



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Pressemitteilung

**Wasserstraßen-Neubauamt
Aschaffenburg**

Hockstraße 10
63743 Aschaffenburg
www.wna-aschaffenburg.wsv.de

Ausbau des Mains in der Stauhaltung Schweinfurt beginnt

Elmar Wilde

kommissarischer Amtsleiter
Telefon 06021 312-3000
Telefax 06021 312-3101
wna-aschaffenburg@wsv.bund.de

Pressemitteilung Nr. 09/2017 vom 18.10.2017

Der Auftrag für die Flussbagger- und Uferausbauarbeiten der Bundeswasserstraße Main wurde erteilt. Mit den notwendigen Fällarbeiten und der Baustelleneinrichtung beginnen die Arbeiten Ende Oktober 2017. Baggerungen in der Fahrrinne und in den Uferzurücknahmen zwischen den Staustufen Schweinfurt und Ottendorf werden ab Januar 2018 ausgeführt und voraussichtlich bis 2020 abgeschlossen sein.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur investiert hierbei ca. 14,3 Mio. Euro in die Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne des Mains und in den Ausgleich der unvermeidlichen Eingriffe in die Natur.

Durch die Vertiefung der Fahrrinne von 2,50 m auf 2,90 m können Güterschiffe künftig erheblich mehr Ladung transportieren. Ein Schiff von 110 m Länge und 11,40 m Breite kann nach dem Ausbau ca. 400 t, ein Schubverband von 185 m Länge sogar bis zu 1.100 t zusätzlich laden.

Dies entspricht 20 bis 55 LKW-Ladungen, die pro Schiff zusätzlich gegenüber dem jetzigen Zustand auf dem Wasser transportiert werden können. Dabei wird die Verkehrssicherheit insbesondere für die bis zu 185 m langen Schubverbände durch die Verbreiterung der Fahrrinne von 36 m auf 40 m in der Geraden erhöht. Diese Maßnahmen stärken die Wirtschaftlichkeit des Schiffstransports und leisten so einen Beitrag zum Umweltschutz und zur Entlastung anderer Verkehrsträger.

Die Ausbaumaßnahmen in der Stauhaltung Schweinfurt werden geprägt durch notwendige Ufereingriffe zwischen Schonungen und Ottendorf.

Das Flussbett ist in der oberen Hälfte der Stauhaltung so schmal, dass selbst die Verbreiterung der Fahrrinne in der geraden Strecke von 36 m auf 40 m mit Ufereingriffen verbunden ist.





Zum Erreichen der geplanten Ausbautiefe sind v.a. im Unterwasser der Staustufe Ottendorf, aber auch geringfügig in der restlichen Stauhaltung Sohlbaggerungen notwendig.

Zum Ausgleich der unvermeidlichen Eingriffe in Natur und Landschaft werden verschiedene Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt. Sie erhalten und stärken die Vielfältigkeit des Lebensraums Fluss. Es entstehen beispielsweise potentielle Standorte für Röhrichte, die sich in absehbarer Zeit zu Auwaldstandorten entwickeln werden und es werden Extensivierungsmaßnahmen durchgeführt. Das bei den Arbeiten anfallende, unbelastete Aushubmaterial wird u. a. für Renaturierungsmaßnahmen in Baggerseen verwendet oder soll entsprechend seiner Eigenschaften möglichst in den Wirtschaftskreislauf eingebracht werden. Das übrige, nicht verwertbare Baggergut wird in dafür geeigneten Deponien untergebracht. Der Abtransport der ca. 400.000 m³ Baggermaterial vom Ausbauort zur Umschlagstelle erfolgt dabei auf dem Schiffsweg.

Während der Baumaßnahme muss mit Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen auch an der Umschlagstelle Grafenheinfeld gerechnet werden. Die bestehenden Lärmschutzvorschriften werden eingehalten. Schäden an Bauwerken aufgrund von Erschütterungen sind durch die Bauarbeiten nicht zu erwarten.

Hintergrund:

Der Main ist Teil der transkontinentalen Wasserstraßenverbindung Rhein-Main-Donau zwischen West- und Osteuropa.

Der Mainausbau stärkt die Wirtschaftlichkeit des Schiffstransports und leistet so einen Beitrag zum Umweltschutz und zur Entlastung anderer Verkehrsträger.

Durch den Ausbau des Mains können Schiffe bis zu 1.100 t mehr je Schiff transportieren. Die Fernstraßen und Autobahnen Bayerns können so pro Schiff um bis zu 55 LKW entlastet werden.

Weitere Informationen zum Mainausbau finden Sie unter:
www.wna-aschaffenburg.wsv.de