

Pressemitteilung

Neues Schiffshebewerk Niederfinow – Baufortschritt

Seit Wiederaufnahme der Arbeiten Mitte Januar geht in Niederfinow der Einbau der Stahlbewehrung und der Schalungen für das Fundament des neuen Schiffshebewerkes und der Kanalbrücke mit großen Schritten voran. Nachdem am vergangenen Donnerstag bereits 650 m³ Beton für den Auflagerbalken des Widerlagers der neuen Kanalbrücke eingebaut wurden, beginnt nun heute die erste große Betonage für die Trogwanne des Hebewerkes.

In den letzten Wochen wurden mehr als 2.000 t Bewehrungsstahl verbaut. Die fugenlose Sohle der künftigen Trogwanne hat eine mittlere Stärke von 2,45 m und wird im Mittel mit sieben Lagen Bewehrungseisen mit jeweils 28 mm Durchmesser bewehrt. In hoch belasteten Bereichen müssen sogar zwölf Lagen eingebaut werden. Legt man alle Eisen einzeln hintereinander, ergäbe sich eine Länge von mehr als 160 km. Das entspricht in etwa der Entfernung vom Schiffshebewerk Niederfinow bis zum Magdeburger Dom.

Die Sohle der Trogwanne wurde in neun Betonierabschnitte eingeteilt. Diese haben jeweils ein Volumen von ca. 1.500 m³. Bei einer angestrebten Einbaumenge von 90 m³ Frischbeton pro Stunde nimmt die Betonage eines Abschnittes mehr als 18 h Bauzeit in Anspruch, wobei je eine Betonpumpe an der Nord- und Südseite der Baugrube eingesetzt wird. Der Einbau des Betons erfolgt „frisch in frisch“ in Lagen zu 40 bzw. 35 cm Stärke. Dabei werden zwei verschiedene Betone eingebaut. Die beiden obersten Lagen werden in frostsicherem und tausalzbeständigen XF4-Beton ausgeführt. Alle darunter liegenden Lagen in der Qualität eines normalen wasserbaulichen Massenbetons (XC2). Diese Trennung ist erforderlich, damit die beim Abbinden des Betons entstehende

**Wasserstraßen-Neubauamt
Berlin**
Mehringdamm 129
10965 Berlin

28. März 2011

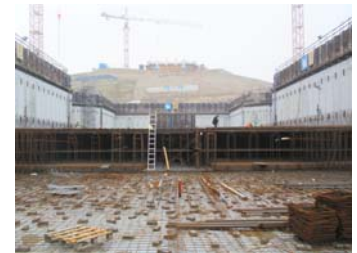
Auskunft erteilt:

Peter Huth
Sachbereichsleiter
Telefon +49 30 69580 480
peter.huth@wsv.bund.de

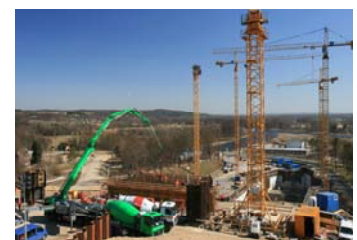
Zentrale +49 30 69532 0
Telefax +49 30 69580 405
wna-berlin@wsv.bund.de
www.wna-berlin.wsv.de



15.03.2011 – Arbeiter beim Einbau einer starken Bewehrung aus Stahl für Stahlbetonwanne



15.03.2011 – Ansicht der Stahlbewehrung an der Baugrubensohle



24.03.2011 – Betonage des Auflagerbalkens für das Widerlager der neuen Kanalbrücke



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Hydratationswärme nicht zu unzulässig großen Rissen im Beton führt. Hohe Anforderungen werden auch an die Ausführung der Betonoberfläche gestellt. Diese soll ohne Längsgefälle und mit nur 1 % Quergefälle eingebaut werden, damit Regenwasser am fertigen Bauwerk sicher gefasst und abgeführt werden kann. Für die personalintensiven Arbeiten werden auf der Baustelle und bei den Lieferanten über 80 Arbeiter und Ingenieure pro Schicht eingesetzt.

Die Federführung für die Ausführung der Massivbauarbeiten liegt bei dem ARGE-Partner Bilfinger Berger Ingenieurbau GmbH, Region Westeuropa, Niederlassung Deutschland, Bereich Ost. Die Lieferung des Betons erfolgt durch eine Liefergemeinschaft der Unternehmen: Berger Beton GmbH Berlin/Brandenburg aus Bad Freienwalde (technischer Federführer), TBG Transportbeton Oder Spree GmbH & Co. KG in Eberswalde und Finowfurt sowie TBR Transportbeton Nordost GmbH & Co. KG in Altranft. Weitere maßgeblich beteiligte Nachunternehmer:

- FINO Industrieservice GmbH aus Altenburg in Thüringen und Bilfinger Industriel Service aus Polen (Schalungs-/Betonbau)
- Trautmann Betontechnik Erfurt (Oberflächenprofilierung Beton)
- Ottenberg Bau GmbH Berlin (Flechtarbeiten Stahlbewehrung)
- Oderberger Stahlbau GmbH und Aziwe Industrieservice OHG (Schweißarbeiten Bewehrung)
- Adams Blitzschutz-Systeme GmbH Willstätt-Sand (innere Erdung)
- Gerüstbau Tisch GmbH Berlin (Gerüstarbeiten)
- Ingenieurbüro für Vermessung und Bauwesen GmbH Lauenburg.

Für die gute Qualität von Entwurf und Baudurchführung spricht das weiter geringe Volumen an Nachtragsaufträgen in Höhe von nur rd. 3 % der Auftragssumme. Bis Ende 2010 wurden rd. 70 Mio. € Bauausgaben umgesetzt.

Bis zum Jahr 2014 wird das 76 Jahre alte Schiffshebewerk Niederfinow durch einen Neubau der Wasserstraßenklasse V ersetzt. Gleichzeitig wird ein wichtiger Engpass im transeuropäischen Wasserstraßennetz beseitigt und die Wasserstraßenverbindung Berlin – Szczecin fit gemacht für den Containerverkehr. Mit Inbetriebnahme



WSV.de

Wasser- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

des neuen Hebewerkes wird ein modernes Motorgüterschiff künftig 104 20“-Standardcontainer transportieren können, statt heute 27. Die Projektkosten in Höhe von rd. 285 Mio. € finanzieren der Bund (215 Mio. €) und die Europäische Union (70 Mio. € aus EFRE-Mitteln).

Neben den Investitionen in die überregional bedeutsame Verkehrsinfrastruktur kommt der Bund im Oderbuch weiter auch seinen Verpflichtungen zur Verkehrssicherung und zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Wasserabfuhr nach. Das Wehr Hohensaaten wird derzeit saniert, ohne dass der ordnungsgemäße Abfluss aus dem Oderbuch nachteilig beeinträchtigt wird. Die von der Wasserstraßenverwaltung des Bundes zu unterhaltenden Gewässerabschnitte befinden sich, infolge der kontinuierlichen Unterhaltung der Fahrrinne für die Berufsschifffahrt, in einem akuraten Unterhaltungszustand. Dazu zählen u. a. die Alte Oder zwischen Oderberg und Hohensaaten, die Wriezener Alte Oder zwischen Oderberg und Bralitz und die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße, als Vorfluter für die Entwässerung des Oderbuches.

Live-Bilder vom Baugeschehen in Niederfinow unter:

<http://www.wsa-eberswalde.de/webcam/baufeld/index.html>

ausführliche Informationen zum neuen Schiffshebewerk Niederfinow unter:

www.wna-berlin.de.

Neu - elektronischen Newsletter bestellen unter

<http://www.wna-berlin.de/aktuelles/newsletter/index.html>

Neu - Mediathek unter:

http://www.wna-berlin.de/bauwerke_anlagen/mediathek/index.html