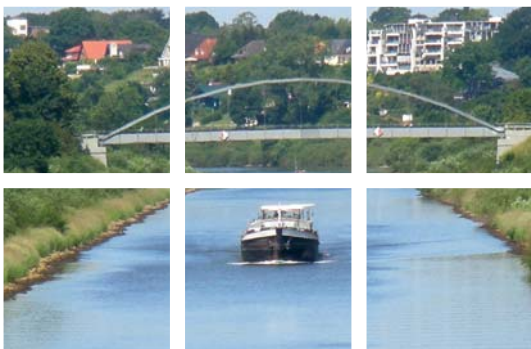


Die Mittelweseranpassung

Der Ausbau des Schleusenkanals Langwedel



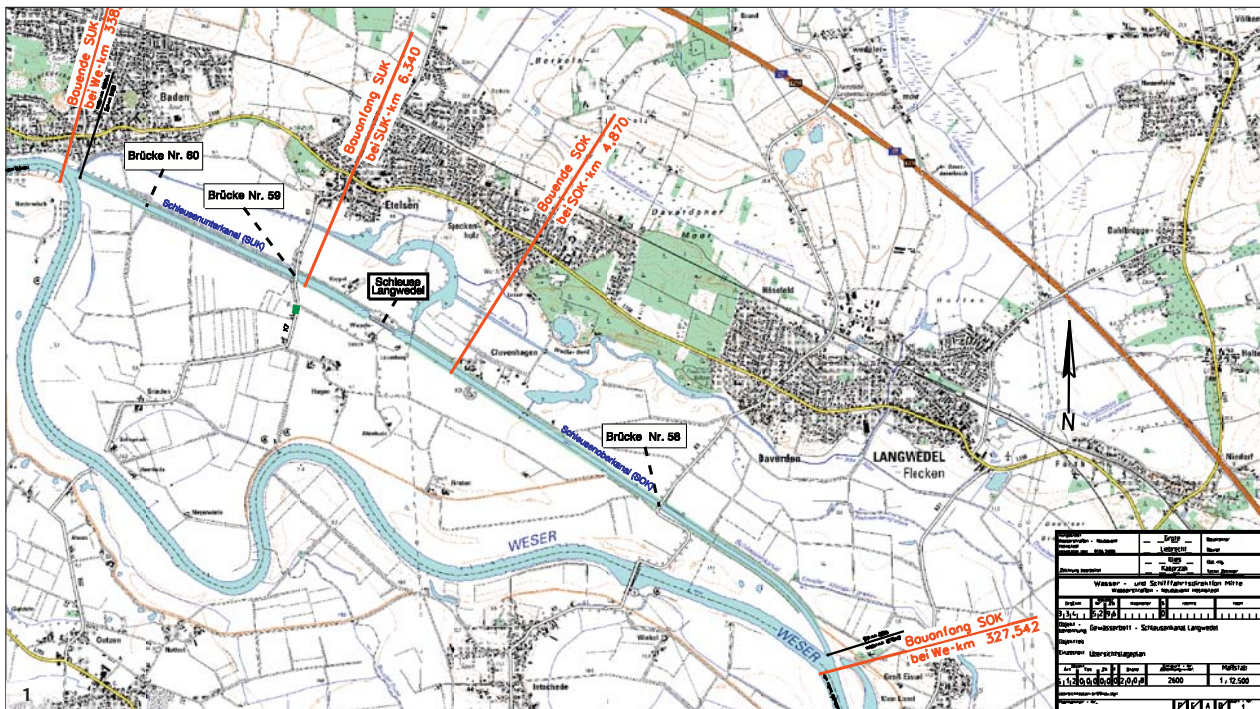


Abb. 1: Übersichtslageplan Schleusenkanal Langwedel

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 Ausbauvariante 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 Langwedel

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 Langwedel ist der erste von drei an den unteren Haltungen der Mittelweser aufzuwendenden Schleusenkanälen und mit knapp 7,9 Kilometern zugleich einer der Längsten an der Mittelweser insgesamt. Der Oberkanal besteht aus der freien Strecke und dem oberen Vorhafen. Der Unterkanal besteht aus dem unteren Vorhafen und der freien Strecke.

Der ca. 4,2 km lange Schleusenoberkanal (ohne Vorhafen) wird zur Eingriffsminimierung beidseitig im kombinierten Recht-

eck-Trapez-Profil (KRT-Profil) symmetrisch zur vorhandenen Kanalachse mit einer Wassertiefe von 3,50 m unter hydrostatischem Stau und einer Breite von 42,00 m ausgebaut und ist dann zweischiffig befahrbar.

Der ca. 2,2 km lange Schleusenunterkanal (ohne Vorhafen) wird im Trapezprofil ebenfalls mit einer Wassertiefe von 3,50 m unter hydrostatischem Stau ausgebaut. Das Ausbauprofil wird symmetrisch zur Kanalachse aufgeweitet. Zur Eingriffsminimierung variiert die Böschungsneigung. Die neue Sohlbreite beträgt 32,10 m, die Wasserspiegelbreite ist bei hydrostatischem Stau 51,00 m. Der Schleusenunterkanal ist dann ebenfalls zweischiffig befahrbar. Die Bauarbeiten wurden im Winter 2008/2009 vom WNA Helmstedt EU-weit ausgeschrieben. Mit der Umsetzung des Bauvertrags wurde im Frühjahr 2009 begonnen. Die Baukosten belaufen sich auf ca. 30 Mio. Euro.

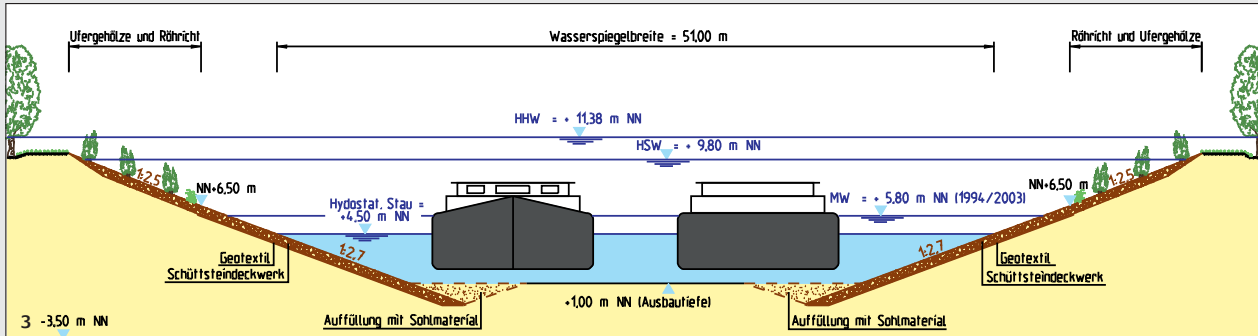
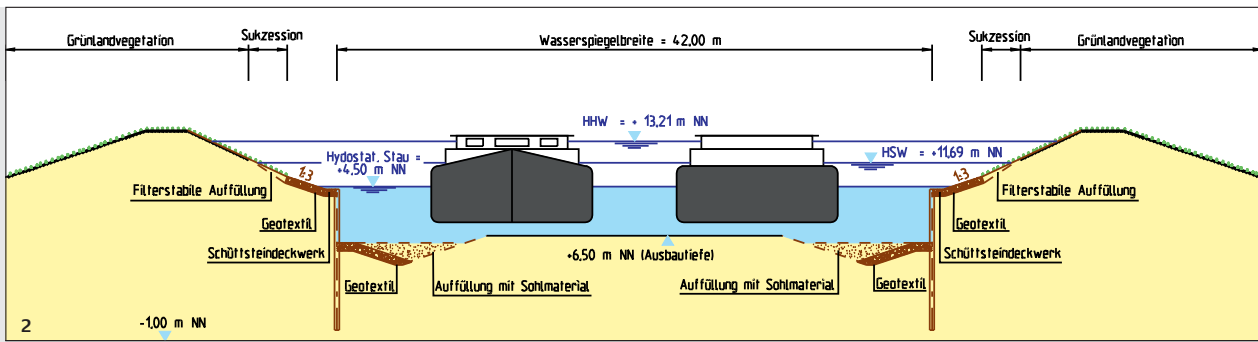


Abb. 2: Ausbauprofil des Schleusenoberkanals Langwedel

Abb. 3: Ausbauprofil des Schleusenunterkanals Langwedel

Leistungen des Bauvertrags

Die Leistungen des Bauvertrags beinhalten Spundwand-, Verankerungs-, Trocken-, Nassbagger-, Deckwerks-, Abbruch und Wegebauarbeiten für den Ausbau des Schleusenoberkanals Langwedel von Kanalbeginn bei Weser-km 327,542 bis zum oberen Vorhafen bei SOK-km 4,870 und des Schleusenunterkanals vom unteren Vorhafen bei SUK-km 6,340 bis Kanalende bei Weser-km 338,998, d.h. ausschließlich der Vorhäfen. Damit verbunden sind die Anpassung des Umschlagstelle Daverden bei SOK-km 2,500 an das Ausbauprofil, der ersatzlose Abbruch zweier Auslassbauwerke sowie die Anpassung eines Einlassbauwerkes und der Ausläufe zweier Einleitungsbauwerke. Das KRT-Profil des Oberkanals wird mit einer Unterwasserspundwand unverankert, die gespundete Trennschleuse und die hohe Spundwand der Umschlag- und Verladestelle Daverden verankert ausgeführt. Das Trapezprofil des Unterkanals wird aufgeweitet und mit einem filterstabilen Deckwerk befestigt.

Zusammengefasst betragen die Hauptmassen dieses Ausbaubereiches:

Spundwände:	11.000 to
Aushubboden:	550.000 m ³
Deckwerk:	180.000 m ²
Verklammerung:	50.000 m ²

Die Bodenmassen werden umweltfreundlich auf dem Wasserweg transportiert und im Europahafen Bremen der Wiederverwertung zugeführt sowie in die Wesergrube Henkenwerder verbracht.

Die Fertigstellung der Maßnahme ist für das Frühjahr 2011 vorgesehen.



Abb. 4: Schleusenoberkanal Langwedel



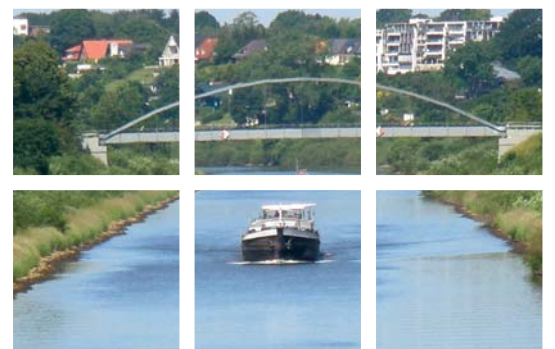
Abb. 5: Rammarbeiten am Schleusenoberkanal Langwedel

**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