



Der vollschiffige Anschluss der Magdeburger Häfen an den Mittellandkanal

*Stephanie Baars, Dietmar Schulze
WNA Magdeburg*

Zu den Baumaßnahmen am Wasserstraßenkreuz Magdeburg gehört auch die Schaffung einer ganzjährigen, elbwasserstandsunabhängigen, vollschiffigen Anbindung der Magdeburger Häfen an den Mittellandkanal, damit auch Motorgüterschiffe mit 110 m Länge bzw. Schubverbände mit 185 m Länge, 11,4 m Breite und 2,8 m Abladetiefe dort ungehindert verkehren können.

Nach Inbetriebnahme der Sparschleuse Rothensee im Jahr 2001 konnten erstmalig diese Schiffgrößen vom Mittellandkanal aus die Elbe und die Magdeburger Häfen erreichen, aufgrund der Niedrigwasserperioden der Elbe zunächst nur zeitweise noch mit geringeren Tauchtiefen.

1 Rothenseer Verbindungskanal (RVK)

Der Rothenseer Verbindungskanal, früher als Abstiegskanal Rothensee (AKR) bezeichnet, wurde in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts als Muldenprofil gebaut. Der Kanal dient der Schifffahrt zum Absteigen vom Mittellandkanal zur Elbe und zur Einfahrt in den Kanalhafen mit Hafenbecken II und Hafenbecken I.



Abb.1 Rothenseer Verbindungskanal

Foto: LUFTBILD & PRESSEFOTO(R)

Der RVK hat in seinem nördlichen Abschnitt beginnend im Unteren Vorhafen des Schiffshaberwerkes und der Sparschleuse Rothensee bis zum km 323,7 R eine Sollsohlenhöhe von NN + 35,60 m. Zwischen km 323,7R und 323,8R erfolgt ein Sohlensprung von NN + 35,60 m



auf NN + 36,30 m. Diese Sohlenhöhe behält der RVK in seinem südlichen Abschnitt bis ca. 200 m vor Einmündung in die Elbe bei. Von km 321 + 445R bis km 323,10R hat der RVK keine ausreichende Breite für 2 Fahrspuren gemäß den Richtlinien für Regelquerschnitte von Schifffahrtskanälen und muss deshalb in diesem Bereich verbreitert werden. Dazu wird der Deich auf dem Westufer um 10 m landeinwärts versetzt und die wasserseitige Böschung so gestaltet, dass ein Trapezprofil entsteht. Nur in einem Bereich von ca. 320 m unterhalb der Glindenberger Straßenbrücke wird eine halbhohe Spundwand gesetzt, die bei höheren Wasserständen überspült wird. Daher wird sie durch eingebundene Pfähle für die Schifffahrt markiert. Oberhalb der Spundwand wird das Ufer dann als Schrägufer gestaltet. Gleichzeitig errichtet die Magdeburger Hafen GmbH (MHG) am Westufer dieses Kanalabschnittes auf rd. 760 m Länge neue Umschlagsanlagen. Der neue Hansehafen wird dort entstehen. Für diesen nördlichen Abschnitt des RVK besteht seit Mai 2001 Baurecht. Im August 2001 wurde mit dem Bau der halbhohen Spundwand die Baumaßnahme begonnen. Im Frühjahr 2004 wird mit dem Bau der neuen Umschlagsanlagen der MHG und der Verbreiterung des Kanals die Gesamtbaumaßnahme fortgesetzt.

2 Niedrigwasserschleuse im RVK

Zur Schaffung ganzjährig ausreichender Wasserstände im RVK und dem anschließenden Hafensbereich, unabhängig von Elbeniedrigwasserperioden, ist vorgesehen, im südlichen Abschnitt des RVK eine Schleuse, die Hafenschleuse zu bauen. Diese Schleuse wird nur bei niedrigen Elbwasserständen betrieben und bei höheren Elbwasserständen zur freien Durchfahrt offen stehen.

Mit Hilfe eines Pumpwerkes wird der Wasserstand im Hafensareal bei Elbeniedrigwasser so reguliert, dass die Schiffe dort in Zukunft ganzjährig mit voller Tauchtiefe verkehren können.



Abb. 2 geplante Lage der Hafenschleuse Foto: Flugdienst

Es ist vorgesehen, den Wasserstand nicht unter NN + 39,60 m absinken zu lassen, d.h. der Kanalhafen (Sohle NN + 35,60 m) wird dann mindestens 4,0 m Wassertiefe haben.

Die Kammerwände werden als Spundwandbauwerke und die beiden Häupter in Beton ausgeführt.

Bei den Vorhäfen wird das westliche Ufer als halbhohe Spundwand mit bis zur Geländeoberkante fortführendem Schrägufer ausgebildet. Diese halbhohe Spundwand setzt sich auf dem Westufer bis in den Einfahrtsbereich des Schutzhafens, gekennzeichnet durch eine Mole, fort. Das Ostufer der beiden Vorhäfen wird als Wartestelle für die Schifffahrt gestaltet, indem Dalben als Leitwerk gesetzt werden.

Die Sohle der Schleuse wird als offene Sohle gestaltet, d.h. es erfolgt auf einen Kornfilter, $d = 40$ cm, der Einbau einer Deckschicht aus Wasserbausteinen, $d = 60$ cm, als Schutzschicht.

Die Schleuse hat eine Durchfahrtsbreite von 25,0 m und ist einschl. beider Häupter 215 m lang.

Für dieses Bauvorhaben ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.