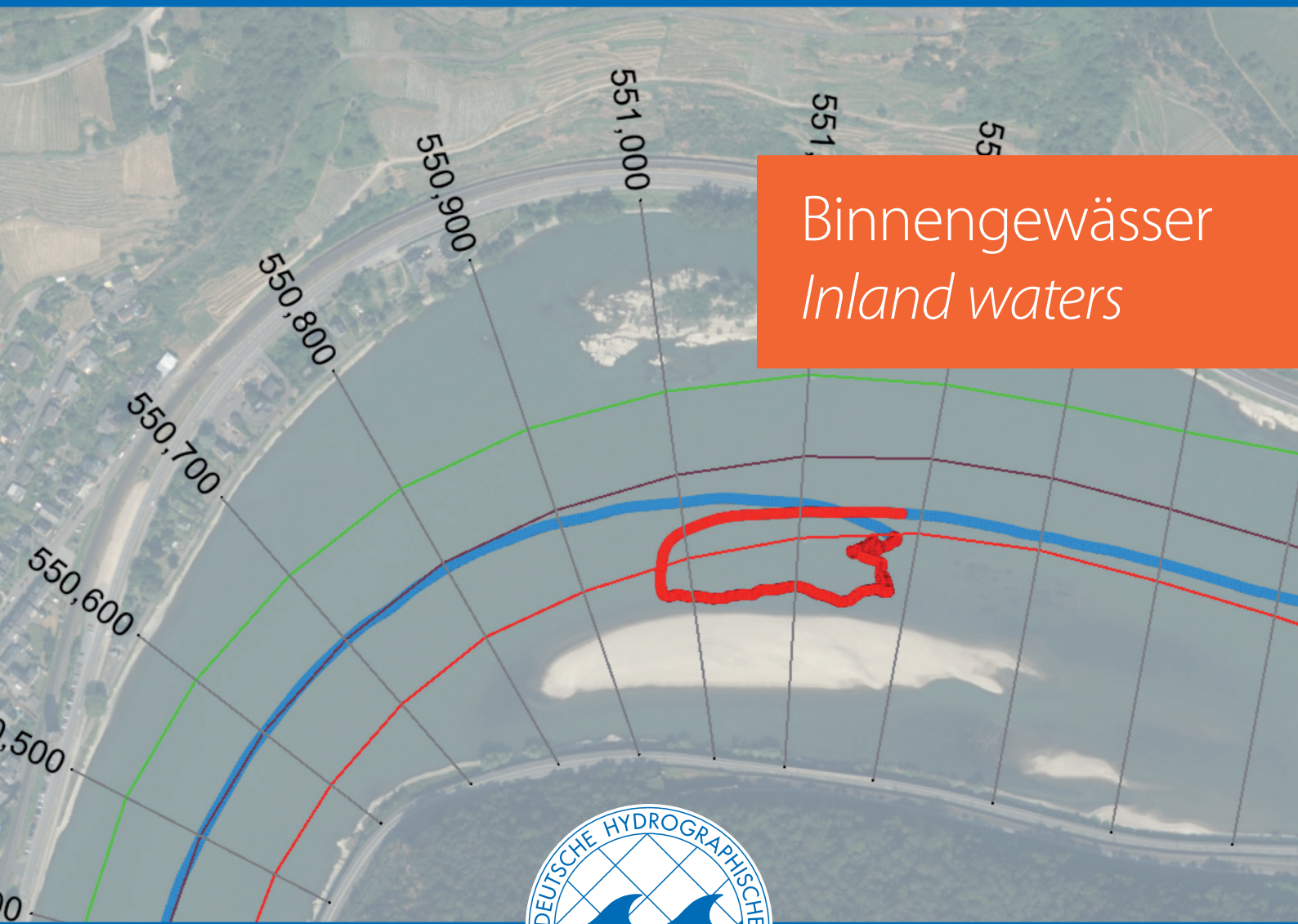


Journal of Applied Hydrography

HYDROGRAPHISCHE NACHRICHTEN

03/2025

HN 130



Binnengewässer
Inland waters



»Im Gegensatz zur Autostraße sind Wasserstraßen Erholungsraum für Mensch und Tier«

Ein Wissenschaftsgespräch mit ERIC OEHLMANN

Eric Oehlmann hat sich in seiner Karriere schon um den Verkehr zu Land und zu Luft gekümmert, seit Januar 2024 leitet er die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) in Bonn. Dabei handelt es sich um die größte zivile Behörde Deutschlands mit 12 500 Beschäftigten. Im Interview erläutert der Jurist, wie er den Wasserstraßen eine noch größere Bedeutung verschaffen will. Ganz entscheidend dabei ist das Tempo der Digitalisierung.

GDWS | WSV | Wasserstraße | Schifffahrtsstraße | Rhein | FGeo-WSV | bathymetrische IENC | ELWIS
GDWS | WSV | waterway | navigable waterway | Rhine | FGeo-WSV | bythymetric IENC | ELWIS

Eric Oehlmann has already spent his career looking after transport by land and air, and since January 2024 he has headed the Federal Waterways and Shipping Agency (GDWS) in Bonn. This is the largest civil authority in Germany with 12,500 employees. In this interview, the jurist explains how he wants to make the waterways even more important. The pace of digitalisation is crucial here.

Interviewer

Lars Schiller führte das Interview mit Eric Oehlmann per E-Mail im Februar.

eric.oehlmann@wsv.bund.de

Herr Oehlmann, Sie leiten die GDWS, die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Sie ist 2013 aus dem Zusammenschluss von sieben Wasser- und Schifffahrtsdirektionen entstanden. Erste Frage: Was ist eine Generaldirektion?

Die Generaldirektion ist die Zentrale der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Mit rund 1000 Beschäftigten steuern wir die Aufgaben und Projekte der gesamten WSV. Dazu zählen die Fach-, Dienst- und Rechtsaufsicht über die nachgeordneten Bereiche, die Ressourcensteuerung und die konzeptionelle Umsetzung der politischen Zielsetzungen des Bundesverkehrsministeriums. Neben diesen Aufgaben hat die GDWS weitere wichtige Arbeitsfelder, wie die Untersuchung beziehungsweise Prüfung und Zulassung von Binnenschiffen und Schiffsführern zum Verkehr, die Bereitstellung von Verkehrs- und Infrastrukturinformationen für die Schifffahrt oder die Bereitstellung von Infrastruktur für das Seelotswesen, um nur einige Beispiele zu nennen. Das bildet ein überaus breites Spektrum mit hoher Verantwortung ab.

Wie ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) organisiert?

Die WSV ist die größte zivile Behörde des Bundes und gehört zum nachgeordneten Bereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Die circa 12 500 Beschäftigten sorgen an den rund 7300 Kilometer Binnenwasserstraßen und auf einer Fläche von 23 000 Quadratkilometern Seewasserstraßen für einen reibungslos fließenden und

sicheren Schiffsverkehr. Wir sind unter anderem für über 300 Schleusen- und Wehranlagen, 1300 Straßen- und Bahnbrücken über Bundeswasserstraßen, 40 Kanalbrücken, vier Sturmflutsperrwehre, zwei Schiffshebewerke und zwei Talsperren verantwortlich. Zu unseren Aufgaben gehören die Unterhaltung und der Betrieb der Infrastruktur der Bundeswasserstraßen mit allen Schifffahrtsanlagen, einschließlich der Verkehrs- und Revierzentralen. Betonen möchte ich, dass auch die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie inklusive der Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit für uns von hoher Relevanz ist.

Die Kolleginnen und Kollegen in den 17 Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern sind zudem für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundeswasserstraßen zuständig. Zusätzlich sind unsere acht Wasserstraßen-Neubauämter für Ersatz- und Ausbauprojekte tätig. Unsere hohe Fachkompetenz und Erfahrung sind die Basis für die erfolgreiche Umsetzung der vielfältigen Aufgaben.

Wie definieren Sie eine Wasserstraße? Warum wird zwischen Wasserstraße und Schifffahrtsstraße differenziert?

»Wasserstraße« ist ein Oberbegriff für die schiffbaren Binnengewässer und das Küstenmeer, also alle Gewässer mit Verkehrsfunktion. Sie dienen dem Verkehr mit Güter- und Fahrgastschiffen und der Sport- und Freizeitschifffahrt.

Aber die Wasserstraßen sind auch – im Gegensatz zur Autostraße – Lebens- und Erholungsraum

für Menschen und Tiere. Sie nehmen eine ökologische Funktion wahr. Und sie sind auch Kulturgut wie zum Beispiel der Rhein über die Siegfriedsaga, und auch Ursprung für die Weinherstellung in Deutschland. Die Wasserstraßen verbinden seit Jahrhunderten den europäischen Kontinent.

Der Begriff »Schiffahrtsstraße« unterscheidet sich davon, denn er ist ein Rechtsbegriff, der auf die Regeln zum Befahren hinweist. So gibt es in Deutschland »Seeschiffahrtsstraßen«, zum Beispiel Nord- und Ostsee, der Nord-Ostsee-Kanal und die Seehafenzufahrten, auf denen die Seeschiffahrtsstraßenordnung gilt, und es gibt »Binnenschiffahrtsstraßen«, auf denen die Binnenschiffahrtsstraßenordnung gilt. Das sind sozusagen die Straßenverkehrsordnungen für die Wasserstraßen.

Sie nannten die Zahl von 7300 Kilometern Binnenwasserstraßen in Deutschland. Auf wie vielen Kilometern verkehren Schiffe?

Diese rund 7300 Kilometer Binnenwasserstraßen sind zugleich Bundeswasserstraßen. Für die Berufsschifffahrt eignen sich davon so etwa 6000 Kilometer. Kleine Sportboote, Ruder- und Paddelboote können auf den kleineren Wasserstraßen ebenfalls fahren.

Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit zwischen der GDWS und den regionalen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämtern?

Die Zusammenarbeit ist überaus konstruktiv und sehr engagiert. Die Ämter erledigen vor Ort an unseren Wasserstraßen die konkreten Arbeiten. Wie effizient und erfolgreich das passiert, hat das Beispiel der Schleuse Müden an der Mosel eindrucksvoll gezeigt. Wir haben sehr schnell dafür gesorgt, dass der Schiffsverkehr auf der Mosel wieder fließt. Das war eine großartige Leistung. Bei der GDWS wiederum liegen die koordinierenden, fachaufsichtlichen und strategischen Aufgaben. Hier sind Spezialistinnen und Spezialisten für alle Fragen rund um das Thema Wasser, Wasserbau und Ökologie tätig. In der Generaldirektion werden die Prioritäten zum Beispiel im Baubereich gesetzt. GDWS und Ämter sind in einem kontinuierlichen und umfassenden Austausch.

Für die Häfen ist die GDWS nicht zuständig. Dennoch hört die Wasserstraße ja nicht vor dem Hafen auf. In Hamburg etwa fließt die Elbe mitten durch den Hafen. Wer ist dort für die Vermessung zuständig? Wie stimmen sich Ihre Kolleginnen und Kollegen mit den anderen Behörden ab?

Das ist richtig. Am Beispiel Hamburg lässt sich die Zuständigkeit gut erklären. Der Bereich der Elbe, der das Hamburger Hafengebiet umschließt, ist die sogenannte »Delegationsstrecke«. Dort hat der Bund die Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe und den Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen an die Freie und Hansestadt Hamburg übertragen. Hamburg ist hier durch die



Eric Oehlmann

Hamburg Port Authority (HPA) für die Peilungen und Vermessungen zuständig. Unsere Zusammenarbeit hat sich bewährt und läuft sehr gut.

Welche Herausforderungen sehen Sie bei der Instandhaltung und Modernisierung der Bundeswasserstraßen?

Die Herausforderungen sind in etwa vergleichbar mit denen des Straßenbaus. Modernisierung und Digitalisierung können als Schlagworte genannt

»Der Rhein ist das Herz der produzierenden Wirtschaft und des Warenverkehrs in Deutschland«

Eric Oehlmann

werden. Für uns ist die Geschwindigkeit entscheidend, und zwar sowohl bei den Planungen als auch bei den Bauprozessen. Daher stellen wir Planungs- und Bauprozesse auf digitale Verfahren um. Das macht die Arbeitsabläufe effizienter und intelligenter. So können

wir auch dezentral das gesamte Netzwerk der WSV mit immerhin 12 500 Mitarbeitern optimal nutzen. Wir bearbeiten über 1300 Projekte im ganzen Bundesgebiet. Damit wir einen guten Überblick behalten – und die Ressourcen zielgenau einsetzen –, verfügen wir über eine digitale Projektsteuerung, unser Multi-Projektmanagement.

Der Rhein ist die wichtigste Bundeswasserstraße. Was tut die GDWS, um den Rhein als Bundeswasserstraße zukunftssicher und leistungsfähig zu halten?

Der Rhein hat für uns höchste Priorität. Er ist das Herz der produzierenden Wirtschaft und des Warenverkehrs in Deutschland. Rund 80 Prozent des Güterverkehrs in der Binnenschifffahrt findet auf dieser internationalen Wasserstraße statt. Der Rhein ist Bindeglied zwischen den ARA-Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam, die »Tore der Welt«, und den Metropolregionen bis nach Basel.

Auch ist der Rhein ein zentraler Standortfaktor und tausende Arbeitsplätze sind von ihm abhängig. Für die Zukunftsperspektiven von Unternehmen ist die Nähe zu leistungsfähigen Verkehrswegen ein entscheidendes Kriterium. Wir erhalten die Leistungsfähigkeit des Rheins sowohl durch aktuelle Maßnahmen als auch durch zukunftsorientierte Planungen.

Dies zeigt sich beispielsweise in dem freifließenden Gewässer unterhalb der Staustufe Iffezheim. Hier gibt es ständige Erosions- und Verlandungstendenzen. Mit Geschiebezugaben auf der einen und Baggerungen auf der anderen Seite wirken wir diesen entgegen. Das ermöglicht eine sichere und verlässliche Schifffahrt. Die beiden Rheinämter leisten hier hervorragende Arbeit.

Darüber hinaus stellt die WSV zusammen mit unseren französischen Partnern über den Betrieb der Schleusenketten am Oberrhein die Anbindung an Basel sicher.

Wir erhalten aber nicht nur den Status quo. Wir

kümmern uns – auch im Hinblick auf den Klimawandel – um die Zukunftssicherheit des Rheins. Der Mittelrhein zwischen Budenheim und St. Goar stellt einen abladerelevanten Engpass dar, was die Transportkapazitäten einschränkt. Um die Fahrrinntiefen an die Strecken ober- und unterhalb anzupassen, plant die WSV hier sechs lokal begrenzte Tiefenengstellen zu beseitigen. Ein hoch engagiertes Team realisiert dieses anspruchsvolle Projekt, das weit in die Zukunft reicht.

Zentral ist für mich auch folgender Aspekt. Der Rhein ist im internationalen Kontext ein sehr bedeutender Verkehrsweg. Daher werden alle Maßnahmen im Rahmen der Zentralkommission der Rheinschifffahrt mit unseren internationalen Partnern abgestimmt. Die länderübergreifende Zusammenarbeit garantiert die Rheinschifffahrt dauerhaft.

In Hannover gibt es die Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (FGeo-WSV). Was sind deren Aufgaben?

Die Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik der WSV bearbeitet Aufgaben in den Bereichen Vermessung und Geoinformationen. Sie ist die zentrale Stelle der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter und der Wasserstraßen-Neubauämter im Bereich des internen und externen Geodatenmanagements und übernimmt unter anderem komplexe Aufgaben der bautechnischen sowie topografische und hydrographische Vermessungen, um zum Beispiel digitale Geländemodelle der Wasserläufe zu erstellen. Ebenso ist die Produktion von Karten für die sichere Navigation auf den Bundeswasserstraßen eine zentrale Aufgabe dieser Fachstelle. Zukünftig können hier der Schifffahrt auch Tiefeninformationen in sogenannten bathymetrischen IENC aus den aktuellsten Mehrzweckpeilungen bereitgestellt werden.

Welche Bedeutung hat die Hydrographie für die Arbeit der WSV?

Die Hydrographie ist für die WSV enorm wichtig. Damit werden die Beschaffenheit und Gestalt des Gewässerbodens, die Beziehung zum festen Land, der Zustand und die Dynamik der Gewässer beschrieben und es werden beispielsweise klimatisch bedingte Veränderungen schnell erkannt.

Die Ergebnisse der Gewässervermessung sind zudem wesentliche Grundlage der Verkehrssicherung, der Mengenberechnung für die Baggerungen, die Hindernissuche und die Bauwerksüberwachung. Durch die Kombination von Lasermessungen und klassischen Peildaten werden digitale Geländemodelle des Wasserlaufs erzeugt, mit denen hydraulische Modellierungen für weitere Anforderungen zur Verfügung stehen.

Wie viele Peilschiffe hat die WSV?

Wir müssen unterscheiden zwischen Binnen- und Küstenbereich. In den zwölf Binnenrevieren sind

derzeit zehn Peilschiffe im Einsatz, die revierübergreifend Vermessungsarbeiten erledigen. Diese Flächenpeilschiffe sorgen für die regelmäßige Aufnahme der Gewässersohle. Im Küstenbereich sind 14 Peilschiffe im Einsatz.

Darüber hinaus sind weitere Arbeitsboote mit Linienpeilsystemen ausgestattet. Deren Arbeit beschränkt sich auf die bedarfsgerechte, zusätzliche Überprüfung des Gewässer- beziehungsweise Bauwerkszustandes und auf außerplanmäßige Peilaufgaben unter anderem Havarie, Hochwasser und Hindernissuche. Auch werden damit anlassbezogene Überprüfungen beziehungsweise zeitlich begrenzte, baubegleitende Messungen durchgeführt.

Müssten die Bundeswasserstraßen nicht häufiger vollflächig hydrographisch vermessen werden?

Um die Wasserstraße in einem für die Schifffahrt sicheren Zustand zu erhalten, werden die hydrographischen Messungen nach einem räumlich und zeitlich abgestimmten Konzept kontinuierlich linien- beziehungsweise flächenhaft ausgeführt.

Angaben zu Gestalt und Beschaffenheit der Bundeswasserstraßen sind entscheidend dafür, wie und in welchem Umfang Schifffahrt dort möglich

ist. Insbesondere die Materialbeschaffenheit der Gewässersohle, die geometrischen Abmessungen der Wasserstraße in Tiefe und Breite und auch das Wasserdargebot sind prägende Faktoren für das Strömungsverhalten und das Volumen des Wasserkörpers.

Wer führt die Peilungen eigentlich durch – nur die eigenen Leute, oder wird manchmal auch an Externe vergeben?

Vor allem unsere Flächenpeilschiffe führen die Peilungen durch. Diese Aufgaben gewährleisten wir unabhängig von Dritten. Für zusätzliche Messungen zum Beispiel für investive/geplante Baumaßnahmen werden Leistungen an Dritte vergeben.

Aufgabe der Hydrographie ist nicht nur die Vermessung der Gewässer, ihrer Ausbreitung und ihrer Tiefe, sondern anschließend auch die Darstellung der Gewässer in Karten oder in anderen Informationsmedien. Wie sieht es mit Wasserstraßenkarten aus, wie mit der IENC, in der ja auch bathymetrische Tiefeninformationen eingeblendet werden können?

Die vorhin bereits erwähnte Fachstelle für Geodäsie und Geoinformatik der WSV (FGeo-WSV) stellt die Inland-ENC entsprechend dem europäischen ECDIS-Standard als elektronische Navigationskar-

FUGRO

Obtain comprehensive hydrographic data in deep water and coastal regions

Our hydrographic survey services, including our lidar bathymetry, acoustic surveys, satellite imagery analysis, and subsurface mapping, are used by both government and private sector clients for various applications along the coastline and offshore to support nautical charting, cable route surveys and coastal zone management.

Hydrography also has significant applications in supporting the blue economy and underpins our climate and nature activities, providing essential data for sustainable development and environmental conservation.



Scan the QR code to find out more about our hydrographic surveys

te für die wichtigsten Binnenwasserstraßen des Bundes her. Die Inland-ENC enthält neben den wichtigen navigatorischen Lageinformationen auch punktuelle Tiefeninformationen. Die Bereitstellung von flächenhaften Tiefeninformationen erfolgt durch die bathymetrische Inland-ENC (bIENC). Flächenhafte Tiefeninformationen in ausreichender Messpunktdichte sind zwingende Voraussetzung für die Herstellung der bIENC. Nur so

»Die Wasserstraßen sind der Verkehrsträger der Zukunft: ökologisch, verfügbar und staufrei«

Eric Oehlmann

kann ein für die Schifffahrt aussagekräftiges Tiefenbild erzeugt werden.

Zusammen mit der BfG verfolgen wir das Projekt zur Produktion und Bereitstellung von bIENC. Beginnend für den Rhein wurden zunächst die Bedarfe der Binnenschifffahrt von der

GDWS mit den Stakeholdern ermittelt. Derzeit läuft die testweise Erst-Herstellung der bIENC und die Vorbereitung des pilothaften Einsatzes einschließlich Abstimmung mit den Stakeholdern der Binnenschifffahrt auf dem Rhein.

Die IENC wird über das Elektronische Wasserstraßen-Informationssystem ELWIS bereitgestellt. Wo durch zeichnet sich ELWIS aus?

Mit rund 40 Millionen Aufrufen pro Jahr ist ELWIS eine Erfolgsgeschichte. ELWIS steht für unseren webbasierten, interaktiven »Elektronischen Wasserstraßen-Informationen-Service«. Der Name ist Programm: Alle Schifffahrtsinteressierten finden hier zahlreiche kostenfreie Informationen, von Verkehrs- und Infrastrukturinformationen (zum Beispiel zum Schleusenbetrieb), über Wissenswertes zum Befähigungswesen und zur Fahrzeugzulassung, über Wasserstandsmeldungen und -vorhersagen bis zur Eislage im Winter. Auch Formulare zu Förderprogrammen und zu einschlägigen Rechtsquellen für die Schifffahrt werden auf dem Portal bereitgestellt.

ELWIS ist ein Beispiel für eine digitale Lösung. Wie steht es insgesamt um den Einzug der Digitalisierung in die Verwaltung? Sie sagten vorhin, für Sie sei Geschwindigkeit entscheidend.

Digitalisierung hat für uns einen absolut hohen Stellenwert. Deshalb ist es mein klares Ziel, digitale Technologien in unsere Verwaltung noch stärker zu integrieren.

Eine leistungsfähige IT-Infrastruktur ist für uns Voraussetzung für die sichere, effiziente und zeitgemäße Verarbeitung und Bereitstellung unserer digitalen Planungen. Sie ermöglicht effektive Arbeitsprozesse und den Abbau von bürokratischen Hürden, zum Beispiel durch eine kompatible Datennutzung, und garantiert Geschwindigkeit in den Prozessen. Wir sprechen gerne von der WSV-Geschwindigkeit, die für uns Maßstab ist.

Auf verschiedenen Ebenen diskutieren wir unseren digitalen Weg und schaffen dadurch die Voraussetzungen, um auf der Höhe der Zeit zu sein. Der rasche Austausch von Daten und auch die Möglichkeit, durch digitale Module effizienter zu planen und zu bauen, zeigen eindrucksvoll die Vorteile.

Die neun Geoverbände Deutschlands, zu denen auch die DHyG zählt, fordern in einem gemeinsamen Positionspapier, das kurz vor der Bundestagswahl veröffentlicht wurde, dass Geoinformation als kritische Infrastruktur anerkannt werden soll. Da Geodateninfrastrukturen »heute für den sicheren Betrieb der meisten kritischen Infrastrukturen essentiell« seien, müssten die Geodateninfrastrukturen »dauerhaft abgesichert und nachhaltig finanziert werden«. Trifft das auch auf die Wasserstraßen und Bauwerke zu? Gibt es eine Geodateninfrastruktur der WSV?

Die WSV betreibt eine Geodateninfrastruktur, die stetig ausgebaut wird. Wesentliche Bausteine sind neben der Datenhaltungskomponente (Server) auch das GeoPortal als Datenbereitstellungskomponente, der GeoKatalog, ein Geodatenmanagementkonzept für den weiteren Ausbau sowie verschiedene Fach-IT-Verfahren und darauf aufgesetzte Dienste zur Datenbereitstellung. Aus dieser Geodateninfrastruktur heraus werden auch nationale und europäische Datendienste entsprechend den rechtlichen Regelungen bedient, so zum Beispiel der europäische INSPIRE-Dienst. Geodaten aus dem Bereich Vermessung, Liegenschaften, Kartenwesen, Peilwesen beziehungsweise Gewässervermessung zählen nicht zu den kritischen Daten – wenngleich diese Daten wichtige Basisdaten für das digitale Planen, Bauen und Betreiben der Wasserstraßen und ihrer Anlagen sind.

Der Klimawandel hat enorme Auswirkungen auf die Wasserstraßen. Welche Überlegungen gibt es, auf Niedrigwasser oder Hochwasser zu reagieren, damit die Schiffe täglich fahren können?

Wir befassen uns seit Jahren mit den Auswirkungen von Hoch- und Niedrigwasser. Die Überflutungen im Ahrtal und niedrige Wasserstände der Flüsse haben wir alle noch vor Augen. Durch professionelle fachliche Arbeit sorgen wir dafür, dass passgenaue Lösungen entwickelt werden. Wir stellen uns auf diese Herausforderungen ein, nehmen sie ernst und lernen als Behörde aus unseren Erfahrungen.

Bezogen auf die Hydrographie verweise ich darauf, dass vermehrte Hoch- und Niedrigwassersituationen auf den Bundeswasserstraßen steigende Anforderungen auch an die hydrographische Vermessung bedeuten. Dies gilt nicht nur hinsichtlich der flächenhaften Ausdehnung, sondern auch bezüglich der zeitlichen Messintervalle. Daher ist es unser Ziel, die Messkapazität hierauf optimal abge-

stimmt zu erhöhen und der Schifffahrt digital und bedarfsgerecht bereitzustellen.

Wann werden Binnenschiffe autonom verkehren? Wie steht es um die Regularien, mit denen der Weg zur autonomen Schifffahrt geebnet wird?

Es gibt vielversprechende Projekte, die darauf abzielen, dass mit Schiffen in bestimmten Größenklassen und auf geeigneten Wasserstraßenabschnitten eine teilautonome Fahrt möglich ist. Für uns als WSV zeigt sich diese Entwicklung als Option für die Zukunft. Die Binnenschifffahrt nutzt bereits jetzt Assistenzsysteme wie Spurhalteassistenten, die autonomes Fahren unterstützen. Digitalisierung und künstliche Intelligenz werden weitere Chancen eröffnen.

Auf bestimmten Strecken sind bereits remotegesteuerte Schiffe unterwegs, beispielsweise auf dem Rhein. Wir unterstützen die Zulassung dieser Schiffe und erteilen entsprechende Genehmigungen. Regularien für eine Fernbedienung von Binnenschiffen sind für Versuchsfahrten bereits in Kraft getreten. Bislang ist noch eine Mindestbesatzung an Bord vorgeschrieben. An Regelungen hin zu einer weiteren Automatisierung wird aktuell gearbeitet.

Was wollen Sie mit der GDWS in den nächsten Jahren bewirken?

Ich möchte meine Behörde zukunftsstark aufstellen und den Wasserstraßen mit unseren Systempartnern aus Schifffahrt, Industrie und Logistik eine noch größere Bedeutung verschaffen. Die Wasserstraßen sind der Verkehrsträger der Zukunft: ökologisch, verfügbar und staufrei.

Wir wollen Innovationstreiber sein, indem wir den Rahmen setzen für die maritime Wirtschaft und Logistik. Für mich geht es darum, den Weg freizumachen für innovative Entwicklungen. Digitalisierung wird uns auch dabei helfen, Prozesse zu straffen und schneller zu werden.

Wir bearbeiten in der WSV derzeit rund 16 000 Aufgaben mit einer enormen Bandbreite. Die Kolleginnen und Kollegen sind hoch motiviert. Flexibilität und die Weiterentwicklung unserer Aufgaben und Prozesse ist zentraler Kern und Markenzeichen unserer Behörde.

Was würden Sie gerne besser können?

Die Vorhersage der Lottozahlen.

Was wissen Sie, ohne es beweisen zu können?

Das Jahrzehnt der Wasserstraße beginnt jetzt. //



HYPACK
a xylem brand



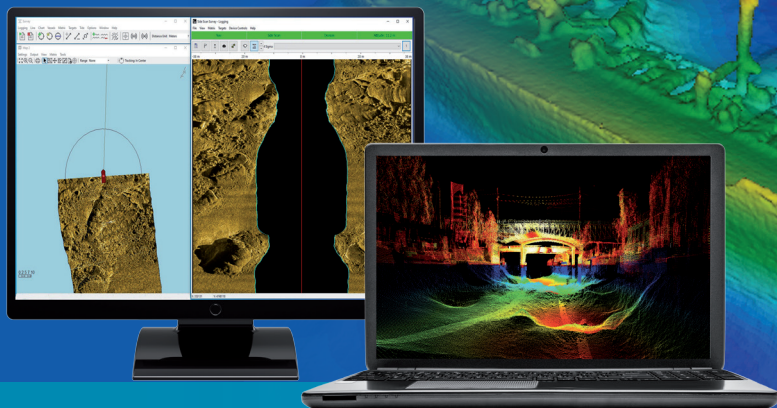
HYPACK® & HYSWEEP®

Survey and map your waters to collect and deliver high-resolution bathymetry and topography data.



HYPACK® GEOPHYSICS

Software package designed for the acquisition and processing of sub-bottom profiling, side scan, and magnetometer data.



Your Sensors,
Our Software.
Survey the World!



sales@hypack.com

