

Wir machen Schifffahrt möglich.



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Pressemitteilung

Bau der Niedrigwasserschleuse im Rothenseer Verbindungskanal

Am 07.07.2011 wurde die Schleusenkammer der Niedrigwasserschleuse zur Durchfahrt für die Schifffahrt frei gegeben. Dies ist Voraussetzung für den Baubeginn des Pumpwerks östlich des Unterhauptes.

Bauphasen für die Schifffahrt

In der Bauphase I stand der Schifffahrt im Baustellenbereich die westliche Seite des RVK zur Verfügung während auf der Ostseite gebaut wurde. Mit dem Wechsel in die Bauphase II am 07.01.2008 wurden die Seiten getauscht: Die bereits ausgebaute Fahrspur östlich des Fangedamms wurde von der Schifffahrt genutzt, während auf der Westseite die Schleuse erbaut werden konnte. Mit dem Erreichen der Bauphase III am 07.07.2011 werden nun erneut die Seiten getauscht: Der Schifffahrt wird die fertig gestellte Schleusenkammer zur Durchfahrt zur Verfügung gestellt, damit auf der Ostseite auf Höhe des Unterhauptes mit dem Bau des Pumpwerks begonnen werden kann. Wenn das Pumpwerk fertig gestellt ist, kann das Bauwerk als Schleuse dem Verkehr übergeben werden.

Stand der Arbeiten

Die Verlegung der Schifffahrt in die Kammer ist im Bauablauf der Niedrigwasserschleuse ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Verkehrsfreigabe. Als Voraussetzung mussten folgende Bautätigkeiten abgeschlossen werden:

Nach der Montage der Hubtore und der Hydraulikzylinder im September 2010 erfolgte die Installation der Hydraulikaggregate und der Steuerung der Antriebe. Die ersten Funktionsproben am Ober- und Unterhaupt für die Hubtore und deren Hydraulikantriebe sind erfolgreich abgeschlossen, d. h. die Torbewegungen und die Dichtigkeit wurden getestet. Danach wurden die Hubtore in die oberste Lage gefahren und dort verriegelt. Die Tore sind damit auch beim höchsten schiffbaren Wasserstand außerhalb des Lichtraumprofils der Schifffahrt.

Weiterhin mussten die Ausrüstung und der Ausbau der Kammer fertig gestellt sein. Nach dem Lenzen der Kammer wurde auf Tiefe gebaggert, Wasserbausteine als Sohlsicherung eingebaut und teilvergossen. Der Ausbau der Schleusenkammer ist damit abgeschlossen.

Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg

Kleiner Werder 5c
39114 Magdeburg

8. Juli 2011

Henrik Täger

Telefon 0391 535-2200

Zentrale 0391 535-0

Telefax 0391 535-2114

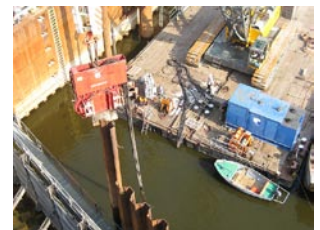
wna-magdeburg@

wsv.bund.de

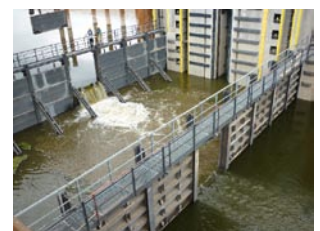
www.wna-magdeburg.wsv.de



Ausbau der Kammersohle im
Trockenen im März 2011



Rückbau der Baugruben-
spundwand Oberhaupt im
Juni 2011



Rückbau des Revisionsver-
schlusses am Oberhaupt und
Flutung der Kammer im Juni
2011

Wir machen Schifffahrt möglich.

Ebenfalls Voraussetzung für die Umverlegung der Schifffahrt waren der Rückbau der Baugrubenspundwände und der Revisionsverschlüsse sowie der Umbau des temporären Leitwerks.

Um die Baugruben der Häupter vor Anfahrungen zu schützen, war bei beiden Häuptionern das temporäre Leitwerk Richtung „Ostseite“ ausgerichtet. Im Zuge des Umbaus wurden die Dalben gezogen und die an den Dalben geführten Schuten demontiert. Das endgültige Leitwerk in den Einfahrtsbereichen der Häupter, welches anteilig schon vor der Umverlegung herzustellen war, besteht ebenfalls aus Dalben, zwischen denen schwimmende Leitbalken geführt werden.

Die Bauzeit verlängert sich, da von August 2010 bis März 2011 die Kammer während der Ausbauarbeiten insgesamt fünf Mal durch Elbwasserstände über der Oberkante des Fangedamms bei 42 m über NN unfreiwillig geflutet wurde.

Ausblick auf den weiteren Bauablauf

Mit dem Pumpwerk wird die Lücke zwischen dem Unterhaupt und dem Ostufer des RVK geschlossen, um im RVK einen höheren Wasserstand als in der Elbe halten zu können. Durch das Pumpwerk werden in den Phasen, in denen die Schleuse in Betrieb ist, die Verlustwassermengen der Schleusenvorgänge rückgepumpt, um auch bei lang anhaltend niedrigen Elbe-Wasserständen eine Mindestwassertiefe von 4,0 m im RVK und im Hafengebiet sicher stellen zu können.

Der Bau des Pumpwerks beginnt wie der Bau der Schleusenhäupter: Zunächst wird eine Spundwand als Baugrubenumschließung geschlagen, ausgesteift und eine 1 m dicke Unterwasserbetonsohle eingebaut. Erst danach kann die Baugrube gelenzt und mit dem Massivbau begonnen werden. In der trockenen Baugrube beginnt der Bau mit der Konstruktionsbetonsohle, die über eine Mächtigkeit bis zu 3,55 m haben wird. Darauf aufbauend entstehen dreifach nebeneinander die Bereiche Rechen, Einlauf, Taucher- und Revisionsschacht, Pumpenkammer und Auslauf in komplizierter, hydraulisch günstiger Geometrie. Maschinentechnisch wird das Pumpwerk mit drei Tauchmotorpumpen mit einer Leistung von jeweils 3,5 m³/s, Absperr- und Rückschlagklappen und einer automatischen Rechenreinigungsanlage ausgerüstet.

Weitere Informationen zum Schleusenneubau sowie monatlich drei Baustellenbilder finden Sie unter:

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

Das Projekt wird gefördert von:

Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013



EUROPÄISCHE UNION

Investition in Ihre Zukunft
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes



Montage eines Leitbalkens
im Juli 2011



Einfahrt erstes Schiff in die
Kammer am 07. Juli 2011



Freigabe der Durchfahrt
durch die Kammer am 07.
Juli 2011