie zu transportieren. Eine zentrale Rolle bei diesem Wasserstoff-Transport werden dabei unsere nationalen Wasserstraßen spielen.“

SYMPOSIUM

In einem Symposium wurden verschiedene Funktionen der Wasserstraße beleuchtet.

Thomas Keller (Behördenleiter Wasserwirtschaftsamt Ansbach) gab Einblicke in das Wasserüberleitungssystem Donau – Main „Wasser für Franken“ und die aktuellen Herausforderungen.

„Der Klimawandel stellt uns vor neue Herausforderungen. Die vermehrt auftretenden längeren und heißeren Trockenperioden belasten auch die Flüsse und deren Bewohner. Bereits im Jahr 1970 wurde mit unvorstellbarem Weitblick und Mut die politische Grundlage zum Bau des größten Wasserbauprojekts Bayern geschaffen – die Überleitung Donau-Main. Eine ganze Landschaft wurde neu gestaltet, das Fränkische Seenland mit seinen sechs Talsperren entstand. Wasser – die Grundlage für menschliches Handeln stand nun im Raum Nürnberg ausreichend zur Verfügung. Ein System zum Wasserausgleich wurde zu einem Zeitpunkt geschaffen, an dem das Wort „Klimawandel“ noch nicht in aller Munde war.

Altmühl- und Donauwasser werden auf zwei getrennten Wegen in das Regnitz-Main-Gebiet übergeleitet. Über das Teilsystem Kanalüberleitung, mit dem Main-Donau-Kanal als Wasserleitung und dem Rothsee als Zwischenspeicher, werden aus der Altmühl bzw. Donau mit Hilfe von Pumpwerken an den Schleusen der Südrampe des Kanals im Mittel 125 Mio. m³ pro Jahr in den Rothsee gefördert. Über das Teilsystem Brombachüberleitung wird Hochwasser aus der Altmühl in den Altmühlsee abgezweigt und fließt dann in freiem Gefälle in den Kleinen und von dort in den Großen Brombachsee, im Mittel pro Jahr 25 Mio. m³.

Das im Rothsee bzw. Großen Brombachsee gespeicherte Wasser wird in Trockenzeiten in die unterhalb liegenden Flüsse des Regnitz-Main Gebiets abgegeben. Bis zu 80 % kann der Anteil des Zusatzwassers in der Rednitz im Raum Nürnberg betragen. Ökologische Probleme in den Gewässern, wie zum Beispiel Fischsterben durch Sauerstoff- oder Wassermangel, können so vermieden werden.

Beide Systeme funktionieren technisch unabhängig voneinander und ergänzen sich. Im Mittel werden etwa 150 Mio. m³/Jahr Zusatzwasser nach Nordbayern geleitet und das mittlere Altmühltal bei Hochwasser entlastet. Seit Beginn der Überleitung im Jahr 1993 wurden fast vier Milliarden Kubikmeter Wasser in den Norden Bayerns übergeleitet, dies entspricht ungefähr dem Volumen des Chiemsees.“

Wasserkraft und Energiewende standen im Mittelpunkt des Vortrags von Dr. Christian Buchbauer (Stakeholder Manager Hydro, Uniper Kraftwerke GmbH, Sparte Wasserkraft).

„Zusammenfassend ist die Wasserkraft ein wichtiger Bestandteil der Lösung im Umgang mit der Energiekrise und dem Klimawandel. Sie bietet auch in Zukunft eine nachhaltige und zuverlässige Energiequelle, die zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen beiträgt und die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen verringert. Durch die Verbindung mit Wasserstraßen kann Wasserkraft auch die Schifffahrt und den Transportsektor unterstützen und zu einer ganzheitlichen und umweltfreundlichen Infrastruktur beitragen. Die Wasserkraft kann stabil und kontinuierlich CO₂-freien Strom liefern und ist nicht abhängig von Wetter, so wie Wind- oder Solarenergie. Darüber hinaus ist der gesellschaftliche Mehrwert weitaus



DWSV Vorstände

größer, weil sie einen wertvollen Beitrag zum Hochwasserschutz, der Gewässerreinigung und zur Steuerung der Wasserpegel (zugunsten der Schifffahrt), leistet“, so das Fazit von Dr. Buchbauer.

Wirtschaftliche Aspekte der Wasserstraße und des Main-Donau-Kanals standen im Fokus des Beitrags von Harald Ackerlauer / Kaufm. Werksleiter Großtransformatorenwerk Nürnberg, Siemens Energy

Eine leistungsfähige Wasserstraßeninfrastruktur und die Lage in kurzer Entfernung zum Güterverkehrszentrum Hafen Nürnberg und dem Main-Donau-Kanal ist von größter Bedeutung für Industrieunternehmen wie Siemens Energy. Gerade bei Groß- und Schwerrraumtransporten ist die Lage an der Wasserstraße für industrielle Verlader wie Siemens Energy ein wichtiger Standortfaktor.

„Für Transport und Verladung von Großtransformatoren mit 200 – 500 Tonnen über die ARA-Häfen z. B. nach Großbritannien und China, ist eine gute logistische Anbindung sehr wichtig für unser Unternehmen. Die Energiewende ist ohne die Wasserstraßen nicht möglich – be-

sonders bei der wachsenden Anzahl an Transporten von z. B. Großtransformatoren und Komponenten für Windkraftanlagen. Allein im Siemens Energy „Trafowerk“ hängen mehr als 800 Arbeitsplätze von diesen wichtigen Standortfaktoren ab“, resümiert Harald Ackerlauer (Kaufmännischer Werksleiter Siemens Energy/Großtransformatorenwerk Nürnberg).

In seinem Vortrag „Wasserstoff und Nachhaltigkeit“ bot Martin Staats (Vorstand MSG eG und Präsident des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.) einen Überblick zur Leistungsfähigkeit, Umweltfreundlichkeit und den Herausforderungen, denen die Binnenschifffahrt im Wettbewerbsumfeld ausgesetzt ist. Ein Binnenschiff ersetzt bei normaler Ladekapazität 150 LKW und trägt so erheblich zur Entlastung des Verkehrsträgers Straße bei. Weitere Vorteile der Binnenschifffahrt sind geringer Flächenverbrauch und geringe Lärmemissionen. Daher ist die Binnenschifffahrt unverzichtbar, um die Klimaschutzziele von Bund und EU einzuhalten. Laut Umweltbundesamt emittieren Binnenschiffe rund 72 % weniger Treibhausgasemissionen als der

Lkw. Auch die EU erkennt in Nachhaltigkeitsstrategie für den Verkehr, dass die Binnenschifffahrt unverzichtbar ist, um die Emissionsreduktionsziele im Verkehrssektor (– 90 % bis 2050) zu erreichen. Dafür ist eine deutliche Zunahme des Güterverkehrs auf dem Wasser (+ 50 % bis 2050) nötig.

„Deutschland ist seine Infrastruktur schon lange nichts mehr wert, der Instandhaltungsrückstau frisst sich mittlerweile durch das gesamte Land. Leidtragende sind die Bürger, die Wirtschaft und der Standort selber, dessen Wachstumschancen ausgebremst werden. Der derzeitige ordnungspolitische Rahmen beschleunigt zudem Deindustrialisierungstendenzen. Schiene und Straße sind heute schon so überlastet, dass die Binnenschifffahrt ein unverzichtbarer Bestandteil ist und bleiben wird. Die Wasserstraße ist dabei die umweltfreundlichere Alternative, die Ressourcenverbrauch und Flächenfraß vorbeugt. Wie andere Bereiche der Verkehrswirtschaft, so steht auch die Binnenschifffahrt angesichts der Mobilitätswende vor gigantischen technischen Herausforderungen“, stellte Martin Staats fest.

DWSV MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Im Anschluss an den Bayerischen Wasserstraßen- und Schifffahrtstag fand die Mitgliederversammlung des DWSV statt. Als Nachfolgerin von Dr. Michael Fraas, der nach 12 Jahren sein Amt als DWSV-Vorsitzender abgab, wurde Frau Dr. Andrea Heilmaier, Wirtschafts- und Wissenschaftsreferentin der Stadt Nürnberg, zur neuen DWSV-Vorsitzenden ab 26.09.2023 gewählt.



DWSV Auditorium Wasserstraßentag

Stabwechsel beim DWSV-Vorsitz:

Dr. Michael Fraas übergibt an seine Nachfolgerin Dr. Andrea Heilmaier

Nürnberg 02.10.2023 – Bei der turnusmäßigen DWSV-Mitgliederversammlung des DWSV e.V. am 25.09.2023 wurde Nürnbergs Wirtschafts- und Wissenschaftsreferentin Dr. Andrea Heilmaier einstimmig zur neuen Vorsitzenden ab 26.09.2023 gewählt. Sie tritt die Nachfolge von Dr. Michael Fraas an, der den Verein seit 2011 erfolgreich geführt hat. Nach dem regulären Ende seiner Amtszeit als Wirtschaft- und Wissenschaftsreferent der Stadt Nürnberg wurde er zum Professor für Wirtschaftsrecht an der OHM Hochschule berufen. Seit über 130 Jahren übernimmt erstmals eine Frau den Vorsitz des DWSV e.V..

Dr. Andrea Heilmaier studierte ab 1997 Rechtswissenschaften an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg und legte 2002 die Erste Juristische Staatsprüfung ab. Nach dem Referendariat beim Oberlandesgericht Nürnberg (2002–2004) und der Zweiten Juristischen Staatsprüfung war sie Staatsanwältin bei der Staatsanwaltschaft Nürnberg-Fürth (2004–2007), bevor sie 2007 bis 2012 in Elternzeit ging. 2009 promovierte Dr. Andrea Heilmaier dann an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Von 2012 bis 2023 war sie Richterin am Amtsgericht Fürth und Mitglied im Präsidium des Amtsgerichts Fürth. Außerdem war sie Prüferin für die Zweite Juristische Staatsprüfung. Dr. Andrea Heilmaier war von 2002 bis 2023 ehrenamtliche Stadträtin in der Stadt Fürth. Von 2008 bis 2023 war sie Finanzpolitische Sprecherin und von 2014 bis 2023 Kulturpolitische Sprecherin der CSU-Fraktion.

DWSV fordert leistungsfähigen Ausbau und Investitionen in die Infrastruktur

Dr. Heilmaier freute sich über das einstimmige Wahlergebnis und bedankte sich für das entgegengebrachte Vertrauen: „Die Wasserstraßen und Häfen sind systemrelevant, das haben Corona-Pandemie und der Angriffskrieg auf die Ukraine uns drastisch vor Augen geführt. Sie sind ein wichtiger Faktor zur Sicherung des Unternehmensstandorts Deutschland, von Arbeitsplätzen und sind unerlässlich zur Versorgung von Industrie und Bevölke-



Dr. Andrea Heilmaier

rung. Ausbau und Erhalt der Wasserstraßen-Infrastruktur sind deshalb unabdingbar, besonders der Ausbau von Donau, Mittelrhein und Main als wichtige Verbindung von den Seehäfen zum Schwarzen Meer. Die Wasserstraßen brauchen dringend eine Erhöhung der finanziellen und personellen Ressourcen und dürfen bei der Beschleunigung der Planungsverfah-

ren bei Infrastrukturprojekten nicht vergessen werden. In Zukunft ist ein Ausbau der bestehenden Infrastruktur auf hohem Niveau nötig, um die bis 2050 prognostizierte Verdopplung des Güterverkehrs zu bewältigen und eine Gleichbehandlung der Wasserstraße mit anderen Verkehrsträgern zu erreichen.“

DWSV Deutscher Wasserstraßen- und Schifffahrtsverein e.V.

Seit 130 Jahren Partner für leistungsfähige Wasserstraßen und nachhaltiges Wirtschaften

Der Deutsche Wasserstraßen und Schifffahrtsverein ist zentrale Netzwerkplattform und Stimme für leistungsfähige Wasserstraßen. Ziel des DWSV ist der Ausbau und Erhalt der Wasserstraßeninfrastruktur mit regionalem Fokus auf der Main-Donau-Wasserstraße als einer der wichtigsten Binnenwasserstraßen Europas. Hierbei werden wirtschaftliche Aspekte ebenso wie der Faktor Nachhaltigkeit berücksichtigt. Denn die Wasserstraße ist der nachhaltigste Verkehrsträger.

Das DWSV-Netzwerk umfasst Mitglieder aus den Bereichen Binnen- und Personenschifffahrt, Flusskreuzfahrten, Logistik- und Industrieunternehmen, Kommunen, Infrastrukturbetreibern, Institutionen und Verbänden.

Der DWSV informiert die Öffentlichkeit über die Entwicklung der Main-Donau-Wasserstraße, ihren ökonomischen und ökologischen Nutzen sowie die Notwendigkeit ihrer Instandhaltung bzw. des Weiteren Infrastrukturausbau. Dadurch soll die Akzeptanz leistungsfähiger Wasserstraßen als Verkehrsträger für Binnen- und Personenschifffahrt sowie das Bewusstsein für den Gewässer- und Hochwasserschutz in der Öffentlichkeit verbessert werden. Auch der Freizeit- und Erholungsfunktion kommt dabei eine wichtige Bedeutung zu.

IfKom begrüßen Regierungsvorschlag zur Beschleunigung des TK-Netzausbaus

Mit dem aktuellen Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung des Ausbaus von Telekommunikationsnetzen möchte das federführende Digitalministerium die bestehenden Regelungen punktuell anpassen. Der Berufsverband der Ingenieure für Kommunikation (IfKom e. V.) begrüßt ausdrücklich die Absicht der Bundesregierung, bestehende Hemmnisse aus dem Weg zu räumen.

Gerade aus der Sicht von Ingenieurinnen und Ingenieuren, deren Ziel es ist, technische Lösungen zu entwickeln und diese durch geeignete Planungs- und Bauprozesse möglichst vielen Menschen nutzbringend als Angebot zur Verfügung zu stellen, ist es notwendig, Hebel zur Beschleunigung zu finden und anzuwenden. Neben den technischen Maßnahmen spielen beim Ausbau von Telekommunikationsnetzen aber auch Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse eine Rolle ebenso wie Wettbewerbs- und

Regulierungsaspekte sowie Fragen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.

Gemessen an den schon seit Jahren ausgerufenen Zielen der jeweiligen Bundesregierungen sind die Maßnahmen nur bedingt ausreichend, um diese Ziele auch zu erreichen. Auch der jüngste Referentenentwurf zur Beschleunigung des Netzausbaus greift gemessen an der Digitalstrategie zu kurz. Beispielsweise soll das Gigabitgrundbuch als einheitliches Informationsportal im Telekommunikationsgesetz festgelegt werden. Das führt für sich genommen – ähnlich wie andere Einzelmaßnahmen – aber noch nicht zu einem signifikanten Beschleunigungseffekt. Dennoch sind die IfKom der Meinung, dass der jetzige Entwurf grundsätzlich zielführend ist, plädiert aber dafür, im Laufe des parlamentarischen Verfahrens weitere Maßnahmen zur Beschleunigung aufzunehmen. Andere Regelungen betreffen Erschließungs-

fragen und Bebauungspläne, Zustimmungsfristen oder ein unterstelltes Einverständnis (Zustimmungsfiktion). Jede dieser Maßnahmen ist nach Meinung der IfKom eine Möglichkeit zur Beschleunigung, wenn auch noch nicht in dem von vielen gewünschten Tempo. In dem Referentenentwurf geht es auch um den beschleunigten Ausbau des Mobilfunknetzes. Dazu soll festgelegt werden, Gebäude im Eigentum oder unter Kontrolle der öffentlichen Hand dem Netzausbau zur Verfügung zu stellen. Welchen Beschleunigungseffekt diese Festlegung hat, wird sich zeigen, denn Mobilfunkstandorte werden nach technischen Parametern ermittelt, die Übereinstimmung mit dem Standort eines öffentlichen Gebäudes ergibt sich dann eher zufällig.

Die IfKom werden zu diesem Gesetzentwurf eine fachliche Bewertung erarbeiten und im Rahmen der Beteiligung der Verbände ihre Stellungnahme abgeben.

IfKom-Ingenieurpreis 2023 für Alexander Born, Absolvent der TH Aschaffenburg

Im Rahmen der Festveranstaltung zum 100-jährigen Bestehen des Berufsverbandes IfKom – Ingenieure für Kommunikation e. V. erhielt Alexander Born, Bachelor of Engineering, den IfKom-Ingenieurpreis 2023. Der Absolvent der Technischen Hochschule Aschaffenburg wurde am 19. Oktober in Berlin für seine herausragende Bachelorarbeit zum Thema „Entwicklung eines Audio Spectrum Analyzers auf Basis der STM32MP1 Multicore Architektur“ ausgezeichnet.

Die Technische Hochschule Aschaffenburg gehört zu den Fördermitgliedern der IfKom und wurde durch Prof. Dr. Michael Mann vertreten. Die Präsidentin der TH Aschaffenburg, Prof. Dr. Eva-Maria Beck-Meuth, hob in ihrem vorab übermittelten Grußwort u. a. den Netzwerkgedanken des Verbandes hervor, der insbesondere die Industrie und die Politik einbezieht sowie Orientierungshilfe für Berufsanfängerinnen und Berufsanfängern gibt. Ebenso würdigte sie die Verbandspositionen nach einem stärkeren Fokus auf den Aspekt der Nachhaltigkeit in der Ingenieurausbildung und zu den Chancen der Digitalisierung.

Alexander Born gehört zu den drei Preisträgern, die auf der 100-Jahres-Feier unter Anwesenheit von Vertretern aus Politik, Wissenschaft, Verbänden und Mitgliedern ausgezeichnet wurden. In einer Talkrunde mit den Preisträgern stellte sich heraus, dass Born bereits ein Maschinenbaustudium absolvierte hatte, bevor er erneut studierte, dieses Mal jedoch berufsbegleitend, um im Studiengang Elektro- und Informationstechnik den Studienabschluss als Bachelor of Engineering zu erwerben.

Die in seiner Bachelorarbeit beschriebene Anwendung soll das Amplitudenspektrum eines Audiosignals berechnen und über ein Display visualisieren. Durch den Einsatz einer solchen Architektur ergeben sich bei der Softwareentwicklung neue Herausforderungen. Mögliche Ansätze für die Weiterführung des Themas finden sich insbesondere in der Synchronisierung paralleler Prozesse.

Mit dem IfKom-Ingenieurpreis würdigen die IfKom herausragende fachliche Leistungen und erkennen besondere gesellschaftliche Verdienste im Sinne ihrer Werte an. Junge Menschen in der ITK-Welt sollen im Studium auf wissenschaftliche Forschung und

deren praxismgerechte Umsetzung vorbereitet werden. Die IfKom setzen sich daher für eine anforderungsgerechte und zukunftsorientierte Studiengestaltung ein, die auch die Grundsätze der Nachhaltigkeit im Sinne von Ökologie, Ökonomie und sozialer Akzeptanz beinhaltet. Die TH Aschaffenburg leistet dazu ihren Beitrag und hat den Nachhaltigkeitsbereich fest in den Strukturen der Hochschule verankert.



v. l. n. r.: Prof. Dr. Michael Mann, Alexander Born, Heinz Leymann, Cornelia Böhmer

IfKom-Ingenieurpreis 2023 für Benedikt Bugl, Absolvent der OTH Regensburg

Der Berufsverband IfKom-Ingenieure für Kommunikation e. V. zeichnete Benedikt Bugl, Master of Science und Absolvent der Ostbayerischen Technischen Hochschule Regensburg mit dem IfKom-Ingenieurpreis für seine herausragende Masterarbeit mit dem Titel „Bionic Acoustic Camera, Using an Artificial Head“ aus. Der IfKom-Bundesvorsitzende Heinz Leymann überreichte den Preis auf der Festveranstaltung zum 100-jährigen Bestehen des Ingenieurverbandes IfKom im Museum für Kommunikation Berlin unter Anwesenheit von Prof. Dr. Armin Sehr und Prof. Dr. Rainer Holmer von der OTH Regensburg sowie Vertretern aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft.

In einer Diskussionsrunde mit den insgesamt drei Preisträgern, die am 19. Oktober in Berlin ausgezeichnet wurden, zeigte sich Bugl zufrieden mit den Studienbedingungen und den Inhalten der Studienfächer. Zugleich registrierte er aber eine nachlassende Nachfrage nach Studiengängen mit mathematischen Schwerpunkten und Elektrotechnik. Auch das Interesse junger Frauen sei unterproportional ausgeprägt. Der Präsident der OTH Regensburg, Prof.

Dr. Ralph Schneider, schreibt dazu in seinem Grußwort zum Jubiläum der IfKom: „Zuallererst müssen wir die jungen Menschen aber für ein Ingenieurstudium begeistern, indem wir ihnen verdeutlichen, dass die großen gesellschaftlichen Herausforderungen wie Klimawandel, Energiewende und Versorgungssicherheit in allererster Linie durch die Ingenieurwissenschaften gemeistert werden können.“

Mit dem IfKom-Ingenieurpreis würdigen die IfKom herausragende fachliche Leistungen, zu denen die Masterarbeit von Benedikt Bugl gehört. Die Besonderheit der in diesem Rahmen entwickelten Bionischen Akustischen Kamera ist die Verwendung eines Kunstkopfs und somit die ausschließliche Verwendung von Audiodaten, wie sie auch der Signalverarbeitung im menschlichen Gehirn vorliegen, zur Quellenortung. Besonderer Fokus liegt auf der robusten Messung von Head Related Transfer Functions (HRTFs). Neben der Forschung an Ortungsalgorithmen bietet das gänzlich neue System der interdisziplinären medizinischen Forschung die Möglichkeit, Theorien und Modelle über die neuronale Verarbeitung akusti-

scher Ortungsmerkmale unter realitätsnahen Bedingungen in Echtzeit zu testen.

Die Ostbayerische Technische Hochschule Regensburg ist Fördermitglied des IfKom e. V. Hochschule und IfKom sind sich einig: Ingenieurhandeln muss den technischen Fortschritt und seine Folgen für Mensch und Umwelt ganzheitlich betrachten. Zudem gewinnt Ingenieurkompetenz angesichts zunehmender Digitalisierung und Innovationen in der Kommunikationstechnik weiter an Bedeutung, was wiederum Einfluss auf die zukunftsorientierte Gestaltung der Studiengänge hat.



v. l. n. r.: Prof. Dr. Armin Sehr, Benedikt Bugl, Heinz Leymann, Prof. Dr. Rainer Holmer

IfKom-Ingenieurpreis 2023 für Jonathan Deissler, Absolvent der HTWK Leipzig

Am 19. Oktober würdigten Politik, Wissenschaft und Wirtschaft im Museum für Kommunikation Berlin das 100-jährige Bestehen des Berufsverbandes IfKom – Ingenieure für Kommunikation e. V.. In diesem Rahmen wurde Jonathan Deissler, Bachelor of Engineering, mit dem IfKom-Ingenieurpreis ausgezeichnet. Seine Arbeit mit dem Titel „Inter-API Kommunikation zur automatisierten Konfiguration von Virtual Network Functions in der kritischen Infrastruktur der Telekommunikationsbranche“ schließt seinen Studiengang der Informations- und Kommunikationstechnik ab.

Die IfKom konnten von der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur Leipzig den Dekan der Fakultät Digitale Transformation, Prof. Dr. Ulf Schemmert sowie Prof. in Dr.-Ing. in Nataša Živic begrüßen. Schemmert wies in seinem vorab übermittelten Grußwort darauf hin, dass seit dem Jahr 2021 in Deutschland mehr Menschen in der IT-Branche arbeiten als im traditionsreichen Maschinenbau. Die Digitale Transformation durchdringe alle Wirtschaftsbereiche. Die Verantwortung der

Menschen, die Kommunikationslösungen entwickeln, betreiben und warten, sei enorm gestiegen. Umso wichtiger sei es, junge Menschen für die MINT-Fächer zu begeistern.

In einer Diskussionsrunde mit den insgesamt drei Preisträgern zeigte sich auch Jonathan Deissler überzeugt, dass hier frühzeitiger Handlungsbedarf bestehe, bereits Kindern und Jugendlichen einen Zugang zu technischen Fächern zu ermöglichen und so ihre Motivation zu steigern, eine entsprechende Ausbildung oder ein Studium anzustreben. Befragt nach seinen weiteren beruflichen Plänen äußerte Deissler den Wunsch, berufs begleitend den Masterabschluss zu erreichen. Die IfKom zeichnen jährlich herausragende Abschlussarbeiten mit dem Ingenieurpreis aus und würdigt damit die Leistungen der Preisträger. Deissler befasste sich seiner Arbeit mit vermehrt auftretenden abstrahierten Virtual Network Functions (VNFs) in Netzwerken sowie mit Lösungsansätzen zur automatisierten Konfiguration von spezifischen VNFs in der kritischen Infrastruktur der Telekommunikationsbranche. Gesucht wurden valide

Lösung für den Praxiseinsatz, bei denen eine Konfigurationsänderung transparent nachvollzogen werden kann.

Die Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur Leipzig ist mit der Fakultät Digitale Transformation Fördermitglied des Ingenieurverbandes IfKom e. V.. Dekan Schemmert ist überzeugt: „Die Technologien und Themen mögen sich wandeln. Was sich nicht ändert: Auch in Zukunft bedarf es einer Vereinigung, die die Interessen der Menschen vertritt, die diese Technologien beherrschen und weiterentwickeln.“

Für Heinz Leymann, Bundesvorsitzender der IfKom, steht fest: „Das Berufsbild der Ingenieurin und des Ingenieurs ist ebenso wie die Entwicklung der Technik einem Fortschritt und Wandel unterworfen.“ Diesem Wandel müssen die IfKom mitgestalten. Nachhaltigkeit, ethische Werte und gesellschaftliche Kontrollierbarkeit seien wichtige Faktoren im beruflichen Handeln von Ingenieurinnen und Ingenieuren. Darauf müsse auch die Gestaltung der Ingenieurstudiengänge ausgerichtet sein.

Damit der Wirtschaftsstandort Deutschland nicht baden geht und die Klimaschutzziele erreicht werden:

Mehr Geld und mehr Personal für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes!

Deutschland verfügt über ein flächendeckendes Netz an Flüssen und Kanälen mit einer Gesamtlänge von über 7.000 Kilometern. Hinzu kommen an der Küste ca. 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen. Erhalten, gepflegt und punktuell ausgebaut werden diese Bundeswasserstraßen mit den über 700 Wehren, Schleusen und Hebewerken, Talsperren und Brücken von rund 12.000 Beschäftigten, die in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) tätig sind. Die WSV ist eine dreistufige Verwaltung, die dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr unterstellt ist. Mit über 900 Auszubildenden in 27 technischen und nichttechnischen Berufen ist die WSV eine der großen Ausbildungsverwaltungen des Bundes.

Die Aufgaben der Beschäftigten in der WSV sind vielfältig und anspruchsvoll:

Rund 200 Mio. Tonnen Güter werden pro Jahr auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert. Massengüter wie Baustoffe, Sand, Schrott, Futtermittel, Getreide, Mineralöl- und Chemieprodukte oder Kohle werden über das Wasser zu den Abnehmern in der Großindustrie verbracht. Konsumgüter, die in Containern in den Seehäfen ankommen, werden per Binnenschiff in das Hinterland transportiert und dort weiter verteilt. Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das System Binnenschiffahrt-Wasserstraße. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der WSV sorgen dafür, dass die Güterströme auf dem Wasser nicht ins Stocken geraten, indem sie z. B. Schleusen reparieren und neu bauen und die Flüsse und Kanäle unterhalten und ausbauen. Auch der Bereich des Wassertourismus und des Wassersports in Deutschland fällt in das Ressort der WSV.

Neben der verkehrlichen und touristischen Funktion haben Flüsse und Kanäle eine essentielle Bedeutung für die Trink- und

Brauchwasserversorgung, Bewässerung, Abwasserentsorgung, den Hochwasserschutz und die Fischerei. Mit den Wasserkraftwerken an den staugeregelten Flüssen werden pro Jahr rund 750 Megawatt Energie erzeugt – das entspricht der Leistung von 125 Onshore-Windrädern. Flüsse sind Lebensadern, die zu schützen und zu bewahren sind. Deshalb fallen die naturschutzfachlichen Aufgaben, die sich u. a. aus der europäischen Wasserrahmenrichtlinie ergeben und dem Erreichen eines guten ökologischen Zustands der Gewässer dienen, ebenfalls in den unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der Verwaltung.

Konsequenterweise lautet das Leitmotiv der WSV daher:

„Mobilität ermöglichen und die Umwelt schützen!“

Um Synergieeffekte zu nutzen und die Arbeit der Verwaltung effizienter zu gestalten, wurde die WSV in den vergangenen Jahren grundlegend reformiert und in ihrer Struktur verschlankt: In der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn werden zentral wahrzunehmende Aufgaben gebündelt. 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter kümmern sich zusammen mit 8 Neubauämtern um die Angelegenheiten vor Ort. Die WSV erfüllt ihre Aufgaben bei Betrieb und Unterhaltung der Gewässer teils mit eigenem Personal, teils durch Beauftragung von Unternehmen der Privatwirtschaft. Größere Neu- und Ausbaumaßnahmen werden ausschließlich von Unternehmen durchgeführt; die Bauplanung und Bauüberwachung sowie die Instandhaltung und Reparatur erfolgt durch das Personal der WSV.

Die Beschäftigten der WSV stehen bei der Bewältigung ihrer Arbeit seit geraumer Zeit vor drei regelrechten „Herkulesaufgaben“.

1. Herkulesaufgabe: Altersstruktur und Zustand der Anlagen

Die Infrastruktur an den Wasserstraßen ist ausweislich des Netzzustandsberichts des Bundes überaltert. Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rund 60 % der Schleusenanlagen wurde vor 1950 errichtet, etwa 10 % (Wehre) bis 20 % (Schleusen) sogar vor 1900. Die technische Nutzungsdauer von rund 80 Jahren ist an vielen Anlagen bereits erreicht bzw. überschritten. Das hohe Alter geht mit einem schlechten Zustand der Bauwerke einher: 88 % der Schleusen und 73 % der Wehre sind in einem noch ausreichenden bis bereits mangelhaften Zustand. Mindestens 50 Schleusen können deshalb nicht repariert werden, sondern müssen grunderneuert oder neu gebaut werden. Es besteht kurzfristiger Handlungsbedarf.

Das bedeutet: Es droht tagtäglich der Zusammenbruch einer für das System relevanten Schleuse oder Wehranlage und damit die Sperrung einer kompletten Wasserstraße – mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen für den Industrie- und Wirtschaftsstandort Deutschland, der für seine Ver- und Entsorgungslogistik auf eine zuverlässige Infrastruktur angewiesen ist. Bei einem Zusammenbruch der Wasserstraßeninfrastruktur können die anderen Verkehrsträger diese Leistung nicht übernehmen. Im Fall des Zusammenbruchs eines Wehrs drohen Überflutungen und es steht regional der Bevölkerungsschutz in Gefahr.

Wir fordern deshalb:

Der drohende Systemkollaps an den Bundeswasserstraßen mit allen ökologischen und ökonomischen Konsequenzen muss verhindert werden. Die Bundesregierung ist verpflichtet, den jahrelangen Substanzverlust sofort zu stoppen und die baulichen Anlagen längs der Flüsse und Kanäle zu sanieren und sie bedarfsgerecht zu erhalten und auszubauen.



2. Herkulesaufgabe: Finanzausstattung

Aus dem Bruttoanlagevermögen der Bundeswasserstraßen leitet der Bund – ohne Berücksichtigung der inzwischen dramatisch gestiegenen Baukosten – einen Finanzbedarf von rund 900 Mio. Euro pro Jahr ab, um allein nur die jährlichen Substanzverluste zu stoppen. Hinzu kommen weitere rund 250 Mio. Euro für darin noch nicht enthaltene, regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur. Doch selbst von dieser als Minimalbetrag zu bezeichnenden Finanzausstattung ist die WSV aktuell meilenweit entfernt: Mit den im Jahr 2023 zur Verfügung stehenden Mitteln im Bundeshaushalt kann nicht einmal der Substanzverlust im Wasserstraßennetz gestoppt werden.

Das bedeutet: Der Bund schiebt einen gewaltigen Investitionsstau vor sich her, nachdem die Wasserstraßen über Jahrzehnte „auf Verschleiß“ gefahren wurden und über Jahrzehnte zu wenig Geld für den Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle zur Verfügung gestellt wurde.

Wir fordern deshalb:

Der Bund muss eine angemessen hohe Finanzierung der Wasserstraßeninfrastruktur langfristig sicherstellen! Benötigt wird eine flexible Finanzausstattung von mindestens 2 Milliarden Euro. Nur dann kann die Vielzahl der verkehrlichen und ökologischen Aufgaben der WSV tatsächlich erbracht werden.

Für die Investitionen in die verkehrliche Infrastruktur der Wasserstraßen für den Substanzerhalt, für regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur und unter einer angemessenen Berücksichtigung der Preisentwicklung sind mindestens 1,25 Mrd. € jährlich notwendig. Darin sind noch keine substanzverbessernden Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit berücksichtigt. Zuzüglich der Ausga-

ben für Betrieb und Beschaffungen von derzeit ca. 500 Mio. € ergibt sich eine erforderliche Finanzlinie in Höhe von mindestens 1,7 Mrd. € jährlich. Um zudem die bereits projektierten und im Wasserstraßenausbaugesetz als vordringlich bezeichneten 35 Ausbaumaßnahmen zu realisieren, sind mindestens 2 Mrd. € jährlich erforderlich.

Das hohe Alter, die starke Beanspruchung und der daraus resultierende Zustand der Anlagen an den Bundeswasserstraßen führen dazu, dass der Schwerpunkt der Investitionen mittlerweile nahezu vollständig auf der Substanzerhaltung und der Erneuerung der vorhandenen Infrastruktur liegt. Dringend erforderliche Ausbaumaßnahmen an den See- und Binnenschiffahrtswasserstraßen, wie sie für Elbe, Weser und Nordostseekanal oder für Rhein, Main, Donau, westdeutsches Kanalgebiet, Elbe-Seitenkanal, Neckar oder Mosel im Wasserstraßenausbaugesetz und im derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplan verankert sind, können unter diesen Voraussetzungen gar nicht oder nur mit jahrzehntelangen Verzögerungen realisiert werden. Das ist keine zukunftsgerichtete Verkehrs- und Umweltpolitik! Mit diesem Vorgehen lassen sich weder die Verkehrswende noch die nationalen und europäischen Klimaziele erreichen!

3. Herkulesaufgabe: Personalmangel in der Verwaltung

Die Beschäftigten stehen vor der Herausforderung, dass die Personalausstattung nicht mit dem Zuwachs an weiteren Aufgaben Schritt hält: Zwar wird die fachliche Kompetenz der WSV durchaus anerkannt, was sich zum Beispiel darin widerspiegelt, dass der Verwaltung im Jahr 2020 per Gesetz der wasserwirtschaftliche Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zugeschrieben wurde. Anstatt die Personalausstattung aufgabenadäquat anzupassen, wurden in der Verwaltung seit 1993 rund 5.500

Stellen abgebaut. Und auch aktuell sieht sich die WSV, nach Abschluss der Verwaltungsreform, nun erneut mit einem 1,5%igen Stellenkürzungsschlüssel konfrontiert. Das führt zu der kuriosen Situation, dass die Bundesregierung in ihren Jahreshaushalten zwar zumindest in einem bescheidenden Ausmaß zweckgebunden neue Stellen zubilligt, in anderen, ebenso wichtigen Aufgabenbereichen der WSV aber deutlich mehr Personal abgebaut werden muss.

Das bedeutet: Aufgrund des langjährigen Stellenabbaus fehlen in der Verwaltung aktuell mehrere Hundert Ingenieurinnen und Ingenieure, Juristinnen und Juristen und Handwerkerinnen und Handwerker unterschiedlicher Gewerke. Das führt dazu, dass es insbesondere im Bereich der Reparatur-, Notfall-, Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zu unververtretbar langen Realisierungszeiträumen kommt. Zwar wurden der WSV im Bundeshaushalt sukzessive wieder neue Stellen für die verschiedensten Fachbereiche zugebilligt. Die Stellenbesetzung im öffentlichen Dienst leidet aber darunter, dass keine mit der Privatwirtschaft vergleichbare Vergütungsangebote unterbreitet werden können. In Zeiten des Fachkräftemangels verliert die öffentliche Hand, und damit auch die WSV, hier den Anschluss.

Wir fordern deshalb:

Damit die Beschäftigten der WSV ihre verkehrlichen und ökologischen Aufgaben sachgerecht und zeitnah erfüllen können, muss der Bund ausreichend Stellen schaffen und die Zahl der Ausbildungsplätze deutlich erhöhen! Um die geschaffenen Stellen mit entsprechend qualifiziertem Personal besetzen zu können, muss der Bund als attraktiver Arbeitgeber marktübliche Löhne und Gehälter anbieten, die dem Wettbewerb mit der Privatwirtschaft Stand halten.

Neuer Fördertatbestand: Förderung von Umbauten zum Zweck der Verkehrsverlagerung

Das Fachreferat im Bundesverkehrsministerium hat uns mitgeteilt, dass der Entwurf der neuen „Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße“ am 28. Juli 2023 von der Europäischen Kommission genehmigt wurde. Damit wurde das vom Bundesverkehrsministerium eingeleitete Notifizierungsverfahren nach etwa fünf Monaten erfolgreich abgeschlossen.

Hintergrund dieses Genehmigungsverfahrens ist das Auslaufen der derzeit gültigen Flottenmodernisierungsrichtlinie zum 31. Dezember 2023. Geänderte europäische Förderbedingungen machen es erforderlich, die Förderrichtlinie ab 1. Januar 2024 in zwei separate Regelwerke aufzuteilen.

Das ist für Sie zunächst etwas unhandlich, dafür gewinnt die Branche aber sogar einen weiteren Fördertatbestand hinzu, nämlich „Maßnahmen zur Anpassung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, sofern hierdurch die nachhaltige Erschließung neuer Verkehre erzielt und Transporte dauerhaft auf das Binnenschiff verlagert werden“ (siehe Nr. 2.4).

Über die zweite, ebenfalls ab 01.01.2024 geltende „Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen“ informieren wir Sie zu einem späteren Zeitpunkt, da sich der Entwurf dieser Richtlinie zurzeit noch in der Ressortabstimmung der Bundesregierung befindet. In diesen Richtlinienentwurf sollen auch noch Anregungen des BDB und anderer Verbände eingearbeitet werden, die am 22. August 2023 in einer Besprechungsrunde mit dem Bundesverkehrsministerium gegeben wurden.

Gefördert werden voraussichtlich ab 1. Januar 2024 mit o. g. Verlagerungs-Richtlinie:

- 2.1 Maßnahmen der Digitalisierung und Automatisierung an Bord von Binnenschiffsneubauten und im Einsatz befindlichen Binnenschiffen, wenn diese zur Verbesserung deren Sicherheit oder zur Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen führen. Hierzu zählen insbesondere Systeme zum automati-

sierten bzw. (teil-)autonomen Fahren, Kollisionswarnsysteme, Schleusenmanagementsysteme, Assistenzsysteme zum energieoptimierten Fahren, Brückenanfahrwarnsysteme und Bahnführungssysteme.

- Der Nachweis der Verbesserung der Sicherheit und/oder Minderung der Schadstoff- und Treibhausgasemissionen ist in geeigneter Form z. B. im Falle der Verbesserung der Sicherheit durch eine Risikoanalyse und im Fall der Minderung von Emissionen durch eine Vergleichsrechnung für die repräsentativen Fahrtgebiete zu erbringen.
- 2.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Hydrodynamik oder propulsionsverbessernde Maßnahmen, insbesondere durch punktuelle Energieeffizienzmaßnahmen, sofern eine Einsparung des Energieverbrauchs gegenüber dem ursprünglichen Fahrzeug bei in Fahrt befindlichen Binnenschiffen um mindestens 10 % erreicht wird. Durch die Maßnahme darf die Charakteristik des Fahrzeugs nicht verändert werden (z.B. Veränderung des Schiffsrumpfes von Einrumpf auf Mehrumpf oder Verbreiterung des Rumpfs).
- Der Nachweis der Verbesserung ist in geeigneter Form, z. B. durch eine Vergleichsrechnung für die repräsentativen Fahrtgebiete (einschließlich repräsentativer Lastprofile), in denen das Binnenschiff verkehren soll oder mittels Ergebnisse von Modellversuchen/Simulationen, zu erbringen.
- 2.3 Maßnahmen zur Optimierung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, für eine größere Einsatzfähigkeit bei Niedrigwasser. Hierzu können zum Beispiel zählen:
 - a) Maßnahmen am Hinterschiff:
 - Ersatz des Hinterschiffs durch ein anderes Hinterschiff,
 - Optimierung des Hinterschiffs durch einzelne bauliche Maßnahmen wie den Einbau eines Propellertunnels oder eines Flex tunnels,
 - Optimierung der Propulsionsorgane durch Veränderungen am Propeller, den Einbau von Düsenpropeller-, Ruderpropeller-, Pumpjet- oder anderen innovativen Antriebsanlagen,

- Optimierung der Zuströmung zum Propeller durch den Anbau von Strömungsleitvorrichtungen,

- Optimierung der Nachströmung vom Propeller durch den Anbau von Abstromblechen.

- b) Maßnahmen am Vorschiff:
 - Ersatz des Vorschiffs durch ein anderes Vorschiff,
 - Optimierung des Vorschiffes durch bauliche Änderungen zur Widerstandsminderung,
 - Einbau von Manövriehilfen wie Bugstrahlanlagen.
- 2.4 Maßnahmen zur Anpassung von im Einsatz befindlichen Binnenschiffen, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, sofern hierdurch die nachhaltige Erschließung neuer Verkehre erzielt und Transporte dauerhaft auf das Binnenschiff verlagert werden. Hierzu zählen insbesondere:
 - a) Anpassungen der baulichen Struktur (z. B. Schotte, Boden- und Deckverstärkungen, Veränderungen der Lukengrößen und Süllhöhen, bauliche Veränderungen des Laderaums),
 - b) Anpassungen der Ladeeinrichtungen (z. B. Spezialkräne, Spezialeinrichtungen für gefährliche Güter, Ladevorrichtungen für Fahrzeuge).
 - Der Nachweis der Neuerschließung oder Verlagerung ist in geeigneter Form, z. B. durch Nutzungskonzepte zur Neuausrichtung des Transports, langfristige Lieferverträge und/oder Bestätigung der Geschäftspartner zu erbringen.

Die Zuwendungen werden im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse zur Anteilfinanzierung der Investitionsausgaben gewährt und bei Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Auch wenn das Inkrafttreten der neuen Fördertatbestände noch ein paar Monate dauert, finden Sie die Eckpunkte der neuen Förderrichtlinie trotzdem bereits heute in der Anlage zu Ihrer Kenntnis beigefügt. Den Eckpunkten können Sie weitere Details zu den zukünftigen Fördertatbeständen und zu Art, Umfang und Höhe der Zuwendung entnehmen.

Veranstaltungen



JANUAR

FEBRUAR

- 06.02. – 07.02. 21. Stahlwasserbautagung in Magdeburg
- 09.02. Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands in Oldenburg
- 10.02. IWSV-Winterfest im Ammerland, traditionell im Saal von Martens in Bokel

MÄRZ

- 21.03. Mitgliederversammlung der BG Ost in Magdeburg

APRIL

MAI

- 02.05. Sitzung des Bundesvorstands in Plattling
- 03.05. X. Ingenieurtag in Plattling (Anmeldeformular erscheint in Ausgabe 01/2024 des IWSV-Magazin)

JUNI

JULI

- 19.07. Sitzung des Geschäftsführenden Vorstands in Bremen



v.l.n.r. Dennis Meyer, Paul Schmidtke, Wilfried Grunau

Anmerkung der Redaktion

In der Ausgabe 03-2023 des IWSV-Magazin berichten wir über die im Mai stattgefundene Bundesmitgliederversammlung. Es gab viele Hinweise, dass der Fotograf nicht namentlich genannt wurde.

An dieser Stelle möchten wir uns ganz herzlich bei Dennis Meyer für das Engagement und die aufgenommenen Fotos bedanken!

Dennis ist seit 2008 Mitglied im IWSV und somit seit 15 Jahren der "Haus- und Hof-Fotograf" der Bezirksgruppe Nordwest. Wir hoffen das Dennis auch weiterhin viele Exkursionen, Ingenieurtage oder Bundesmitgliederversammlungen digital festhält.

IWSV trauert um Manfred Dumath

**Der IWSV trauert um das Ehrenmitglied Dipl.-Ing. Manfred Dumath, Bauoberamtsrat a. D.,
der am 06. September 2023 im Alter von 92 Jahren in seinem Wohnort Bonn verstarb.**

Anlässlich seines 90. Geburtstages haben wir noch seine großen Verdienste um den Berufsstand der WSV-Ingenieure gewürdigt und ihm in unser aller Namen herzliche Grüße und Wünsche übermittelt.

Im Jahr 1930 in Memel/Ostpreußen geboren, schloss er 1956 in Nienburg/Weser das Studium des Bauingenieurwesens ab. Er absolvierte dann den Vorbereitungsdienst für die gehobene bautechnische Verwaltungstätigkeit in der WSV des Bundes. Von 1961 bis 1971 bekleidete er verschiedene Positionen bei mehreren Unterbehörden und der damaligen WSD Hannover. Anschließend wechselte er zum Bundesverkehrsministerium nach Bonn, wo er bis zu seinem Ruhestand 1993 in verschiedenen Referaten tätig war.

Manfred Dumrath trat 1963 dem IWSV bei. Schon 1968 übernahm er den Vorsitz der BG Hannover. Mit seinem Wechsel zum BVM übernahm er die Funktion des Verbindungsmannes im Bundesvorstand. Er wurde 1985 zum Vorsitzenden der BG Bonn und 1987 zum stellvertretenden Bundesvorsitzenden gewählt. Gleichzeitig war er Mitglied im ZBI-Arbeitskreis „Ingenieure im öffentlichen Dienst“. Auf der 33. Mitgliederversammlung in Kelheim wurde er aus dem Bundesvorstand verabschiedet und erhielt die Ehrenmitgliedschaft.

Manfred Dumrath war in den Gründer- und Aufbaujahren des Verbandes und danach über Jahrzehnte einer der überragenden Akteure des IWSV. Eine Persönlichkeit von ostpreußischer Gemütsruhe, natürlicher Autorität, eigenem Stil und hohem Format. Seine Ehrenämter hat er in fröhlicher Heiterkeit, positiver Lebenszuwendung und lässiger Ignoranz gegenüber jedem Formalismus ausgeübt.

Unendlich traurig sagen wir zum Abschied noch einmal Danke. Danke dafür, dass er für uns alle ein Kamerad war. Danke dafür, dass er für jeden von uns nicht nur ein offenes Ohr, sondern auch ein offenes Herz hatte. Danke dafür, dass er seine Freizeit über die Jahrzehnte in den Dienst der Sache stellte, an deren Verwirklichung wir auch heute noch arbeiten.



Ein erfülltes Leben ist nun zu Ende gegangen. Unser aller Mitgefühl gehört den Angehörigen.

Zurück bleibt die Erinnerung an einen Freund und Weggefährten, dem wir mehr verdanken, als Worte es ausdrücken können. Zurück bleibt sein unermüdliches Engagement für uns und alle, die nach uns kommen. Auch hinter dieses Leben hat der Tod sein Fragezeichen gesetzt und bei uns wird es einmal nicht anders sein. Auch wir werden einmal des Gedenkens derer standhalten müssen, die an unserem Grabe stehen. Ich wünsche Ihnen und uns, dass wir dann würdig sein werden, neben diesem Toten zu ruhen.

Wir werden ihn nie vergessen.

Für den Bundesvorstand
Paul Schmidtke
Ehrevorsitzender

Studienfahrt der Bezirksgruppen Südwest und West vom 14.09. – 17.09.2023

an den Niederrhein und in die Niederlande, Reisebericht von Erika Schröder

Tag 1 – 14.09.2023

Hurra, es hat wieder mit einer Studienreise mit der Bezirksgruppe Südwest und West geklappt! Mit Erhalt des Reiseprogramms 2023 begann unsere Vorfriede auf die diesjährige Fortbildungsreise des Ingenieurverbandes der Wasserstraßen und Schifffahrtsverwaltung. Wie die beiden bisherigen Fahrten hatte der Vorstand dieses Mal wieder sehr interessante Ziele ausgesucht.

Nun war es endlich soweit, dass sich viele bekannte Gesichter von der letzten Fahrt 2022, sowie von Fahrten weit vor Corona bei der FMSW Koblenz trafen, um die Busreise nach Duisburg anzutreten. Nach der allgemeinen Begrüßung und Freude über das Wiedersehen wurde der Bus beladen, natürlich nicht nur mit Gepäck, sondern auch mit den notwendigen diversen Getränken. Auch der Busfahrer Wolfgang war derselbe wie letztes Jahr und wurde herzlich von allen begrüßt.

Pünktlich ging die Fahrt los, unterwegs luden wir noch einen Mitreisenden ein, bevor es weiterging nach Duisburg, um die nächsten Reisenden von der IWSV Bezirksgruppe West abzuholen. Um zum vereinbarten Treffpunkt zu kommen, musste der Busfahrer erst einmal sein ganzes fahrerisches Können beweisen. Neben den wartenden Mitreisenden stieg auch Herr Schauder ein, der uns über den größten europäischen Binnenhafen Duisburg die nächsten Stunden viel Wissenswertes erzählte. Herr Schauder erzählte während der Fahrt über seine Heimatstadt und

den Binnenhafen Duisburg-Ruhrort, der inzwischen aber in Duisport umbenannt wurde. Das Hafengelände liegt im Stadtteil Homberg, der 1973 nach Duisburg eingemeindet wurde. Wir erfuhren, dass die erste Nennung Hombergs schon im Jahre 873 war. Mittlerweile hat der Hafen viele Veränderungen erfahren. Auf dem Weg zu den Hafenbecken kamen wir über die Karl-Lehr-Brücke, die über die Ruhr führt. Die alte Brücke wurde 1945 von der zurückweichenden Wehrmacht gesprengt und der Teil über die Ruhr erst 1949 mit einem Teilstück der ebenfalls zerstörten Kölner Hohenzollernbrücke von 1910 wiederaufgebaut. Richtung Hafenbecken kamen wir am Tausendfensterhaus vorbei, das 1922 auf einem zugeschütteten Hafenbecken als Verwaltungsgebäude gebaut worden war. Heute befindet sich dort eine Augenklinik.

Unser erstes Ziel im Hafen war der Liegeplatz für das neue Taucherschiff TS „Archimedes“ und das alte Taucherglockenschiff „Carl Straat“, das nun ein technisches Denkmal ist.

Die Planung für den Bau der Archimedes begann 2007, vielleicht auch schon früher. Im Jahr 2018 fand das offene EU-weite Verfahren statt und 2019 war Baubeginn bei der Damen Shipyards in Gorinchem in den Niederlanden. Die Kiellegung war im September 2020, die Fertigstellung im August 2021.

Leider kam es im März 2023 kurz vor dem ersten Arbeitseinsatz zu einer Havarie in Iffezheim.

Überführung in den Niederlanden, Gutachter, Versicherer, Schadensfeststellung, Lieferkettenengpässe und dann natürlich die Beseitigung der Havarie ließen das Taucherschiff nochmals weitere 18 Monate auf der Damen Shipyards verbringen.

Nichtsdestotrotz durften wir das TS „Archimedes“ entern und besetzten zuerst das Steuerhaus. Als erstes fiel der Steuerstand mit den vielen Monitoren, Knöpfen, Tastaturen, Touchscreens und Joysticks ins Auge.

Dann fielen die Überwachungsmonitore für die Taucherglocke, das Tauchrohr und die Druckkammer ins Auge. Jedoch benötigt dieses Schiff keine Dekompressionskammer, weil die Tauchglocke max. 10 m auf die Gewässersohlen fahren kann. Aber die Druckschleuse wird benötigt, denn wenn die Taucherglocke abgesenkt ist, darf nach oben keine Luft entweichen und natürlich auch nicht nachströmen.

Die Inneneinrichtung zeigt sich piekfein in Edelstahl, lediglich die Uhr (keine Digitaluhr, sondern mit analogem Zifferblatt und Zeigern) ist aus Messing. Nachdem wir alles ausgiebig betrachtet haben, durften wir ausschwärmen und begaben uns in Richtung Tauchrohr. Der Übergang in die Taucherglocke bzw. auf das Laufgitter erzeugt ein komisches Gefühl, ist aber auch spannend. An den Innenwänden der Taucherglocke befinden sich jede Menge Haken, Karabiner und auch Tauen und Edelstahlketten. Nach ausgiebiger Begutachtung geht es wieder zurück, weiter durch die Druckkammer, die aber nicht in Betrieb ist, weil die Glocke ja nicht taucht und raus ins Freie.



Onboarding TS Archimedes



Überwachungsmonitor



Blick in den Maschinenraum

Dann noch einige Blicke über die Relling, weiter geht es in den Maschinenraum. Hier riecht es nach Öl, es ist wärmer als draußen und es gibt hauptsächlich Rohre und Motoren zu sehen. Im Elektrikraum stehen auf der gesamten Schiffsbreite beidseitig verschlossene Schaltschränke, alle gut gekühlt. Die Kabelstränge sind super ordentlich verlegt, was ins Auge fällt. Im Technikraum gibt es viel zu sehen, die Wände sind alle mit isoliert und man sieht nur die Folien. Hier befindet sich das gesamte Equipment für die Tauchtechnik, alles riecht noch neu, sauber und gepflegt. Kein Wunder, denn in diesem Bereich war ein größerer Havarieschaden. Der Maschinist stand für Fragen zur Verfügung und auf die Frage, welchen Beruf er hat, gab er Binnenschiffer an. In einer Ecke steht verzerrt ein riesiger Minimax-Feuerlöscher mit 304,8 kg Füllung, der hoffentlich nie zum Einsatz kommt.

Wieder an Deck kommen wir an Kombüse und Aufenthaltsraum vorbei, der aber besetzt ist, sodass wir brav vorbei gehen um die Männer nicht zu stören. Bevor wir wieder an Land gehen bewundern wir den Hebekran. Zurück an Land übernimmt Herr Schauder das Kommando, alle stei-

gen wieder in den Bus und Wolfgang setzt die Fahrt durch den Duisburger Hafen fort.

Herr Schauder zeigt uns den Pegel an der Ruhrschleuse, der für die Höhe des Rheinwassers und die Wasserhöhe der Zugänge zu den Kanälen maßgeblich ist.

Wir kommen am ersten Hafenbecken von 1716 vorbei und Herr Schauder erklärt uns, dass der Duisport ein Trimodaler Umschlagplatz aus Straße, Wasser und Schienen ist. Die Infrastruktur des Hafens wird durch die Duisburger Hafen AG verwaltet und gewährleistet reibungslose Abläufe. Am ersten Hafenbecken, an dem wir Halt machen zeigt er uns überkragende Gebäude, die trockenes Entladen sowohl auf Wasser, Schiene und LKW garantieren. Auch bei Niedrigwasser konnte Kohle über Pfeiler und Stege direkt ins Schiff verbracht werden, wobei 1.200 Tonnen pro Stunde in Schubleichter umgeschlagen wurden.

Jedoch ist Kohle mittlerweile nicht mehr die Hauptladung. Mit Ende des 2. Weltkriegs ergab sich die Änderung von Kohle zu Öl und Mineralöl. Zu unserem nächsten Halt fahren wir auf einer Strecke, wieder mit kombiniertem Verladeverkehr, entlang. Die Eröffnung des extralangen Verladegleises (720 m) erfolgte durch den damaligen Bundesverkehrsminister Krause im Jahr 1992. Duisport ist das andere Ende der sog. Seidenstraße, der Bahnstrecke, die aus China quer durch Asien und Europa kommt und am Rheinkilometer 773 endet. Die Ladung der Züge besteht hauptsächlich aus Containern aus China. Auf der Fahrt zu unserem nächsten Ziel kamen wir an jeder Menge gestapelter Container mit bekannten, aber auch mit unbekanntem Logos und chinesischen Schriftzeichen vorbei. Aber auch an riesigen Hallen, unter anderen einer, in der ein Getränkevertrieb untergebracht ist, der garantiert, die bestellten Getränke innerhalb von eineinhalb

Stunden anzuliefern. Man kann sich den Wagenpark dazu vorstellen.

Im Anschluss fahren wir zu einer Rampe, auf der wir bis zum Ufer runtergehen konnten. Auf der anderen Flussseite graste eine Schafherde, ein Trecker fuhr einen Weg entlang. Es tat gut sich die Beine zu vertreten, aber nach einer halben Stunde ging es wieder zurück vorbei an den riesigen Hallen und den vielen Containern, aber auch vorbei an der ehemaligen Rheinhausener Rheinbrücke, die 1989 zur Berühmtheit wurde, weil nach monatelangen Streiks gegen die Schließung des Kruppstahlwerks 50.000 Arbeiter aus Solidarität gegen die Schließung über die Brücke zogen und sie dadurch zur „Brücke der Solidarität“ wurde. Später wurde der Name von der Stadt Duisburg offiziell übernommen.

Zu guter Letzt kamen wir auch über Straßen mit altem Baumbestand zum Bürgermeister-Wendel-Platz, wo Herr Schauder noch einmal auf die wirtschaftliche Bedeutung des Hafens im Ruhrgebiet hinwies, dessen Entwicklung er lange Jahre begleitete. Gerald Rose bedankte sich bei ihm für die interessanten Informationen und überreichte eine Flasche IWSV-Sekt. Unser Mitreisender Karl Schröder, der seit kurzem als ehemaliger WSA-ler Duisburg im Ruhestand ist, bedankte sich ebenfalls bei Herrn Schauder und bestätigte dessen Aussagen.

Ein besonderer Dank auch an Karl Schröder, der die Verbindung zu Herrn Schauder herstellte und diesen Nachmittag somit organisierte.

Quer durch die Innenstadt, vorbei an jeder Menge Geschäften und Läden, die zeigen, dass viele ehemalige Gastarbeiter inzwischen hier Fuß gefasst und jetzt ihr Zuhause in Duisburg haben, lenkte Wolfgang unseren Bus Richtung Kleve



Der IWSV in der Taucherglocke



Blick auf die Container und den Multi-Modal Hub

und zum Hotel. Auf plattem Land mit viel Baumbestand führte unser Weg vorbei an vielen Pferdekoppeln, Maisfeldern (für Biogas?) und jeder Menge typischer roter Klinkerhäuser mit vielen Solardächern. In unserem Hotel angekommen bezogen wir die Zimmer, erkundeten die Umgebung und bekamen um 19.00 Uhr leckeres Essen serviert.

Tag 2 -15.09.2023

Unser heutiges Ziel war die Damen Shipyard in Gorinchem/NL, die Werft in der das TS „Archimedes“ gebaut wurde. Wieder ging es über plattes Land, der Grenzübergang in die Niederlande wurde kaum bemerkt. Wolfgang wechselte auf die Autobahn und sofort fiel uns auf, dass alle Autos nicht so schnell wie in Deutschland fahren und die Fahrer wesentlich entspannter wirken. Die Autobahn war frei, trotzdem ist keiner zu schnell gefahren, was aber sicher auch an den hohen Geldstrafen bei Geschwindigkeitsübertretungen liegt. Parallel zur Autobahn verläuft eine Eisenbahnstrecke Richtung Amsterdam.

Auch in den Niederlanden gibt es viel Solarstrom, jedoch stehen die Paneele auf Ständern auf den Wiesen. Das war aber nicht das Einzige was auffiel. Auffallend waren die vielen Baumschulen, die sich mit Gewerbegebieten abwechseln. Dazwischen viele Entwässerungsgräben und -kanäle. Vorbei an Nijmegen kamen wir nach 90-minütiger Fahrt in Gorinchem an, wo wir schon erwartet wurden.

Wir wurden in den Vortragssaal im Verwaltungsgebäude der Werft gebeten und waren beeindruckt von der tollen Aussicht auf den Waal, einen der Mündungsarme des Rheins, an dem die Werft liegt. Wie bestellt flog ein Schwarm Gänse in typischer Formation malerisch über dem Wasser zum anderen Ufer. Herr van Woerkum mit seinem netten holländischen Ak-

zent begrüßte uns auf Deutsch und stellte die Damen Shipyards vor. Dazu lief eine Videodokumentation unter dem Firmennotto Ocean of Possibilities. Die Werft ist seit über 90 Jahren in Familienbesitz, 1927 übernahmen Jan und Rieu Damen die Werft und bis 1939 waren schon 100 Schiffe ausgeliefert worden. Seit 1975 befindet sich die Werft in Gorinchem. Herr van Woerkum betonte das Firmenziel der Nachhaltigkeit, die sie am liebsten schon gestern umgesetzt hätten. Die Firma hat 12.500 Angestellte in 35 Standorten auf 5 Kontinenten. Er verwies auf die vielen Schiffstypen, die die Werft bauen kann. Zurzeit werden auch Marineschiffe gemeinsam mit deutschen Werften gebaut. In Monaco produziert eine Damen Tochterfirma Yachten, es gibt Damen Fähren, ein Küstenmotorschiff wurde per Seetransport nach China gebracht. Auch Fischereischiffe und Aquakulturbauten sind im Angebot. Aber ebenso baut die Werft „Sonderangebote“ wie das TS „Archimedes“. Die Schiffe werden alle in einer sehr großen Schiffshalle gebaut, also wetterunabhängig und somit gut für die Qualität, welche wir im Anschluss noch sehen durften. Selbstverständlich können auch Schiffe per Leasing erworben werden, allerdings sind das dann Standardmodelle.

Von jedem Schiff gibt es einen digitalen Zwilling, sodass bei auftauchenden Problemen und Fragen in der Werft zuerst einmal in den Computer geschaut werden kann, was benötigt wird. Es werden teilweise Schiffe auf Vorrat gebaut, zusätzliche Änderungswünsche können noch vor der Auslieferung berücksichtigt werden und den Schiffseignern ist lebenslange Unterstützung für ihre Schiffe sicher.

Im Anschluss an den Vortrag wurden wir in zwei Gruppen aufgeteilt und zuerst mit Arbeitsschutzhelmen versehen, dann begann die Führung. In der ersten Halle stand eine Kajüte aus Sperrholz, die,

wie uns erklärt wurde, als Muster für Serienbau dient. Daran werden alle nötigen Steuerstände mit Fächer und Halterungen usw. ebenfalls aus Sperrholz angebracht. Zum Vorführen nahm unser Führer ein Holzhandy aus seiner Halterung und „telefonierte“ für uns. In der Halle lagen 4 Schlepper im Aufbau. Die Fender aus Lkw-Reifen waren schon installiert, die Schiffsschrauben hingen schon in ihren Halterungen und sind zum Schutz gegen Beschädigungen im Wasser und vor einen besseren Schub mit einer Kortdüse versehen.

Auf dem Weg zu den Liegeplätzen der fertigen Schiffe gingen wir über die Hellingen, auf denen die unfertigen Schiffe der Länge nach in die Halle gezogen werden. Dairein passen 19 Meter hohe Schiffe. Bei bestem Wetter durften wir einige der fertigen Schiffe betreten und anschauen. Wir gingen an Bord der „Blue Vigo“, einer Personenfähre für Rotterdam. Weiterhin lag die „Blue Hamburg“ bereit, allerdings nicht für Hamburg, sondern auch für Rotterdam. Daneben lag ein Schnellboot für die Deutsche Marine, das auch für starken Seegang geeignet ist. Die Sitze für die Passagiere sind etwas höher und ergonomisch geformt, sodass sich die Männer bei hohem Wellengang gut mit den Füßen auf dem Boden abstützen können.

Ein paar Meter weiter lag ein Löschboot, auf das wir ebenfalls gehen konnten. Bei ihm fiel die dicke schwarze Rolle aus Kunststoff auf, die zum Schutz für das Heck angebracht ist, wenn z. B. eine Kette o. ä. aus dem Wasser hochgezogen werden muss. Direkt nebenan lag ein



Vortragssaal der DAMEN Werft



Einführung der Schiffstypen



Schiff in Halle für Endmontage



Liegeplatz an der Werft



Die IWSV Reisegruppe versammelt auf einem Schlepper

Boot der niederländischen Marine, das wir allerdings, wie das Schnellboot, nicht betreten durften. Aber wir lernten, dass die Schiffe der Marine dunkelgrau gestrichen sind, das Löschboot, eben, weil keine Marine, hellgrau angestrichen ist.

Ein Schlepper lag vertäut am Kai und wartete, dass er nach Mexiko verbracht wird. Ursprünglich war er für Russland und das Nordmeer gebaut worden, aber wegen des Exportstopps nach Russland kommt er jetzt in wärmere Gewässer und braucht keinen Eisgang zu fürchten. Hier durften wir gemeinsam mit der anderen Gruppe das obligatorische Gruppenfoto machen.

Zum Abschluss besuchten wir noch einmal den Vortragssaal und bekamen einen informativen Film über den Bauablauf des TS „Archimedes“ gezeigt. Gerald Rose bedankte sich bei den Vertretern der Damen Shipyards, neben Herrn van Werkum und Herrn Fijnekam vor allem bei Frau Verwijs, die die Organisation für diese Besichtigung übernommen hatte, mit einigen Flaschen IWSV-Sekt und wir traten unsere Weiterfahrt an.

Der zweite Tag unserer Reise war noch nicht zu Ende, es ging zurück Richtung Kleve zu einem Zwischenstopp in Nijmegen. Auch hier wurden wir zu einer Führung, allerdings einer Stadtführung, erwartet. Bevor die Stadtführung begann, hatten wir noch Freizeit, die einige für eine Stärkung mit Kibbeling oder Matjes an einem Imbisswagen nutzten. Nijmegen ist die älteste Stadt der Niederlande, was allerdings auch andere Städte von sich behaupten, wie unsere Stadtführerin erklärte. Wieder waren wir in zwei Gruppen eingeteilt, was den Vorteil hatte,

dass man den Erklärungen besser folgen konnte, aber den Nachteil, dass ich nur von unserer Gruppe schreiben kann. Wir fingen auf dem Raadshuyshof an und bekamen den Beweis gezeigt, warum Nijmegen die älteste niederländische Stadt ist. Dort wurde bei Ausgrabungen ein römischer Grabstein mit Jahreszahlen gefunden. Das Original steht nunmehr im Museum, aber man hat einen Abguss mit einer Stehle versehen, die wie der Zeiger einer Sonnenuhr ausgerichtet ist und auf der auf dem oberen Ende die Figur einer Schildkröte ruht.

Als nächstes stiegen wir einige Stufen zum Belvédère hinauf, einem ehemaligen Wehrturm. Der alte Turm wurde im Krieg zerstört. Der Nachbau erhielt große Fenster statt Schießscharten und ist mittlerweile ein Edelrestaurant. Von dort oben hat man einen schönen Blick auf ein Beet mit dem Wappen von Nijmegen aus 25.000 Blumen und auf den Rhein, der hier aber schon Waal heißt.

Blick auf dem Marktplatz von Nijmegen





Grachten und Fahrräder



Fahrt durch den Amsterdamer Hafen

uns „unsere“ Niederländerin über einen gewaltigen schlimmen Irrtum auf. 1944 sollte ein amerikanischer Bomberverband eigentlich deutsche Städte bombardieren. Aber auf dem Rückweg eines abgebrochenen Angriffs verfliegen sich die Bomber, die ihre tödliche Fracht loswerden mussten, weil sie es sonst nicht mehr zu ihrem Stützpunkt zurückgeschafft hätten und bombardierten statt Kleve in Deutschland Nijmegen in den Niederlanden. Das Ergebnis waren mehr als 800 Tote und eine zerstörte Innenstadt. Der Angriff auf Nimwegen war – neben den vielen bewusst geplanten Angriffen auf Wohnviertel und Zentren deutscher Städte mit Tausenden, manchmal Zehntausenden Opfern – eines der schlimmsten Versehen des Luftkriegs 1939 bis 1945. Und für jeden Toten gibt es auf den Straßen von Nijmegen eine Plakette, dort wo sie gefunden wurden.

Ziemlich bedrückt gingen wir weiter in die Innenstadt zum Groote Markt und zum Standbild Mariken van Nieumeghen. Laut einer Legende war Mariken ein Mädchen, das für ihren Onkel, einen Priester, in der Stadt Nimwegen Einkäufe erledigen musste. Als es dunkel wird, will sie bei ihrer Tante übernachten, diese schickt sie aber fort. Verzweifelt verlässt sie die Stadt und trifft Moenen, einen charmanten jungen Mann – in Wirklichkeit der Teufel in Verkleidung. Gemeinsam mit Moenen bricht sie nach Antwerpen auf und führt sieben Jahre lang ein ausschweifendes Leben. Schließlich kehrt sie nach Nimwegen zurück und kommt zur Besinnung. Um Buße zu tun, verbringt sie sieben Jahre betend, mit Eisenringen um den Hals, in einem Kloster. Am Ende ist Gott dank der Vermittlung Marias, bereit, ihr zu vergeben.

Direkt hinter Mariken befindet sich der Torbogen durch ein Gebäude zur Stevenskerk. Unter dem Dach sind zwei Fenster Richtung Groote Markt, von denen aus zwei Ärzte dem grausigen Tod der Gefangenen durch Vierteilung zuguckten und anschließend an den Leichenteilen arbeiteten. Durch den breiten Durchgang sind es nur wenige Schritte zur Stevenskerk. Beeindruckend sind die riesigen Leuchter darin, die von den verschiedenen Gilden gespendet wurden und deren Gildezeichen als oberstes an den Leuchtern prangen.

Von der Stevenskerk ging es zu Fuß entspannt zurück zum Raadshuis, wo wir auf den Bus und Wolfgang warteten. Es gab keine Verspätungen, niemand hatte etwas verloren, sodass Wolfgang uns ohne Stress wieder zum Hotel bringen konnte.

3. Tag -16.09.2023

Wieder führte unser Weg in die Niederlande. Nach Amsterdam führen Autobahnen, die halbe Welt ist dorthin unterwegs, hier war nicht mehr viel von holländischer Gelassenheit zu spüren, aber unser Wolfgang war die Ruhe in Person. Er wusste genau, wohin er musste, um uns aussteigen zu lassen. So kamen wir pünktlich zu unserem Kahn, wurden mit Kopfhörern versehen und los ging die Grachtenfahrt.

Sie führte unter engen Brücken durch, an deren Geländern jede Menge Fahrräder angeschlossen stehen und dort parken, an Hausbooten vorbei, und anderen, von Freizeitkapitänen gesteuerten Booten. Die Strecke führte an alten Handelshäusern entlang, von denen noch die Flaschenzüge an den Erkern hoch oben unter den Dächern hängen und darauf warten, in Betrieb genommen zu werden. Diese Zei-

ten sind jedoch vorbei, die meisten alten Häuser sind mittlerweile Wohnhäuser und begehrte Wohnobjekte. Ein alter Palast, vor Jahren von Karl Lagerfeld bewohnt und eingerichtet, zog die Blicke auf sich. Wir bogen ab in den Nordzeekanaal, der Teil des Amsterdamer Hafens ist.

Wir kamen vorbei an Parkhäusern für Fahrräder, an einem umgebauten Lagerhaus, wo in schwindelnder Höhe ein Lokal mit Terrasse eingerichtet worden ist und besonders mutige Gäste hoch über dem Wasser, nah an der Kante, schaukeln können. An den Kais lagen einige Kreuzfahrtschiffe, gegen die unser Grachtenboot doch sehr klein war. Durch den Hafen schipperten wir weiter am NEMO Science Museum vorbei mit seinem schicken Sonnendeck ganz oben und wurden aufmerksam gemacht auf das Schifffahrtsmuseum, vor dem ein Nachbau der „Amsterdam“ liegt und man einen Eindruck davon bekommt, wie die Seefahrt vor der Motorschifffahrt war. Wir schipperten die Nieuwe Heeregracht entlang, vorbei an botanischen Parks, zurück zu unserem Liegeplatz und die Grachtenfahrt war beendet.

Dort zog es uns alle in die Straßen und Gassen, um die Geschäftigkeit von Amsterdam auf eigene Faust zu erkunden.

Weiter ging es zur einer Käserei. Die Einfahrt in den Hof war bald gefunden, nur, dass zwei Höfe direkt nebeneinander liegen und der Bus zuerst in die falsche Einfahrt fuhr. Wolfgang konnte seine Fahrkünste unter Beweis stellen und lenkte den Bus über die schmale Einfahrt rückwärts bis zur Straße, schlug das Lenkrad nach rechts ein und schon waren wir auf dem richtigen Hof.



IWSV BG Vorstand West und Südwest: König, Brandherm, Rose, Schröder, Klemm (v. l. n. r.)

Wir wurden bereits erwartet und von einem jungen Mann in eine Werkstatt geführt. Hier roch es nicht nach Landwirtschaft oder Käse, sondern nach Holz. Der Grund ist, dass hier Klumpen, so heißen die traditionellen Holzschuhe, hergestellt werden. Wir erfuhren, dass das Holz für die Klumpen feucht sein muss, damit es besser bearbeitet werden kann, entweder direkt nach dem Fällen der Pappel oder aber bis zur Verarbeitung in Wasser badend. Der junge Mann führte uns vor, wie schnell ein Paar Holzschuhe hergestellt werden kann. Dazu benutzte er für die Form eine Kopierfräse aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg(!), spannte den Musterklumpen aus Kunststoff ein in eine Klemme und schon drehte sich der Fräskopf, Späne flogen, und stellte, ruckzuck, die gewünschte Form her. Anschließend wurde der halbfertige Klumpen in die Halterung einer Bohrmaschine aus Belgien aus dem Jahr 1960 gespannt und diese bohrte das Innenleben für die Klumpen heraus. Erst hier entstehen die rechten oder linken Klumpen. Anschließend kommt der „Feinschliff“, dafür muss das Werkstück noch trocknen und geht in die „Designabteilung“.

Nach dieser anschaulichen Vorführung gingen wir zur Vorstellung der Käserei in einen Raum mit einem riesigen Bottich, der früher zur Käseherstellung verwendet wurde. Der Bauer erzählte von seinen 120 Kühen, die die Milch für den Käse geben. Er schwärmte von der Güte seiner unterschiedlichen Käsesorten wie Käse Natur, Chili-, Heineken-, Italienische Kräuter- und Bockshornkäse. Er betonte, dass es wichtig ist, den fertigen Käse nur an einer

Seite anzuschneiden, ihn stets auf einem Holzbrett auf der angeschnittenen Seite zu lagern und die Wachsschicht erst kurz vor dem Verzehr abzuschneiden. Mit unserem neuen Wissen über Käse wurden wir in den Verkaufsraum entlassen und konnten selber die gewünschten Käselai-be aussuchen. Selbstverständlich durften wir vorher alle Sorten probieren. Natürlich gab es nicht nur Käse zu kaufen, sondern auch Schnickschnack aus Klumpen, wie z. B. Vogelhäuschen oder Kapselheber für Flaschen, aber auch andere touristische Souvenirs, als Mitbringsel für Zuhause.

Im benachbarten Kuhstall standen einige Kühe und labten sich an Gras und Heu, das in den Traufen lag. Hühner und Tauben teilen sich den Stall mit den Kühen. Jedoch gibt es auch Vögel, die gemerkt haben, dass sie im Stall ganz leicht an Futter kommen und die man hier nicht erwartet. Die saßen auf Dachbalken, stibitzten sich Körner aus dem Futter für die Kühe und hinterließen von oben Kleckse. Im gesamten Stall roch es angenehm nach Kühen und Heu. Am Ende des Stalls gibt es eine abgeteilte Spielecke, wo nicht nur Stadtkinder feststellen können, dass die Kühe wie im Fernsehen nicht lila sind, sondern ihr Fell schwarzweiß oder braunweiß ist. Wir ließen die Kühe in Ruhe ihre Milch produzieren, gingen nach draußen in die Sonne und ließen es uns gutgehen. Währenddessen kamen Kunden mit Autos oder per Rad auf den Hof um sich mit Waren einzudecken und wir hatten reichlich zu schauen. Wolfgang hielt seine wichtige Ruhepause ein und so warteten wir, dass es für uns weiterging in Richtung Kleve.



Schuhwerkstatt



Käserei



Pause von der Sause

4. Tag Rückreise -17.09.2023

Nach einem reichhaltigen Frühstück traten wir die Heimreise an. Bevor In Duisburg die Selbstfahrer/innen am Bürgermeister-Wendel-Platz ausstiegen, wo ihre Autos parkten, bedankte sich Martin Mauermann im Namen aller bei den Organisatoren Monika und Gerald Rose für die super Organisation und Beköstigung. Bei der Gelegenheit erfuhren wir, dass nächstes Jahr die IWSV-Gruppe West die Informationsfahrt organisiert. Alle dürfen gespannt sein, wohin die Reise geht. Die Autofahrer fuhren mit eigenen Wagen weiter nach Oberhausen zum Gasometer, wir restlichen Busfahrgäste trafen uns mit ihnen auf dem Parkplatz, weil ein weiterer Höhepunkt auf alle wartete.



Gasometer



Ausstellung im Gasometer



Blick vom Gasometer auf den Rhein-Herne-Kanal

Der Gasometer ist seit Jahren ein Industriedenkmal, in dem sich verschiedene Ausstellungen abwechseln. Wir hatten Glück, dieses Jahr wurde die Ausstellung „Das zerbrechliche Paradies“ gezeigt. Beeindruckende großformatige Fotografien, von namhaften Fotografen geschossen, zeigen die Schönheit unseres Planeten, aber auch die Auswirkungen der Umweltsünden auf Tier- und Pflanzenwelt und natürlich auf die Landschaften.

Aber auch Wissenschaftler und Klimaaktivisten kommen virtuell zu Wort, das Video von Michael Jackson „The Earth Song“ war zu sehen, und beeindruckte. Im oberen Stockwerk wurden weitere Bilder gezeigt, Außerdem gibt es einen Aufzug bis hinauf auf das Dach des Gasometers mit einem phantastischen Rundblick.

Höhepunkt der Ausstellung ist jedoch die monumentale Erdkugel, die im 100 Meter hohen Luftraum des Gasometers hängt. Auf sie werden Satellitenbilder projiziert und wir sehen Wolken, Flüsse, die Kontinente im Wandel der Jahreszeiten und im Tages- und Nachtwechsel. Hier sieht man, wieviel Licht in den großen Zentren der Erde produziert wird, und dass es dort kaum noch dunkle Nächte gibt. Wir sehen auch aus der Perspektive eines

Raumfahrers Ozeanströmungen, Temperaturunterschiede, Flug- und Schiffsverkehr, wie sie nur die Augen der Satelliten erkennen können. Unterhalb der Weltkugel sind Zuschauerränge installiert, auf die man voluminöse Kissen legen kann und von denen aus man komfortabel liegend unsere Mutter Erde betrachten kann.

Nach dieser beeindruckenden Zwischenstation begann das Abschiednehmen, es wurde sich gedrückt, versprochen,

sich nächstes Jahr wiederzusehen und in Verbindung zu bleiben. Die Autofahrer fuhren nach Hause, wir Busfahrgäste wurden von Wolfgang in gewohnter Manier zum WSA nach Koblenz gefahren, wo die nächsten Abschiede anstanden. Wolfgang hat unsere Truppe auch gut gefallen, er bot an, nächstes Jahr wieder den Bus zu chauffieren. Zufrieden und voller Eindrücke fuhren alle Teilnehmer weiter nach Hause und freuen sich bereits jetzt auf die Studienfahrt 2024.



Weltblick

Presseschau

Tag der offenen Tür am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

11.10.2023, SUT, Autor roe

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe lädt aus Anlass des 20-jährigen Bestehens des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg am 14. Oktober zu einem Tag der offenen Tür ein.

Wie das Amt mitteilte, können von 10:00 – 16:00 Uhr alle Interessierten die Schleuse Rothensee, die Kanalbrücke sowie die Doppelschleuse Hohenwarthe im Rahmen von Führungen erkunden. Startpunkt für diese Führungen ist an den jeweiligen Betriebstürmen der Schleusen. Auch der Bau und die Funktion der Kanalbrücke werden erläutert. Beginn dieser Führung ist am östlichen Widerlager auf dem südlichen Parkplatz am Landhotel „Zur Trogbrücke“ in Hohenwarthe. Für den Transport zwischen den Anlagen wird ein kostenloser Shuttle-Service mit Schiffen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eingerichtet. Für die

Verpflegung ist ebenfalls gesorgt.

Das Wasserstraßenkreuz mit der Trogbrücke des Mittellandkanals über die Elbe als Kernelement wurde am 10. Oktober 2003 in Betrieb genommen. Damit wurde der zeitraubende und niedrigwasseranfällige Umweg über die Elbe überflüssig. „Die Anlagen am Wasserstraßenkreuz Magdeburg sind einmalig“, erläutert Ulf Möbius, Leiter des Außenbezirks Niegripp. „Sowohl die Abmessungen als auch die speziellen technischen Lösungen sind außergewöhnlich. Nach über 20 Jahren Betrieb zeigen sich die Schleusen und die Trogbrücke in einem sehr guten Zustand. Sie gewährleisten einen sicheren und verlässlichen Betrieb. Dies verdanken wir sowohl den überlegten Planungen als auch dem täglichen Einsatz aller Mitarbeitenden, insbesondere im Außenbezirk Niegripp und im Bauhof Hohenwarthe.“ Der Bau



Blick auf die Trogbrücke.

der gesamten Anlage hat nach damaligen Preisen 2,3 Milliarden Euro gekostet.

Während die Entwicklung der Schifffahrt hinter den damaligen Erwartungen zurückbleibt, hat sich das Wasserstraßenkreuz zu einem Anziehungspunkt für den Tourismus entwickelt. Sowohl der Elberadweg als auch der Aller-Elbe- und der Elbe-Havel-Radweg tangieren oder queren die Trogbrücke. Hilfreich ist sicherlich auch, dass die Trogbrücke von der Autobahn A2 aus zu sehen ist.

Grünes Licht für den Tiefwassercontainerterminal Swinoujscie

10.10.2023, swinoujscie.info, Rolf Dietrich WNA Berlin



Swinoujscie.info berichtet über die Umweltentscheidung der Regionaldirektion für Umweltschutz in Szczecin für den Neubau des Tiefwassercontainerterminals Swinoujscie. Bereits in den von der Port Authority vorgelegten Genehmigungsunterlagen war vorgesehen ein besonders umweltschonendes „grünes“ Terminal zu errichten. Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung und des grenzüberschreitenden Verfahrens wurden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung Auflagen zur weiteren Verbesserung der Umweltverträglichkeit erteilt.

An dem grenzüberschreitenden Verfahren beteiligten sich mehrere Ministerien des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Nichtregierungsorganisationen und auch Privatpersonen. Am 20. September hat dazu in Szczecin eine Erörterung stattgefunden,

zu der Experten der Port Authority zu den grenzüberschreitend geltend gemachten Einwendungen Stellung nahmen.

Die nun erlassene Umweltentscheidung bedeutet grünes Licht für den Bau des Tiefwassercontainerterminals unter Berücksichtigung der Interessen der örtlichen Gemeinschaft und der Belange der Umwelt.

„Der Respekt vor der Umwelt steht im Mittelpunkt unserer Pläne für den Containerterminal“, sagte Krzysztof Urbas als Vorstandsvorsitzender der Port Authority. „Dies ist unter anderem der Grund warum wir das Projekt auf einem in die Pommersche Bucht hinausgebauten Pier, errichten, mit minimalem Eingriff in das bestehende Waldgebiet. Wir wollen jegliche Umweltbelastung auf ein Minimum reduzieren. Es muss ökologisch und modern sein – das sind unsere Prioritäten!“

Neben dem Bau soll auch der Betrieb des Containerterminals neue Umweltmaßstäbe setzen. Z. B. sollen die Schiffe während ihrer Entladung mit Landstrom versorgt werden. Die Umschlagstechnik soll die höchsten Anforderungen an den Immissionsschutz erfüllen und überwiegend elektrifiziert betrieben werden.

Am 10. Juli 2023 hatten die Port Authority und einem Konsortium bestehend aus DEME CONCESSIONS NV mit Sitz in Belgien und QTERMINALS WLL mit Sitz in Katar einen vorläufigen Pachtvertrag mit einer Laufzeit von 30 Jahren für die zum Bau und Betrieb des Terminals erforderlichen Grundstücke unterzeichnet. Der Terminal soll Anfang 2028 seinen Betrieb aufnehmen und soll gleichzeitig zwei Schiffe mit einer Länge von 400 m und einem mit einer Länge von 200 m ermöglichen. Künftig sollen bis zu 2 Mio. TEU pro Jahr umgeschlagen werden. Der künftige Terminalbetreiber hat sich verpflichtet mindestens fünf Millionen Euro in kommunale Projekte zu investieren.

Bereits im Mai 2023 verabschiedete der Ministerrat einen Beschluss über die Einrichtung eines mehrjährigen Programms mit dem Titel „Aufbau und Ausbau der Zugangsinfrastruktur zum Hafen von Swinemünde in den Jahren 2023–2029“. Künftige Terminalkunden können daher eine neue seewärtige Zufahrt zum Hafen Swinoujscie nutzen. Der Planungsauftrag wurde vor zwei Wochen erteilt. Die Ausführungsplanung für die neue seewärtige Zufahrt soll Ende März 2024 vorliegen.

Neuer Besuchermagnet

04.10.2023, Märkische Oderzeitung

Niederfinow. Das als Meisterwerk der Ingenieurbaukunst bezeichnete neue Schiffshebewerk in Niederfinow hat im ersten Jahr seines Bestehens mehr Besucher aus dem In- und Ausland angezogen. Das teilte die Tourismusgesellschaft anlässlich des ersten Geburtstages des Bauwerks am 4. Oktober mit. Vor einem Jahr weihte Bundesverkehrsminister Vol-



© Foto: Soeren Stache/dpa

Einfahrt in das neue Schiffshebewerk aus der Perspektive eines Bootsführers

ker Wissing (FDP) die um die 400 Millionen Euro teure Anlage nach mehrjähriger Verzögerung ein. Mit ihr überwinden Schiffe auf der Oder-Havel-Wasserstraße einen Höhenunterschied von 36 Metern.

„Das neue Hebewerk hat zu einer signifikanten Steigerung der Besucherzahlen geführt und das Interesse hält immer noch an“, teilte der Geschäftsführer der kommunalen Tourismus- und Wirtschaftsentwicklungsgesellschaft Niederfinow, Jan Mönikes, mit. Rund 150 000 Besucherinnen und Besucher nutzten in den vergangenen zwölf Monaten die vielfältigen Angebote. Im Vergleich zu den Vorjahren sei dies ein Anstieg von rund einem Drittel der Besucher. Sie kämen inzwischen aus dem ganzen Bundesgebiet und dem Ausland – rund 20 Prozent davon aus Polen.

Erstes vollständig klimaneutrales WSV-Gebäude in Passau eröffnet

20.10.2023, SUT, Autor roe

Das am 18. Oktober in Passau feierlich eröffnete neue Büro- und Verwaltungsgebäude des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Donau MDK ist das erste vollständig klimaneutral geplante und umgesetzte Gebäude der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV).

Das Pilotprojekt in Passau ist Grundstein eines gemeinsam mit Experten der WSV und dem staatlichen Beratungsunternehmen „Partnerschaft Deutschland“ erstellten Masterplans für klimaneutrale Bundesbauten. In das Gebäude integriert wurde ein Raum für die zukünftige Leitzentrale, mit der die Schleusen Kachlet und Jochenstein fernbedient werden.

Herzstück des neuen innovativen Gebäudes des Außenbezirks Passau ist ein Eispeicher. Beim Übergang des Aggregatzustandes von flüssig zu eisförmig kann



Von links: Tim Schneider, Geschäftsführer des Bauunternehmens Fechtelkord u. Eggersmann; Landrat des Landkreises Passau, Raimund Kneidinger; Holger Eckhardt, Leiter des Außenbezirks Passau des WSA Donau MDK; Guido Zander Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Donau MDK; Dirk Schwarzwaldmann, Vizepräsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt; Oberbürgermeister der Stadt Passau, Jürgen Dupper

sowohl Energie bezogen als auch abgegeben werden. Durch die Verbindung von Photovoltaik und solarthermischen Regenerationssystemen sowie Strom aus einhundert Prozent regenerativer Energieerzeugung wird das Gebäude komplett klimaneutral betrieben. Es weist eine CO₂-Bilanz von Null auf. Selbst die Abwärme

von Servern wird zwischengespeichert und bei Bedarf zum Heizen eingesetzt.

Das Projekt wurde binnen zweieinhalb Jahren geplant und umgesetzt und blieb dabei im Kostenrahmen. Das nächste klimaneutrale Gebäude wird am Nord-Ostsee-Kanal realisiert.

Köln-Niehl: Frachter kollidiert mit Brücke

20.10.2023, SUT, Autor roe



© Foto: Stadt Köln

Gut sichtbar der verbogene Längsträger.

Wie die Stadt Köln und die Wasserschutzpolizei übereinstimmend melden, ist am 18. Oktober mittags ein Gütermotorschiff mit aufgestelltem Autokran bei der Einfahrt in den Hafen gegen die Brücke geprallt, woraufhin der Kran abgerissen wurde und im Hafenbecken versank. Personen wurden bei dem Unfall nicht verletzt. Der 50-jährige Schiffsführer und seine Matrosen hatte sich offenbar mit der Höhe verschätzt.

Durch den Aufprall ist die Brücke erheblich beschädigt worden, sodass sie aus Sicherheitsgründen gesperrt wurde. Auch der unter der Brücke liegende Wasserweg kann aufgrund eines einseitig abgerissenen Querträgers nur eingeschränkt befahren werden. Die Wasserschutzpolizei kontrolliert aktuell und wird den Bereich mit Wassertonnen markieren. Am Morgen des 19. Oktober wurde der Kran geborgen und die Instandsetzung der Brücke veranlasst.

Lübecker Hubbrücke bleibt für Autofahrer noch mindestens zwei Jahre gesperrt

24.10.2023, Lübecker Nachrichten, Autor Kai Dordowsky



Seit Februar ist die Hubbrücke für die Autos komplett gesperrt. Das bleibt sie auch.



Von März bis September wurde das Brückenensemble über den Elbe-Lübeck-Kanal intensiv untersucht.

Die Ergebnisse der mit Spannung erwarteten Untersuchungen der Hubbrücken am nördlichen Lübecker Altstadtrand liegen jetzt vor. Für die Fußgänger wird es schmaler – und für Autos bleibt die Brücke dicht.

Lübeck. Bis zu einer Grundinstandsetzung bleibt die Straßenhubbrücke am nördlichen Altstadtrand geschlossen. Das teilt das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ostsee nach umfangreichen Prüfungen der maroden Querung am 24. Oktober mit. Ob es überhaupt und wenn ja, wann, zu einer Grundinstandsetzung kommt, steht nach Auskunft einer WSA-Sprecherin nicht fest. Im Klartext: Die Straßenquerung bleibt auf unbestimmte Zeit dicht.

„Des Weiteren kann die Straßenhubbrücke vor der geplanten Grundinstandsetzung nicht in Betrieb genommen werden“, erklärt Stefan Grammann, Leiter des WSA Ostsee, „die hierfür erforderlichen Reparatur- und Umbauarbeiten würden mit der Detailplanung, Vergabe, Einzelanfertigung von Komponenten, Ein- und Umbauten an der Brücke mindestens zwei Jahre dauern.“

Am 9. Februar 2023 kam es aufgrund eines Maschinenschadens in der Antriebstechnik zu einem Ausfall der Straßenhubbrücke. Seitdem kann nur die feste Fußgängerüberführung genutzt

werden. Von März bis September 2023 wurde das Brückenbauwerk einschließlich der Antriebs- und Maschinentechnik intensiv auf die Verkehrs-, Betriebs- und Standsicherheit überprüft. Hierbei wurden nach WSA-Angaben teilweise erhebliche Schäden und Defizite in der Maschinentechnik, der Elektrotechnik und den tragenden Bauteilen festgestellt.

Stefan Grammann ist Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Ostsee.



Wegen des maroden Zustands kommt es jetzt sogar zu Einschränkungen für die Fußgänger, die die Querung über den Elbe-Lübeck-Kanal nutzen. „Um die Standsicherheit der festen Fußgängerbrücke weiterhin zu gewährleisten, werden wir in Kürze die Durchgangsbreite der Brücke von 3,10 auf 1,50 Meter reduzieren“, sagt WSA-Leiter Stefan Grammann. Im Klartext: Der Übergang wird für die Fußgänger um die Hälfte verschmälert. Immerhin: Anfang September wurde noch befürchtet,

dass die Fußgängerbrücke auch für Fußgänger komplett dicht gemacht wird.

Das Brückenensemble besteht aus drei Teilen – der Straßenhubbrücke, der festen Fußgängerbrücke und der Eisenbahnbrücke. Die hochfahrbare Eisenbahnbrücke wurde 2009 stillgelegt und ist seither dauerhaft hochgestellt. Wie es mit diesem Teil weitergehen soll, darüber haben sich das Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg und die Hansestadt Lübeck geeinigt.

Geprüft wird, diesen Teil zu einer barrierefreien Geh- und Radweghubbrücke umzurüsten. „Die notwendigen Ingenieurverträge sind bereits geschlossen“, erklärt das WSA Ostsee.

„Nach Unterzeichnung der Planungsvereinbarung werden die Planungsunterlagen erstellt. Anschließend werden die Bauleistungen öffentlich ausgeschrieben und vergeben.“

Die Hubbrücke wurde von 1896 bis 1900 gebaut – entworfen vom Wasserbaudirektor Ludwig August Hotopp. Das Bauwerk spiegelt die Ingenieurskunst des 19. Jahrhunderts wieder. Wenn die alten Teile kaputt sind, müssen sie erst angefertigt werden. Kaiser Wilhelm II. weihte die bewegliche Brücke in Zusammenhang mit dem Bau des Elbe-Lübeck-Kanals ein. Im Jahr 1988 wurde die Brücke als technisches Denkmal unter Schutz gestellt.

Studentenzahl im WSV-Studiengang Bauingenieurwesen rückläufig

23.10.2023, SUT, Matthias Roeser

Die Zahl der Studenten im Bachelor- und Masterstudiengang Bauingenieurwesen an der Helmut-Schmidt-Universität (Bundeswehr-Uni Hamburg) in Kooperation mit der WSV geht kontinuierlich zurück.

Wie eine GDWS-Sprecherin auf Anfrage von SUT mitteilte, gelang es in den ersten Jahren nach der Einrichtung des Studiengangs 2018, etwa zwei Drittel der verfügbaren 18 Plätze zu belegen. 2021 waren es nur noch neun, im Herbst 2023 haben fünf von der WSV benannte Studenten mit dem Studiengang Bauingenieurwesen an der HSU begonnen.

Die Einrichtung des Studiengangs Bauingenieurwesen an der Bundeswehr-Uni Hamburg war 2016 vom Bundestags-Haushaltsausschuss beschlossen worden, primär um qualifizierte Fachleute für die Verkehrswege-Verwaltungen des Bundes auszubilden. Im September 2017 hatten WSV und Bundeswehr dann einen entsprechenden Kooperationsvertrag unterschrieben. Er sieht vor, dass die WSV bis zu 18 der vorhandenen 30 Studienplätze belegen darf. Inzwischen entsendet auch die Autobahngesellschaft eigene Studenten.



Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt schließt mit den Studierenden einen Studienbeihilfevertrag ab. Dieser ist nach einem erfolgreichen Master-Studienabschluss verbunden mit einer Beschäftigungsoption in der WSV. Das Studium ist – wie an den Bundeswehr-Universitäten üblich – in Trimestern statt in Semestern organisiert und kann dank dieser Verdichtung in vier Jahren abgeschlossen werden. Die monatliche Studienbeihilfe beträgt 1400 Euro bis zum Bachelor-Abschluss, nachfolgend 1500 Euro bis zum Master-Abschluss. Der Bund übernimmt auch die sonst für Zivilisten fälligen Studiengebühren.

Maritime Sicherheit

Kümo rammt NOK-Schleusentor in Kiel-Holtenau

26.10.2023, THB, Artikel von Eckhard-Herbert Arn



Kollidierte mit einem Schleusentor in Kiel: Kümo „Amadeus Aquamarijn“, Foto: Hasenpusch

Erneut hat es im kritischen Bereich der Schleusenkomplexe des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) eine Havarie gegeben. Diesmal betroffen: die Anlage in Kiel-Holtenau.

Das unter niederländischer Flagge fahrende Kümo „Amadeus Aquamarijn“ (IMO 9223423) kollidierte bereits am späten Mittwochnachmittag (25. Oktober) bei der beabsichtigten Ausfahrt aus dem Kanal innerhalb der Südschleusenkammer mit dem fördeseitigen Tor. Es lässt sich seitdem nicht bewegen, so die Polizei. „Es hat leichte Schäden am Tor gegeben“, führte ein Sprecher des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Nord-Ostsee-Kanal (WSA) aus. Diese Schäden sollen kurz-

fristig behoben werden. Durch den Aufprall des rund 88 Meter langen und 11,41 Meter breiten Frachters wurde an Bord niemand verletzt.

Der 2000 bei der Bodewes Scheepswerf Volharding Foxhol B.V. in den Niederlanden gebaute Mehrzweckfrachter wurde durch die Behörden mit einem Weiterfahrverbot belegt. Der mit 1898 BRZ vermessene Frachter war für den südschwedischen Hafen Solvesborg bestimmt. Eigentümer des Frachters ist nach THB-Recherchen die Firma Aquamarijn B.V. mit Sitz in Alkmaar, rund 40 Kilometer nördlich von Amsterdam.

Schleppen & Bergen

„Verity“: Wracksicherung

27.10.2023, Artikel von Eckhard-Herbert Arndt

Nach dem Untergang des britischen Küstenmotorschiffs „Verity“ (IMO 9229178) am Dienstag vergangener Woche (24. Oktober) südwestlich von Helgoland und damit im Bereich des Hauptverkehrsweges konzentriert sich die zuständige Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) darauf, die Unglücksstelle so zu sichern, dass das in 30 Meter Tiefe liegende Wrack keine Gefahr für die Schifffahrt darstellt. Dazu sollen in der kommenden

Woche die beiden Masten des 91 Meter langen Frachters gekappt werden.

Zudem wird an einer sogenannten Bergungsverfügung gearbeitet. Die deutsche Schifffahrtsverwaltung steht dazu im engen Austausch mit der Reederei, dem Versicherer sowie potenziellen Bergeunternehmern. Im Hintergrund laufen zudem die Arbeiten zur Ermittlung der Unfallursache auf Hoch touren.



Von links: Landes-Umwelt- und -Verkehrsminister Oliver Krischer und GDWS-Vizepräsident Dirk Schwarzmann.

Minister Krischer informiert sich über Sohlstabilisierung am Niederrhein

30.10.2023, SUT, Autor pm/roe

Der nordrhein-westfälische Landesumwelt- und -Verkehrsminister Oliver Krischer hat sich am 30. Oktober über den Stand der „Sohlstabilisierung Bockum-Krefeld“ informiert.

Wie sein Ministerium mitteilte, haben gerade die letzten beiden Sommer gezeigt, dass der wichtige Transportweg Rhein durch Niedrigwasser-Phasen stark von den Folgen des Klimawandels betroffen ist. Umso mehr brauche die Binnenschifffahrt eine leistungsfähige und zuverlässige Wasserstraßeninfrastruktur, „die auch in extremen Niedrigwasserperioden in der Lage ist, die Industrie und Bevölkerung mit benötigten Gütern zu versorgen“, betonte der Minister.

„Die Sohlstabilisierung zwischen Bockum und Krefeld ist eines unserer prioritären Projekte, das gerade mit Hochdruck umgesetzt wird“, sagte Dirk Schwarzmann, Vizepräsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), bei dem Termin. „Ziel ist es, einem Absinken des Wasserspiegels entgegenzuwirken und damit der Schifffahrt stabile und verlässliche Fahrwasserhältnisse zu bieten. Positiver Effekt ist auch, dass der Grundwasserspiegel in der Flussaue gehalten wird. Nach weiteren Maßnahmen am Niederrhein kann die Schifffahrt zukünftig bis zu 30 Zentimeter mehr Tiefe nutzen. Das bedeutet ca. 300 Tonnen Ladung mehr pro Schiff und entspricht ca. 20 Lkw-Ladungen. So wird der klimafreundliche Transport auf dem Wasser gestärkt, Straßen und Schienen werden entlastet. Das Projekt ist ein ökologischer und ökonomischer Gewinn.“

Die Arbeiten an der Flusssohle zwischen Rheinkilometer 757,7 und 763,6 haben im vergangenen Jahr im Auftrag des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Rhein (WSA) begonnen. Es ist der erste von vier Bauabschnitten des Projekts „Abladeverbesserung und Sohlstabilisierung zwischen Duisburg und Stürzelberg“, das als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2030 verankert ist. Ziel ist, die Rheinsohle vor übermäßiger Erosion zu schützen.

In den kommenden Jahren wird laut Ministerium die Fahrrinne noch an folgenden Stellen zur besseren Befahrbarkeit bei Niedrigwasser optimiert: „Lausward“, Rheinkilometer 737,0 bis 747,0; „Steinerne Bänke“, Rheinkilometer 747,0 bis 757,7 und „Stürzelberg“, Rheinkilometer 722,0 bis 737,0. Die Landesregierung werde sich dafür einsetzen, dass auch diese weiteren Abschnitte zügig umgesetzt werden, hieß es.

Untersuchungen der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) haben gezeigt, dass der Untergrund im Bereich Bockum-Krefeld aus einer dünnen Schicht Rheinkies besteht. Unter dieser Schicht lagern Feinsande, die einen geringen Erosionswiderstand aufweisen. Der aufliegende Rheinkies schützt den Feinsand zwar noch vor der Erosion, aber die Kies-schicht ist an einigen Stellen nur noch wenige Zentimeter stark. Durch die Baumaßnahme wird im Maßnahmenbereich eine dauerhafte Stabilisierung der bestehenden Sohle realisiert. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 2025 abgeschlossen sein.

BMDV/GDWS: Mellwig und Oehlmann folgen auf Salomon und Witte

31.10.2023, SUT, Autor roe



Von links: Wibke Mellwig und Eric Oehlmann.

Wibke Mellwig wird künftig die Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesverkehrsministerium (BMDV) leiten. Neuer Präsident der GDWS wird Eric Oehlmann.

Entsprechende Medienberichte bestätigte am Dienstag ein BMDV-Sprecher gegenüber SUT. Danach tritt Mellwig ihr Amt schon am 15. November an. Sie ist seit 2019 Amtsleiterin Hamburgweite Dienste und Organisation bei der Finanzbehörde des Landes. Zuvor war sie seit 2004 in verschiedenen Funktionen bei der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation tätig. Die aus Ibbenbüren stammende studierte Juristin hat 2010 an der Fernuniversität Hagen zum Thema „Infrastrukturfinanzierung in Häfen und Europäisches Beihilferecht“ promoviert. Mellwig folgt auf Norbert Salomon, der zu Ende Juli 2023 in den Ruhestand gegangen war.

Eric Oehlmann wird zum 1. Januar 2024 Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Er ist ebenfalls Jurist und aktuell seit September 2020 Präsident der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Von 2005 bis 2020 war er in verschiedenen Funktionen in der niedersächsischen Landesregierung tätig, zuletzt sieben Jahre als Referatsleiter Luftverkehr im Landeswirtschafts- und -Verkehrsministerium und Leiter der obersten Landesluftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde. Vorher war er zunächst Geschäftsführer der FDP-Ratsfraktion in Hannover und später der FDP-Landtagsfraktion in Niedersachsen. Oehlmann folgt auf Prof. Hans-Heinrich Witte, der bereits Ende Januar 2023 in den Ruhestand gegangen war.

Wir wünschen Euch zu den
Weihnachtstagen
Besinnlichkeit und Wohlbehagen
und möge das Neue Jahr
viel schöner sein, wie's alte war!



Unser Weihnachtsrezept

Man nehme:

Eine große Portion liebevoller Gelassenheit,
Freude, Humor und Dankbarkeit zu gleichen Teilen
und eine kräftige Prise Toleranz.

Dann mische man alles sorgfältig,
bis es sich gut verbindet.

Je nach Geschmack mit etwas
milder Güte abschmecken.

Gemeinsam genießen!

Frohe Weihnachten und ein gesundes
und erfolgreiches 2024!

Kompetenz zu vernetzen
hat bei uns Tradition

SCHORISCH Magis

Anspruchsvolle Schweiß-/Montagetechnik im Stahlanlagen-/ Stahlwasserbau, darauf können Sie bei uns bauen. Erfahrene Teams hochqualifizierter Spezialisten realisieren maßgeschneiderte Lösungen, die optimal den Kundenanforderungen gerecht werden.

SCHORISCH Magis GmbH | Schulstraße 7c | 19357 Karstädt

www.schorischmagis.de | vertrieb.stahlbau@schorisch.de | +49 38797 743 30

STAHL- WASSERBAU



STAHL- BRÜCKENBAU

STAHL- ANLAGENBAU



DIN EN 1090-2:2018 + A1:2011 Klasse EXC4
DIN EN ISO 9001:2015
DIN 2303 Klasse Q1
DIN EN ISO 3834-2

Sachkunde für
Arbeiten gemäß
TRGS 519 Anlage 4c
DGUV- Regel 101-004, 6b