



Ausbau des Elbe-Havel-Kanals

Henrik Täger
WNA Magdeburg

Mit der Fertigstellung des Wasserstraßenkreuzes ist der Brückenschlag vom Mittellandkanal zum Elbe-Havel-Kanal elbwasserstandsunabhängig gelungen. Die Doppelschleuse Hohenwarthe passt als Abstiegs- bzw. Aufstiegsbauwerk die unterschiedlichen Wasserstände der beiden Kanäle an. Moderne Schiffe werden den Verkehrsweg immer mehr nutzen. Und der Verkehrsweg muss für die Schifffahrt eingerichtet sein. Die Schifffahrt entwickelt sich weiter und der Verkehrsweg mit ihm. Deutliches Beispiel ist die Entwicklung des Plauer Kanals als historischer Ursprung aus dem 18. Jahrhundert über die Erweiterung mit dem Bau des Ihlekanals im 19. Jahrhundert und der in den 20er und 30er Jahren des letzten Jahrhunderts vollendeten Ausbaumaßnahmen zum Elbe-Havel-Kanal. In den letzten Jahrzehnten

des 20. Jahrhunderts erfolgten auch hier weitere Erweiterungen und notwendige Unterhaltungsmaßnahmen um die Schifffahrt auch weiterhin zu ermöglichen.

Abb. 1-3 zeigen die Entwicklung der Wasserstraße Elbe-Havel-Kanal in seiner historischen Entwicklung und den vorgenommenen Veränderungen. Insbesondere ist dem zu entnehmen, wie der Wasserbauer in den Kanal durch Erweiterungen des Kanalnetzes und der Änderungen in den Stauhaltungen in der Vergangenheit Eingriff genommen hat.

So wurde mit dem Neubau der Schleuse Zerben und der Reduzierung von 4 auf 2 Stauhaltungen die Schleusenbauwerke samt Wehre in Ihleburg, Bergzow und Kade zurückgebaut.

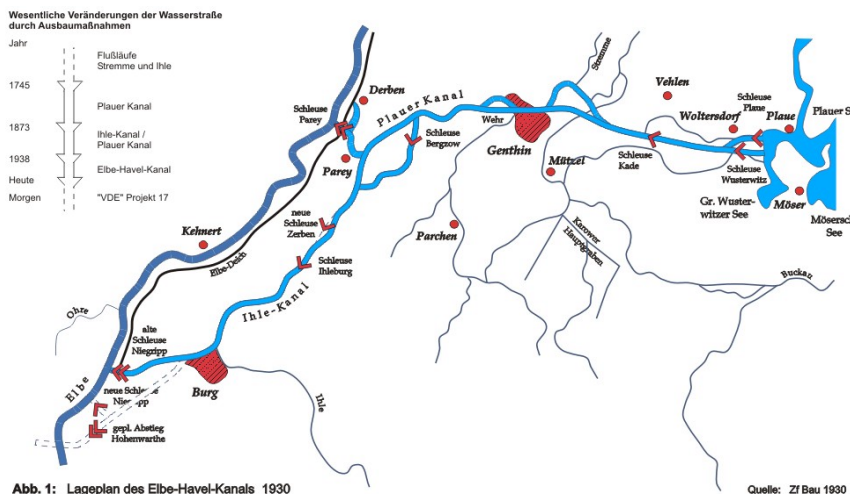


Abb. 1: Lageplan des Elbe-Havel-Kanals 1930

Quelle: Zf Bau 1930

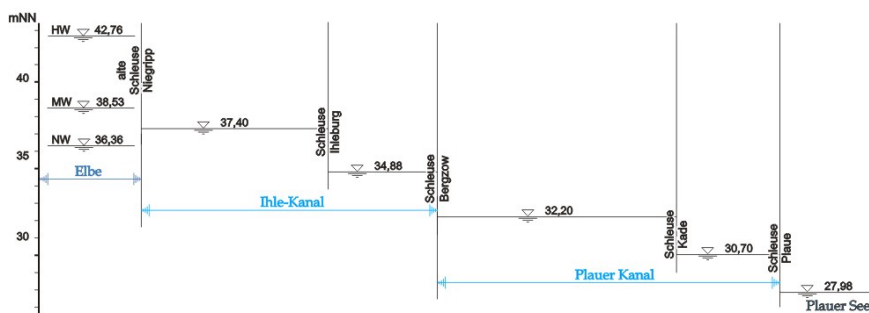


Abb. 2: Längsschnitt des Ihle-Plauer-Kanals ab 1873

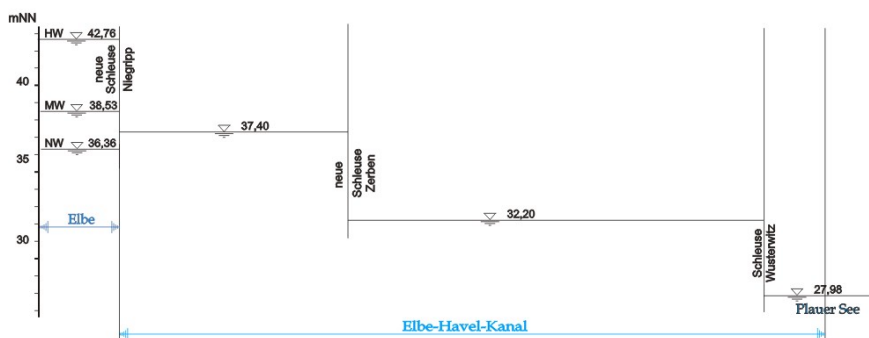


Abb. 3: Längsschnitt des Elbe-Havel-Kanals seit 1938

Beginnend im Westen mit dem Niegripper Wendebassin, das die Vorhären der neuen



Schleuse Hohenwarthe und Niegripp verbindet endet der Elbe-Havel-Kanal nach 56 km im Großen Wendsee. Er besteht aus einem Muldenprofil mit einer Wasser-spiegelbreite von 35,50 m und einer Wassertiefe von 3,50 m in der Kanalachse.

Mit den 2 Schleusenanlagen bei Zerben und Wusterwitz wird der Abstieg von Westen kommend zum Plauer See ermöglicht. Diese Schleusenanlagen sind als Einkammerschleusen mit jeweils 225 m Nutzlänge und 12 m lichter Weite für die Schleppschiffahrt konzipiert worden. Im Zuge des Kanals sind auch die anderen Verkehrsträger wie Straße und Schiene durch den Bau von insgesamt 18 Brücken anzupassen gewesen.

1 Ausbauplanung

Der Kanal, seine Betriebseinrichtungen und auch die kreuzenden Brücken genügen den Anforderungen der modernen Schifffahrt nicht mehr. Begegnungsverkehr, wirtschaftliche Abladetiefen sind mit den damaligen Ausbauparametern nicht mehr zu erreichen und der Kanal ist behutsam und umweltverträglich zu einer modernen Wasserstraße umzubauen. Unter Beachtung, dass der Kanal auf dem Wege von und nach Berlin einen Engpass darstellt wurde nach vorlaufenden Umweltverträglichkeitsuntersuchungen, Variantenuntersuchungen und Planfeststellungsverfahren mit dem Ausbau im Jahre 2000 begonnen und mit Fördermitteln der Europäischen Union unterstützt.

Der Ausbau kann dabei nicht in einem Zuge erfolgen. Für die Planungen wurden die 56 km lange Kanalstrecke in insgesamt 10 Planungsabschnitte, die sich an Streckenbesonderheiten wie Dichtungsstrecken, Schleusenvorhöfen und Landesgrenzen orientieren und die neuzubauenden Schleusen Zerben und Wusterwitz enthalten, unterteilt (siehe Abb. 4).

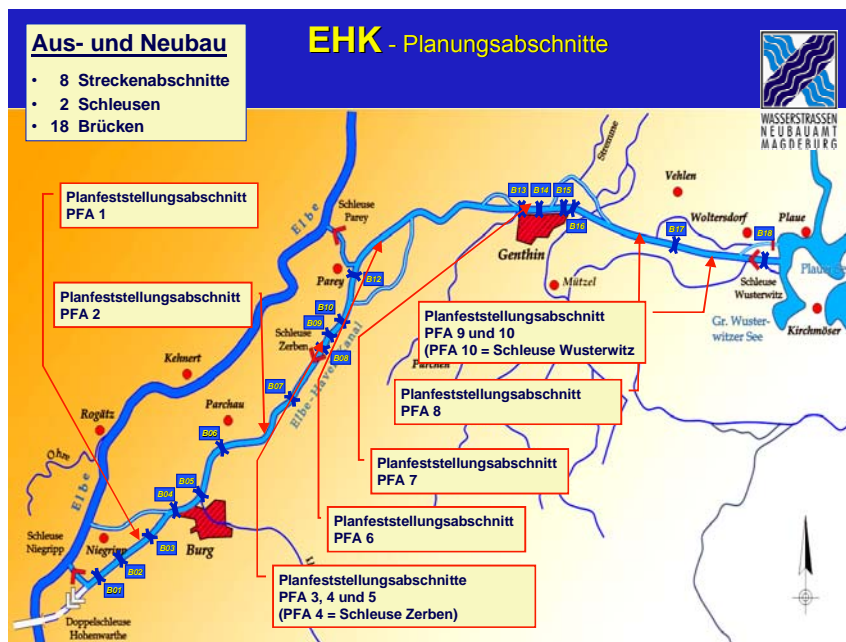


Abb. 4 Einteilung der Planfeststellungsabschnitte

und/oder des gestiegenen Verkehrsaufkommens zu ersetzen sind, werden eigenständige Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

2 Ausbauprofile

In der Regel wird das vorhandene Muldenprofil durch den Einsatz des wirtschaftlich günstigsten und umweltverträglichsten Ausbauprofil, dem Trapezprofil mit einer Wasserspiegelbreite von 55,0 m und einer Wassertiefe von 4,0 m erweitert.



Die Verbreiterung erfolgt nach Abwägung der nautischen, wirtschaftlichen und umweltrelevanten Aspekte möglichst jeweils nur auf einer Seite. Das verbleibende Ufer erhält ein neues Deckwerk.

In wenigen Bereichen erfolgt der Kanalausbau mit Senkrechtufern. Insbesondere ist dies der Fall bei den beengten Verhältnissen im Bereich der Stadtstrecken Burg und Genthin mit ihrer anliegenden Bebauung und zur Anlage von Liege- und Wartemöglichkeiten für die Schifffahrt.

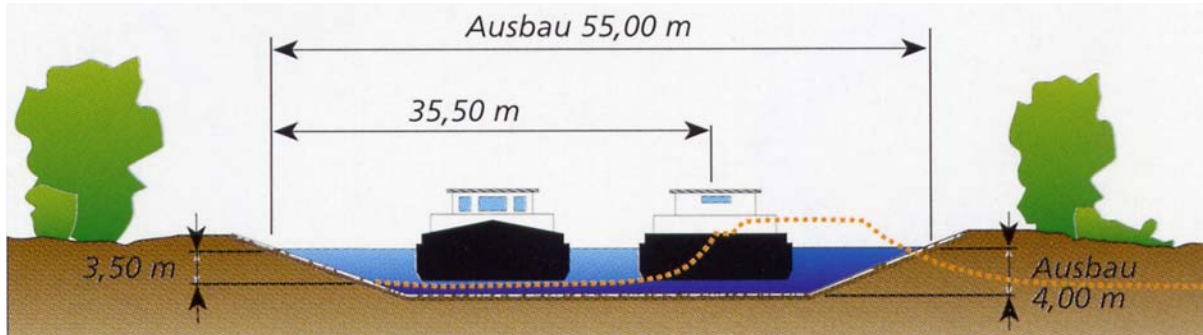


Abb. 5 Regelprofil Trapezbauweise

3 Ausbaumaßnahmen

Unmittelbar nach Vorliegen der jeweiligen Planfeststellungsbeschlüsse wurde in den einzelnen Abschnitten mit den Baumaßnahmen begonnen.

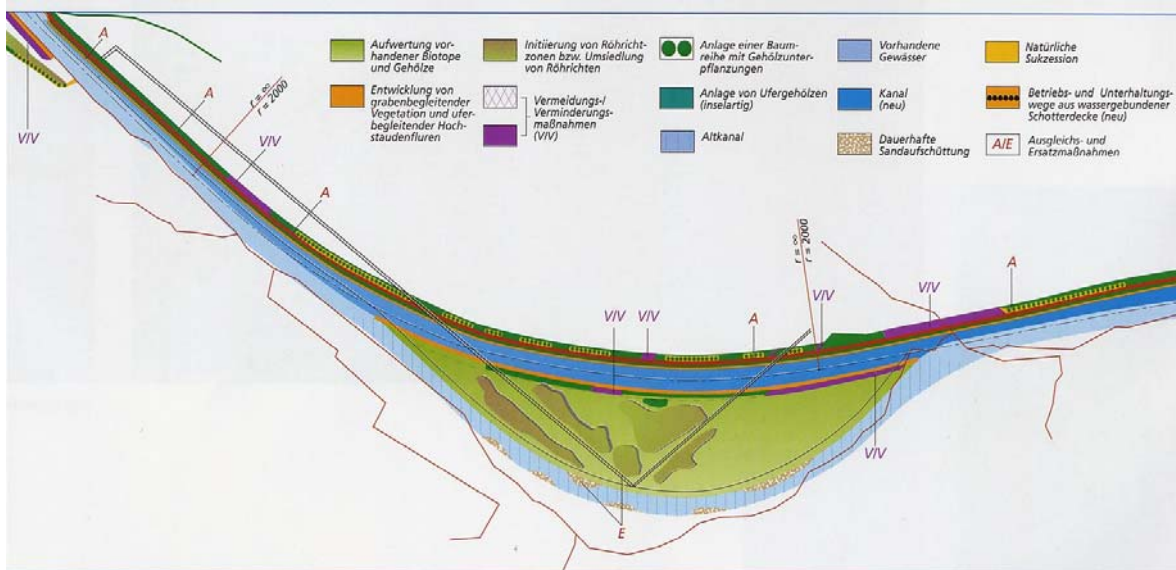


Abb. 6 Durchstich bei Parchau/ Ihleburg

Foto: LUFTBILD & PRESSEFOTO(R)



Dazu sind die Planfeststellungsabschnitte, die bis zu 11 km lang sind, in einzelne handlichere Bauabschnitte unterteilt. Um einen frühzeitigen Nutzen aus der Fertigstellung der einzelnen Baumaßnahmen zu ziehen wurde eine zeitliche Reihung der Baumaßnahmen vorgenommen. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Beseitigung der Engstellen und unterstützend durch Sohlenvertiefung zur Tauchtiefenerhöhung gelegt.

Als erste Baumaßnahme am Elbe-Havel-Kanal erfolgte im Jahre 2000 bis 2001 der Durchstich bei Parchau/ Ihleburg. Hier verlief der Kanal in einem zu engen Kurvenradius und stellte damit eine besondere Engstelle für die Schifffahrt dar. Der Kanal wurde dort nach umfangreichen Variantenuntersuchungen als Durchstich verlegt und konnte im Trockenen gebaut werden. Die jetzt als Altarm verbleibende alte Kanalstrecke sowie die entstandene Kanalinsele mit abgeschrägten Ufern und zusätzlich angelegten Feuchtbiotopen stellen eine Verbesserung der Lebensräume für viele Tiere und Pflanzen dar.

Kontinuierlich werden weitere Ausbaumaßnahmen nach Vorliegen von rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen zur Ausführung gebracht. Diese können nicht wie es bei der ersten Baumaßnahme der Fall war im „Trockenen“ gebaut werden. Die nachfolgende Grafik zeigt den aktuellen Ausbaustand.

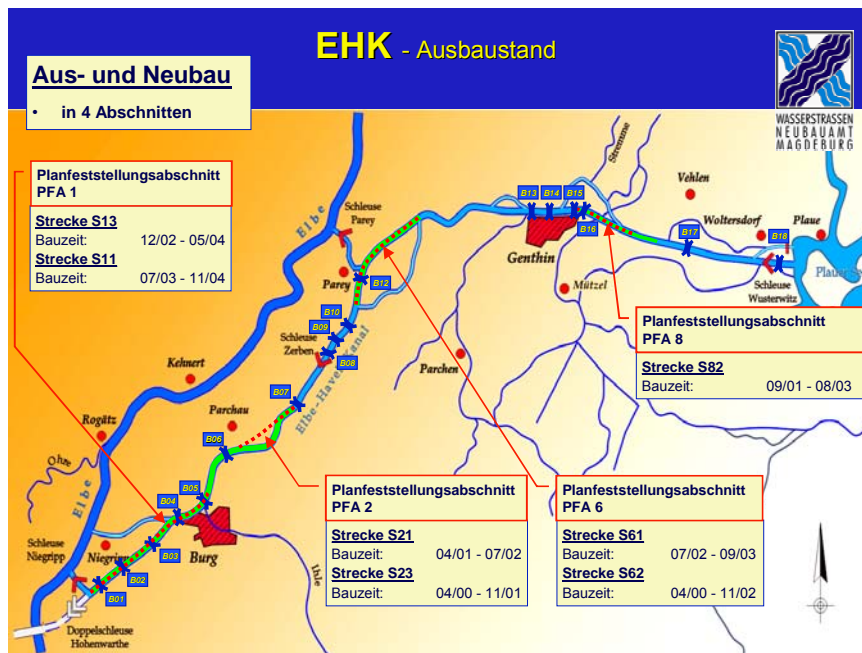


Abb. 7 Ausbaustand EHK

Eine wesentliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse wird durch den Neubau der Schleusen Zerben und Wusterwitz erreicht werden. Für die Schleuse Wusterwitz steht der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens unmittelbar bevor.

Mit der Fertigstellung der Streckenbaumaßnahmen, dem Neubau der Brücken und der Schleusen wird ab 2009 eine leistungsfähige Wasserstraße zur Verfügung stehen.

Diese Wasserstraße ist aber nicht nur ein Verkehrsweg sondern in einem steigenden Maß auch Ort der Erholung. Auch nach dem Ausbau des Elbe-Havel-Kanals bleiben die Möglichkeiten der Naherholung erhalten bzw. werden noch verbessert.