

LMBV: Nutzungsvereinbarung für Partwitzer See und Barbarakanal unterschrieben

26.08.2019

Zweckverband Lausitzer Seenland Sachsen nun Vertragspartner für Bergbausanierer



Senftenberg/Geierswalde/Bautzen. Am 23. August 2019 war es soweit: die in langwierigen Verhandlungen erreichte Nutzungsvereinbarung für den Partwitzer See und den Barbarakanal konnte unterschrieben werden.

Dazu kam der Vorsitzende des Zweckverbandes Lausitzer Seenland Sachsen, Landrat Michael Harig direkt an den Überleiter mit der Nr. 8. Er wurde dort von LMBV-Sanierungsbereichsleiter Lausitz Gerd Richter und Flächenmanagement Lausitz-Abteilungsleiter Jörg Lietzke sowie Vertretern der den Verband tragenden Kommunen sowie der Medien begrüßt.

Bei sommerlichen Temperaturen und Sonnenschein konnten die Unterschriftsleistungen unter dem Vertragswerk vollzogen werden. Nun kann die Landesdirektion Sachsen die weiteren notwendigen juristischen Schritte zur Feststellung der Fertigstellung und für eine Allgemeinverfügung zur Schiffbarkeit des Partwitzer Sees und des Barbarakanals gehen.

Das rund 1.150 Meter lange Kanalbauwerk war bereits frühzeitig im Trockenen von der LMBV im Auftrag des Freistaates Sachsen in den Jahren 2002/2003 errichtet worden. 2018 wurde die schiffahrtstechnische Ausrüstung in Auftrag gegeben, nach dem die beiden nun miteinander verbundenen Bergbaufolgeseen ausgespiegelt waren. Den Auftrag hatte eine ARGE „Barbarakanal“ der Firmen Meisterwasserbau, Hagn und Felbermayer übernommen.

Dazu kamen u.a. zwei schwimmende Arbeitspontons mit aufgesetzten Rammen vor Ort zum Einsatz. So wurden u.a. 30 seeseitige und 18 kanalseitige Dalben in den Untergrund gerammt und 22 Schifffahrtszeichen aufgebaut. Die Maßnahme unter Projekträgerschaft der LMBV wurde komplett vom Freistaat Sachsen über den §4 des VA BKS finanziert.

Im Frühjahr 2019 wurde der Bau der Wartestellen, das Einbringen von Festmachdalben und das Ausbringen von Bojen- und Wasserstraßenzeichen abgeschlossen. Die Nachforderungen der LDS waren seitens der LMBV bis zum 15. Juli abgearbeitet. In Gesprächen mit dem ZV LSS und dem SMWA am 17. Juli und erneut am 19. August 2019 konnte das nun vorliegende Vertragswerk endverhandelt werden.

Hintergrund zum künftig schiffbaren Barbarakanal (Planungsstand):

Der Barbarakanal, Überleiter 9, verbindet den Geierswalder See (Restloch Koschen) mit dem Partwitzer See (Restloch Skado). Dieser und das Kombibauwerk (Brücke und Wehr = Kombibauwerk) entstanden zunächst als hydraulischer Überleiter zur allmählichen Befüllung der Tagebau-Restlochekette bei Senftenberg mit Wasser. Mit Erreichen der Stauziele und einer ausgeglichenen Wasserbeschaffenheit zwischen den Seen sollen der Kanal auch als schiffbare Verbindung für die Sport- und Freizeitschifffahrt genutzt werden.

Zur Erreichung der Schiffbarkeit des Barbarakanals war dieser nach BinSchStrO schiffahrtstechnisch auszustatten. Der Barbarakanal hat eine Länge von rund 1.150 Meter. Etwa mittig zwischen den beiden Bergbaufolgeseen befindet sich das Kombibauwerk Wehr – Brücke. Ein einfeldriges Doppeltafelschütz dient zurzeit als Absperr- und Regulierbauwerk. Dieses Schütz wird nach Verkehrsfreigabe in oberster Stellung arretiert und dient künftig als Sicherheitsverschluss. Das Verkehrskonzept im Barbarakanal strebt eine möglichst ungehinderte Kanalbefahrung im einschiffigen Richtungsverkehr bei kurzen Wartezeiten an.

Als maximales „Bemessungsschiff“ für das entstehende Lausitzer Seenland wurde ein Fahrgastschiff mit den Abmessungen von max. 25 Meter Länge; max. 5,2 Meter Breite und 1,2 Meter Tiefgang zwischen den Beteiligten frühzeitig festgelegt. Zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes für den Kanal sind nun noch Leiteinrichtungen und Tafelzeichen an Land, am Kombibauwerk und im Gewässer zu setzen. Es sind zudem jeweils seeseitig vor dem Kanal „Seewartestellen“ zu errichten. Sollte es während der Befahrung im Kanal zu Havarien oder Notfallsituationen kommen, befinden sich ost- und westseitig vor der Durchfahrt des Kombibauwerkes jeweils eine Kanalwartestelle.

Auf Grund der Verkehrslenkung im 1-schiffigen Richtungsverkehr entstehen naturgemäß Wartezeiten für die Schifffahrt. Daher waren im Kanal sowie in den Ein-/ Ausfahrtsbereichen des jeweiligen Sees Wartestellen zu errichten. Die Wartestellen im Partwitzer und im Geierswalder See dienen dem Festmachen infolge von auftretenden Wartezeiten. Die Kanalwartestellen des Barbarakanals dienen zum kurzzeitigen Festmachen infolge Havarien oder Notfällen und zum Festmachen infolge Fehlverhalten zur Regelung des zeitlichen Richtungsverkehrs. Die Zielgruppe der Wartestellen im Seebereich sind Fahrgastschiffe und Sportboote, aber auch Paddel- und Ruderbooten können diese

gefahrlos benutzen.

Die See- und Kanalwartestellen werden nahezu baugleich ausgeführt und unterscheiden sich neben der Länge nur in Anordnung ihrer Ausrüstung. Sie bestehen aus je einer Pfahlreihe mit einem auf ganzer Länge angeschraubten 3-reihigen Längswerk aus Stahl und vorgesetzten vertikalen PEHD-Gleitleisten. Neben den Kopfpollern auf jedem Dalben besitzen die Dalben der Kanalwartestellen zusätzlich jeweils zwei Seitenpoller.

Beide Seewartestellen werden mit einer Gesamtlänge von 70 Meter ausgeführt, bestehen aus 15 Dalben und befinden sich rechts der jeweiligen Ein-/Ausfahrten in Ufernähe. Die Stahlpfähle der Seewartestellen wurden in einem Abstand von 5 Meter angeordnet und mit je einem Kopfpoller ausgestattet. Zwischen zwei Dalben in jedem Feld sind jeweils 2 Haltestangen vorgesehen.

Die inneren Kanalwartestellen des Barbarakanals dienen zum Festmachen infolge Havarien oder Notfällen und zum Festmachen infolge von Fehlverhalten zur Regelung des zeitlichen Richtungsverkehrs. Die Wartestellen befinden sich je 70 Meter vom Kombibauwerk entfernt. Beide Wartestellen wurden baugleich mit einer Länge von 40 Meter und einer Liegebreite von drei Meter ausgeführt. Der Abstand der Dalben beträgt fünf Meter.

Der Streckenbeginn der Kanalstrecke wurde mit folgenden Tafelzeichen nach BinSchStrO gekennzeichnet. Dazu kommen Zusatzzeichen unter dem Tafelzeichen C.4 (weiß mit schwarzem Rand), wo die Angabe des Namens des Kanals ("Barbarakanal") und Informationen zur Beschränkungen wie folgt angebracht wurden:

- am Geierswalder See: "Einfahrt nur zur halben Stunde bis längstens 10 Minuten danach",
- am Partwitzer See: "Einfahrt nur zur vollen Stunde bis längstens 10 Minuten danach".

Im Mündungsbereich erfolgte die Kennzeichnung der trichterförmigen Einfahrt vom See zum Kanal an der Fahrwassertiefenlinie TF = 1,50 m (da maximal zulässiger Tiefgang T = 1,20 m) durch schwimmende Schifffahrtszeichen (Schwimmstangen – linkes Ufer grüne Markierung, rechtes Ufer rote Markierung). Eine Kielfreiheit von 30 Zentimeter ist bei Einhaltung der Fahrrinnenbreite und der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen der Querschnitte am Kanal somit stets gewährleistet.

Die Fahrrinne wurde ebenfalls durch Schwimmstangen (Spieren) – nach BinSchStrO Anlage 8, Abschnitt II gekennzeichnet. Der Abstand der Schwimmstangen beträgt in der Regel 50 Meter:

Für Talfahrer vom Partwitzer See zum Geierswalder See sieht dies so aus:

- linkes Ufer mit grünen Spieren (Backbordseite),
- rechtes Ufer mit roten Spieren (Steuerbordseite).

Für Bergfahrer vom Geierswalder See zum Partwitzer See ergibt sich nun folgende Optik:

- linkes Ufer mit rotem Spieren (Backbordseite),
- rechtes Ufer mit grünen Spieren (Steuerbordseite).

Impressionen von der Unterzeichnung am 23.08.2019 vor Ort am Kanal (Fotos: Steffen Rasche / Uwe Steinhuber)



