

Bauverfahren

Auf Grundlage des seit 2009 rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses begannen 2011 die Arbeiten mit der Herstellung der Vorhäfen.

Ab 2014 wurde die Baugrubenumschließung für die zweite Schleuse Trier aus Bohrpfehlen und Spundwänden neben der vorhandenen Schleuse hergestellt. Die Sicherung der Baugrubenumschließung erfolgte mit einer horizontalen Aussteifung und bis zu fünf Lagen Verpressankern.

Nach dem Aushub der Baugrube begannen die Massivbauarbeiten.



Im Anschluss an die Betonagen wurden das Ober- und das Untertor sowie die Technik eingebaut.

Mit Inbetriebnahme der zweiten Schleuse Trier in 2020 wird die Schleusengruppe von der Leitzentrale Trier aus ferngesteuert.

Ökologische Maßnahmen

Auch an die Tiere wird gedacht. Als ökologischer Ausgleich für den Eingriff im Zusammenhang mit den zweiten Schleusen sind umfangreiche Ersatzmaßnahmen vorgesehen.



Für Trier ist die Neugestaltung des linken Moselvorlands zwischen dem Bauhafen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Mosel-Saar-Lahn (WSA MSL) und dem Sportboothafen Monaise auf einer Fläche von rund 12 ha erfolgt. Dort hat das WSA MSL in Kooperation mit der Stadt Trier eine Auenlandschaft mit einem 500 m langen Wasserlauf, Flachwasserzonen und Anbindung an die Mosel geschaffen.

Zur Gewährleistung der Durchgängigkeit werden nach Koblenz weitere Fischaufstiegsanlagen an den Staufstufen der Mosel gebaut. Schritt für Schritt können die Fische dann die Staustufen überwinden und Lebensräume neu- und wiederentdecken.

Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Mosel-Saar-Lahn

Schartwiesenweg 4
56070 Koblenz
Telefon +49 261 9819-0
Telefax + 49 261 9819-3155

Pacelliufer 16
54290 Trier
Telefon +49 651 3609-0
Telefax +49 651 3609-155

Bismarckstraße 133
66121 Saarbrücken
Telefon +49 681 6002-0
Telefax +49 681 6002-155

wsa-mosel-saar-lahn@wsv.bund.de
www.wsa-mosel-saar-lahn.wsv.de



Stand: März 2020

Satz und Druck
Bundesamt für Seeschifffahrt und
Hydrographie (BSH)

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

Wir machen Schifffahrt möglich.

Zweite Schleuse Trier – Eine Investition in die Zukunft (Mosel-km 195,8)



Ausgangslage

Seit der Eröffnung der Großschifffahrtsstraße Mosel im Jahr 1964 ist der Fluss als Transportweg für die Schifffahrt von großer internationaler Bedeutung. Die meisten auf der Strecke befindlichen 28 Staustufen sind mit nur einer Schleuse ausgerüstet. Diese leisten bereits seit über einem halben Jahrhundert ihren Dienst.

Jährlich nimmt die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung alle alten Schleusen an der Mosel für 10 Tage außer Betrieb. Dies ist notwendig, um erforderliche größere Instandsetzungsarbeiten durchführen zu können. In dieser Zeit sowie bei unplanmäßigen Ausfällen steht die Schifffahrt auf der Mosel still.

Beim Erreichen des technischen Lebensalters der Anlagen von 80 bis 100 Jahren stehen lang andauernde und umfangreiche Sanierungen der alten Anlagen an. In dieser Zeit müssen die Schleusen außer Betrieb genommen werden. Wäre nur eine Schleuse vorhanden, würde dies zu einem dauerhaften Erliegen der Schifffahrt führen.

Mit einer weiteren Schleuse an jeder Staustufe zwischen Koblenz und Trier, soll langfristig der ganzjährige Betrieb sichergestellt werden.

Die zweiten Schleusen an der Mosel

Die Bundeswasserstraße Mosel besitzt auch innerhalb des Bundeswasserstraßennetzes eine hohe Verkehrsbedeutung. Die Mosel wurde daher im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Kategorie A des Kernnetzes zugeordnet. Die zweiten Schleusen an der Mosel gehören somit zu den Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs.



Mit dem Beginn der Baumaßnahme Zeltingen im Jahr 2003 wurde der Bau der zweiten Schleusen an der Mosel begonnen. Hierauf folgte im Jahr 2006 die zweite Schleuse Fankel. Die Festlegung der Reihenfolge für die zweiten Moselschleusen richtet sich nach der Verkehrsbelastung und dem Bauzustand der Schleusen.

Parallel zum Bau der zweiten Schleuse Trier wird der Bau der weiteren Schleusen an der Mosel vorangetrieben.

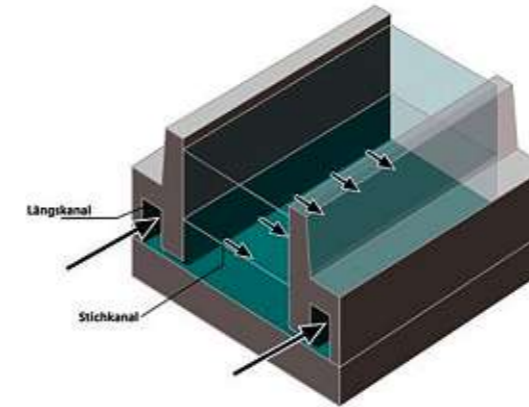
Die Schleusensteuerung der Moselschleusen zwischen Koblenz und Trier wird zukünftig automatisiert. Hierfür wird jeweils am Standort Trier und Müden eine Leitzentrale für die Fernsteuerung errichtet.

Zweite Schleuse Trier

Bei der Baumaßnahme der zweiten Schleuse Trier handelt es sich um ein durch die Europäische Union gefördertes Projekt.

Die zweite Schleuse Trier wurde an die aktuellen Anforderungen der Schifffahrt angepasst. Gegenüber der alten Schleusenkammer, mit einer nutzbaren Länge von 172 m und einer Breite von 12 m, hat die neue Schleusenkammer eine nutzbare Länge von 210 m und eine Breite von 12,50 m.

Die Befüllung und Entleerung der Schleuse erfolgt über ein Seitenlaufsystem mit Längskanälen entlang der Kammer und Stichkanälen zur Kammer hin. Diese Konstruktion sorgt für einen ruhigen und sicheren Schleusungsvorgang mit reduzierter Schleusungsdauer.



In den Vorhäfen werden jeweils 225 m Uferwand als Liegeplätze für die Schifffahrt vorgehalten.

Datenblatt

Mosel

Abmessungen	
Schiffbar	394 km
Höhenunterschied	161 m
Anzahl Staustufen	28

2. Schleuse Trier

Abmessungen	
Nutzbare Kammerlänge	210 m
Breite Kammer	12,50 m
Fallhöhe	7,25 m

Hauptleistungen für den Bau	
Bodenaushub	240 000 m ³
Bodeneinbau	60 000 m ³
Nassbaggerarbeiten	40 000 m ³
Spundwände	3 000 t
Verpressanker	30 000 m
Stahlbeton	60 000 m ³
Betonstahl	6 000 t

Obertor	
Typ	Drehsegmenttor
Höhe	5,50 m
Gewicht	46 t

Untertor	
Typ	Stemmtor, zweiflügelig
Höhe Flügel	12,80 m
Gewicht je Flügel	45 t