



Hülskens ist ein Familienbetrieb, der auf 1848 zurückgeht – eine Spezialität ist der Dükerbau.

Hülskens Wasserbau

Von Hochs und Hürden

Das Wasserbauunternehmen Hülskens kann zwei erfolgreiche Jahre vorweisen: Neben zahlreichen kleinen und mittleren Wasserbaustellen wird auch an zwei Prestigeprojekten gearbeitet – trotz der Steine, die die Politik der Wasserstraße und Binnenschifffahrt weiterhin in den Weg legt.

Thomas Groß, Geschäftsführer bei Hülskens Wasserbau, ist zufrieden mit dem Stand des Unternehmens in Wesel: „Wir haben durchaus ein erfolgreiches letztes Jahr hinter uns gebracht – sowohl 2024 als auch 2025 bis jetzt. Entgegen dem allgemeinen Trend haben wir ziemlich viel Glück und eine gute Auftragslage“, erzählt er der SUT Anfang Oktober.

Hülskens Wasserbau ist stark gewachsen und hat inzwischen über 140 Mitarbeiter und sechs Auszubildende zum Binnenschiffer und zum Wasserbauer – ihr Erfolgsmodell in Hinblick auf den Generationenwechsel. Dabei hat die mediale Präsenz und positive Mundpropaganda geholfen, vermutet Groß.

Zwei Vorzeigeprojekte

Zu den Leuchtturmprojekten der letzten Jahre gehört die Sohlstabilisierung in Bockum-Krefeld, ein Auftrag für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) mit einem Volumen von rund 40 Millionen Euro. Die Arbeiten laufen schon seit einigen Jahren und gehen jetzt langsam dem Ende entgegen, sagt Groß: „Es geht darum, die Sohle des Rheins für die Abladeverbesserung am Niederrhein vorzubereiten: Es ist

ein vorlaufendes Schlüsselprojekt für die Erhöhung der Abladetiefe von 250 Meter auf 280 Meter, etwa von Krefeld bis nach Stürzelberg.“ Hülskens arbeitet dort mit einem ihrer zwei Eimerkettenschwimmbagger – ein seltenes Gerät: Es ist die einzige Firma in Deutschland, die diese Geräte hat und eine von zwei Firmen in Europa, berichtet Groß.

Ein weiteres erwähnenswertes Projekt wurde am 14. August im Dükerbau abgeschlossen – eine Spezialität von Hülskens: „Wir haben vor Kurzem für den Übertragungsnetzbetreiber Amprion einen sehr, sehr großen Düker durch den Rhein bei Rees gebaut“, erzählt der Geschäftsführer. „Dieser ist 570 Meter lang und wird später dazu dienen, acht sehr dicke Stromkabel für den Transport des Stroms von Offshore Windparks ins Landesinnere zu gewährleisten“, erklärt Groß.

Bei einem Düker handelt es sich um jegliche Form von Leitung, die mithilfe einer großen Winde durch eine Rinne unter einem Gewässer hergeführt wird. „Das ist einer der größten Düker, die wir je gebaut haben und es verlief völlig reibungslos, obwohl es technologisch mit viel Hintergrund, Planung und Berechnung verbunden ist“, sagt Groß zufrieden.

Politische Hürden

Was die Politik angeht, ist Groß weniger zufrieden: „Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern werden die Mittel für die Wasserstraße gekürzt und sind auf die nächsten Jahre hin gesehen sogar um 30 bis 40 Millionen Euro abfallend. Die Preissteigerung hingegen ist deutlich höher.“ Damit sinkt die Nettobausumme, die die WSV vergeben kann kontinuierlich, erklärt Groß.

Da die Wasserstraße zudem nicht im Sondervermögen berücksichtigt wird, unterliegt sie jedes Jahr erneut der Haushaltsplanung. Dies verhindert für Verwaltung wie für die Baubranche jegliche langfristige Planung und Investitionen, die man gerade für schwimmende Geräte benötigt: „Das muss konzipiert, geplant und gebaut werden und das geht garantiert nicht unter zwei Jahren. Und da die Planung unmöglich ist, investieren Firmen auch nicht freiwillig in Neuausstattung, solange keine Sicherheit über die Finanzierung da ist“, bemängelt er. Groß setzt sich deshalb als Vorsitzender der Bundesfachabteilung Wasserbau, Sprecher der Initiative System Wasserstraße (ISW) und Vizepräsident des Vereins für Binnenschiffe und Wasserstraßen in Europa (VBWS) derzeit besonders für eine angemessene Finanzierung ein. Noch stoßen die Vorschläge, wie man zielgerichteter bauen kann, auf Widerstand aus dem Verkehrsministerium: „Es ist für mich völlig unerklärlich, dass die Wasserstraße von der Politik so ignoriert wird, denn die Wasserstraße ist ein umweltfreundlicher und ökolo-



Hülskens Wasserbau

Hülskens-Geschäftsführer Thomas Groß setzt sich in diversen Vereinen für die Finanzierung der Wasserstraße ein.

gischer Verkehrsträger mit vielen Reserven.“ Zudem wird der Bürokratieberg nicht wie versprochen kleiner, sondern wächst durch neue Gesetze und Formulare stetig weiter. Groß ist frustriert, aber Aufgeben sei für ihn keine Option, sagt er: „Man muss einfach immer weiter bohren, immer weitermachen.“

Deborah Baran

Anzeige

HÜLSKENS
WASSERBAU

WIR MACHEN'S MÖGLICH

STARKE TECHNIK.
BESONDERE PROJEKTE.

Foto: Erprobungsphase Abwasserreinigung Mülheim

www.huelskens-wasserbau.de

KNOW
HOW

2 KOMPETENZ AM, IM
UND AUF DEM WASSER