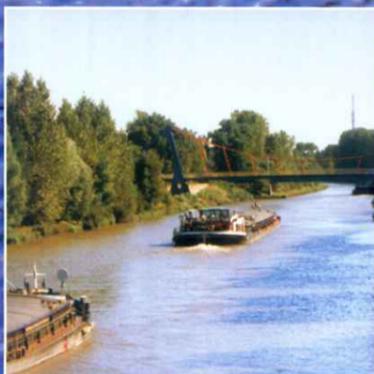




Deutsches Wasserstraßennetz



MLK zwischen Wolfsburg u. Magdeburg



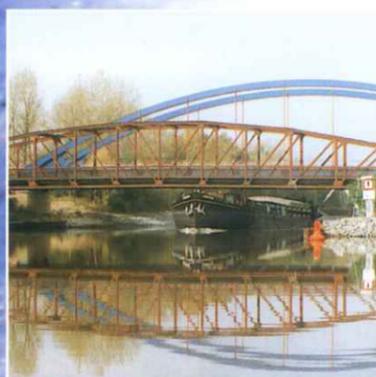
MLK bei Haldensleben



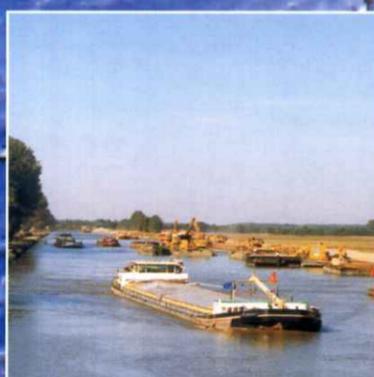
MLK in der Dammstrecke



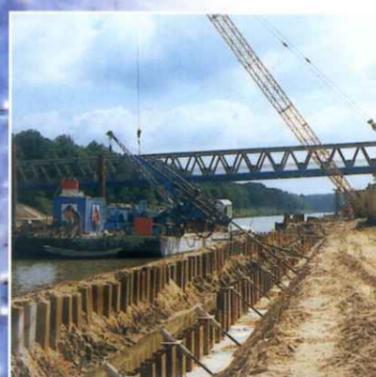
MLK östlich von Haldensleben



Brücke Nr. 454, Miesterhorst-Rätzlingen



Baulos Bülstringen



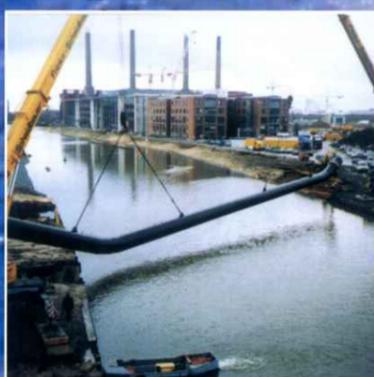
Baulos Wolfsburg



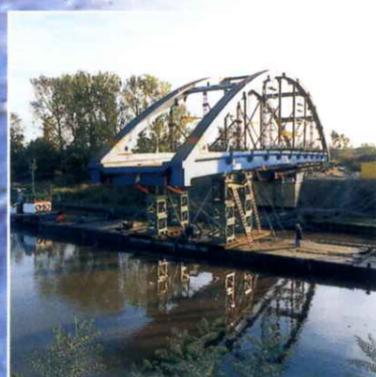
Einbau des Sicherheitstores



Baulos im Drömling



Einbau eines Dükers in Wolfsburg



Einschwimmen der Brücke Nr. 457

Der Mittellandkanal

Die Wasserstraße zwischen Ems, Weser, Elbe und Havel

Der Mittellandkanal wurde von 1906 bis 1916 zunächst als Bindeglied zwischen den nordwestdeutschen Stromgebieten des Rheins, der Ems, der Weser und dem Raum Hannover gebaut. 1938 waren die Weiterführung bis nach Magdeburg und die Anbindung an die Elbe fertiggestellt und die Fortsetzung zur Havel nach Berlin im Bau.

Die Osthaltung des Mittellandkanals zwischen der Schleuse Sülfeld bei Wolfsburg und dem Schiffshebewerk Magdeburg-Rothensee verläuft auf etwa 80 km Länge auf einer einheitlichen Wasserspiegellhöhe. Östlich von Haldensleben liegt der Kanal auf einem Damm, der im Elbetal eine Höhe von 17 m über Gelände erreicht.

Auf 30 km Länge durchzieht der Mittellandkanal den Drömling, ein großflächig unter Naturschutz gestelltes Niederungsgebiet. Durch das Vorkommen sehr seltener Tier- und Pflanzenarten ist diese Landschaft besonders wertvoll.

Der veraltete Zustand und die prognostizierte Verkehrsentwicklung erfordern den Ausbau des Mittellandkanals für die moderne, leistungsfähige Binnenschifffahrt. Rechtliche Grundlage für den Ausbau sind abschnittsweise erwirkte Planfeststellungsbeschlüsse, die alle Belange berücksichtigen. In den Planfeststellungsverfahren, die auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung beinhalten, werden die betroffenen Bürger beteiligt.

Der Ausbau des Mittellandkanals

zwischen Wolfsburg und Magdeburg

Der Mittellandkanal wird verbreitert und vertieft, um zukünftig Großmotorgüterschiffe bis 110 m Länge und Schubverbände bis 185 m Länge mit einer Breite bis 11,40 m und einem Tiefgang bis 2,80 m aufnehmen zu können. Diese Schiffe haben eine Tragfähigkeit von 2.100 Tonnen beziehungsweise von 3.500 Tonnen.

Im Rahmen des Kanalausbaus wurde das Sicherheitstor am Übergang zwischen Einschnitt- und Dammstrecke bei Haldensleben erneuert.

Beim Bau des Mittellandkanals wurden kreuzende Gewässer in Dükern bzw. Durchlässen unter dem Kanal hindurchgeführt. Jetzt müssen diese 31 Querbauwerke neu gebaut oder angepasst werden. Hierbei werden die vorhandenen wasserwirtschaftlichen Verhältnisse für die Gewässer berücksichtigt und der Hochwasserschutz verbessert.

Zwischen Sülfeld und Magdeburg müssen 50 Brücken angepasst werden, da die vorhandenen Durchfahrtshöhen von 4 m über dem Wasserspiegel – erforderlich sind heute 5,25 m – und auch die Stützweiten für den erweiterten Kanalquerschnitt nicht ausreichen. Die kreuzenden Verkehrswege – Eisenbahnen, Straßen, Wirtschaftswege, Rad-/Gehwege – werden unter Berücksichtigung des veränderten Verkehrsaufkommens angeglichen.

Vermeidung, Ausgleich und Ersatz von Eingriffen

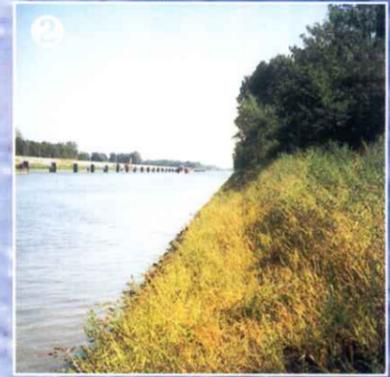
Neben der technischen Baumaßnahme ist die Eingliederung des Mittellandkanals in Natur und Landschaft im Rahmen des Vorhabens ein wichtiges Anliegen. Daher werden zunächst verschiedene Varianten untersucht und mit Hilfe von Umweltverträglichkeitsuntersuchungen die Planung entwickelt, die sowohl den ökologischen als auch den schiffahrtstechnischen Anforderungen gerecht wird. In der Regel wird das ökologisch günstige Trapezprofil mit schrägen Ufern gewählt, wobei das eine Ufer als Nichtausbauseite nahezu unberührt bleibt. Bei den Planungen werden frühzeitig die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden beteiligt.

Die unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden den Naturschutzgesetzen entsprechend ausgeglichen oder ersetzt.

Als Kompensationsmaßnahmen kommen u.a. in Betracht:

- Umsiedlung bedrohter Tier- und Pflanzenarten (1)
- Begrünung der wasserseitigen Böschungen (2)
- Entwicklung von extensiv genutztem Grünland (3)
- Schaffung von vernetzenden Strukturen und Trittsteinbiotopen durch Hecken- und Feldgehölze (4)
- Herstellung von Feuchtsenken (5)
- Renaturierung von Fließgewässern (6)

Der Mittellandkanal ist auch nach dem Ausbau zu einer modernen und leistungsfähigen Wasserstraße ein integrierter Bestandteil der Natur und eine Bereicherung der Landschaft.



Ausblick

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 beinhaltet den Ausbau der bestehenden Wasserstraßenverbindung zwischen Hannover und Berlin auf einer Gesamtlänge von rund 260 km nach europäischem Standard.

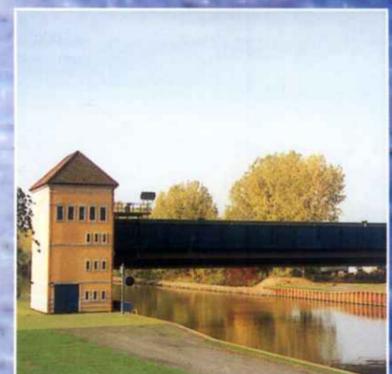
Durch den Ausbau des Mittellandkanals zwischen Wolfsburg und Magdeburg erhalten die Räume Magdeburg/Berlin eine leistungsfähige, sichere, wirtschaftliche und umweltfreundliche Güterverkehrsverbindung mit den wichtigsten Nordseehäfen und den westlichen Industriezentren. Damit werden die Standortbedingungen der an der Wasserstraße liegenden Regionen verbessert. Außerdem dient die Osthaltung des Mittellandkanals zusammen mit dem Elbe-Seitenkanal bei niedrigen Elbwasserständen der Schifffahrt von und nach Hamburg.

Mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 wird an die Ausbaumaßnahmen des Mittellandkanals im westdeutschen Wasserstraßennetz angeknüpft. Mehrere zusammenhängende Streckenabschnitte wurden in der Osthaltung des Mittellandkanals bereits ausgebaut. In einem ersten Zwischenschritt kann der Mittellandkanal durch die Anordnung von verkehrsregelnden Maßnahmen heute schon mit einem Tiefgang von 2,50 m durchgängig befahren werden.

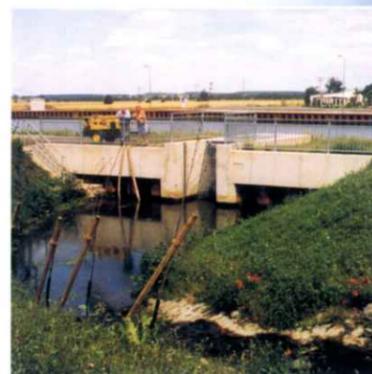
Zusammen mit der Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg ist der Anschluss über den Elbe-Havel-Kanal, die Untere Havelwasserstraße und den Havelkanal bis nach Berlin sichergestellt.



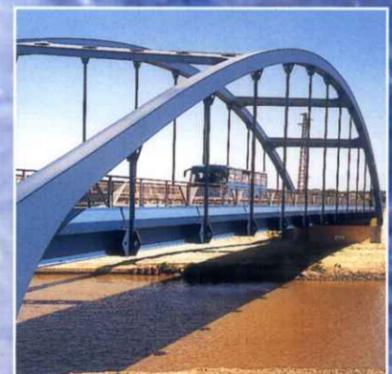
Brücke Nr. 466 bei Wieglitz



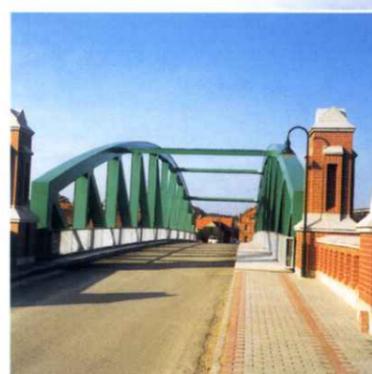
Sicherheitstor bei Haldensleben



Düker Nr. 427 in Bülstringen



Brücke Nr. 460 in Calvörde



Brücke Nr. 468 in Bülstringen



Baulos Bülstringen

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Mißbräuchlich sind besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersetzt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.