

LMBV und Baufirmen informiert über Großbaustelle an der A 38 nördlich von Zwenkau

28.04.2015

Baugrundverbesserung im Rahmen der Herstellung der Gewässerverbindung zwischen Zwenkauer und Cospudener See im Fokus

Leipzig/Zwenkau. Rund 60 Vertreter aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft trafen sich am 28. April 2015 zu einem Baustellenrundgang auf der Harthkanal-Großbaustelle: Ihnen wurden neben allgemeinen Informationen zur LMBV-Tätigkeit am Zwenkauer See auch die Gerätetechnik der Fa. Bauer vorgestellt.

Im November 2014 hatte die Herstellung der für den Einsatz der Großgeräte erforderlichen Arbeitsebenen im Bereich der entstehenden Gewässerverbindung zwischen dem Zwenkauer und dem Cospudener See begonnen. Hierzu erfolgten umfangreiche Erdmassenbewegungen zur Vorprofilierung der zukünftigen Kanaltrasse. Die Aushubmassen wurden zunächst zwischengelagert und werden in den kommenden Monaten per Klappschute auf dem Boden des Zwenkauer Sees eingebaut. Dafür wurde am Nordufer des Zwenkauer Sees ein temporärer Schiffsanleger hergestellt. Für den Einbau wurde ein umfangreiches Kontroll- und Monitoringprogramm zur Sedimentverbringung vereinbart. Es erfolgte die Anlage und Kontrolle von Referenzflächen (Geotextil) auf dem Seeboden, die durch den Einsatz von Tauchern überwacht und geprüft wurden.

Bis zur Inbetriebnahme des Harthkanals ist es erforderlich, den erreichten Wasserstand von 112,50 m NHN konstant zu sichern. Dafür wird eine Heberleitung errichtet, die das Überschusswasser vom Zwenkauer See in den Cospudener See ableitet. Während der gesamten Bauzeit wird dieser Wasserstand gehalten, wobei die öffentliche Nutzung des Zwenkauer Sees so wenig wie möglich eingeschränkt wird.

Nach dem Aufbau und dem Kalibrieren nahm das erste Rütteldruckgerät im Bereich südlich der BAB 38 am 18. März 2015 die Arbeiten zur Rüttelstopfverdichtung des Kippenbaugrundes auf. In der vergangenen Woche erfolgte die Inbetriebnahme des zweiten Gerätes nördlich der Autobahn auf Cospudener Seite. Auf einer Fläche von 70.000 Quadratmeter werden über 16.000 Rüttelstopfsäulen in eine Tiefe von 19 bis 25 Meter eingebracht.

Des Weiteren werden zum Entwässern des Baugrundes ca. 3.400 Kiesbohrpfähle mit einer Tiefe von 19 Metern abgeteuft. Nach Abschluss dieser Arbeiten, die bis Anfang 2016 andauern werden, erfolgt die

Errichtung des Kanals und aller dazu erforderlichen technischen Bauwerke. Schlüsselprojekt ist der Bau des ca. 790 Meter langen Harthkanals. Er wird eine durchschnittliche Sohlbreite von 8 bis 11,50 Metern und eine Fahrwassertiefe von ca. 2,50 Metern aufweisen.

Da der Zwenkauer See eine Hochwasserschutzfunktion für die Stadt Leipzig erfüllt, entsteht auf Zwenkauer Seite ein Hochwasserschutztor, das ab einem Wasserstand von 114,15 m NHN bei Einstau von Hochwasser im Zwenkauer See geschlossen wird. Die Verschlusshöhe liegt bei 115,60 m NHN, sodass die geplante Speicherlamelle von 1,80 Meter und ein Fassungsvermögen von rund 18,5 Millionen Kubikmetern Elsterwasser im Hochwasserfall zur Verfügung steht.

Zur Querung der BAB 38 wird unter der bestehenden Autobahnbrücke ein Trogbauwerk aus Stahlbeton in den Kanal integriert. Des Weiteren ist der Bau einer Schleuse mit Vorhäfen erforderlich, um den Höhenunterschied zwischen Zwenkauer und Cospudener See von ca. 3,50 Metern zu überwinden. Die Schleuse wird eine Kammerlänge von 29 Metern und eine Breite von 6,50 Metern aufzuweisen. Die Vorhäfen im Ober- und Unterwasser werden mit entsprechenden Anlege-, Ausstiegs- und Umtragemöglichkeiten ausgestattet.

Um die bestehenden Wegebeziehungen an beiden Seiten zu erhalten bzw. neu auszubauen, sind neue Brückenbauwerke geplant: Auf Cospudener Seite wird eine Klappbrücke mit einer Spannweite von 7 Metern und einer Durchfahrtshöhe von 4,70 Metern in den bereits bestehenden 4,75 Meter breiten Uferrundweg integriert. Auf Zwenkauer Seite entsteht im Zuge der Herstellung des 4,75 Meter breiten Seerundweges eine Stahlbetonbrücke mit einer Spannweite von 17 Metern und einer Durchfahrtshöhe von mindestens 8,32 Metern.

Abschließend wird der Bau von Molen und Buhnen erfolgen, um die Kanalmündungen vor Sedimenteintrag aus den Seen zu schützen. Die Finanzierung des gesamten Vorhabens erfolgt im Rahmen des Verwaltungsabkommens Braunkohlesanierung mit Geldern aus den Haushalten des Bundes und des Freistaates Sachsen sowie anteilig durch den kommunalen Zweckverband „Neue Harth“.

Großes Interesse an LMBV-Baustelle am künftigen Harthkanal



