

Die Mittelweseranpassung

Der Ausbau des Schleusenkanals Drakenburg



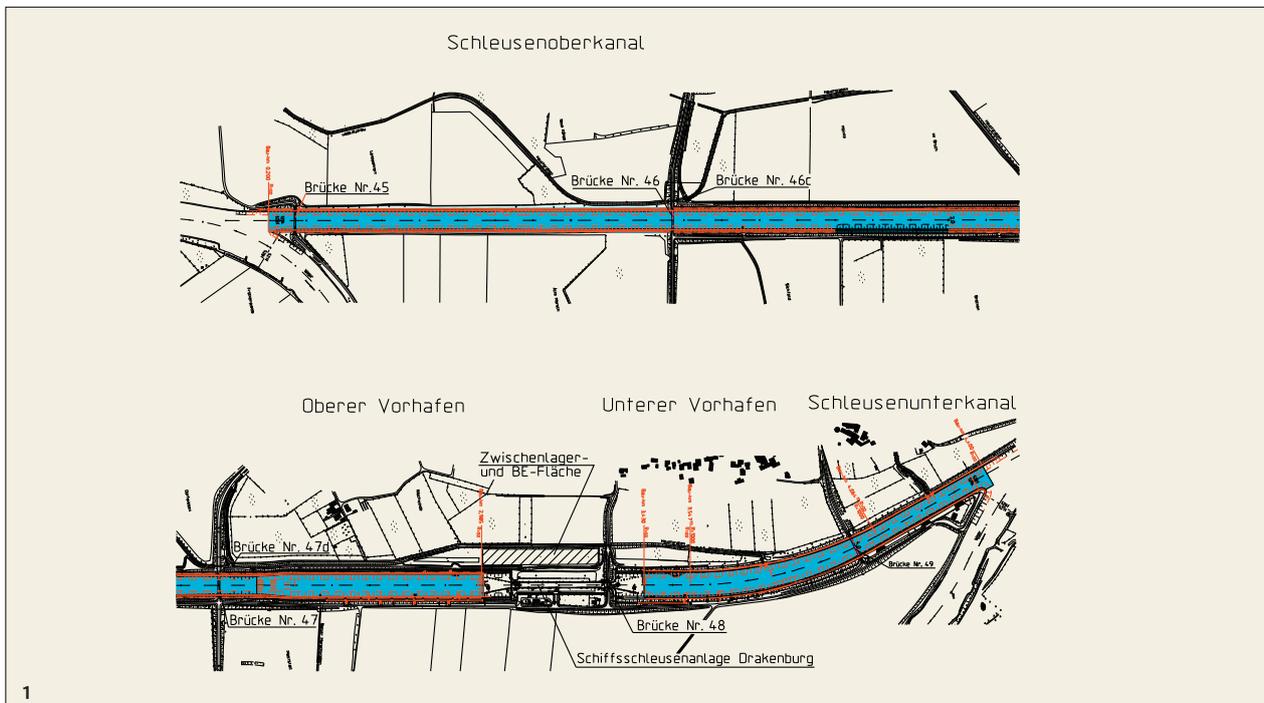


Abb. 1: Übersichtslageplan Schleusenkanal Drakenburg

Grundlagen der Planung

Zwischen Minden und Bremen verbindet die Mittelweser die Seehäfen der Unterweserregion über den Mittellandkanal mit dem deutschen und europäischen Binnenwasserstraßennetz.

Derzeit ist das Großmotorgüterschiff (GMS) mit einer Länge von 110 m und einer Breite von 11,45 m maßgeblich für den Ausbau von Binnenwasserstraßen auf dieser Relation. Die vorhandenen Querschnitte der Schleusenkanäle und Stauhaltungen der Mittelweser sind für diese modernen Binnenschiffe nicht ausreichend breit und tief. Daher wurde unter Berücksichtigung von technischen Erfordernissen und ökologischer Belange eine Ausbaulariante entwickelt, um die Mittelweser

an den Verkehr von Großmotorgüterschiffen mit einer Abladetiefe von 2,50 m und teilweisen Begegnungseinschränkungen anzupassen.

Der Planfeststellungsbeschluss für die Anpassung der Mittelweser ist seit Mai 2006 bestandskräftig. Dem Wasserstraßen-Neubauamt Helmstedt wurde daraufhin vom Gesamtprojekt Mittelweseranpassung die Planung (Erstellung der Entwürfe und Aufstellung der Verdingungsunterlagen) sowie die Durchführung der Vergabeverfahren und die anschließende Bauabwicklung für die Schleusenkanäle, Schleusenvorhöfen einschließlich Liegenstellen und Dalbenleitwerken vor den Schleusen übertragen.

Ausbau des Schleusenober- und Unterkanals Drakenburg

Ziel ist es, den Schleusenkanal Langwedel für das Befahren mit teilabgeladenen Großmotorgüterschiffen (GMS; L=110,00 m; B=11,45 m; T=2,50 m) zu ertüchtigen sowie für 139 m lange Schubverbände (B=11,45 m; T=2,50 m) eine Durchfahrt zu ermöglichen. Weiterhin ist zukünftig der Verkehr von zweilagigen Containertransporten vorgesehen.

Der Ausbau des Schleusenkanals Drakenburg ist der zweite von drei an den unteren Haltungen der Mittelweser aufzuweitenden Schleusenkanälen. Er gliedert sich in den Schleusenoberkanal (SOK), die Schleusenanlage Drakenburg und den Schleusenunterkanal (SUK). Der Oberkanal besteht aus der freien Strecke und dem oberen Vorhafen. Der Unterkanal besteht aus dem unteren Vorhafen und der freien Strecke. Der ca. 3,00 km lange Schleusenoberkanal (ohne Vorhafen) wird im Trapezprofil mit einer Wasserspiegelbreite von 51,00 m bei hydrostatischem Stau von 21,00 m ü. NN ausgebaut und

ist dann zweischiffig befahrbar. Der ca. 1,03 km Schleusenunterkanal (ohne Vorhafen) wird im Trapezprofil mit einer Wasserspiegelbreite von 38,00 m ausgebaut. Er ist dann nur einschiffig befahrbar. Dieses ist aber gegenüber der Schifffahrt wegen der kurzen Strecke als die wirtschaftlichste und ökologisch beste Lösung vertretbar.

Die Böschungsneigungen sind sowohl im Ober- als auch im Unterkanal gemäß Planfeststellungsbeschluss mit 1:2,7 festgelegt. Die beiden Vorhöfen, sowohl der im Schleusenunterkanal als auch der im Schleusenoberkanal, werden ebenfalls im Trapezprofil ausgebaut.

Die Maßnahme wurde im Frühjahr 2009 vom WNA Helmstedt EU-weit ausgeschrieben. Mit der Umsetzung des Bauvertrags wird im Herbst 2009 begonnen. Die Baukosten belaufen sich auf ca. 14 Mio. Euro.

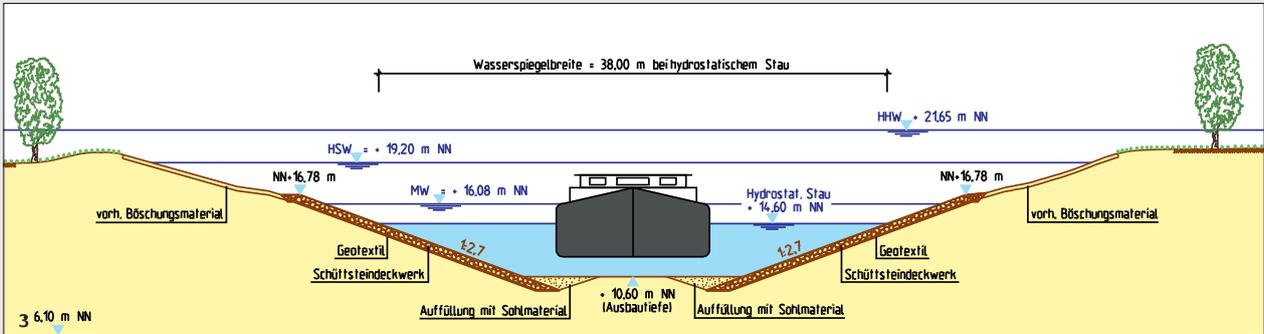
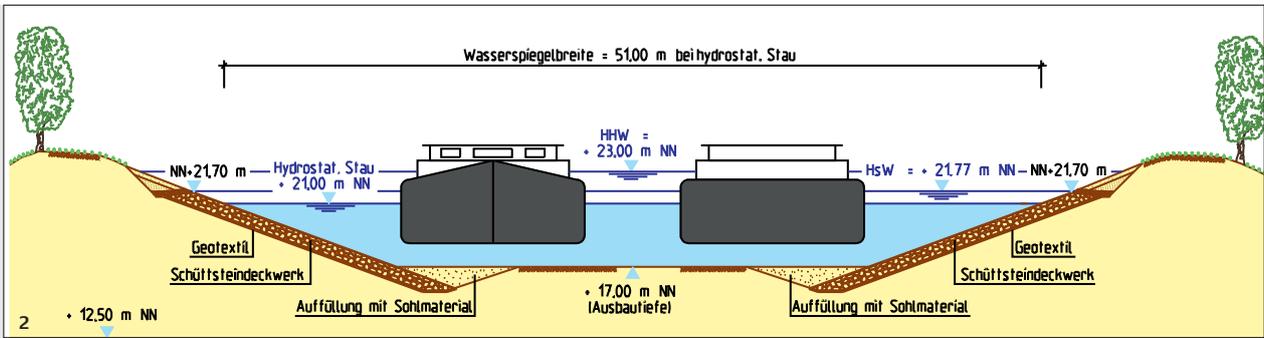


Abb. 2: Ausbauprofil des Schleusenoberkanals Drakenburg

Abb. 3: Ausbauprofil des Schleusenunterkanals Drakenburg

Leistungen des Bauvertrags

Die Leistungen des Bauvertrags beinhalten Nassbagger-, Trockenbagger-, Deckwerks-, Abbruch- und Wegebauarbeiten für den Ausbau des Schleusenoberkanals Drakenburg von Kanalbeginn bis zum Schleusenleitwerk bei SOK -km 3,010 und des Schleusenunterkanals vom unteren Leitwerk bei SUK -km 3,390 bis Kanalende bei Weser - km 286,500, also inklusive der Vorhäfen. Damit verbunden sind der ersatzlose Abbruch zweier Auslassbauwerke sowie die Anpassung eines Einlassbauwerkes an das neue Ausbauprofil. Beide Trapezprofile werden mit einem filterstabilen Deckwerk befestigt, welches in den Vorhäfen teilvergossen ausgeführt wird.

Zusammengefasst betragen die Hauptmassen dieses Ausbaubereiches:

Aushubboden:	ca. 250.000 m ³
Deckwerk teilweise vergossen:	ca. 153.000 m ³

Die Bodenmassen werden umweltfreundlich auf dem Wasserweg transportiert und in die Wesergrube Liebenau verbracht. Die Fertigstellung der Maßnahme ist für den Spätsommer 2011 vorgesehen.



Abb. 3: Vorhafen Schleusenoberkanal Drakenburg



Abb. 4: Schleusenoberkanal Drakenburg

**Wasserstraßen-
Neubauamt Helmstedt**

Walbecker Straße 23b
38350 Helmstedt
Telefon 05351 3 94-0
Telefax 05351 3 94-52 40
wna-helmstedt@wsv.bund.de
www.wsv.de

Stand: August 2009

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung