

LMBV: Schifffahrtstechnische Ausstattung des Barbarakanals kommt voran

25.09.2018



Kanalwartestelle

Einbringen der Dalben im Überleiter 9 an der



Kanalein- und ausgang

12-Meter-Dalbe für die künftigen Seewartestelle am



Einheben der Dalben für die Partwitzer

Seewartestelle auf ein Transportponton



Barbarakanal während der Ausrüstung: Schubschiff

Lübeck unterwegs



Beispiel für das Anbringen von Leitblechen an

Wartstelle - hier am Ilse-Kanal

Überleiter 9 zwischen dem Geierswalder See und dem Partwitzer See wird komplettiert



Senftenberg/Elsterheide. Derzeit läuft im Auftrag der LMBV das Ausstatten des Barbarakanals zwischen dem Geierswalder See und dem Partwitzer See.

Den Auftrag hat eine ARGE „Barbarakanal“ der Firmen Meisterwasserbau, Hagn und Felbermayer übernommen. Dazu kommen u.a. zwei schwimmende Arbeitspontons mit aufgesetzten Rammen vor Ort zum Einsatz. Bis zum Herbst 2018 sollen so u.a. 30 seeseitige und 18 kanalseitige Dalben in den Untergrund gerammt und 22 Schifffahrtszeichen aufgebaut werden. Die Maßnahme unter Projektträgerschaft der LMBV wird komplett vom Freistaat Sachsen über den §4 des VA BKS finanziert.

Im Rahmen der Braunkohlesanierung der LMBV entstehen allein in der Lausitz mehr als 30 größere Tagebauseen mit zusammen 14.000 ha Wasserfläche. Einige dieser Bergbaufolgeseen der LMBV werden auch durch Kanäle verbunden. Die Schiffbarmachung der Bergbaufolgeseen hat mit der Inbetriebnahme des Überleiters 12, Koschener Kanal, bereits 2013 begonnen und wird nun in den Folgejahren schrittweise erweitert. 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-Restlochkette 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 ist dieser nach BinSchStrO schifffahrtstechnisch 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 Verkehrlenkung im 1-schiffigen Richtungsverkehr entstehen naturgemäß Wartezeiten für die Schifffahrt. Daher sind im Kanal sowie in den Ein-/ Ausfahrtbereichen 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 werden 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 werden 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 wird 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 werden:

- 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 erfolgt 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 wird 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 zieht 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 folgende Optik:

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



die Kanalwartestellen Ende August

Dalbeneinbringen für