

# Neue Schleuse bei Dörverden eröffnet

Nach mehrjähriger Bauzeit ist die Schleuse in Dörverden feierlich für den Schiffsverkehr freigegeben worden. Der Bau hat gut 45 Mio. € gekostet. Der Wirtschaftsverband Weser kritisiert jedoch den fehlenden Ausbau der Mittelweser.

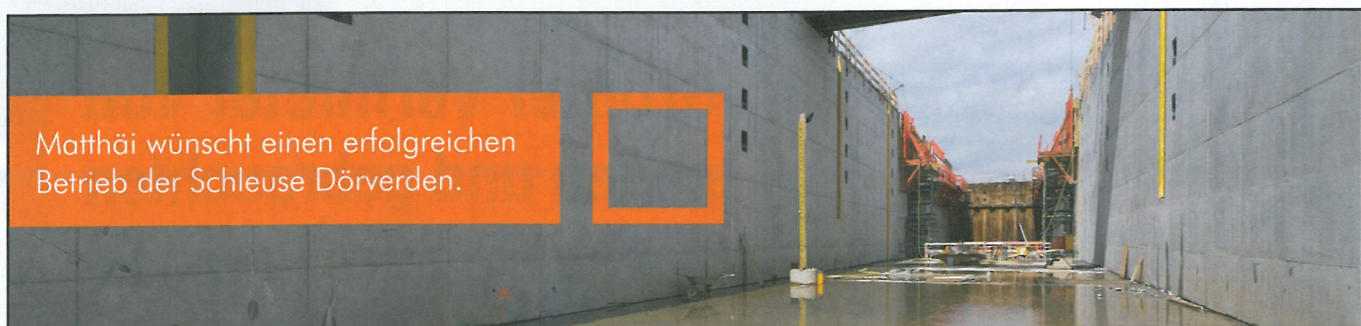


Foto: GDWS

In Dörverden ist eine neue Schleuse feierlich in Betrieb genommen worden. Sie ersetzt die vor rund hundert Jahren errichtete alte Schleuse, um künftig Großmotorgüterschiffen die Passage zu ermöglichen. Das neue Bauwerk ist auf eine ganzjährige Wassertiefe von 2,5 m ausgelegt und bietet eine Nutzlänge von 139 m. Knapp fünf Jahre hatten die Arbeiten an der Schleuse gedauert. »Das ist ein wichtiger Schritt, um die Weser als Wasserstraße weiterzuentwickeln«, sagte Hans-Heinrich Witte, Präsident der neuen Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt.

Bislang wird der Fluss vor allem für regionale Transporte von Kies, Getreide oder Futtermitteln genutzt. Dabei könnten statt heute 11.000 Container durchaus die zehnfache Menge, bis zu 125.000 Boxen, auf dem Wasserweg ins Binnenland transportiert werden, hat der Wirtschaftsverband Weser immer wieder vorgerechnet. Nach Ansicht von Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, zeige die Investition in die neue Schleuse Dörverden, welche große Bedeutung die Bundesregierung der Mittelweser als Hinterlandanbindung der deutschen

Die »Dione« war das erste Schiff, das in der neuen Kammer geschleust wurde



Matthäi wünscht einen erfolgreichen Betrieb der Schleuse Dörverden.

**Matthäi**  
Bauunternehmen  
GmbH & Co. KG



Bremer Str. 135  
27283 Verden  
Tel.: 04231 - 766-0  
verden@matthaei.de  
www.matthaei.de

**Matthäi Wasserbau**  
GmbH & Co. KG



Bremer Str. 135  
27283 Verden  
Tel.: 04231 - 766-229  
wasserbau@matthaei.de  
www.matthaei.de

**Matthäi Transportbeton**  
GmbH & Co. KG



Thedinghauser Str. 25  
27283 Verden / Groß Hutbergen  
Tel.: 04231 - 9241-0  
transportbeton@matthaei.de  
www.matthaei-transportbeton.de

Seehäfen zuerkenne. »Wir gehen davon aus, dass der umweltfreundliche Binnenschiffsverkehr auf der Mittelweser zunimmt.«

Die neue Schleuse kann jetzt zwar Großmotorgüterschiffe (GMS) aufnehmen, die 104 statt bislang 54 Container wie die bislang eingesetzten Europaschiffe laden können. Der Wirtschaftsverband Weser wies aber erneut darauf hin, dass eine Strecke von 50 km und damit bis zu 40 % der Mittelweser weiterhin nur für Einbahnverkehre zugelassen seien. Die Schleuse habe somit keinen verkehrlichen Nutzen. »Solange die seit über 20 Jahren laufende Anpassung der Mittelweser nicht vollständig umgesetzt ist, wird es keine größeren Binnenschiffe auf der Weser geben«, erklärte der Vorsitzende des Wirtschaftsverbandes, der frühere Bremer Bürgermeister Klaus Wedemeier.

Wedemeier forderte das Bundesverkehrsministerium und das Land Bremen auf, die Anpassung der Mittelweser zwischen Bremen und Minden ohne Abstriche am bisherigen Bauprogramm schnellstmöglich abzuschließen. Nur unter dieser Voraussetzung könne verhindert werden, dass die Viertel-



Foto: DGWS

Eröffneten das Bauwerk in Dörverden: Staatssekretär Enak Ferlemann und Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

milliarde Euro an öffentlichen Mitteln, die der Ausbau von Fluss und Schleusen bislang bereits gekostet habe, sinnvoll investiert sei.

Rund 60 Mio. € wären nötig, um die Weser abschließend auszubauen. Das Geld ist allerdings nicht in Sicht, seit die Mittelweser bei der Neukategorisierung der Wasserstra-

ßen zu einem Fluss der Klasse 2 geworden ist. Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und des Landes Bremen waren übereingekommen, in den kommenden Jahren alle Flussbaumaßnahmen auszusetzen und erst dann wieder zu bauen, wenn Geld im Etat übrig ist.

KF

Entlastung für den Moselverkehr

## Schleuse Fankel bekommt zweite Kammer

Der Ausbau der Moselschleusen geht voran: An der Schleuse in Fankel (Kreis Cochem-Zell) ist eine zweite Kammer in Betrieb genommen worden. Sie wurde als Stahlbetonbauwerk errichtet und als eine der ersten Schleusen komplett monolithisch, das heißt fugenlos hergestellt. Für ein strömungsarmes Befüllen und Entleeren der Schleusenkammer sorgen beidseitig in den Kammerwänden angeordnete Längskanäle mit quer verlaufenden Stichkanälen. Dies sorgt für einen ruhigeren und sichereren Schleusungsvorgang und verkürzt die Schleusungsdauer.

Fankel ist der zweite Neubau an der Mosel nach der Schleuse in Zeltingen. Investiert wurden durch den Bund rund 50 Mio. €, die EU beteiligte sich mit 10 % der Summe aus dem TEN-T-Programm. Als dritte Station sei Trier vorgesehen, teilte das dortige Wasser- und Schifffahrtsamt mit.

Jährlich werden über 10.000 Güterschiffe auf der Mosel geschleust, in den Sommermonaten kommen fast 4.000 Fahrgastschiffe hinzu. War das Güteraufkommen bei Eröffnung der Großschiffahrt auf der Mosel noch auf 10 Mio. t kalkuliert, übertraf man bereits zehn Jahre später diese Erwartungen deutlich. Mittlerweile liegt man bei 15–16 Mio. t und erwartet aufgrund der aktuellen Entwicklung im saarländischen Bergbau und der Energiewirtschaft eine deutliche Zunahme bis zum Jahre 2025 auf bis zu 17 Mio. t aus.

Damit sei die Mosel heute die am stärksten ausgelastete Binnenwasserstraße und in Bezug zum derzeitigen Schleusensystem zu 160 % ausgelastet, erklärte Roger Lewentz, Infrastrukturminister von Rheinland-Pfalz. So entstünden zwischen Koblenz und Trier erhebliche Wartezeiten, die sich von Schleuse zu Schleuse sum-



Foto: WSA Trier

Für 50 Mio. € erhielt die Schleuse Fankel eine zweite Kammer

mierten. Daher müsse auch bei den anderen Moselschleusen zügig Baurecht für eine zweite Kammer geschaffen und dann auch gebaut werden. Lewentz appellierte an den Bund, für die nötige Infrastruktur Sorge zu tragen.

Bundesstaatssekretär Michael Odenwald verwies auf den knappen Etat. »Bei einem Bruttoanlagevermögen von rund 50 Mrd. € müssten eigentlich rund 900 Mio. € pro Jahr in die Infrastrukturanlagen der Bundeswasserstraßen fließen, nur um die jährlichen Substanzverluste auszugleichen«, so Odenwald. Hinzu komme ein nicht unbeträchtlicher Bedarf an wirtschaftlich sinnvollen Ausbaumaßnahmen. Bekanntermaßen liege der verfügbare Finanzrahmen deutlich unter diesem Bedarf. »Die erfolgreiche Fertigstellung der Schleuse Fankel zeigt aber, welche hohe Bedeutung wir dem Transportweg Mosel zuerkennen«, sagte Odenwald.

KF