

Wir machen Schifffahrt möglich.



**WSV.de**

Wasser- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

## Pressemitteilung

Pressemitteilung Nr. 4/2010 vom 10. November 2010

**Vor 50 Jahren:**

## Offizielle Freigabe der „Großschiffahrtsstraße Mittelweser“

**Wasser- und  
Schiffahrtsamt Verden**  
Hohe Leuchte 30  
27283 Verden

10. November 2010

**Thomas Rumpf**  
Telefon 04231 898 1300

Zentrale 04231 898-0  
Telefax 04231 898-1333  
WSA-Verden@wsv.bund.de  
www.wsa-verden.wsv.de

**Notruf**  
0571 6458-1100



Am 20.05.1953 gab der damalige Verkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seebohm mit einem symbolischen ersten Spatenstich auf der Baustelle der Schleuse Sebbenhausen den Startschuss für die Wiederaufnahme der Arbeiten zur Stauregelung der Mittelweser.

Rund sieben Jahre später, am 10.11.1960, wurde, wiederum durch Verkehrsminister Seebohm, die ausgebaute Großschiffahrtsstraße Mittelweser an der Schleuse Landesbergen offiziell für den Verkehr freigegeben.



Bereits 1934 war mit den Arbeiten zur Herstellung der Staustufen Petershagen, Schlüsselburg, Landesbergen, Drakenburg und Langwedel begonnen worden. Sie sollten die bereits bestehenden Staustufen in Dörverden und Bremen-Hemelingen ergänzen, um die Schifffahrtsverhältnisse auf der Mittelweser zwischen dem Mittellandkanal bei Minden und dem Seehafen Bremen deutlich zu verbessern. 1942 wurden die Bautätigkeiten kriegsbedingt eingestellt, nachdem etwa ein Drittel der Arbeiten fertig gestellt waren.

In den vergangenen Jahrhunderten wurde die Weserschifffahrt immer wieder durch natürliche Einflüsse behindert. Diese Behinderungen lagen in der wechselnden Wasserführung des Flusses. Längere Trockenperioden im Sommer und Herbst mit geringer Wasserführung führten in Verbindung mit Veränderungen der Flusssohle zu Einschränkungen bei der Beladung der Fahrzeuge bis hin zur Einstellung der Schifffahrt.

In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden erste Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse durch Bau von Buhnen, Beseitigung von Untiefen und Abflachung von Kurven vorgenommen.

Aus dieser Zeit rührt auch die Gründung des heutigen Wasser- und Schifffahrtsamtes Verden, welches am 1.12.1864 als „königlich-hannoversche Wasserbau-Inspection“ gegründet wurde.

Trotz dieser Arbeiten betrug die Fahrwassertiefe in trockenen Jahren oft nur 0,80 – 1,00 m. Als dann die ersten Pläne zum Bau des Mittellandkanals heranreiften, wurden auch Überlegungen getätigt, die Schifffahrtsverhältnisse auf der Mittelweser durch eine Stauregelung zu verbessern. Diese Maßnahme sollte außerdem verhindern, dass eine Wasserentnahme aus der Weser zur Speisung des Mittellandkanals den Tiefgang der Weserschiffe weiter eingeschränkt. Das preußische Wassergesetz vom 1. April 1905 sah den Bau des Mittellandkanals zunächst nur auf der Strecke westlich von Hannover vor. Dabei entschied man sich, auf die Stauregelung der Mittelweser zunächst zu verzichten und stattdessen die Eder- und Diemeltalsperre zu bauen. Beide Talsperren sollten in Trockenzeiten Zuschusswasser in die Weser zum Ausgleich der Wasserentnahmen für den Mittellandkanal abgeben. Erst als zwischen den beiden Weltkriegen die Errichtung von Talsperren im Nordharz und Harzvorland zur Wasserversorgung des nun im Bau befindlichen östlichen Teils des Mittellandkanals wegen befürchteter Schädigung der Landeskultur und Wasserwirtschaft nicht realisiert werden konnte, beschloss man, den alten Plan zur Stauregelung der Mittelweser wieder aufzugreifen.



Mit der Federführung des Projektes wurde die 1952 eigens hierfür gegründete Mittelweser Aktiengesellschaft betraut, an der der Bund, die Länder Bremen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen sowie die Stadt Minden beteiligt waren. Für die Umsetzung bediente man sich des Fachverbandes der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte in Hannover sowie mit Neubauabteilungen bei den Wasser- und Schifffahrtsämtern Minden, Hoya und Verden, die Planung und Bauabwicklung zu Lasten der Mittelweser AG durchführte.

Die Staustufen wurden jeweils an sehr ausgedehnten Weserschleifen angeordnet. Durch den Bau von Schleusenkanälen mit jeweiliger Anordnung von Schleusen wurden Durchstiche der Weserschleifen mit gleichzeitiger Verkürzung des Schifffahrtsweges geschaffen. Insgesamt konnte dadurch die zu befahrende Weserstrecke zwischen Minden und Bremen um rund 20 km auf 156,7 km verkürzt werden. Das zur Staustufe gehörende Wehr mit Wasserkraftwerk wurde jeweils in der alten Weserschleife angeordnet. Durch die Stauregelung der Mittelweser konnte der Schifffahrt eine Fahrrinntiefe von 2,50 m ganzjährig zur Verfügung gestellt werden. Güterschiffe mit einer Ladung von bis zu 1.000 Tonnen konnten nunmehr die Mittelweser verlässlich nutzen.

Neben den schifffahrtsrelevanten Vorteilen generierte das Projekt aber auch positive Entwicklungen im Bereich der Landwirtschaft, der Erzeugung regenerativer Energie aus der Wasserkraft sowie der Schaffung neuer Freizeit- und Erholungsangebote und schuf damit die Grundlage für eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Weserregion.

Die Kosten für die Stauregelung der Mittelweser einschließlich der Wasserkraftanlagen beliefen sich auf rund 340 Millionen DM.

Für den Betrieb und die Unterhaltung der Mittelweser und seiner Anlagen zwischen Petershagen und Langwedel ist heute, nach Auflösung der Wasser- und Schifffahrtsämter Hoya und Minden-Weser ausgangs der 1970er Jahre, ausschließlich das Wasser- und Schifffahrtsamt in Verden zuständig. Die Wasserkraftwerke an den Staustufen betreibt seit kurzem, in der Rechtsnachfolge der PreussenElektra und der Eon, die norwegische Firma Statkraft.