

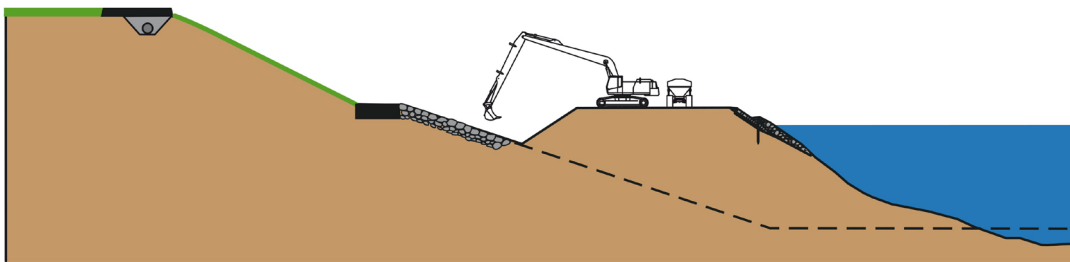
Info-Brief 1/2023

Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals



Moin und herzlich willkommen beim Info-Brief zum Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals zwischen Großkönigsförde und Altwittenbek. Aufgrund des relativ milden Winters konnten wir die Zeit in den vergangenen Monaten nutzen, um den zukünftigen Betriebsweg weiterzubauen und Entwässerungen herzustellen. Auch die Arbeiten an den tiefen Fußgräben für den Bau des neuen Deckwerks laufen bereits.

Der Aufbau des neuen Deckwerks wird eine der Hauptarbeiten im Jahr 2023 sein. Unser Ziel ist es, dieses so weit wie möglich im „Trockenen“ herzustellen. Wir können dadurch die Arbeiten besser kontrollieren und erhalten ein qualitativ hochwertigeres Deckwerk.



Schematische Darstellung: Aushub Fußgraben und Erstellung Deckwerk

Als wir im vergangenen Oktober ein erstes Testfeld für den Fußgraben einrichteten, stellte sich schnell heraus, dass die dort für die Entwässerung vorgesehenen Anlagen nicht ausreichen, um das durch die sandigen Schichten des Trenndamms vom Kanal anströmende Wasser sicher abzuleiten. Da eine Absenkung des Wasserspiegels des Nord-Ostsee-Kanals um zwei bis drei Meter keine Option ist, waren die Planer des Bau-Auftragnehmers noch einmal gefragt. Die nun entwickelte Lösung mit zusätzlichen Dränschlitzten ist aufwendiger, schafft es aber, das vom Kanal anströmende Wasser zu fassen und abzuleiten, so dass wir eine sichere Fußgraben-Baugrube erhalten.



Blick auf den Bau des Fußgrabens. Gut zu erkennen sind die orangefarbenen Pumpen, die für die notwendige Entwässerung sorgen.



Mit dieser Fräse lassen wir die Dränageschlitzte erstellen und Entwässerungsrohre verlegen.

Auch die dem Fußgraben vorauslaufenden Arbeiten am neuen Betriebsweg gehen gut voran. Nach jetziger Planung ist die Fertigstellung des Betriebswegs im gesamten ersten Bauabschnitt bis zum Ende dieses Jahres vorgesehen. Dies ist jedoch davon abhängig, wie schnell die Sanierung der Bodenrutschung in der Bauzone D abgeschlossen werden kann.

Dauerhafte Sanierung der Bodenrutschung in Bauzone D

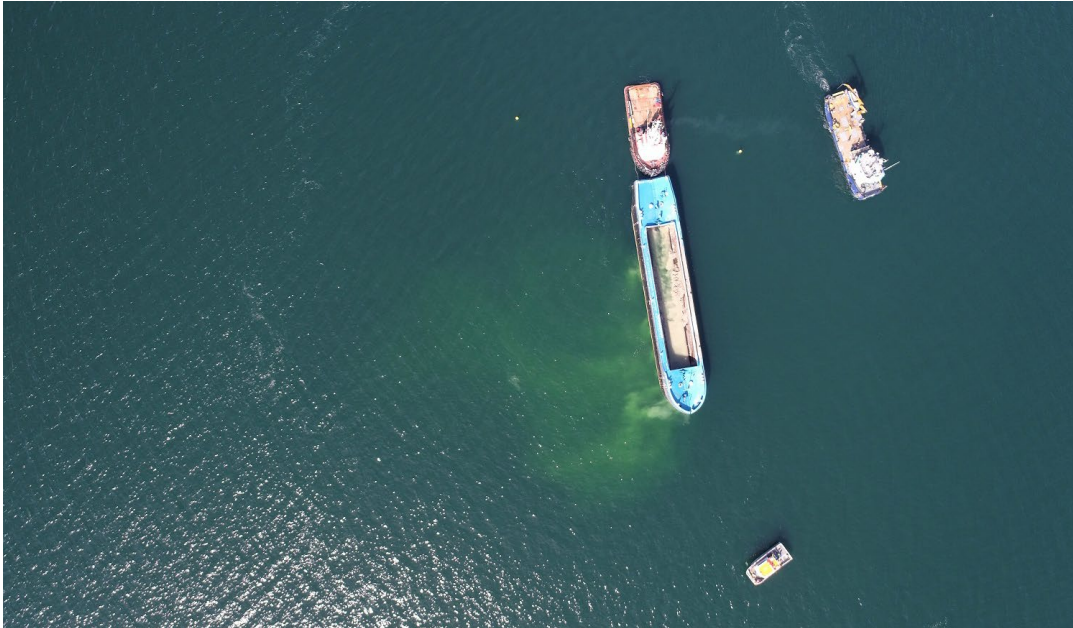


Bodenrutschung im Bereich des kleinen Waldgebiets

Das Vorgehen zur dauerhaften Sanierung der Bodenrutschung im Bereich des Wäldchens „Im Linden“ (Bauzone D) wurde vom Wasserstraßen-Neubauamt NOK gemeinsam mit der Bundesanstalt für Wasserbau, den Planern und der bauausführenden ARGE sowie weiteren Fachleuten abgestimmt. Nachdem bereits im vergangenen Jahr erste vorbereitende Maßnahmen wie Leitungsumverlegungen und eine Rampe zur unteren Ebene hergestellt wurden, sind die weiteren Arbeiten im März gestartet.

Als Erstes schütten wir vor der gerutschten Böschung eine stabilisierende Arbeitsebene auf. Parallel dazu werden Teile des Böschungskopfes abgetragen. Damit erhalten wir auch am Kopf eine Arbeitsebene. Um das Grundwasser in der Böschung weiter abzusenken, wird im Kopfbereich ein drei Meter tiefer Dränageschlitz gefräst und westlich und östlich des Rutschungsbereiches an die Entwässerung angeschlossen. Zusätzlich werden rund 1.600 Dränsäulen für die Entspannung tieferer Grundwasserschichten in die Böschung eingebracht. Die Dränsäulen haben einen Durchmesser von 80 Zentimetern und bestehen aus einem wasserdurchlässigem Gemisch aus Kies und Sand. Ein Teil der Dränsäulen wird dabei mit einem Geotextil umhüllt und stabilisiert dann den gerutschten Bodenkörper wie ein Dübel.

Monitoring für den Eintrag von Nassbaggergut in der Kieler Bucht



Im Rahmen der Verbringung von Nassbaggergut wird ein aufwendiges Monitoring durchgeführt, um die Umweltauswirkungen möglichst zu minimieren. Das Foto zeigt eine Probeverklappung.

Im laufenden Ausbauabschnitt der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals fallen unterhalb der Wasserlinie insgesamt circa 1,1 Millionen Kubikmeter gewachsener Boden als Nassbaggergut an. Dieses natürliche Material wird auf die planfestgestellte Verbringungsfläche in die Kieler Bucht rund zehn Kilometer östlich der Halbinsel Schwansen umgelagert. Der Transport und das Umlagern des Bodenaushubs erfolgt mittels Klappschuten, die über das Aufklappen des Rumpfes geleert werden. Wenn wir mit den Sanierungsarbeiten in Zone D und den Fußgrabenarbeiten gut vorankommen, können wir voraussichtlich noch in diesem Jahr mit den Nassbaggerarbeiten beginnen.

Bereits seit mehreren Jahren läuft unser Monitoring an den ausgebrachten Messtonnen, schon im Jahr 2021 haben wir probeweise Boden verklappt. Derzeit laufen Abstimmungen zur Überwachung der Schuten und Bagger, so dass wir die Arbeiten während der gesamten Zeit kontrollieren und so die Einhaltung der Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses sicherstellen können.

Vorbereitende Arbeiten in Warleberg Süd

Die Baustraße zwischen der Kreisstraße K 90 und der Ablagerungsfläche Warleberg Süd ist bis auf kleinere Restarbeiten fertiggestellt. Mit dem Bau des temporären Schiffsanlegers wollen wir im Frühjahr 2023 beginnen. Im Zuge der Bodenuntersuchungen haben wir im Betriebsweg auf rund 200 Meter Spundwandrelikte – vermutlich noch aus der ersten Bauphase des Kanals – gefunden, die weder in den Bestandsplänen eingezeichnet noch bekannt waren. Derzeit wird geprüft, welchen Einfluss diese auf den Bauablauf haben können.



Neue Baustraße zwischen K 90 und der Ablagerungsfläche Warleberg Süd. Im Hintergrund ist, rot schraffiert, der Standort des zukünftigen temporären Schiffsanlegers eingezeichnet.

Zweiter Bauabschnitt zwischen Landwehr und Altwittenbek

Die ergänzenden Baugrunduntersuchungen für den weiteren Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals zwischen Landwehr und Altwittenbek sind im Oktober 2022 angelaufen und haben gute Fortschritte gemacht. Auf einigen landwirtschaftlichen Flächen ist der Boden zur Zeit aber noch so durchnässt, dass ein sicheres Befahren und Arbeiten bislang nicht möglich ist. Diese Flächen werden wir ab Mai in Angriff nehmen und dann auch in den Sommerferien die Erkundungen im Bereich der Fähre und Kurve Landwehr und der Verbringungsfläche Warleberg abschließen, so dass die Planer mit diesen Ergebnissen den nächsten Bauabschnitt 2.1 ausschreibungsreif vorbereiten können. Die Planungsleistungen und Baugrunderkundungen für diesen Abschnitt werden von der Europäischen Union gefördert.



Vertiefende Baugrunduntersuchungen im Bereich der Verbringungsfläche Warleberg Zentral und an der Fähre Landwehr

Für den darauffolgenden Bauabschnitt 2.2 (Wittenbeker Kurve und Anpassung an die Weiche Schwartenbek) folgen die Baugrunduntersuchungen aus Kapazitätsgründen erst später (voraussichtlich ab Ende 2024).



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**

Keine neuen Verkehrsänderungen auf den Betriebswegen im Ausbaubereich

Derzeit haben sich keine neuen Verkehrsänderungen ergeben. Der nördliche Betriebsweg von Schinkel bis zur Fähre Landwehr ist weiterhin gesperrt. An Wochenenden bleibt der Rundweg am Kipland Schinkel vorbei und über den "Kippenwech" zurück nach Schinkel offen.

Auch die baulich genutzten Flächen und Wege im Bereich der Ablagerungsfläche Warleberg Süd bleiben gesperrt, um Menschen nicht durch die umfangreichen Arbeiten und den Baustellenverkehr mit schweren Fahrzeugen zu gefährden. Zwischen Landwehr und Altwittenbek wird der nördliche Betriebsweg am Nord-Ostsee-Kanal zeitweise wegen ufernaher Arbeiten gesperrt. Der Radweg nördlich der Kreisstraße bleibt durchgehend nutzbar. Als Ausweichroute steht auch der südliche Betriebsweg zur Verfügung. Bitte beachten Sie für Ihre Routenplanung auch unsere Informationen zu Sperrungen an der Levensauer Hochbrücke (www.wna-nord-ostsee-kanal.wsv.de/webcode/2947844).

Ihr Projektteam für den Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals

Kontakt bei Fragen zum Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals

Wasserstraßen-Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal

Telefon: 0431/ 3603-371

Telefax: 0431/ 3603-414

wna-nord-ostsee-kanal@wsv.bund.de

www.wna-nord-ostsee-kanal.wsv.de