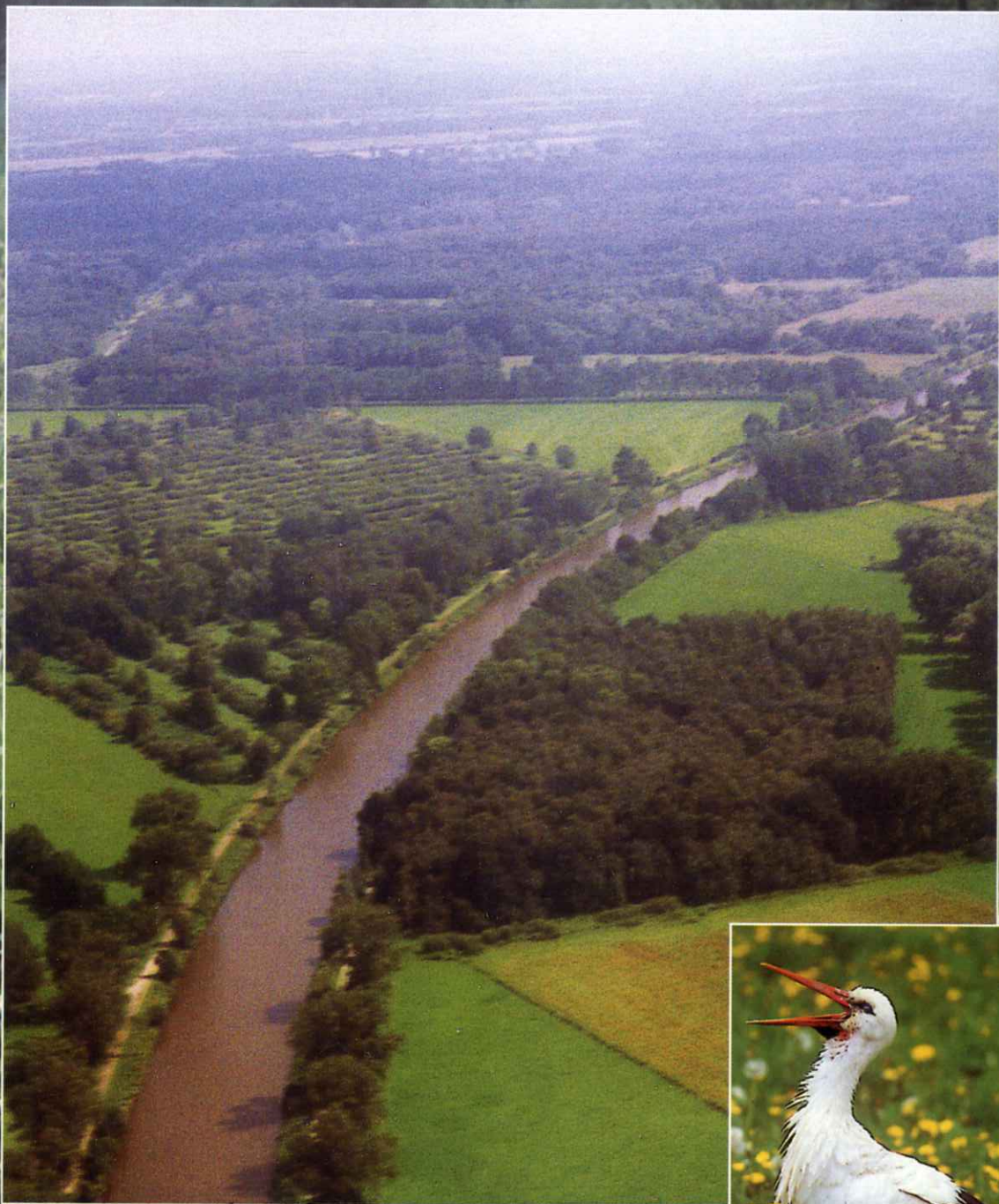


# DER MITTELLANDKANAL

## im Naturraum Drömling

Eine Information des Wasserstraßen-Neubauamts Helmstedt  
zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau-  
und Wohnungswesen

# Der Naturraum Drömling

## „Land der tausend Gräben“



*Graben im Drömling*

Der Drömling ist ein großflächig unter Naturschutz gestelltes Niederungsgebiet östlich von Wolfsburg. Im Grenzbereich von Niedersachsen und Sachsen-Anhalt konnten sich viele seltene Tier- und Pflanzenarten erhalten, wodurch diese Landschaft ökologisch besonders hochwertig ist. Unzählige kleine und größere Gräben sowie vor allem der Mittellandkanal auf ca. 30 km Länge durchziehen dieses Gebiet.

# Der Mittellandkanal im europäischen Wasserstraßennetz



Europa

Die Achse vom Mittellandkanal über den Elbe-Havel-Kanal, die Untere Havelwasserstraße und den Havelkanal verbindet die Räume um Magdeburg und Berlin mit den wichtigsten Nordseehäfen und westlichen Industriezentren und hat darüber hinaus eine herausragende Bedeutung im transeuropäischen Wasserstraßennetz.



Deutschland



Wolfsburg - Magdeburg,  
Teilabschnitt des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17

# Der Mittellandkanal

## Die Wasserstraße zwischen Ems, Weser und Elbe

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.



Der Mittellandkanal wurde im **Muldenprofil** mit einer Wasserspiegelbreite von rund 39 m und einer Wassertiefe von 3,25 m für die Schleppschiffahrt gebaut. Westlich der Schleuse Sülfeld erfolgte in den vergangenen Jahren unter Berücksichtigung des heutigen Standards der Ausbau der Wasserstraße. In einigen Bereichen der 82 km langen Osthaltung von der Schleuse Sülfeld bei Wolfsburg bis zum Schiffshewerk Rothensee bei Magdeburg ist das ursprüngliche Muldenprofil heute noch vorhanden.



In Sachsen-Anhalt wurde in der Zeit von 1976 bis 1987 auf einer Länge von 36 km ein **Teilausbau** durchgeführt. Dabei wurde der Mittellandkanal nach der Herstellung einer Uferspundwand auf einer Seite verbreitert und vertieft.

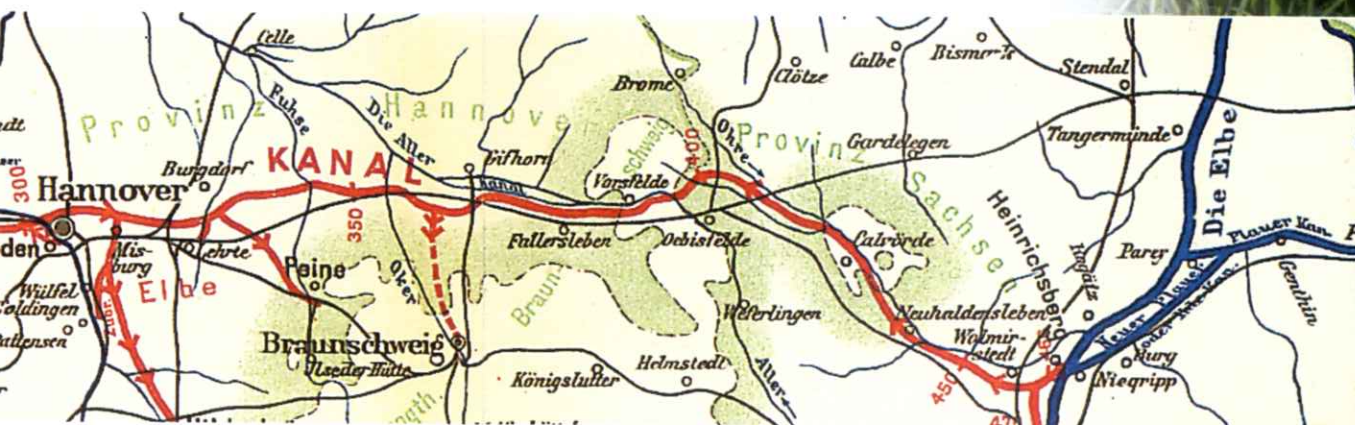
In dem vorhandenen Muldenprofil und dem Rechteck-Trapez-Profil des Teilausbaus sind Schiffe mit einer Länge von 85,0 m, einer Breite von bis zu 9,50 m und einer Abladetiefe von bis zu 2,20 m sowie Schubverbände mit 147,0 m Länge und einer Abladetiefe von 2,10 m zugelassen.

Beide Profile genügen mit ihren Abmessungen heute nicht mehr den Anforderungen der modernen Binnenschiffahrt.



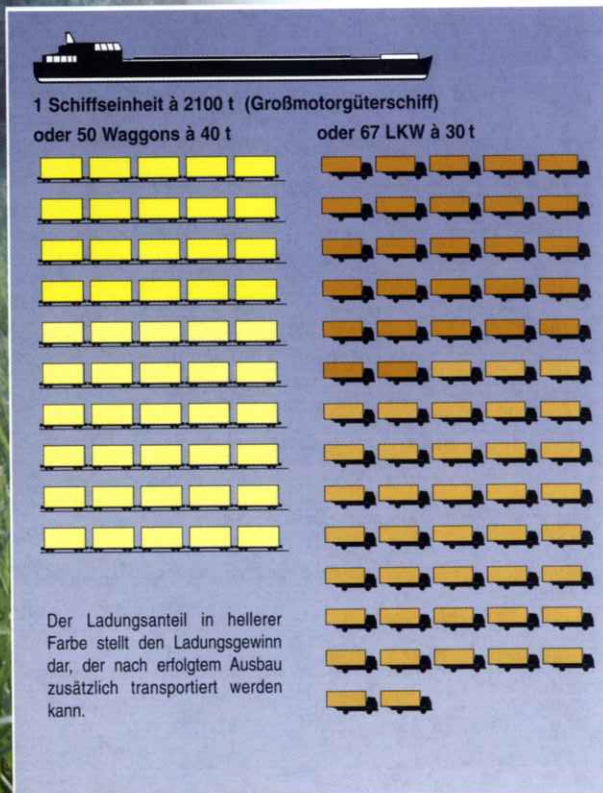
# Der Bau des Mittellandkanals im Überblick

- 1856 Erster Plan zum Bau einer Wasserstraßenverbindung zwischen dem Kohlerevier der Ruhr und dem Rhein, der mittleren Weser und der Elbe
- 1892 - 1899 Bau des Dortmund-Ems-Kanals
- 1. 4. 1905 Verabschiedung des Gesetzes zur Herstellung eines Schifffahrtskanals vom Rhein über den Dortmund-Ems-Kanal bis nach Hannover
- 1906 - 1916 Bauarbeiten am „Rhein-Weser-Kanal“ sowie an der Eder- und Diemeltalsperre zur Wasserversorgung des Kanals über die Weser
- 1915 Verkehrsaufnahme auf der Strecke Bevergern - Minden
- 1916 Verkehrsaufnahme auf der Strecke Minden - Hannover
- 16. 11. 1920 Einigung über die Trasse zur Weiterführung östlich von Hannover als „Weser-Elbe-Kanal“
- 1926/27 Beginn der Bauarbeiten östlich von Hannover
- 1938 Eröffnung des Schiffsverkehrs auf dem **Mittellandkanal** bis zur Elbe durch die Freigabe der Schleuse Sülfeld und des Schiffshebewerks Rothensee
- 1942 Kriegsbedingte Einstellung der Arbeiten an der Kanalbrücke über die Elbe und an dem Doppelhebewerk Hohenwarthe
- 1965 Regierungsabkommen zum Ausbau des Mittellandkanals von Bevergern bis Sülfeld nach europäischem Standard für moderne Binnenschiffe
- 1968 - 1976 Bau des Elbe-Seitenkanals
- 1976 - 1987 Teilausbau des sachsen-anhaltinischen Mittellandkanals aufgrund eines deutsch-deutschen Regierungsabkommens
- 1991/92 Beschluß zum Ausbau des Mittellandkanals zwischen Sülfeld und Magdeburg als Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17 und Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 1992
- 1. 7. 1993 Erster Rammschlag für das Projekt 17
- 19. 6. 1997 Grundsteinlegung für das Wasserstraßenkreuz im Zuständigkeitsbereich des Wasserstraßen-Neubauamts Magdeburg



Ausbauplan von 1899

# Der Mittellandkanal im Bundesverkehrswegeplan

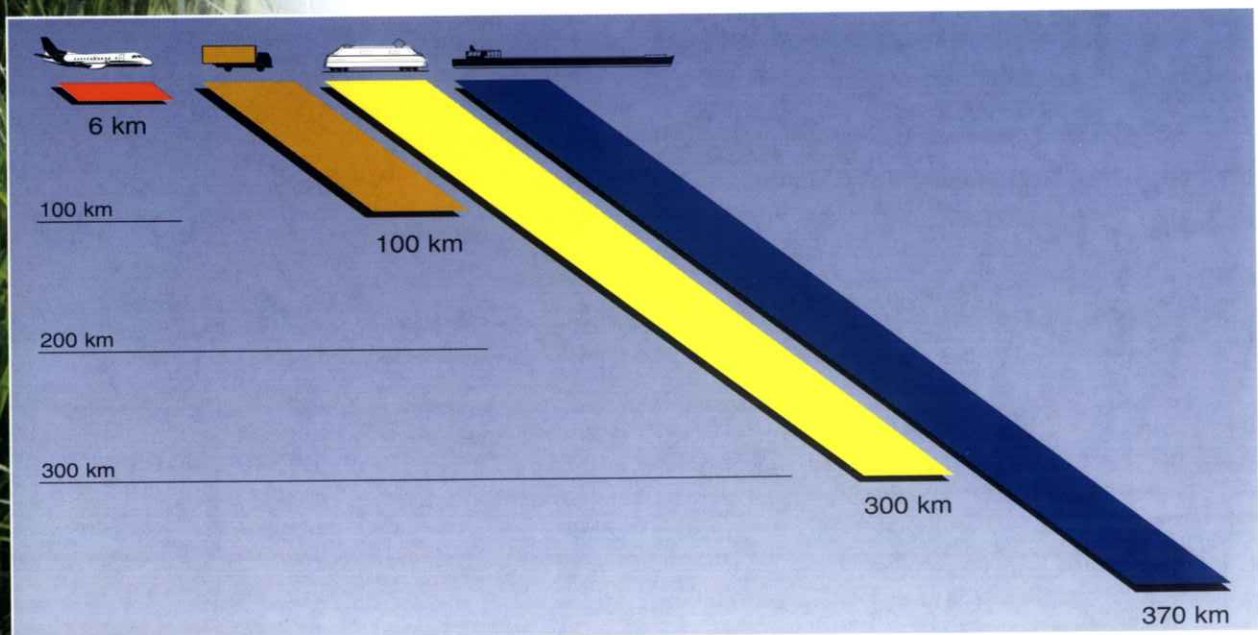


Vergleich der Transporteinheiten

Der Bundesverkehrswegeplan 1992 mit den 17 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit ist das gesamtdeutsche verkehrsübergreifende Planungsinstrument des Bundes für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Die Investitionsvorhaben zielen darauf ab, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Binnenschifffahrt stärker als in der Vergangenheit am Verkehrswachstum zu beteiligen. Die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit stellen mit sieben Straßen- und neun Schienenprojekten sowie einem Vorhaben für die Binnenschifffahrt eine wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern dar.

Jüngste Prognosen unabhängiger Wirtschaftsinstitute sagen bis zum Jahr 2010 bezogen auf das Basisjahr 1993 eine Steigerung der Binnenschifffahrts-transporte um etwa 60 % voraus. Für die Osthaltung des Mittellandkanals wird mit einem Güteraufkommen von 33 Millionen Tonnen/Jahr gerechnet.

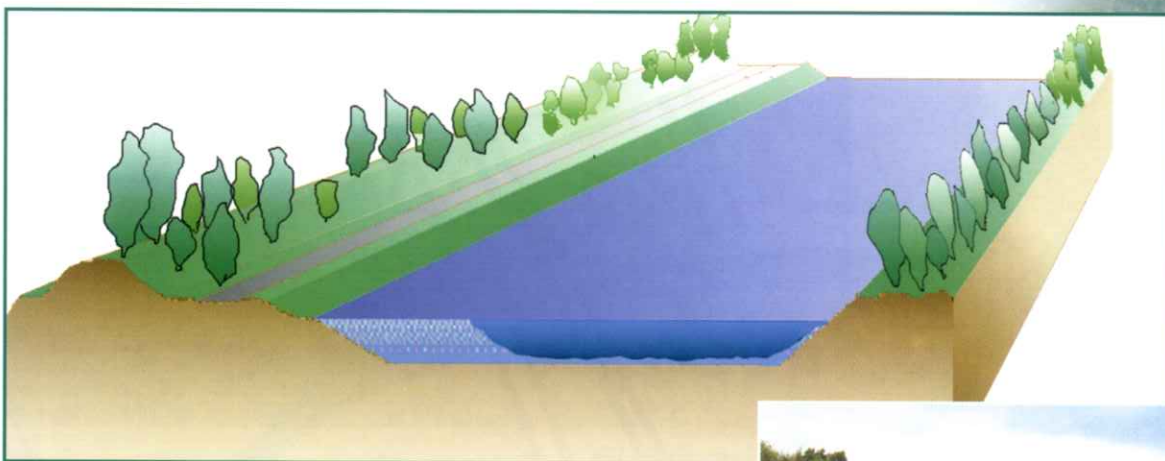
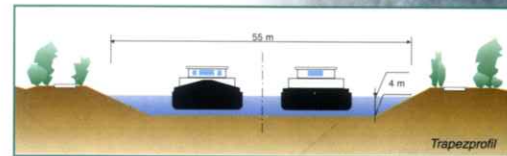
Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 ist ein hochwirtschaftliches und umweltverträgliches Vorhaben. Es beinhaltet den Ausbau der Wasserstraßenverbindung zwischen Hannover und Berlin auf einer Gesamtlänge von rund 260 km nach dem Standard der westeuropäischen Wasserstraßen. Kernstück des Projekts 17 ist die Elbeüberquerung bei Magdeburg zur unmittelbaren Verbindung von Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal.



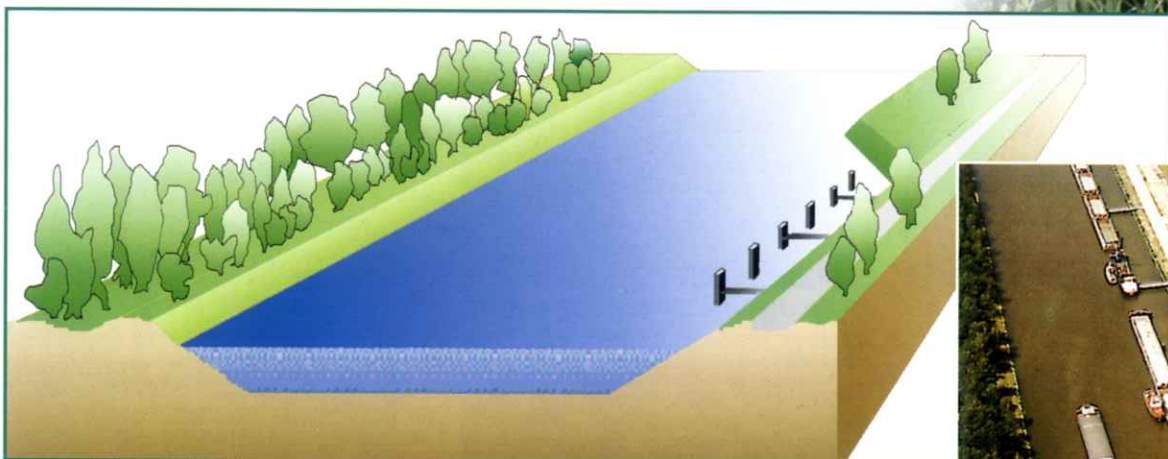
Vergleich der Transportweiten für eine Gütertonne bei gleichem Energieaufwand

# Der Ausbau des Mittellandkanals im Drömling

In der Regel werden die Kanalstrecken im ökologisch günstigen Trapezprofil mit 55 m Wasserspiegelbreite und 4 m Wassertiefe ausgebaut. Beidseitig werden Betriebswege für Unterhaltung und Notfallmaßnahmen angelegt.



Im Drömling wird nur zu einer Uferseite verbreitert, um auf der anderen Seite den vorhandenen hochwertigen Bewuchs zu erhalten. Auf der nicht ausgebauten Seite wird auf einen Betriebsweg verzichtet, um bestehende wertvolle Ruhezone zu schützen. Es wird ein loses Schüttsteindeckwerk mit großem Hohlraumgehalt hergestellt.



Für die Binnenschiffe müssen in regelmäßigen Abständen Liegestellen für Übernachtungen und zur Überbrückung von Wartezeiten angelegt werden. In der sensiblen Landschaft des Naturparks Drömling wurde eine Liegestelle mit geböschtem Ufer und vorgelagerten Dalben gebaut.



## Entstehung und

## Naturraum

## Drömling

## Entwicklung

15 000 v. Chr.

10 000 v. Chr.

3000 v. Chr.

1700 n. Chr.

1900 n. Chr.

Heute

Der Drömling ist eine ca. 320 km<sup>2</sup> große Niederung am südwestlichen Rande der Altmark und bildet eine eigenständige naturräumliche Einheit. Davon liegen ca. 20 % in Niedersachsen und ca. 80 % in Sachsen - Anhalt.

Die Entstehung des Drömlings reicht geologisch bis in die Saale-Eiszeit vor ca. 200.000 Jahren zurück. Aufgrund der beckenförmigen Gestalt und des geringen Gefälles entstand ein nacheiszeitlicher See. Durch allmähliche Verlandung entwickelte sich zunächst ein Niedermoor und in der Folge ein undurchdringlicher Bruchwald.

Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts war dieser Sumpfwald vom Menschen nahezu unbeeinflusst. Zur Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln ordnete Friedrich der Große mit einem Urbarmachungsedikt die Umwandlung des Drömlings in landwirtschaftliche Nutzfläche an. Durch Anlage von Gräben, Kanälen und Stauanlagen in Verbindung mit den parallel verlaufenden Rodungen des Bruchwaldes sowie der Ansiedlung von Kolonisten wurde die erste von insgesamt vier Drömlingsmeliorationen Anfang des 19. Jahrhunderts abgeschlossen.

Melioration bedeutet hierbei die Verbesserung der Bedingungen für die Landwirtschaft durch geeignete technische und biologische Maßnahmen. Dies waren im Drömling vor allem großflächige Entwässerungen über umfangreiche Grabensysteme.

Kunrau

Ohre

Aller

Oebisfelde

Röwitz

Köckte

Dannefeld

Sichau

Mieste

Sachau

Wolfsburg - Stendal - Berlin

Miesterhorst

Friedrichskanal

Bergfriede

Niendorf

Mittellandkanal

Allerkanal

Bösdorf

Mannhausen

Ohre

Calvörde

Der zweite Meliorationsabschnitt im Allerdrömling war um etwa 1875 beendet und brachte nochmals erhebliche Verbesserungen für die Landwirtschaft. Eng verknüpft mit dem Bau des Mittellandkanals war die dritte Entwässerungsetappe des Drömlings in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts. Die Wasserspiegelhöhe des Kanals von 56 m ü. NN entspricht dem durchschnittlichen Grundwasserstand im Drömling. Überschüssiges Drömlingswasser konnte nun durch niveaugleiche Entlasterkanaäle und Einlaßbauwerke in den Mittellandkanal eingeleitet und von dort weiter in die Elbe geführt werden. Mit diesen Maßnahmen wurde die akute Hochwassergefahr im Drömling erstmals endgültig gebannt. Im Jahresverlauf hat der Kanalwasserspiegel eine ausgleichende Wirkung auf die lokalen Grundwasserstände, d.h. die jährlichen Schwankungen des Grundwassers werden reduziert.

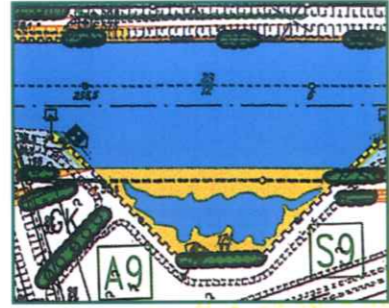
Als Folge der Kollektivierung der Landwirtschaft zwischen 1960 und 1980 wurden Wasserstände und landwirtschaftliche Nutzflächen im Drömling der industriellen Produktionsweise angepaßt. Eigens hierfür wurden zwei Schöpfwerke gebaut, um Drömlingswasser in den Mittellandkanal einzuleiten. Diese vierte Meliorationsphase beeinträchtigte den Naturhaushalt am nachhaltigsten.

Seit Beginn der 90er Jahre wurden naturschutzfachliche Planungen verstärkt. Durch eine großflächige Unterschutzstellung wurde die Chance für eine neue Epoche in der Entwicklung des Drömlings eröffnet.





Wendestelle bei km 256,5



Gestaltungsplan



Höckerschwäne



Feuchtgrünland

### Schaffung von Feuchtgrünland

Landwirtschaftliche Flächen entlang des Mittellandkanals erfahren durch die Umwandlung von Acker bzw. Intensivgrünland in extensiv genutztes Grünland eine landschaftsästhetische und ökologische Aufwertung. Die Anlage von Feuchtsenken und Hecken entspricht den Zielen des Wiesenvogelschutzes im Drömling.



Flußbarsch



Flußkrebs



Plattbauchlibelle

## Nieder-sachsen

Rühen

Mittellandkanal

Buchhorst

Brechtorf

Wendschott

Breitenrode

Vorsfelde

Aller

Oebisfelde



Grünland



Feuchtwiese im Naturschutzgebiet

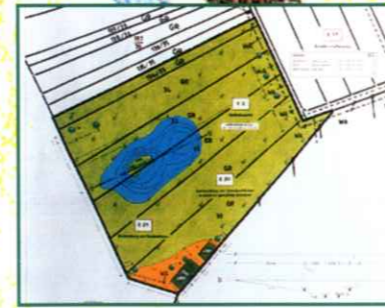


Benjeshecke

## Wolfsburg

### Wendestelle Rühen

Die ehemalige Wendestelle im früheren Grenzbereich bei Rühen wird zu einem naturnahen Stillgewässer umgewandelt. Ein Längswerk aus alten Deckwerkssteinen dient als Schutz vor Wellenschlag. Uferabflachungen und Erhöhungen der Sohle optimieren den Standort als wertvollen Lebensraum für die aquatische Fauna insbesondere für Fische.



Gestaltungsplan



Feuchtsenke



Kranich



Wasserfledermaus



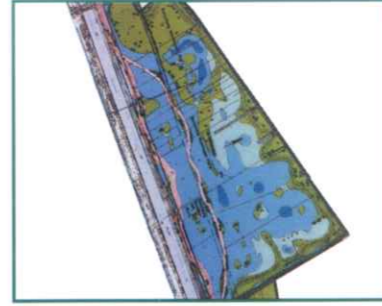
Fledermausquartier im Bau



Kanalseitenwall mit Betriebsweg



Bereich der zukünftigen Flachwasserzone



Gestaltungsplan



Feuchtgrünland



Männliche Zauneidechse



Streifenwanze

### Flachwasserzone Mannhausen

Auf einer ca. 70 ha großen Fläche wird eine mit dem Mittellandkanal verbundene Gewässerlandschaft angelegt, die mit Buchten, Inseln und Pflanzungen gestaltet wird. So entstehen ungestörte Bereiche in den kanalfernen Wasserzonen, die ökologisch hochwertige Lebensräume darstellen. Weiterhin können durch die Schaffung von Aussichtspunkten Besucher diesen sensiblen Bereich des Drömlings beobachten.

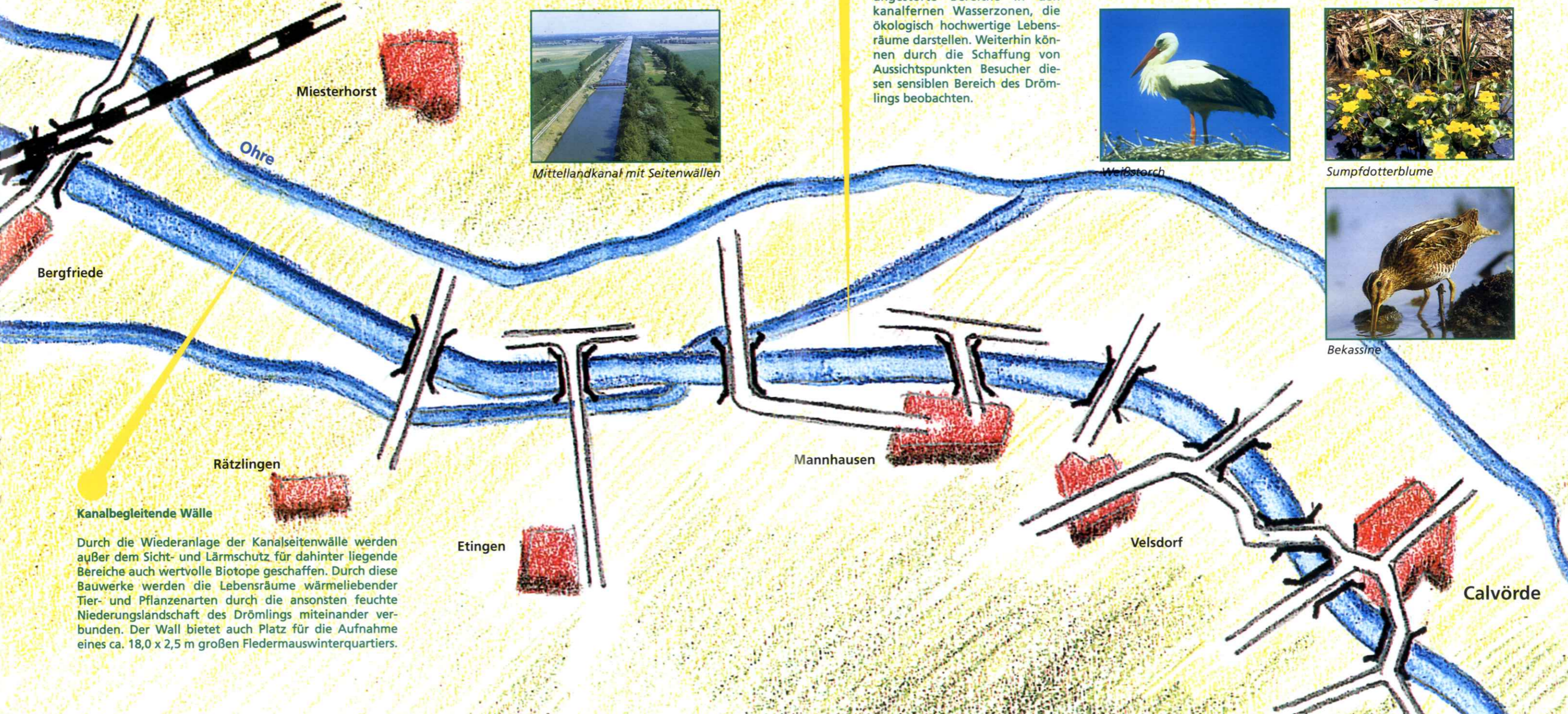


Fischotter



Graben im Drömling

## hsen-Anhalt



Mittellandkanal mit Seitenwällen



Weißstorch



Sumpfdotterblume



Bekassine

### Kanalbegleitende Wälle

Durch die Wiederanlage der Kanalseitenwälle werden außer dem Sicht- und Lärmschutz für dahinter liegende Bereiche auch wertvolle Biotope geschaffen. Durch diese Bauwerke werden die Lebensräume wärmeliebender Tier- und Pflanzenarten durch die ansonsten feuchte Niederungslandschaft des Drömlings miteinander verbunden. Der Wall bietet auch Platz für die Aufnahme eines ca. 18,0 x 2,5 m großen Fledermauswinterquartiers.

## Status des Drömlings



Der Drömling bildet einen einheitlichen Naturraum und erstreckt sich über die Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt.

Der gesamte sachsen-anhaltinische Teil ist seit 1990 als Naturpark ausgewiesen. Die Schutzzonen bestehen dabei vollständig aus Landschaftsschutz- und Naturschutzgebieten.

Seit 1992 ist der Drömling Naturschutzgroßprojekt mit gesamtstaatlich repräsentativer Bedeutung.

Das Kerngebiet mit knapp 9.000 ha ist nahezu identisch mit den Schutzzonen I und II des Naturparks und dem Vogelschutzgebiet der Europäischen Union.

Hierin enthalten ist auch ein seit 1979 ausgewiesenes Fischotter-schongebiet mit 4.719 ha.

Auch der niedersächsische Drömlingsteil ist nahezu vollständig unter Natur- bzw. Landschaftsschutz gestellt.

Seit 1997 fördert das Bundesumweltministerium zudem ein Erprobungs- und Entwicklungsvorhaben (E+E-Vorhaben).

Das Vogelschutzgebiet der Europäischen Union schließt den gesamten Teil des niedersächsischen Drömlings ein.

Der Aus- und Neubau von Wasserstraßen bedarf gemäß Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) der Planfeststellung.

Das Planfeststellungsverfahren ist ein öffentlich - rechtliches Genehmigungsverfahren unter Einbeziehung aller in ihren Belangen Betroffenen.

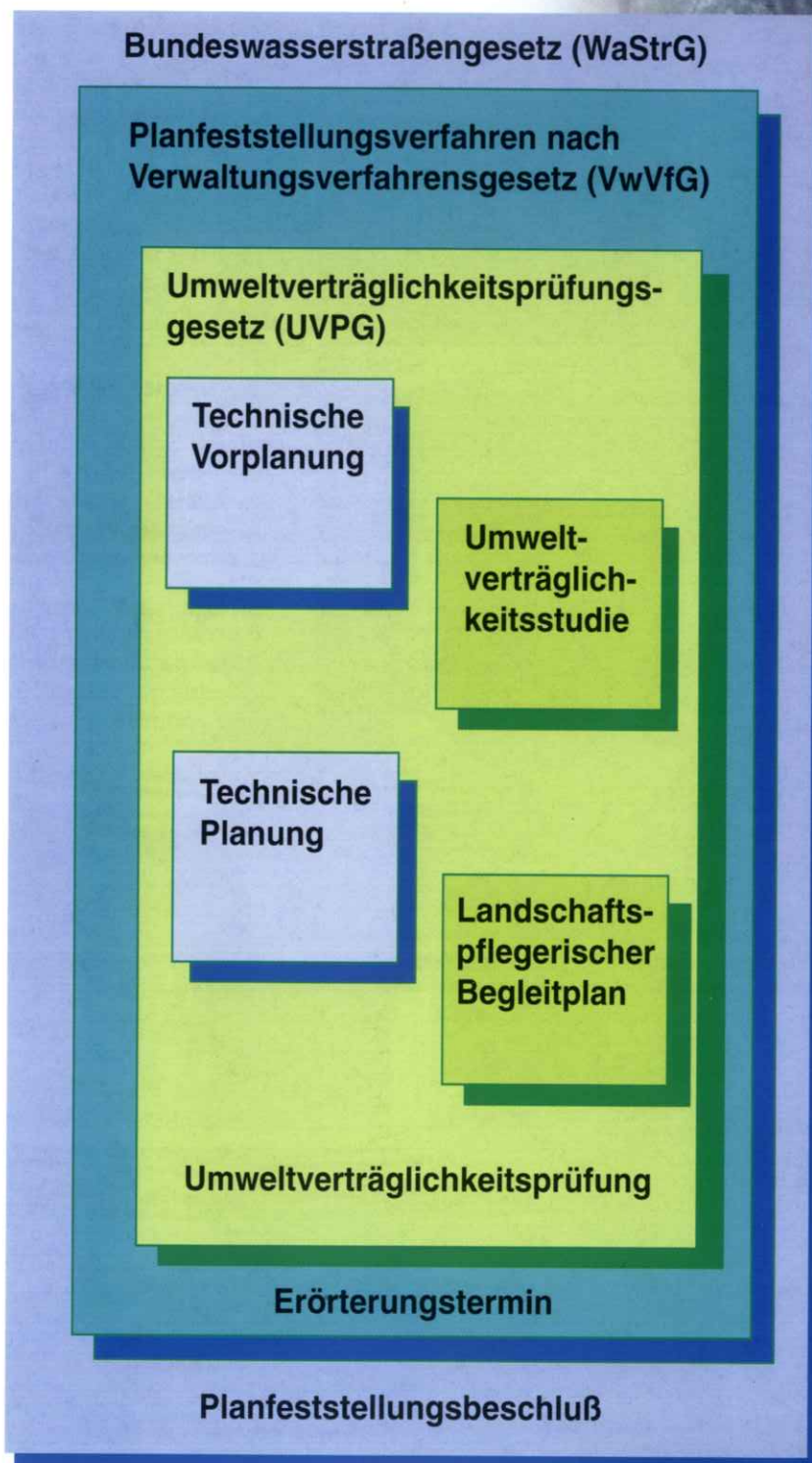
Nach den ersten technischen Vorplanungen wird eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt. Diese Studie erfaßt und bewertet die Auswirkungen auf sämtliche Umweltaspekte. Im Ergebnis wird die ökologisch verträglichste Variante vorgeschlagen.

Die technische Planung konkretisiert unter Berücksichtigung der Umwelt, der Schifffahrt und der Wirtschaftlichkeit das Vorhaben.

Vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz zu unterlassen. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind durch geeignete Maßnahmen auszugleichen. Diese werden in der Regel in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB) dargestellt.

In einem Erörterungstermin werden Einwendungen und Stellungnahmen von betroffenen Privaten und Behörden verhandelt. Im Anschluß entscheidet die Planfeststellungsbehörde über Einwendungen, über die keine Einigung erzielt werden konnte sowie die Zulässigkeit des Vorhabens aus ökologischer Sicht (Umweltverträglichkeitsprüfung).

Nach Herstellung des Einvernehmens in wasserwirtschaftlicher und landeskultureller Hinsicht mit der zuständigen Landesbehörde wird der Planfeststellungsbeschuß erlassen. Erst danach kann mit der Baumaßnahme begonnen werden.



# Vermeidung, Ausgleich und Ersatz von Eingriffen



MLK im Naturschutzgebiet bei km 262

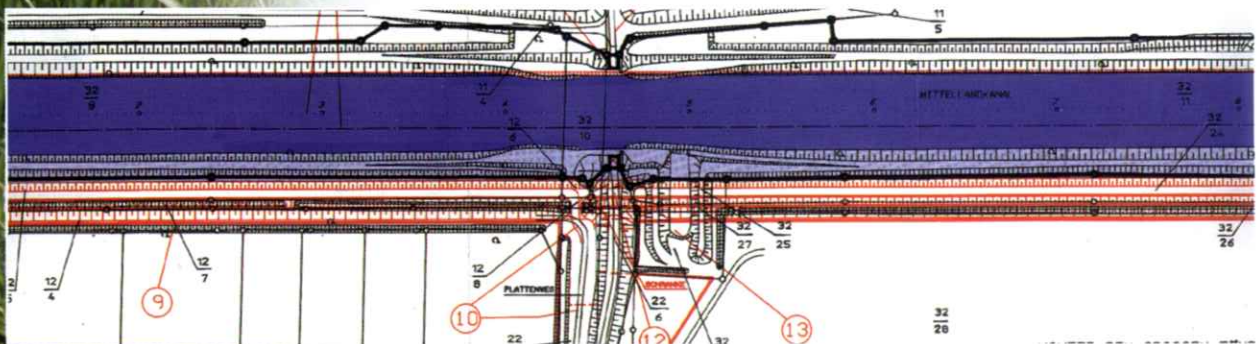


MLK bei Vahldorf

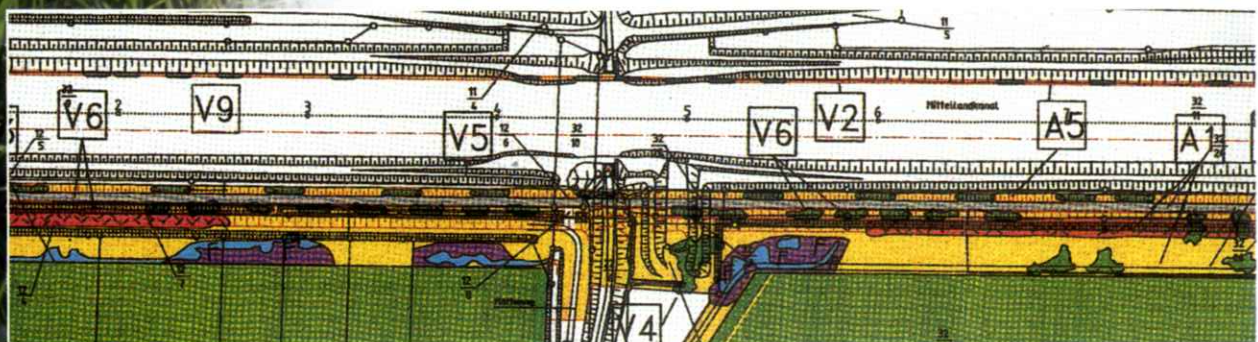
Die Eingliederung des Mittellandkanals in den Naturraum Drömling ist ein wichtiges Anliegen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Bei den Ausbaumaßnahmen werden die Naturparkverwaltung Drömling und die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden frühzeitig beteiligt. Mit Hilfe der Umweltverträglichkeitsstudie wird eine optimale Planung entwickelt, die sowohl den ökologischen Anforderungen des Drömlings als auch den schiffahrtstechnischen Belangen gerecht wird. Maßnahmen zur **Vermeidung** oder **Minderung** der durch den Ausbau bedingten Eingriffe werden in den technischen Entwurf eingearbeitet.

Unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden entsprechend den Naturschutzgesetzen ausgeglichen. **Ausgleich** bedeutet dabei eine gleichartige und räumlich nahe Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen. Ist ein Ausgleich nicht möglich, kann der Eingriff durch **Ersatzmaßnahmen**, in größerer Entfernung vom Eingriffsort kompensiert werden.

Im Naturpark Drömling orientieren sich die Maßnahmen an den Vorgaben des Pflege- und Entwicklungsplanes (PEP). Diese naturschutzfachliche Planung wird durch die Maßnahmen des Wasserstraßen-Neubauamts Helmstedt ergänzt und optimiert.



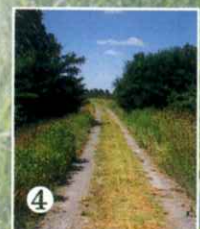
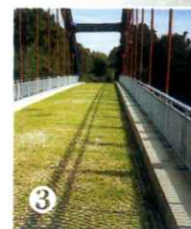
Technischer Ausbauplan (Ausschnitt) MLK km 258,656 - 263,650



Dazugehöriger Landschaftspflegerischer Begleitplan (Ausschnitt)

**Vermeidungsmaßnahmen** sind beispielsweise:

- Verbreiterung des Kanals nur zu einer Seite und Schonung des anderen Ufers ①
- zeitliche Einschränkung der Bautätigkeit in ökologisch sensiblen Bereichen, z.B. während der Brutperiode bedrohter Vogelarten
- Umsiedlung bedrohter Tier- und Pflanzenarten (z.B. Fang und Umsiedlung von Eidechsen) ②
- Begrünung des Fahrbahnbelags von Brücken ③
- Durchführung vieler Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits vor Baubeginn
- Verzicht auf einen zweiten Betriebsweg im Naturpark Drömling
- Herstellung des Betriebswegs in Schotterrasenbauweise ④



**Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:**

- Begrünung des Schüttsteindeckwerks ⑤
- Entwicklung von extensiv genutztem Grünland ⑥
- Herstellung von Feuchtsenken ⑦
- Anlage von kanalbegleitenden Gewässerlandschaften
- Renaturierung von Fließgewässern ⑧
- Herstellung von geböschten Ufern auf der Ausbauseite anstelle der vorhandenen Spundwandufer
- Entwicklung von Magerrasenflächen
- Schaffung von vernetzenden Strukturen und Trittsteinbiotopen durch die Anlage von Hecken und Feldgehölzen (z.B. Anlage von Benjeshecken durch Schichtung von Gehölzschnitt) ⑨
- Anlage von Sukzessionsflächen (d.h. Eigenentwicklung ohne jegliche Nutzung mit minimalen Pflegeeingriffen)
- Wiederherstellung der kanalbegleitenden Wälle
- Herstellung von Fledermausquartieren ⑩



Nach dem Ausbau ist die Wasserstraße wieder Bestandteil der Natur. Sie bereichert mit den Uferbepflanzungen die Landschaft, bietet vielen Tieren und Pflanzen Lebensraum und dient als Erholungsraum für die Menschen.

# Ausblick

Durch den Ausbau des Mittellandkanals zwischen Wolfsburg und Magdeburg im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17 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 Projekt 17 wird an die Ausbaumaßnahmen im westdeutschen Wasserstraßennetz angeknüpft, die mit der Fertigstellung der Kanalstrecke im Stadtbereich Hannover und dem Ende der Bauarbeiten an den Kanalbrücken über die Weser bei Minden und die Leine bei Hannover abgeschlossen 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.

Bis heute sind von ca. 80 km Kanalstrecke im Zuständigkeitsbereich des Wasserstraßen-Neubauamts Helmstedt für fast 70 km die erforderlichen Rechtsverfahren abgeschlossen. Etwa 45 km der Strecke sind im Bau bzw. bereits fertiggestellt. Der Neubau des Sicherheitstores in Haldensleben war im Oktober 1995 beendet. Von den 31 Düchern bzw. Durchlässen sind 12 fertiggestellt, fünf Dücker sind im Bau. 24 neue Brücken wurden für den Verkehr inzwischen freigegeben. Fünf Brücken werden gerade gebaut. Für weitere zwölf Brücken liegen Baugenehmigungen vor.



*Brücke Nr. 454 bei MLK-km 273,5 Miesterhorst - Rätzlingen, alt und neu*

Für den Ausbau der Osthaltung des Mittellandkanals werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einer Größenordnung von insgesamt 1.500 ha notwendig. Bisher wurden über 150.000 Bäume, Sträucher und Stauden gepflanzt. 230 ha Fläche wurden bereits ökologisch aufgewertet.



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





Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen  
Robert Schumann-Platz 1  
53175 Bonn  
Tel. (02 28) 3 00-0



Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte  
Am Waterlooplatz 5  
30169 Hannover  
Tel. (05 11) 91 15-0  
Fax (05 11) 91 15-4 00



Wasserstraßen-Neubauamt Helmstedt  
Walbecker Straße 23 b  
38350 Helmstedt  
Tel. (0 53 51) 3 94-0  
Fax (0 53 51) 3 94-52 40

## Impressum

**Herausgeber:** Wasserstraßen-Neubauamt Helmstedt  
Walbecker Straße 23b  
38350 Helmstedt  
Telefon: (0 53 51) 3 94-0  
Telefax: (0 53 51) 3 94-52 40

**Text:** Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

**Gestaltung:** Leyh Werbeagentur, Meiningen

**Druck/Litho:** Resch Druck GmbH, Meiningen

**Papier:** Bilderdruck, 135 g/qm, chlorfrei gebleicht

**Bildnachweis:** WNA Helmstedt, Privat

**Stand:** Frühjahr 2000

**Titelfoto:** Mittellandkanal im Drömling

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. Untersagt 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.