



PRESSEINFORMATION

des Wasserstraßen - Neubauamtes Magdeburg
in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes



Projekt

Neubau 2. Schleuse Wusterwitz

Informationen

Vergabeverfahren für den Neubau der Schleuse mit der Beauftragung am 05. Juni 2008 abgeschlossen

Am 18.12.07 wurde das europaweite Ausschreibungsverfahren mit der Bekanntmachung eröffnet. Die Angebote konnten bis zur Submission am 13.03.08 bearbeitet werden. Die eingereichten Angebote wurden vom WNA Magdeburg und der Wasser- und Schifffahrdirektion Ost (WSD Ost) geprüft. Innerhalb der Informationsfrist nach § 13 der Vergabeverordnung gingen keine Rügen oder Anträge auf Vergabenachprüfungen ein. Insgesamt konnte auch dadurch die Dauer des Vergabeverfahrens verkürzt werden. Mit der Beauftragung am 05. Juni 2008 wurde das Vergabeverfahren für den Neubau der 2. Schleuse Wusterwitz abgeschlossen.

Auftragnehmer ist die Arbeitsgemeinschaft Heitkamp Ingenieur- und Kraftwerksbau GmbH / Bauer Spezialtiefbau GmbH.

Wesentliche Nachunternehmer sind die Firmen Hellmich Baugesellschaft mbH aus Magdeburg für den Erd-, Tief-, und Straßenbau, Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & CO KG aus Papenburg für den Wasserbau, SIBAU Genthin GmbH & Co. KG für den Stahlwasserbau und die Firma Cegelec Anlagen- und Automatisierungstechnik GmbH & Co. KG aus Magdeburg für die elektro- und nachrichtentechnische Ausrüstung der Schleuse.

Damit beginnen planmäßig noch im Jahr 2008 die Arbeiten für den Schleusenneubau. Laut Bauvertrag soll die neue Schleuse 2012 in Betrieb genommen werden. Der Bau der 2. Schleuse Wusterwitz ist ein weiterer Meilenstein bei der Realisierung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr.17, d.h. des Ausbaus der Wasserstraßen von Hannover über Magdeburg nach Berlin. Die Fertigstellung der 2. Schleuse Wusterwitz ist eine wesentlich Voraussetzung für den Verkehr auf dieser Relation von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden mit einer Länge von bis zu 185 m und einer Abladetiefe von 2,80 m.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen folgende Hauptbauleistungen erbracht werden:

Zunächst wird die Baugrubenumschließung als Dichtwand mit eingestellter Spundwand errichtet und die Baugrube ausgehoben. In diesem Schutz wird die Schleuse in Massivbauweise aus Stahlbeton hergestellt. Es wurde sich hierbei für eine monolithische Bauweise entschieden, bei der komplett auf Dehnfugen verzichtet wird.

Die spätere Füllung und Leerung der Kammer erfolgt über ein sogenanntes Multiport-System. Parallel zur Schleusenachse werden in den Massivbau der Kammerwände Kanälen integriert.

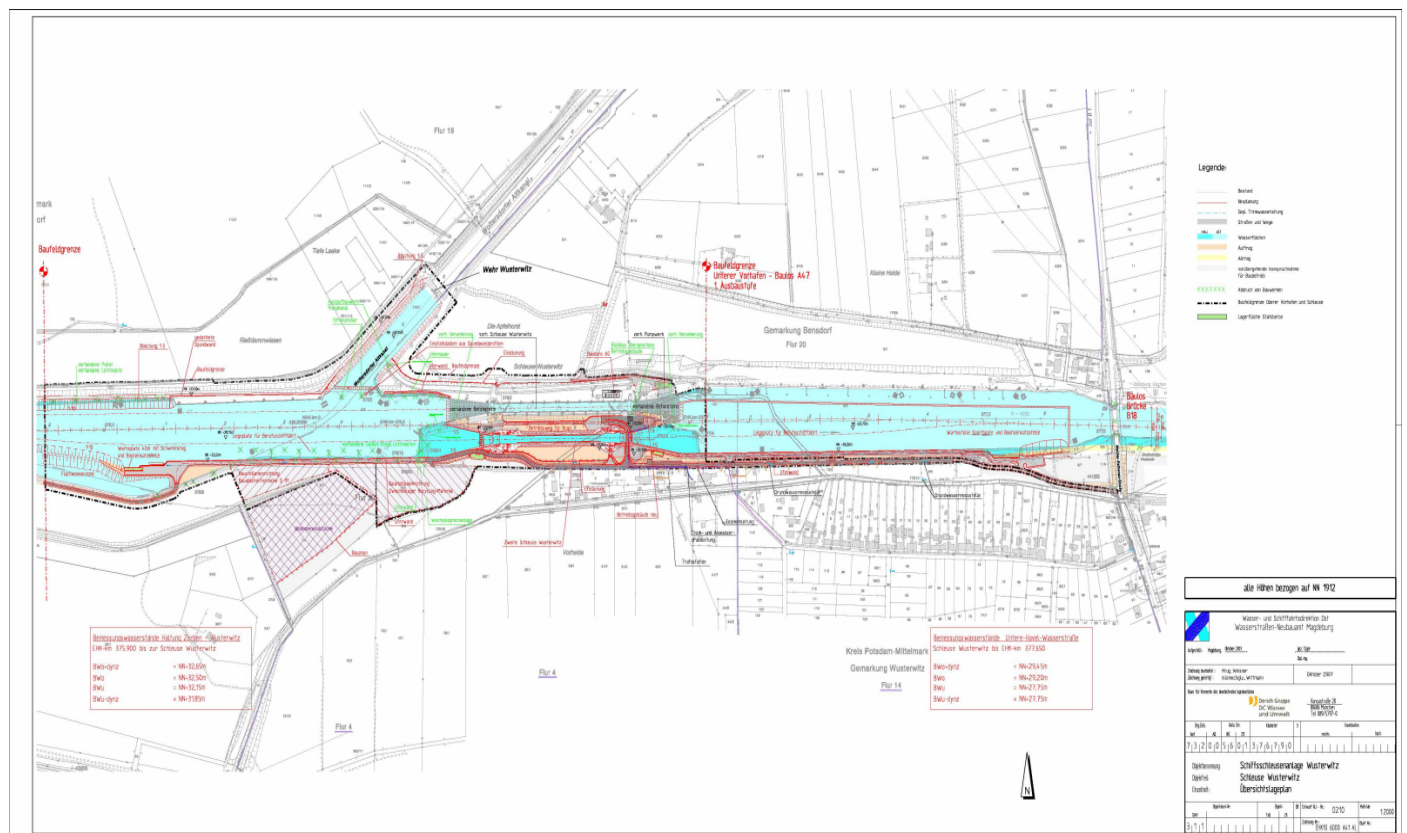
Von diesen Längskanälen aus führen Fülldüsen zur Kammer. Der Wasserzu- und Abfluss der Längskanäle wird über entsprechende Verschlüsse im Ober- und Unterhauptbereich gesteuert.

Als Unter – und Obertor werden Stemmtore realisiert, die Längskanalverschlüsse werden als Gleitschütze ausgebildet. Alle Verschlüsse werden mit Elektrohübsylindern angetrieben. Zur Steuerung der Schleuse wird ein behindertengerecht gestaltetes Schleusenbetriebsgebäude errichtet. Die Schleuse wird vollständig mit der erforderlichen Elektro- und Nachrichtentechnik ausgerüstet.

Der Obere Vorhafen wird gedichtet ausgebaut und mit einer Spundwand als Start- und Wartepplatz am Südufer ausgerüstet. Auch für die vorhandene Nordschleuse ist im Zuge der Bau- maßnahme die Erneuerung des Startplatzes erforderlich. Die Bauarbeiten hierzu erfolgen nach Eröffnung der neuen Südschleuse.

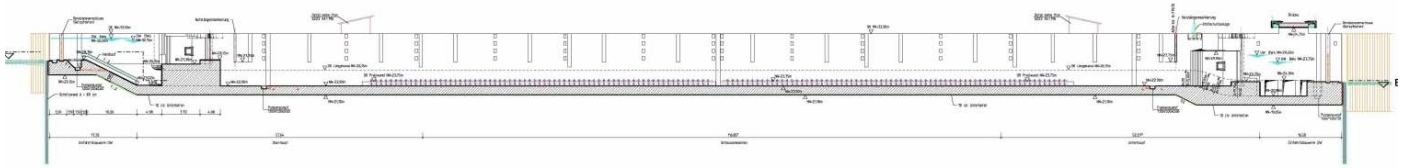
Weitere Informationen zur geplanten Schleusen finden Sie unter:

<http://wna-magdeburg.wsv.de/schleusen>T

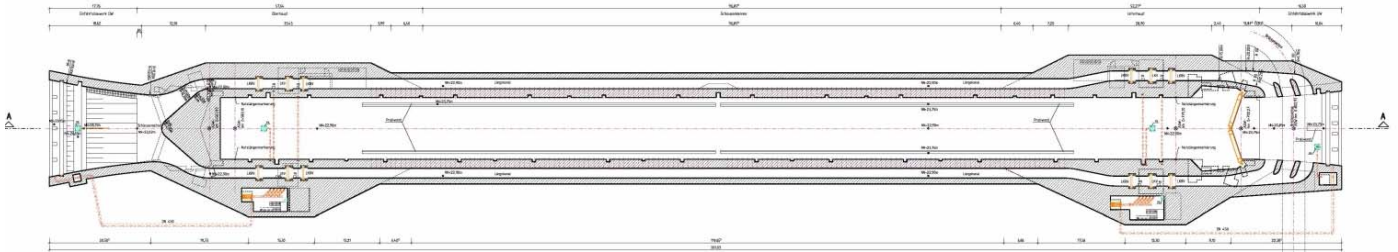


Plan 1– Übersichtslageplan

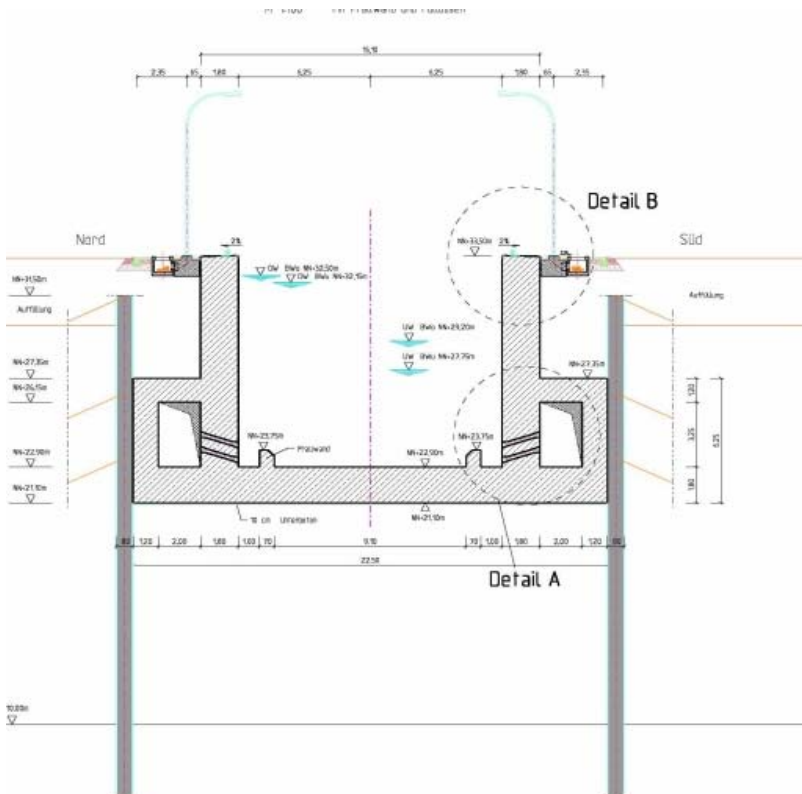
Längsschnitt A-A



Schnitt B-B



Plan 2: Längsschnitt durch die Schleusenachse und Horizontalschnitt durch das hydraulische System



Plan 3: Querschnitt der Schleuse im Bereich der Kammer