

Mittelweseranpassung



Mittelweseranpassung

Streckenlängen (insgesamt):

Schiffbare Länge	136 km
davon: Flußstrecke	109 km
Schleusenkanäle	27 km

Geplante Mittelweseranpassung für GMS (ca. 96 km):

Von Landesbergen (km 252,600)

bis Bremen (km 354,190)

Stauhaltungen: Drakenburg, Dörverden,
Langwedel und Hemelingen

Bereits für ES ausgebauter Bereich (ca. 40 km):

Von Minden (km 204,400)

bis Landesbergen (km 252,600)

Stauhaltungen: Petershagen, Schlüsselburg
und Landesbergen



Mittelweseranpassung

Bemessungsschiff:

Großmotorgüterschiff (GMS)

Länge 110 m

Breite 11,45 m

Abladetiefe 2,50 m

Baukosten für die derzeit geplante Mittelweseranpassung:

ca. 53 Mio. Euro

davon: Bund 2/3

Land Bremen 1/3



Mittelweseranpassung

Technische Maßnahmen

Stauhaltungen:

Fahrrinntiefe: 3,00 m

Fahrrinnenbreite: 38 – 73 m

Uferrückverlegung mit Uferneigung 1:6

Verkehrsregelung

Schleusenkanäle:

Regelprofile -> Böschungsbauweise (T-Profil)
oder Unterwasserspundwand (KRT-Profil)

Fahrrinntiefe: 3,50 m

Keine Verbreiterung von Kanälen mit einer Länge
< 1000 m

Schleusenvorhäfen:

Keine Verbreiterung - Befestigung der
vorhandenen Böschungen mit neuem Deckwerk



Mittelweseranpassung von km 252,60 – 354,19

Vorgesehen sind 19 Uferrückverlegungen (Kurvenverbreiterungen):

am Innenbogen (Gleithang) mit Böschungsneigungen von 1:3 bis 1:6

Gesamtlänge ca. 19,2 km (das entspricht ca. 20 % der Strecke)

Es verbleiben 7 Engstellen/Regelungsstrecken:

davon 4 neue und 3 alte bereits vorhandene

Gesamtlänge ca. 6,45 km (das entspricht ca. 6,7 % des Schifffahrtswegs)

Vertiefung und Verbreiterung von drei Schleusenkanälen

Schleusenoberkanal Drakenburg (L = 2.250 m)

Schleusenoberkanal Langwedel (L = 4.200 m)

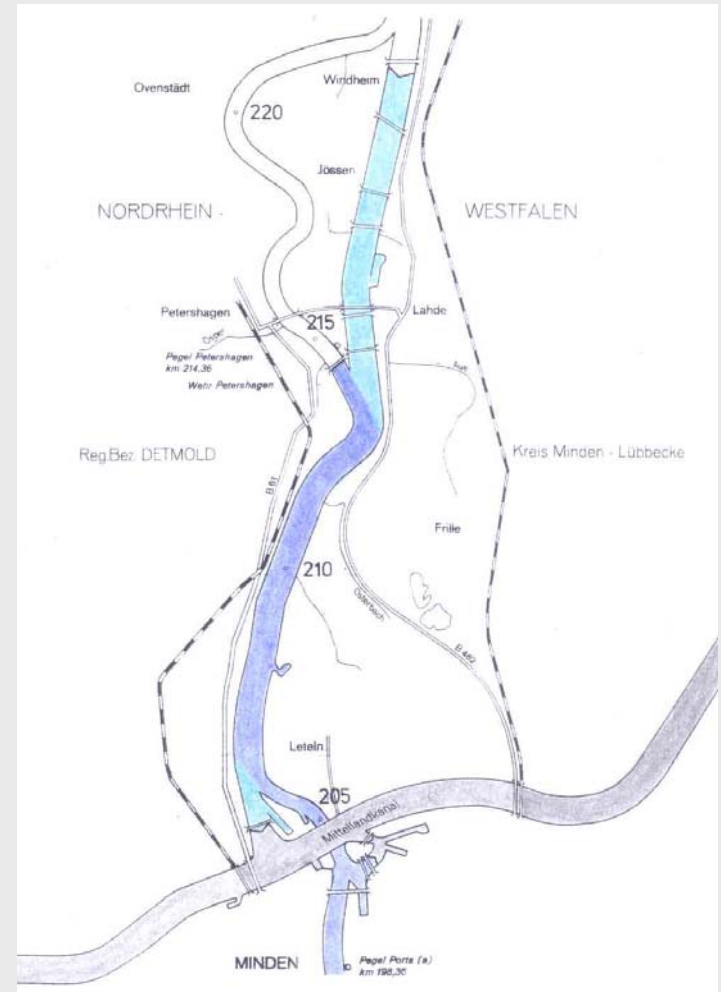
Schleusenunterkanal Langwedel (L = 2.190 m)

Stauhaltung Petershagen

(für ES ausgebaut)

Oberer Vorhafen Schleuse Petershagen	0,62 km
Schleusenoberkanal Petershagen	5,83 km
Weser	7,29 km
Verbindungskanal Nord	0,06 km
Unterer Vorhafen Schachtschleuse Minden	0,60 km

Σ Schifffahrtsweg: 14,40 km

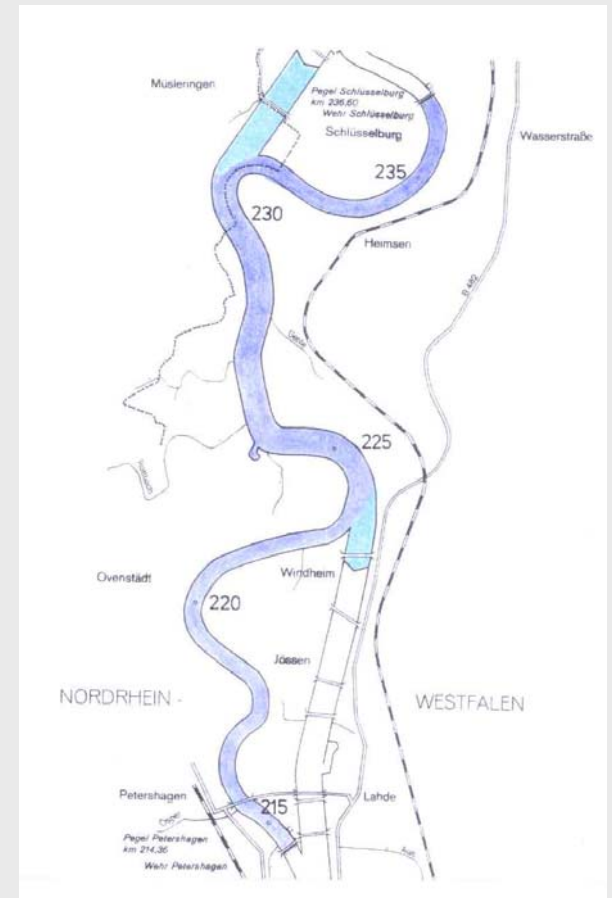


Stauhaltung Schlüsselburg

(für ES ausgebaut)

Oberer Vorhafen Schleuse Schlüsselburg	0,60 km
Schleusenoberkanal Schlüsselburg	1,73 km
Weser	7,34 km
Schleusenunterkanal Petershagen	0,88 km
Unterer Vorhafen Schleuse Petershagen	0,37 km

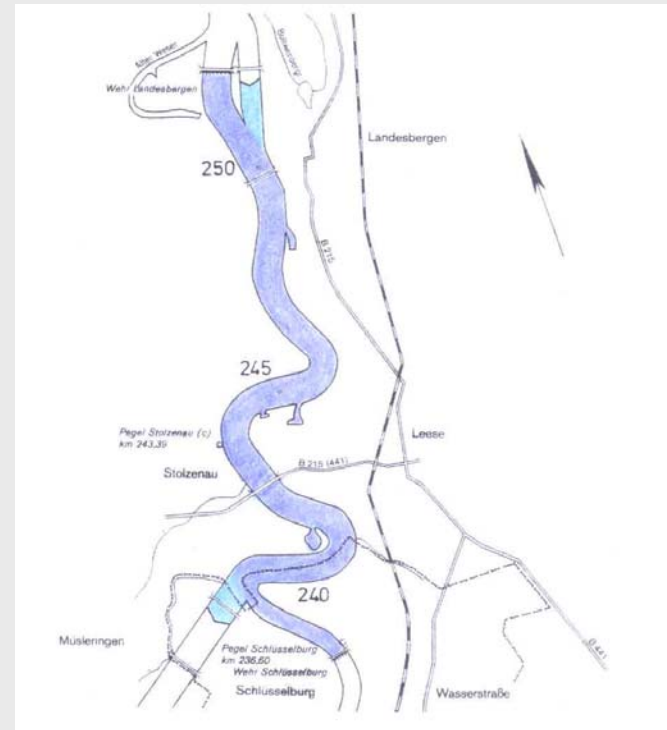
Σ Schifffahrtsweg: 10,92 km



Stauhaltung Landesbergen

(für ES ausgebaut)

Schleusenoberkanal Landesbergen	0,68 km
Weser	12,11 km
Schleusenunterkanal Schlüsselburg	0,07 km
Unterer Vorhafen Schleuse Schlüsselburg	0,61 km
Σ Schifffahrtsweg:	13,47 km



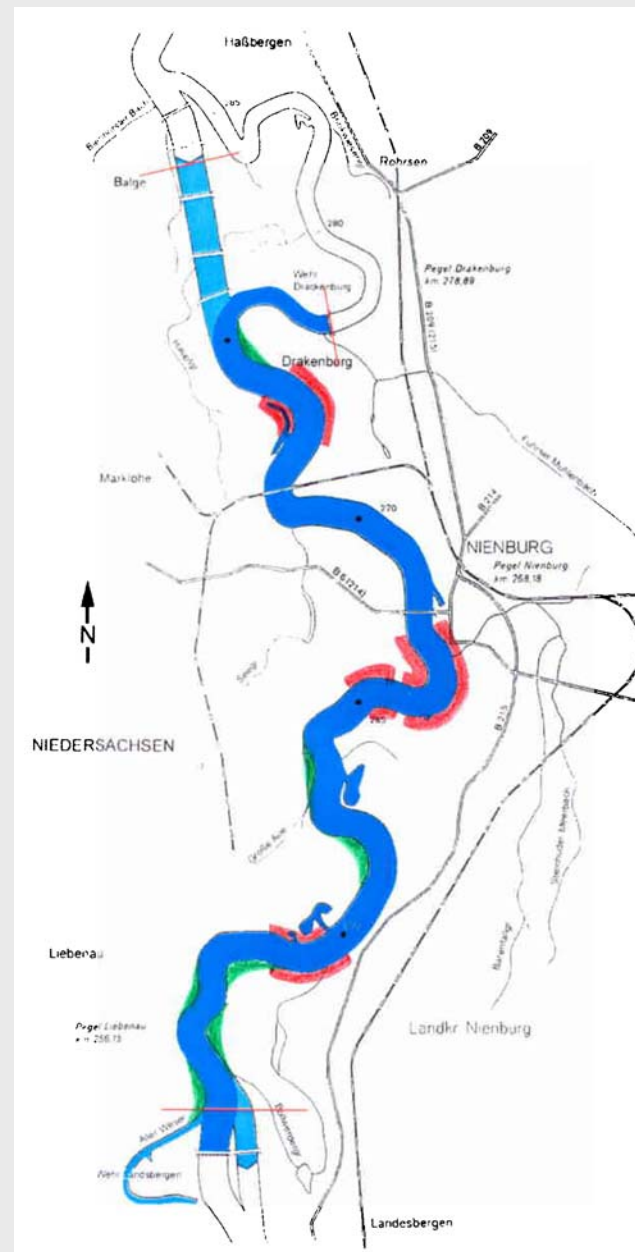
Stauhaltung Drakenburg

Oberer Vorhafen Schleuse Drakenburg	0,55 km
Schleusenoberkanal Drakenburg	2,23 km
Weser	23,10 km
Unterer Vorhafen Schleuse Landesbergen	0,50 km
Σ Schiffahrtsweg:	26,38 km

Vorgesehener GMS- Ausbau gem. PF:

8 Uferrückverlegungen █ (Σ = 8,05 km)

4 Regelungsstrecken (2 wie bisher) █ (Σ = 3,05 km)

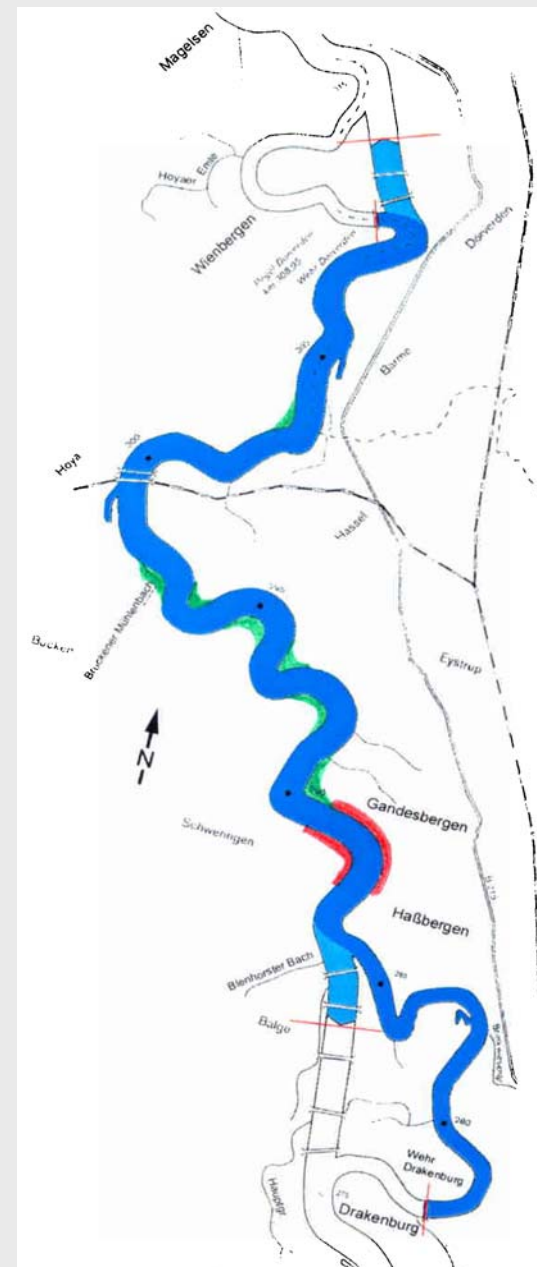


Stauhaltung Dörverden

Oberer Vorhafen Schleuse Dörverden	0,38 km
Schleusenoberkanal Dörverden	1,15 km
Weser	22,11 km
Schleusenunterkanal Drakenburg	0,53 km
Unterer Vorhafen Schleuse Drakenburg	0,51 km
Σ Schiffahrtsweg:	24,68 km

Vorgesehener GMS- Ausbau gem. PF:

- 7 Uferrückverlegungen (Σ = 8,05 km)
- 1 Regelungsstrecke (wie bisher) (Σ = 1,45 km)

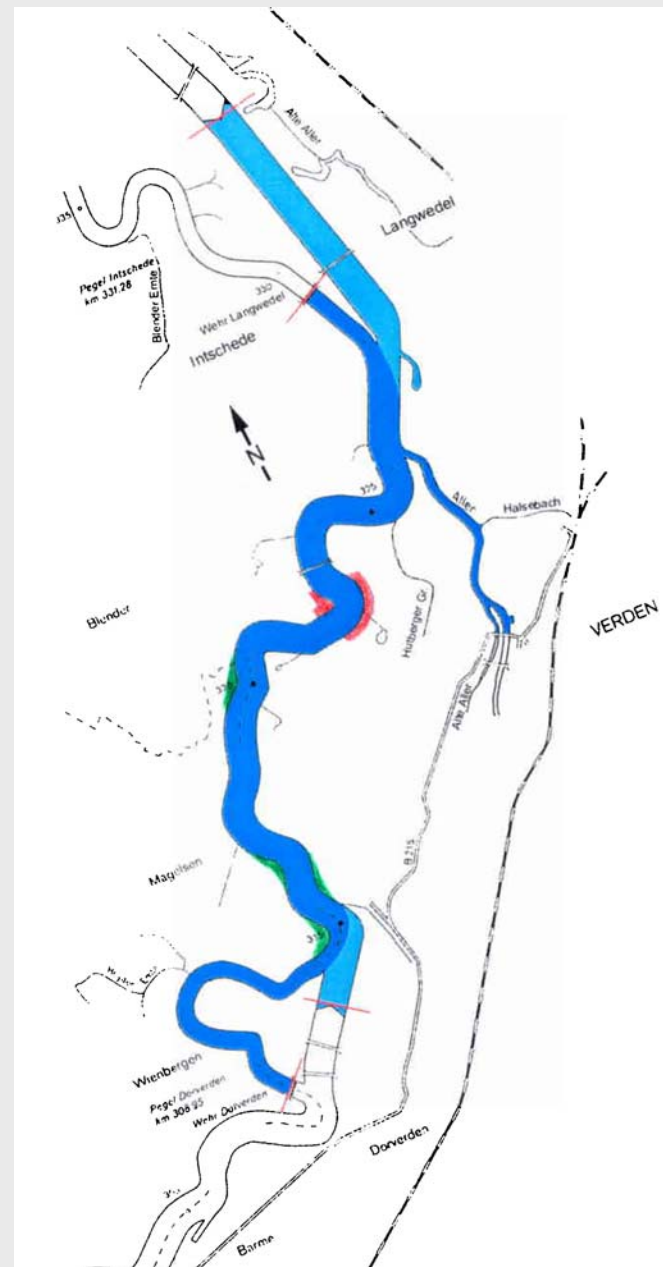


Stauhaltung Langwedel

Oberer Vorhafen Schleuse Langwedel	0,58 km
Schleusenoberkanal Langwedel	4,20 km
Weser	13,30 km
Schleusenunterkanal Dörverden	0,30 km
Unterer Vorhafen Schleuse Dörverden	0,10 km
Σ Schifffahrtsweg:	18,48 km

Vorgesehener GMS- Ausbau gem. PF:

- 4 Uferrückverlegungen █ ($\Sigma = 3,10$ km)
- 1 Regelungsstrecke █ ($\Sigma = 0,55$ km)

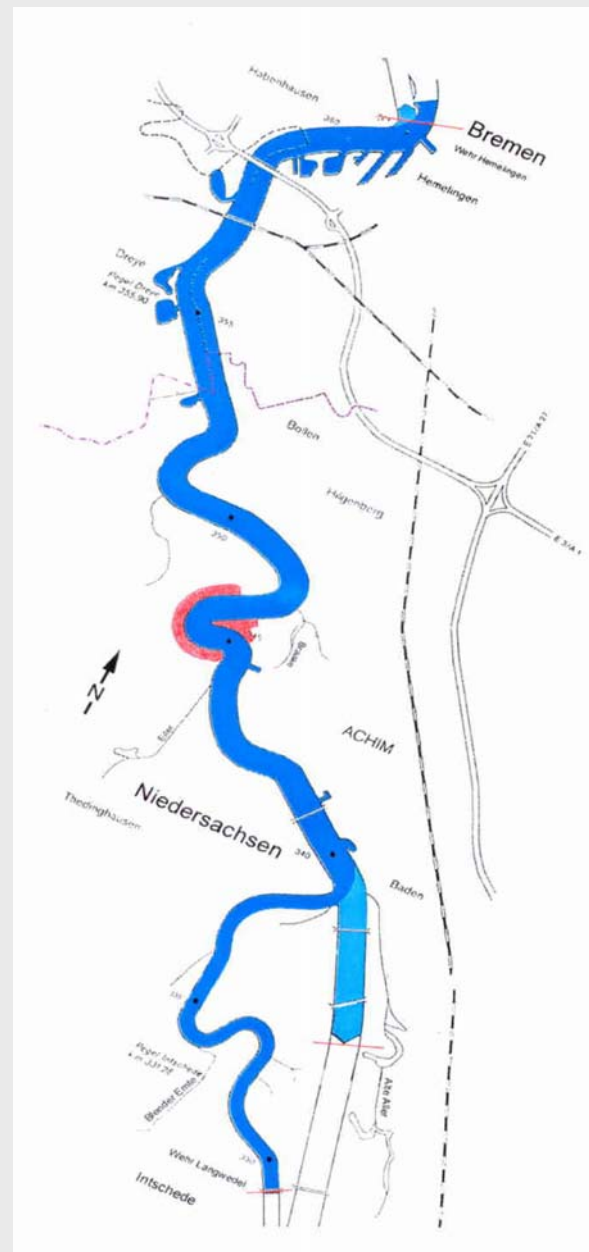


Stauhaltung Hemelingen

Oberer Vorhafen Schleuse Hemelingen	0,40 km
Weser WSD Northwest	7,31 km
Weser WSD Mitte	15,27 km
Schleusenunterkanal Langwedel	2,19 km
Unterer Vorhafen Schleuse Langwedel	0,70 km
Σ Schifffahrtsweg:	25,87 km

Vorgesehener GMS- Ausbau gem. PF:

- keine Uferrückverlegung █ (Σ = 0,00 km)
- 1 Regelungsstrecke (wie bisher) █ (Σ = 1,40 km)



Stand des Planfeststellungsverfahrens

Mittelweseranpassung von km 252,600 – 354,190

Der Planfeststellungsbeschluss liegt mit Datum 15.11.2002 vor.

Die Bezirksregierung erklärte am 13.11.2002 ihr Einvernehmen und forderte zusätzlich den Nachweis, dass die geplanten Ausbaumaßnahmen keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation haben.

Das Hochwassertestat der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) liegt seit dem 17.1.2003 vor.

Ergebnis: Die vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen an der Mittelweser haben keine negativen Auswirkungen auf die Hochwassersituation

Die beim Obergericht Lüneburg bisher anhängigen zwei Klagen wurden zwischenzeitlich zurückgezogen. Der vorgenannte Planfeststellungsbeschluss vom 15.11.2002 wurde im Mai 2006 bestandskräftig.

BVWP 2003 – Befahrbarkeit mit ÜGMS

Die Mittelweseranpassungsmaßnahmen wurden in den Bundesverkehrswegeplan 2003 als „fest disponiertes Vorhaben“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgenommen.

Es erfolgte zwischenzeitlich eine erneute gesamtwirtschaftliche Bewertung der geplanten Ausbaumaßnahmen für die eingeschränkte (d.h. einschiffige) Befahrbarkeit mit bis zu 139 m langen Schubverbänden (SV) und bis zu 135 m langen Großmotorgüterschiffen (ÜGMS) auf der Basis aktualisierter Umschlags- und Verkehrsprognosen anhand der Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 in der vorgesehenen GMS- Trasse.

[Planco /ISL Juni 2003]

-> Nutzen/Kosten-Verhältnis = 3,15

Stufenweiser Ausbau

1. Stufe (2006 – 2007), Baukosten ca. 3,76 Mio €

- Vertiefung der vorhandenen Fahrrinne des Fließgewässers unterhalb von Landesbergen (km 252,2) auf 2,80 m zzgl. 20 cm Vorhaltetiefe unter hydr. Stau
- Vertiefung der Schleusenkanäle auf 3,20 m unter Beibehaltung der alten Deckwerke
- Verkehrslenkung ES/ES



Nach Umsetzung der 1. Stufe können ab Ende 2007 2,50 m abgeladene Europaschiffe (L=85m, B=9,50m, T=2,50m) mit teilweisen Begegnungseinschränkungen fahren.

Stufenweiser Ausbau

2. Stufe (2008 – 2012), Baukosten ca. 49,24 Mio €

- Sohlvertiefung aller Schleusenkanäle auf 3,50 m und Einbau neuer Deckwerke im Böschungsbereich; Ausbau von drei Schleusenkanälen (SOK Drakenburg und SUK Langwedel im T-Profil sowie SOK Langwedel im KRT-Profil)
- Herstellung der GMS- Trasse gem. Planfeststellung mit 19 Kurvenverbreiterungen im Bereich zwischen Landesbergen und Hemelingen
- ggf. weitere Kurvenverbreiterungen zwischen Minden und Landesbergen (nach ergänzend durchzuführender Planfeststellung; die zugehörigen Baukosten sind noch nicht erfasst)
- Verkehrslenkung ES/GMS/ÜGMS

Stufenweiser Ausbau 2. Stufe (2008 – 2012)



Nach Umsetzung der 2. Stufe und mit Fertigstellung der neuen Schleusen Dörverden und Minden können ab 2012 2,50 m abgeladene Großmotorgüterschiffe (GMS mit $L=110\text{m}$, $B=11,45\text{m}$, $T=2,50\text{m}$) mit teilweisen Begegnungseinschränkungen fahren.

Stand der Gutachten

Es liegen vor:

- Gutachten zur Befahrbarkeit mit ES der vorhandenen vertieften Fahrrinne (Ausbaustufe 1) von Minden bis Landesbergen (BAW 08/2005)
- Gutachten zur Befahrbarkeit mit ÜGMS in der planfestgestellten GMS-Fahrinne von Landesbergen bis Hemelingen (BAW 12/2003)

Es ist beauftragt:

- Gutachten zur Befahrbarkeit mit GMS und ÜGMS in der vorhandenen ES-Fahrinne von Minden bis Landesbergen (Grundlage für ein ggf. später durchzuführendes Planfeststellungsverfahren)
- Abschließendes Gutachten zur Befahrbarkeit mit GMS und ÜGMS in der ausgebauten GMS-Fahrinne von Landesbergen bis Hemelingen (Optimierung der Regelungsstrecken)

Einschiffige Befahrbarkeit mit ÜGMS von Landesbergen bis Hemelingen

Mittelwasserabfluss:

Die Mittelweser von Landesbergen bis Hemelingen kann mit ÜGMS einschiffig mit der angestrebten Sicherheit und Leichtigkeit befahren werden.

Es gibt 4 Engstellenbereiche:

Stauhaltung Drakenburg: Liebenau und Nienburger Bogen sowie
Stauhaltung Dörverden: 2 Kurven im Bereich Schweringen

Dort ist die Sicherheit gegeben, die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs jedoch eingeschränkt.

Einschiffige Befahrbarkeit mit ÜGMS von Landesbergen bis Hemelingen

Hochwasserabfluss:

Die Mittelweser von Landesbergen bis Hemelingen kann mit ÜGMS einschiffig mit der angestrebten Sicherheit und Leichtigkeit befahren werden.

außer: Stauhaltung Drakenburg: Nienburger Bogen

Dort ist weder die angestrebte Sicherheit noch Leichtigkeit gegeben.

d.h.

- wasserstandsabhängige Verkehrsregelung und Sperrung für ÜGMS bei HW
- oder ggf. Verbreiterung (-> PF neu)