

## Matthäi verbreitert den Kanal

### Abtrag von 9 200 Kubikmetern Boden und Entsorgung von 200 Tonnen Stahl

**DÖRVERDEN** ▪ An der Stelle, wo Schleusenoberkanal und Weser aufeinandertreffen, wird kräftig gearbeitet. Wo einst der Dörverdener Wassersportverein sein Domizil, den sogenannten „Palm Beach“ hatte, sind derzeit etliche Arbeiter damit beschäftigt, tonnenweise Erde zu bewegen und mit schwerem Gerät die Spundbohlen aus dem Wasser zu entfernen. „Wir liegen gut in der Zeit. Ende Februar werden wir mit der Baumaßnahme fertig sein – wenn es kein Hochwasser gibt“, berichtet Diplomingenieur Martin Meier, Oberbauleiter bei Matthäi Wasserbau.

Das Verdener Unternehmen wurde in Arbeitsgemeinschaft mit drei Partnerbetrieben mit der Aufwertung des Schleusenoberkanals Dörverden beauftragt. Bauherr ist das Wasserstraßen-Neubauamt Helmstedt. Der Auftragswert beträgt rund 1,7 Millionen Euro. Baubeginn war Mitte August dieses Jahres. Die Fertigstellung ist für Ende Februar vorgesehen.

Im Rahmen der Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit Großmotorgüterschiffen erfolgt der



Links im Bild die Weser mit dem Wasserkraftwerk, rechts der Kanal Richtung Schleuse. In der Mitte, am ehemaligen „Palm Beach“, wird derzeit ein beachtliches Stück der Kanalspitze, zirka 9 200 Kubikmeter Boden, abgetragen. ▪ Foto: Raczkowski

Ausbau der Weser von Minden bis Bremen. Im Zuge dessen muss auch der Einfahrtsbereich in den Schleusenoberkanal aus nautischen Gründen auf einer Länge von 140 Metern für die Ein- und Ausfahrt des Großmotorgüterschiffes vergrößert werden.

Als erster Schritt mussten bereits im Vorfeld der eigentlichen Maßnahme zirka 5 000 Quadratmeter der Gewässersohle einer Kampfmittelsondierung unterzogen werden. „Es wurden 52 Verdachtspunkte von Kampfmitteltauchern freigelegt und überprüft. Es handelte sich dabei um al-

les Mögliche, auch Einkaufswagen haben wir gefunden. Bomben waren aber zum Glück nicht dabei“, erzählt Martin Meier.

Derzeit seien die Matthäi-Mitarbeiter mit dem Abbruch eines Leitwerks mit sich anschließender Uferwand aus zirka 200 Tonnen Stahlspundbohlen einschließlich deren Entsorgung beschäftigt. „Als nächstes ist dann der „Bodenaushub dran“, erklärt Meier. Zirka 9 200 Kubikmeter Boden einschließlich alter Schüttsteine sollen weg. Diese Arbeiten würden laut Meier überwiegend als Nassbaggerung, also unter

Wasser ausgeführt. „Der Aushub wird mit Binnenschiffen zur Bodendeponie Niederwallach am Niederrhein gebracht.“

2 800 Quadratmeter Uferbefestigung aus Wasserbausteinen müssten anschließend angebracht werden. Die Herstellung eines Fundaments und Verlegung von Leitungen für die Beleuchtung der neuen Schifffahrtszeichen bilden den Abschluss der Maßnahme. „Die Arbeiten werden überwiegend in Nachtschicht ausgeführt, um die Durchgängigkeit des laufenden Schiffsverkehrs nicht zu beeinträchtigen.“ ▪ rei