

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Wirtschaftsräume umweltfreundlich verbinden

Ausbau des Elbe-Havel-Kanals



Ziele des Projektes

Mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 werden die Häfen und die Wirtschaftsstandorte in den neuen Bundesländern an das westliche Wasserstraßennetz (Hafen Hamburg und Rhein) gleichwertig angeschlossen. Durch die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur werden die Voraussetzungen für eine stärkere Vernetzung der Wirtschaftsräume geschaffen.

Der Elbe-Havel-Kanal ist Teil der zentralen Ost-West-Wasserstraßenverbindung, die gemeinsam mit dem Mittellandkanal, der Unteren Havel-

befahren. Gleichzeitig wird die Durchfahrtshöhe an den Brücken verbessert, um einen uneingeschränkten zweilagigen Containertransport bis zum Westhafen Berlin zu ermöglichen.

Zur Umsetzung der Baumaßnahmen wurde der Elbe-Havel-Kanal in 10 Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Der größte Teil der Arbeiten betrifft die Verbreiterung und Vertiefung der Kanalstrecke. Hinzu kommen der Ersatzneubau der Schleusen Zerben und Wusterwitz sowie der Ersatzneubau von 19 Brücken. Der Kanalausbau



Schleuse Zerben



Kanalverbreiterung – Herstellung eines neuen Deckwerkes mit Tondichtung

Wasserstraße und der Havel-Oder-Wasserstraße vom Ruhrgebiet über Magdeburg und Berlin bis zur Oder führt. Seit dem Jahr 2000 wird der Elbe-Havel-Kanal östlich des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg ab der Schleuse Hohenwarthe bis zum „Großen Wendsee“ auf einer Länge von circa 56 Kilometern ausgebaut.

Nach dem Ausbau können zukünftig Großmotorgüterschiffe bis 2.000 Tonnen sowie 185 Meter lange Schubverbände bis 3.500 Tonnen Nutzlast und 2,80 Metern Tiefgang die Ost-West-Verbindung

erfolgt vollständig unter Aufrechterhaltung des laufenden Schiffsverkehrs.

Über 90 Prozent der Strecke des Elbe-Havel-Kanals sind schon ausgebaut. Für das Projekt wurden Gesamtinvestitionen von rund 465 Millionen Euro veranschlagt; davon wurden bereits rund 376 Millionen Euro ausgegeben. Der Abschluss der gesamten Arbeiten am Elbe-Havel-Kanal ist für das Jahr 2017 geplant.

Ökologische Maßnahmen

Bei der Planung und Umsetzung von Bauvorhaben an Bundeswasserstraßen werden Umwelt- und Naturschutzbelange in vielfältiger Art und Weise berührt. Der Ausbau des Elbe-Havel-Kanals soll im Einklang mit dem Bedarf der Schifffahrt und der Natur durchgeführt werden. Deshalb wurden die Planungen der Maßnahmen mit dem Ziel durchgeführt, die baulichen Eingriffe in die Ufer und die Flusssohle zu minimieren. Auch bei sorgfältiger Planung lassen sich Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft nicht vollständig vermeiden.



Flachwasserzone nahe der Ortschaft Kade

Um diese Eingriffe zu kompensieren, wurden zahlreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant und durchgeführt. Hierzu gehören beispielsweise Maßnahmen zum ökologischen Waldumbau, uferbegleitende Ersatzpflanzungen von Bäumen und Sträuchern, Schaffung von Flachwasserzonen und Maßnahmen zum Artenschutz.

Ein gelungenes Beispiel ist die Schaffung eines Ersatzquartiers für Fledermäuse am Elbe-Havel-Kanal. Große Mausohren, eine streng geschützte Fledermausart, hatten sich eine ehemalige Kläranlage mit einem Pumpenhaus als Winterquartier ausgesucht. Vor dem Abriss des alten Pumpenhauses wurde ein Ersatzquartier errichtet.

Die Anforderungen an die Errichtung eines solchen Quartiers waren groß. Fledermäuse zeigen zudem eine große Ortstreue. Das neue Quartier wurde deshalb möglichst nah am alten Pumpenhaus platziert, aber dennoch weit genug entfernt vom künftigen Baugeschehen. Das Ersatzquartier besteht aus drei teilweise ineinander verschachtelten Kammern mit einer lichten Raumhöhe von 3 bis 4,5 Metern. Die am tiefsten gelegene Kammer hat Kontakt zum Grundwasser, um die erforderliche hohe Luftfeuchtigkeit zu gewährleisten. Als Hangplätze für die Fledermäuse dienen nicht nur die angerauten Wände, sondern auch in den Wänden eingearbeitete Aussparungen, spezielle Quartiersteine und Rohre. Das Quartier sieht von außen wie ein Erdhügel aus, nur der Einflugbereich ist für die Fledermäuse zugänglich.

Bereits wenige Wochen nach Fertigstellung konnte der Nachweis erbracht werden, dass sich Fledermäuse im Quartier umschaufen. Gut ein halbes Jahr später hatten sich mehrere Große Mausohren und andere Fledermausarten angesiedelt. Dieser – von den Beteiligten so nicht zu erhoffende – sehr schnelle Erfolg ist sicher auch das Ergebnis der intensiven Auseinandersetzung mit den zu erfüllenden Bedingungen in Planung und Ausführung und der außerordentlich guten Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden.

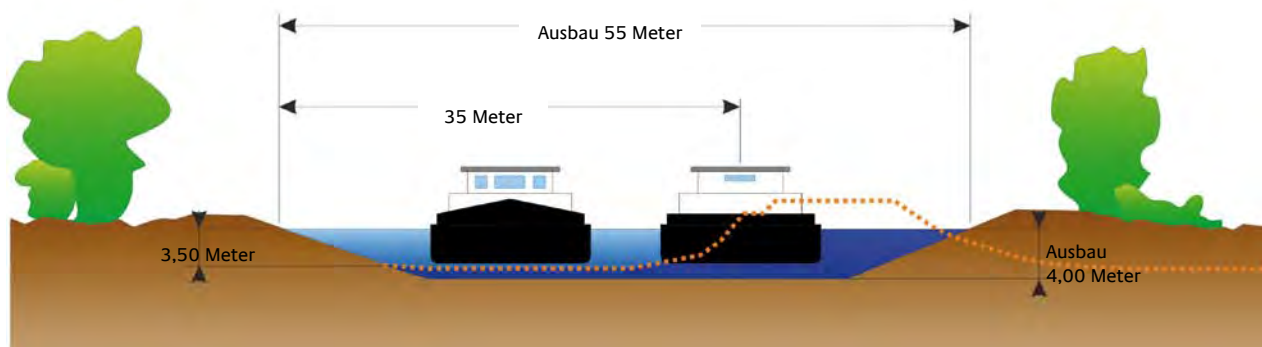
Aktueller Stand der Arbeiten

Verbreiterung und Vertiefung der Kanalstrecke

Bislang sind auf dem Elbe-Havel-Kanal Schiffe mit 86 Metern Länge, 9,60 Metern Breite und einer Abladetiefe von 2,5 Metern sowie Schubverbände von 125 Metern Länge, 9,50 Metern Breite und 2,5 Metern Abladetiefe zugelassen. Der Elbe-Havel-Kanal hat ein Muldenprofil mit einer Wasserspiegelbreite von zum Teil noch 35,5 Metern und einer Wassertiefe von zum Teil noch 3,50 Metern in der Kanalachse. Dies entspricht nicht mehr den Anforderungen einer modernen Güterschifffahrt.

Hierfür ist es notwendig, die Wasserspiegelbreite im Kanalabschnitt auf 55 Meter zu verbreitern und die Wassertiefe auf 4 Meter zu erhöhen. Der Ausbau wird dort, wo die Randbedingungen dies zulassen, im Trapezprofil/Böschungsbauweise mit Deckwerk ausgeführt. Dies ist die wirtschaftlichste und ökologisch günstigste Variante. Die Verbreiterung erfolgt nach Abwägung der nautischen, wirtschaftlichen und umweltrelevanten Aspekte möglichst jeweils nur auf einer Seite. Das verbleibende Ufer erhält ein neues Deckwerk. Auf einem Teil der Strecke liegt der Kanalwasserspiegel über dem Grundwasserspiegel und erhält gegen Wasserverluste zusätzlich zum normalen Aufbau mit Filter und Steinsicherung eine Dichtung aus Ton.

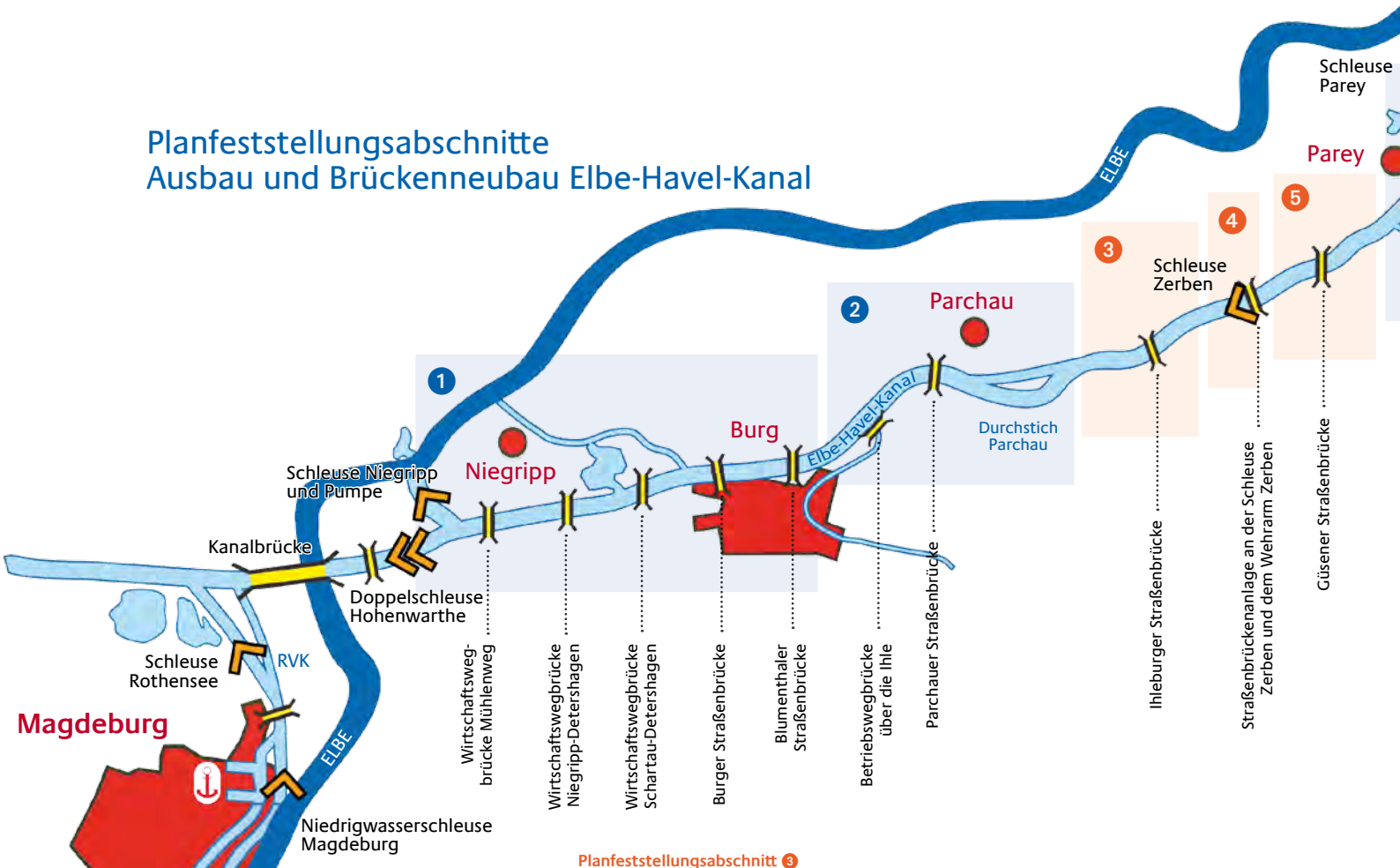
Schematische Darstellung des Kanalausbaus



Nach Fertigstellung der Ausbuarbeiten sind auf dem Elbe-Havel-Kanal Großmotorgüterschiffe mit 110 Metern Länge, 11,45 Metern Breite und einer Abladetiefe von 2,8 Metern (Nutzlast bis 2.000 Tonnen) sowie Schubverbände mit zwei Leichtern, 185 Metern Länge, 11,45 Metern Breite und einer Abladetiefe von 2,8 Metern (Nutzlast bis 3.500 Tonnen) als Regelschiffe zugelassen.

Der Streckenausbau ist bis auf kürzere Teilstrecken weitestgehend abgeschlossen beziehungsweise bereits begonnen. Die noch offenen Arbeiten betreffen vor allem die Bereiche zwischen Herrenhölzer und Wendsee und sind für die Jahre 2016–2017 geplant.

Planfeststellungsabschnitte Ausbau und Brückenneubau Elbe-Havel-Kanal



Planfeststellungsabschnitt 1
Lage: Hohenwarthe bis Burg
Länge: 9,76 km
Maßnahmen: Kanalverbreiterung und -vertiefung
Bauzeit: 2002–2006

Planfeststellungsabschnitt 2
Lage: Burg bis Ihleburg
Länge: 7 km
Maßnahmen: Kanalverbreiterung und -vertiefung
Bauzeit: 2000–2002

Planfeststellungsabschnitt 3
Lage: Ihleburg bis Zerben
Länge: 2,1 km
Maßnahmen: Kanalverbreiterung und -vertiefung, teilweise mit Tondichtung, Teilrückbau der Alten Ihleburger Schleuse
Bauzeit: 2013–2017 (geplant)

Planfeststellungsabschnitt 4
Lage: Schleuse Zerben
Maßnahmen: Ersatzneubau Schleuse Zerben
Bauzeit: 2013–2017 (geplant)

Planfeststellungsabschnitt 5
Lage: Zerben bis Parey
Länge: 2,55 km
Maßnahmen: Kanalverbreiterung und -vertiefung
Bauzeit: 2012–2016 (geplant)

Ersatzneubau der Schleusen Zerben und Wusterwitz

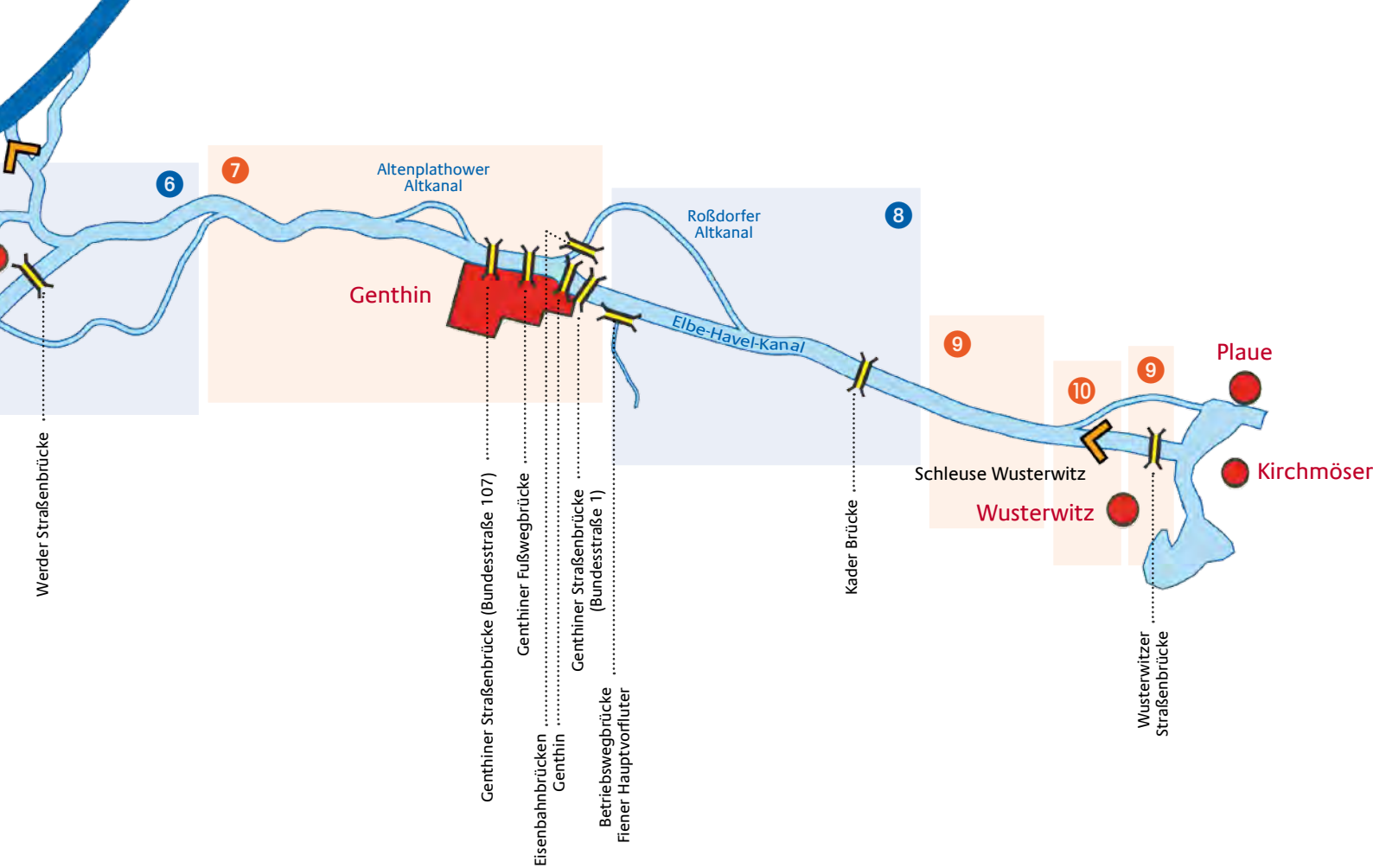
Von Beginn bis Ende des Elbe-Havel-Kanals müssen Schiffe einen Höhenunterschied von ungefähr 9,5 Metern bei Normalstau überwinden. Dies geschieht durch die Schleusen in Zerben und Wusterwitz. Der Ersatzneubau der zwei Schleusen ist notwendig, da die bestehenden Schleusen nicht mit modernen Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden befahren werden können. Ein Umbau ist nicht praktikabel.

Schleuse Zerben

Die Schleuse Zerben wurde 1938 für den Schiffsverkehr freigegeben. Südlich, unmittelbar neben der Schleusenanlage Zerben wurde bereits in den 1930er Jahren das Grundstück für den Bau einer zweiten Schleuse reserviert. Die neue Zerbener Schleuse wird eine nutzbare Kammerlänge von



Ersatzneubau Schleuse Zerben



Planfeststellungsabschnitt 6

Lage: Pary bis Bergzow
 Länge: 6,3 km
 Maßnahmen: Kanalverbreiterung und -vertiefung
 Bauzeit: 2000–2004

Planfeststellungsabschnitt 7

Lage: Bergzow bis Genthin
 Länge: ca. 9,6 km
 Maßnahmen: Kanalverbreiterung und -vertiefung
 Bauzeit: 2010–2015 (geplant)

Planfeststellungsabschnitt 8

Lage: Genthin bis Herrenhölzer
 Länge: 8,4 km
 Maßnahmen: Kanalverbreiterung und -vertiefung, teilweise mit Tondichtung
 Bauzeit: 2001–2013

Planfeststellungsabschnitt 9

Lage: Herrenhölzer bis Wendsee (ausgenommen Schleuse Wusterwitz)
 Länge: 4,44 km
 Maßnahmen: Kanalverbreiterung und -vertiefung, teilweise mit Tondichtung
 Bauzeit: 2006–2017 (geplant)

Planfeststellungsabschnitt 10

Lage: Schleuse Wusterwitz
 Maßnahmen: Ersatzneubau Schleuse Wusterwitz
 Bauzeit: 2009–2017 (geplant)



Ersatzneubau Schleuse Wusterwitz

190 Metern, eine Breite von 12,5 Metern und eine maximale Fallhöhe von 5,5 Metern haben. Ein Multiport-System mit 276 Fülldüsen wird eine turbulenzarme Befüllung der Schleusenkammer ermöglichen. Im Oberhaupt und Unterhaupt werden Stemmtore eingesetzt.

Im Bereich der Vorhäfen werden für die in Wartstellung befindliche Berufs- und Sportschiffahrt ausreichende Liegemöglichkeiten angelegt. Für die den Zufluss beziehungsweise Abfluss des Zerbener Altarmes regulierenden Wehre ist ein Ersatzneubau erforderlich. Sie erhalten als Wehrverschluss Fischbauchklappen.

Der Ersatzneubau der Schleuse Zerben hat im Jahr 2013 begonnen und die Fertigstellung der Arbeiten ist für das Jahr 2017 geplant.

Schleuse Wusterwitz

Die Schleuse Wusterwitz wurde 1930 für den Verkehr freigegeben. Auch hier wurde frühzeitig unmittelbar neben der Schleusenanlage ein Grundstück für den Bau einer neuen Schleuse reserviert. Die Konstruktion und die Maße der Schleusenkammer sind weitestgehend baugleich zu dem Ersatzneubau der Schleuse Zerben. Die Schleuse wird eine maximale Fallhöhe von 4,75 Metern haben. Neben der Baumaßnahme der Schleuse Wusterwitz wird das bestehende Schützenwehr im Woltersdorfer Altkanal durch ein modernes 5 Meter breites Fischbauchklappenwehr ersetzt.

Über den aktuellen Fortschritt der Arbeiten an beiden Schleusen kann man sich auf der Internetseite des Wasserstraßen-Neubauamtes Magdeburg informieren (www.wna-magdeburg.wsv.de).

Bild oben links: Alte Güsener Straßenbrücke
Bild oben rechts: Baustelle Güsener Straßenbrücke mit Behelfsbrücke
Bild unten links: Montage Brückenüberbau
Bild unten rechts: Neue Güsener Straßenbrücke (Sept. 2013)

Brücken

Der Elbe-Havel-Kanal wird von vielen Verkehrswegen gekreuzt. Dazu gehören 2 Eisenbahnstrecken, 2 Bundesstraßen, 8 Landes- und Kreisstraßen, 4 Wirtschaftswege und 2 Fußgängerüberwege. Alle Brücken genügen in ihren Abmessungen nicht mehr den Anforderungen, die der Ausbau des Elbe-Havel-Kanals zu einer modernen europäischen Wasserstraße verlangt. Aufgrund ihres Alters und/oder des gestiegenen Verkehrsaufkommens hätten sie auch ohne den Ausbau der Wasserstraße in den nächsten Jahren ersetzt werden müssen. Um die erforderliche Durchfahrtshöhe von 5,25 Metern zu garantieren und sie gleichzeitig den heutigen Verkehrsverhältnissen anzupassen, werden im Rahmen des Ausbaus 19 Brücken ersetzt und die alten Brücken abgerissen.

Bislang wurden 17 Brücken fertiggestellt; im Bau befindet sich die Genthiner Fußwegebrücke in unmittelbare Nähe des Henkelwerks Genthin. Die Fertigstellung aller Brücken ist für das Jahr 2017 geplant.



Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg

Kleiner Werder 5c

39114 Magdeburg

E-Mail: wna-magdeburg@wsv.bund.de

www.wna-magdeburg.wsv.de

Luftbilder: © euroluftbild.de

Text und Gestaltung: N-Komm – Agentur für
Nachhaltigkeitskommunikation, www.nkomm.eu

Stand: 6/2015

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

