



Blick in die Schleusenbauteile (von links) Oberhaupt, Kammer und Unterhaupt. Ende 2012 soll das Projekt fertig sein.

# Baustelle am und im Wasser

Firma Matthäi erläutert Sachstand und Hintergrund des Schleusen-Neubaus

**DÖRVERDEN** ■ Erst, wenn man aus der Luft einen Blick auf die Baustelle wirft, bekommt man ein Gefühl für ihre Ausmaße. Es ist ein Riesenprojekt mit Baukosten in Höhe von 45 Millionen Euro, ausschließlich Bundesmittel, in Auftrag gegeben vom „Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanales“. Ende 2012 soll die neue Dörverdener Schleuse fertig sein.

Für ein Projekt dieser Größenordnung war ein europaweites Vergabeverfahren erforderlich. Bei diesem Verfahren hat sich 2008 die Arbeitsgemeinschaft Wiebe/Matthäi/Max Bögl durchgesetzt und den Auftrag erhalten. Bernd Afllerbach, Geschäftsführer von Matthäi: „Es ist derzeit unser größtes Projekt im Landkreis Verden. Sowohl der Tiefbau als auch der Wasserbau kommen hier mit Gerät und Personal langfristig zum Einsatz.“

Die Schleusenanlage Dörverden besteht aus einer 1910 erbauten und 1912 in Betrieb genommenen großen Schleppzugschleuse und einer zusätzlichen kleinen Schleuse, die 1938 in Betrieb ging. „Im Zuge der Anpassung der Mittelweser soll die Schleuse Dörverden den gestiegenen Anforderungen des Schiffsverkehrs angepasst werden“, erklärt Afllerbach. „Der bauliche Zustand der vorhandenen



Im Unterwasser der Schleuse sind die schwimmenden Einheiten Matthäi 100, Matthäi 101 und Matthäi III zu sehen.

Anlagen erfordert den Ersatz durch einen Neubau.“

Mit den Arbeiten wurde Anfang 2009 begonnen. Zu Beginn wurde mit mehreren Drehbohranlagen die gewaltige Baugrubenumschließung aus Bohrpfählen mit einem Durchmesser von 1,20 Meter hergestellt. Parallel dazu wurde mit dem Aushub in den Bereichen Oberhaupt, Schleusen-kammer und Unterhaupt begonnen. „Auftriebspfähle und eine Unterwasserbetonsole gewährleisten die Auftriebssicherheit.“

Das Oberhaupt beziehungsweise Unterhaupt ist der Teil der Schleuse, der das Schleusentor aufnimmt.

Es sperrt damit die Schleuse vom Vorhafen ab. Die Schleusen-kammer ist der Teil, der zwischen den Häuptern liegt und in dem die Schiffe gehoben oder gesenkt werden. In Dörverden beträgt die Fallhöhe 4,60 Meter. Das ist das Maß, um wie viel Meter ein Schiff in der Schleuse gehoben oder gesenkt wird.

Derzeit werden, erklärt der Geschäftsführer, die Stahlbetonarbeiten ausgeführt, um die aufgehenden Bauteile der Schleuse herzustellen. Im Anschluss werden die Schleusentore eingebaut. Afllerbach: „Die Arbeiten in Dörverden sind speziell, weil sie teilweise

von schwimmenden Einheiten vom Wasser aus durchgeführt werden. Dafür braucht man das entsprechende Equipment und geschulte Fachleute.“

Der Neubau der Schleuse Dörverden wird nötig, um den bereits heute fahrenden größeren Schiffseinheiten, den sogenannten Großmotorgüterschiffen (GMS), das Fahren auf der Mittelweser von Minden nach Bremen zu ermöglichen. Diese Schiffe haben Längen von 110 Metern und passen damit nicht in die kleine Schleuse, die eine Länge von 85 Metern hat. Die neue Schleuse wird 139 Metern lang werden.

„Ein verkehrspolitisches Ziel ist es, dass die bremsenden Seehäfen eine bessere Hinterlandanbindung an die Industriezentren am Rhein und in Richtung Magdeburg über die Wasserstraßen Mittelweser und Mittellandkanal erhalten sollen. Mit dem Neubau der Schleuse in Dörverden wird diesen Zielen Rechnung getragen“, erklärt Joachim Saathoff, Sachbereichsleiter beim Neubauamt in Hannover. „Gerade das Binnenschiff ist der ökologischste Verkehrsträger. So kann ein GMS bis zu 104 Container transportieren und damit einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von LKW-Verkehren auf den Autobahnen leisten.“ ■ rei