

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Der Ausbau des Mittellandkanals Stadtstrecke und Südhafen Haldensleben





Grundlagen der Planung

Der Ausbau des Mittellandkanals stellt den Anschluss der Großräume Magdeburg und Berlin an die wichtigsten Nordseehäfen und die westlichen Industriezentren durch eine leistungsfähige, sichere und umweltfreundliche Wasserstraßenverbindung der Klasse Vb sicher.

Der vorhandene, unzureichende Kanalquerschnitt wird aufgeweitet für leistungsfähige übergroße Großmotorgüterschiffe bis 135 m Länge und Schubverbände bis 185 m Länge mit einer Breite bis 11,45 m

und einem Tiefgang von 2,80 m. Die Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 2.800 t bzw. 3.500 t.

Der Ausbau dieser Wasserstraßenverbindung ist weit vorangeschritten und steht nun kurz vor seinem Abschluss. Von Westen her ist Haldensleben schon fast optimal angebunden. Es fehlt im Wesentlichen noch der Bereich, der sich von östlich von Haldensleben rund 15 km bis zum Wasserstraßenkreuz in Magdeburg erstreckt.

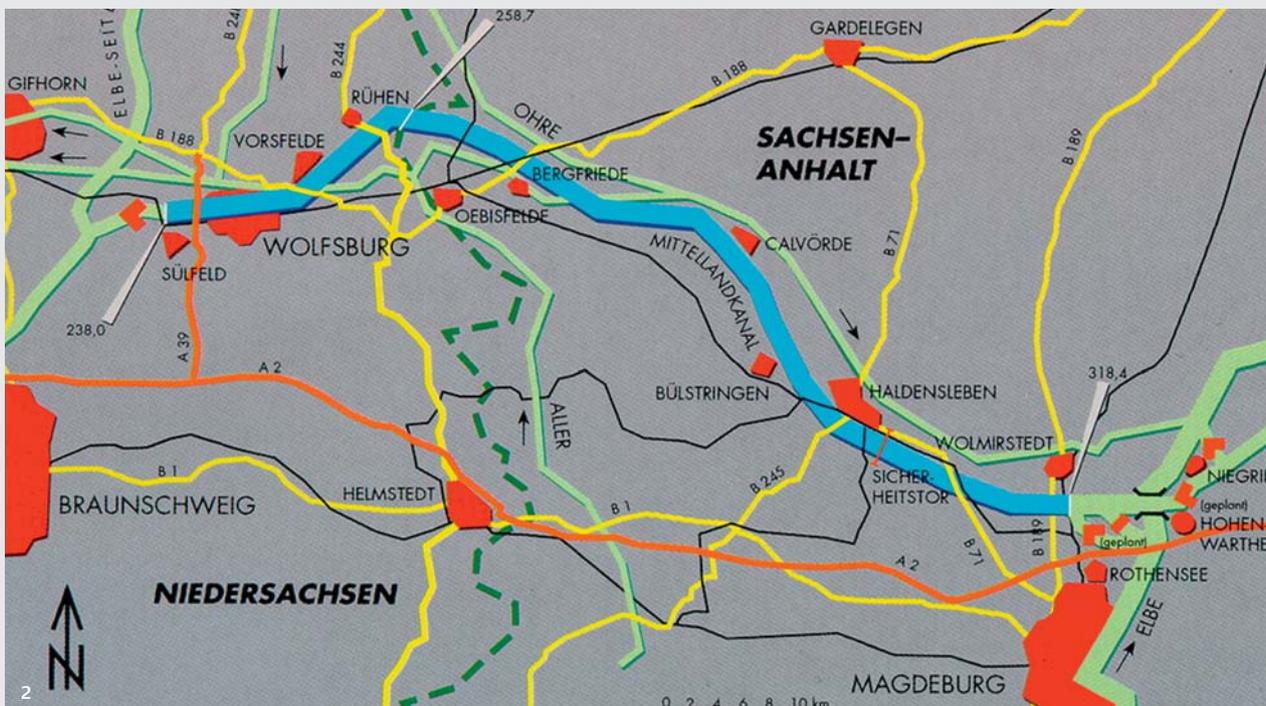


Abb. 1: Ausgebauter Kanalabschnitt

Abb. 2: Die Osthaltung des Mittellandkanals



Für die Wasserstraßenklasse Vb wurden bundeseinheitlich Regelabmessungen für vier verschiedene Kanalquerschnittsformen festgelegt. Es kann ausgebaut werden im:

Trapezprofil

Dieses Profil hat zwei geböschte Ufer. Die Wasserspiegelbreite beträgt 55,00 m bei einer Wassertiefe von 4,00 m.

Rechteckprofil

Diese beidseitige Spundwandbauweise hat eine Wasserspiegelbreite von 42,00 m bei einer Wassertiefe von 4,00 m.

Rechteck-Trapezprofil

Dieses Profil hat ein Spundwandufer und ein geböschtes Ufer. Die Wasserspiegelbreite beträgt 48,50 m bei einer Wassertiefe von 4,00 m.

Kombiniertes Rechteck-Trapez-Profil

Beide Ufer kombinieren die unter Wasser abgesenkte Spundwand mit einer sich anschließenden Böschung. Die Wasserspiegelbreite beträgt zwischen den Spundwänden 42,00 m und im Böschungsbereich 44,40 m bei einer Wassertiefe von 4,00 m.

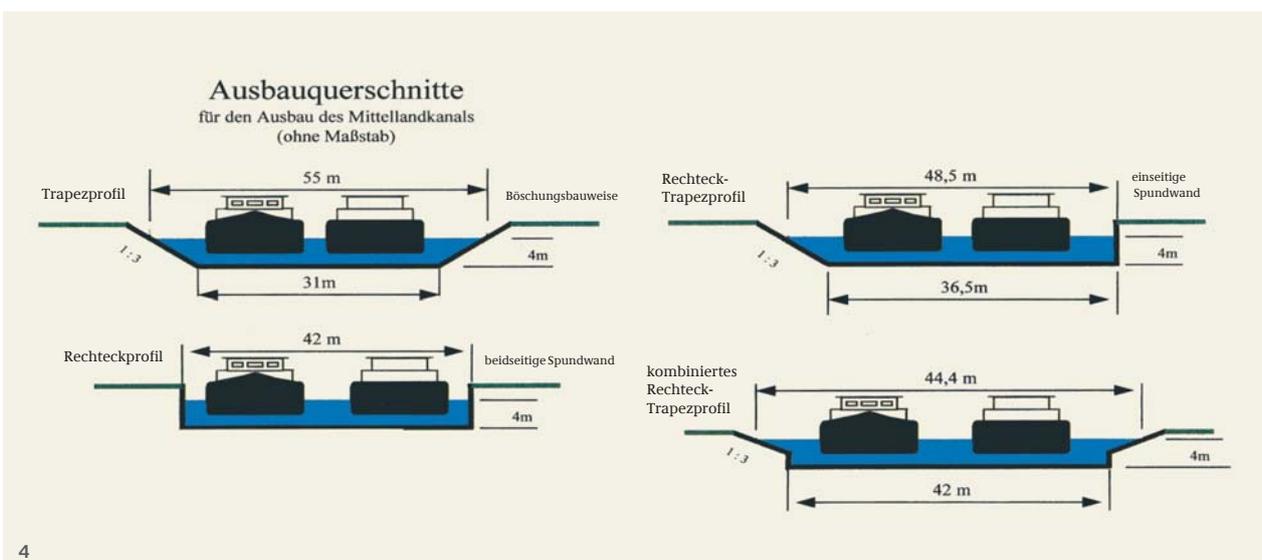


Abb. 3: Haldenslebener Häfen

Abb. 4: Ausbauquerschnitte

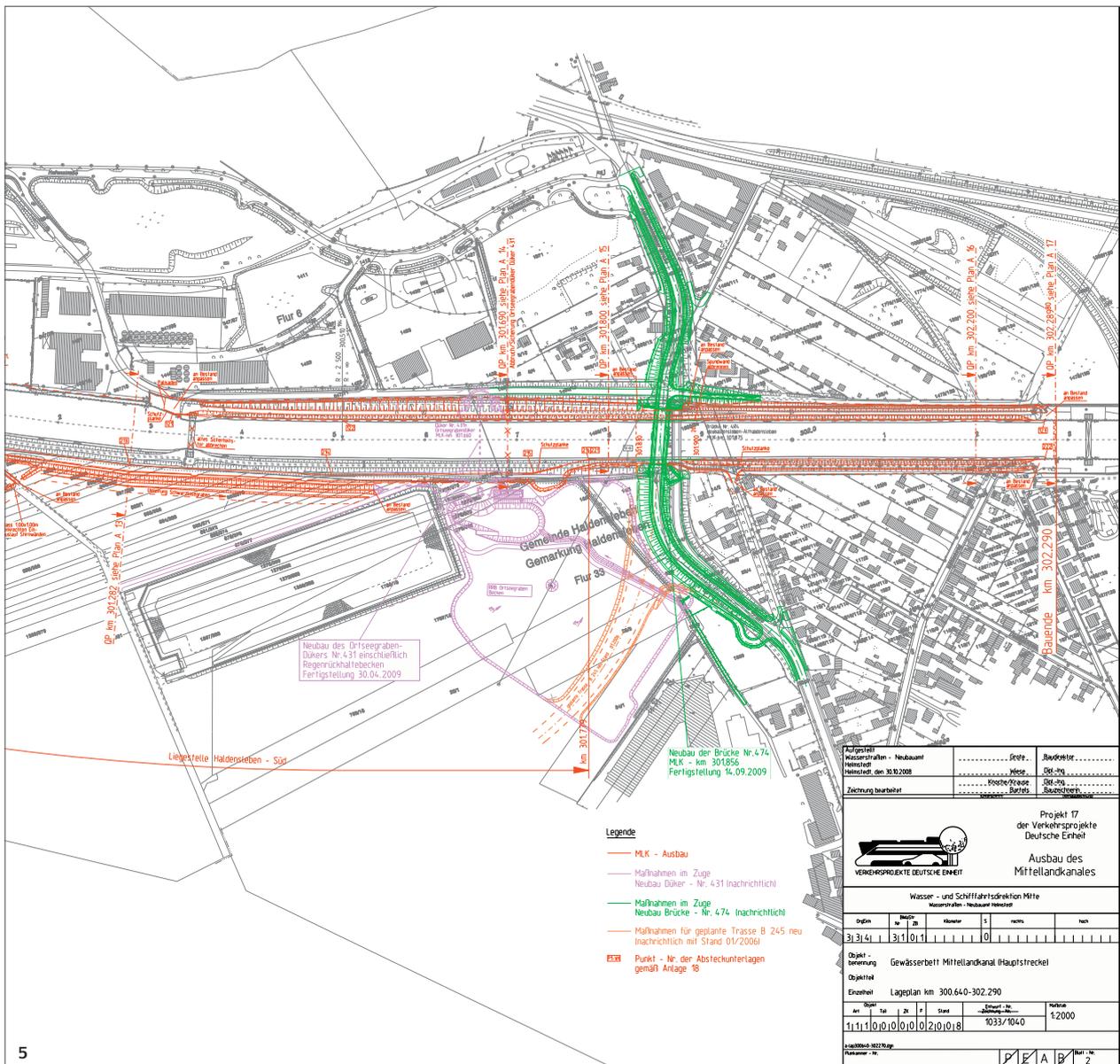


Abb. 5: Ausbauplan Stadtstrecke Haldensleben, MLK-km 300,640 – 302,290

Ausbau in Haldensleben

Für die einzelnen Streckenabschnitte der Osthaltung wurden unter ökologischen, ökonomischen und technischen Gesichtspunkten die jeweils zweckmäßigsten Ausbaquerschnitte ermittelt. Im Bereich der Stadtstrecke Haldensleben von MLK-km 300,640 bis 302,290 wird der Kanal beidseitig im kombinierten Rechteck-Trapez-Profil ausgebaut. Der Ausbau der Umschlag und Liegestelle Haldensleben auf der Südseite erfolgt außerhalb der Fahrrinnenbreite im Rechteck-Profil. Auf der Nordseite wird die vorhandene Uferbefestigung aus Spundwänden zum größten Teil erhalten.

Bei der Planung dieser Maßnahme haben die Stadt Haldensleben und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) eng zusammengearbeitet. Aufgrund des Bedarfs für eine Hafenumschlagstelle auf der Südseite hatte

sich die Stadt Haldensleben nach schon erfolgter Planfeststellung an die WSV gewandt, um die planfestgestellte Liegestelle noch zugunsten einer Umschlagstelle zu ändern. Man einigte sich zügig auf eine Anpassung der Planung. Die Liegestelle wurde um 300 m verkürzt, um die Umschlagstelle realisieren zu können. Die Stadt übernahm die technische Planung dieses geänderten Teilabschnitts und wird an den Baukosten beteiligt. Mit dem von der WSV durchgeführten Planänderungsverfahren wurden die rechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Umschlagstelle geschaffen. Die Maßnahme wurde schließlich im Dezember 2008 von der WSV EU-weit ausgeschrieben. Nach der Durchführung des Vergabeverfahrens wurde die Fa. Möbius aus Hamburg am 31.03.2009 mit der Bauausführung beauftragt. Die Auftragssumme beträgt ca. 25 Mio. Euro.

Leistungen des Bauvertrages



Abb. 6: Wasserbaugerätezug im Einsatz

Abb. 7: Deckwerkseinbau

Der Auftrag beinhaltet Abbruch-, Spundwand-, Verankerungs-, Erd-, Nassbagger-, Wasserbau- und Wegebauarbeiten.

Es sind die Widerlager des alten Sicherheitstors Haldensleben und drei Düker abzubauen.

Im Bereich der Umschlagstelle, der Liegestelle und der neuen Brücke Nr. 474 ist eine hohe Spundwand herzustellen. Sie wird verankert und vergurtet. Östlich der Häfen (Nordseite) und der Brücke Nr. 474 (Südseite) wird die Ufersicherung im kombinierten Rechteck-Trapez-Profil ausgebildet. Für die Herstellung der

unter den Kanalwasserspiegel abgesenkten Spundwand einschließlich der Verankerungsarbeiten wird eine temporäre Sicherungsspundwand eingebracht, so dass die Verankerungs- und Ausrüstungsarbeiten im Trocken durchgeföhrt werden können. Im Vorlauf zu den Nassbaggerarbeiten wird in Teilbereichen eine Sedimentbaggerung durchgeföhrt. Belastetes Bodenmaterial wird ordnungsgemäß entsorgt.

Zur Ablagerung des Trocken- und Nassbodens steht die Fläche „Linse Vahldorf“ zur Verfügung. Sie befindet sich ca. 7 km östlich des Ausbauloses.

Da der Kanalwasserspiegel in diesem Abschnitt über dem Grundwasser liegt, muss der Kanal gedichtet werden. Die Dichtung besteht aus einer 30 cm dicken Tonschicht, die zwischen den Spundwänden auf der Kanalsohle und auf der KRT-Böschung eingebaut wird. Zum Schutz gegen Erosion wird die Tonschicht mit einem geotextilen Filter abgedeckt. Abschließend wird als Schutz gegen Strömung und Wellen sowie gegen Ankerwurf und Schiffsanfahrung eine Deckschicht aus Wasserbausteinen aufgebracht. Der Streckenabschnitt erhält außer im Hafenbereich auf dem Nordufer beidseitig einen Betriebsweg.

Zusammengefasst betragen die Hauptmassen dieses Ausbaubereiches

Spundwände :	2.800 to
Aushubboden:	276.000 m ³
Ton:	30.000 m ³
Geotextiler Filter:	98.000 m ²
Wasserbausteine:	48.000 m ³
Wegebau:	16.000 m ²

Die Fertigstellung der Maßnahme und die Übergabe der Umschlagstelle an die Stadt Haldensleben sind für Mitte 2011 vorgesehen.

**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

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