



# Stadtarchiv Sehnde

## *Die Zeitreise*

Ausgabe 6

April 2011



Die Erweiterung des Mittellandkanals  
im Bereich Sehnde  
zur Europaschiffahrtsstraße  
und der Neubau der Schleuse Bolzum

## Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
Vorwort	3
Einleitung	4
<b>I.</b> Kurze Geschichte des Kanalbaus in Deutschland	5
Planung, Visionen und Auseinandersetzungen	8
Bau des Mittellandkanals von 1919 - 1938	9
Die Wasserwirtschaft des Mittellandkanals	20
<b>II.</b> Kanalausbau seit 1965	21
<b>III.</b> Gestaltung des Ausbaus im Sehnder Raum	23
Planfeststellungsverfahren -ein Ratsherr berichtet-	24
Durchführung des Ausbaus im Sehnder Bereich	34
<b>IV.</b> Neubau Schleuse Bolzum und Ausbau des Stichkanals Hildesheim	38
Neubau Schleuse Bolzum	43
Technische Einzelheiten der neuen Schleuse Bolzum	52
Ausbau des Stichkanals nach Hildesheim	53
<b>V.</b> Schlussbetrachtung	
Die Mehrzweckfunktionen des Mittellandkanals	56
Herausgeber	57
Ausblick	58
Literaturverzeichnis	59
Bilder- und Grafiknachweis	60

## **Vorwort**

Der Mittellandkanal und sein kleinerer Ableger, der Stichkanal nach Hildesheim, sind längst selbstverständliche Bestandteile des Sehnder Stadtgebietes geworden. Die Wasserflächen und Randwege haben einen hohen Stellenwert bei Spaziergängern, Radfahrern und Rudersportlern.

Das war eben nicht immer so. Beim Bau der Wasserstraße und dem in den Achtzigern des vorigen Jahrhunderts erfolgten Ausbau hat es nicht wenige Aufregungen um den Kanal gegeben, die aber nun schon fast wieder in Vergessenheit geraten sind. Beharrlich hält sich nur die Volksmeinung, dass es die Gewitter nicht schaffen, den Kanal zu überqueren und dadurch die südlichen Ortsteile, die so genannten „Hinterkanalschen“, besonders bei solchen Wetterlagen zu leiden haben.

Am 9. Mai 2008 erschien ein Mitglied der damaligen Bundesregierung, Bundesverkehrsminister Tiefensee, höchstpersönlich vor Ort, um mit einem Knopfdruck symbolisch den Neubau der Bolzumer Schleuse einzuleiten.

Es war schon etwas besonderes, denn auch vor genau 80 Jahren galt der Besuch des Reichspräsidenten von Hindenburg am 20.06.1928 der Eröffnung des rund 30 Kilometer langen Teilstücks des Mittellandkanals zwischen Misburg und Peine und des Stichkanals nach Hildesheim.

Die Erweiterung des Mittellandkanals im Sehnder Bereich vor etwa 30 Jahren, der Neubau der Schleuse Bolzum und die daran anschließende Erweiterung des Stichkanals nach Hildesheim zur Bundeswasserstraße der Klasse IV, das größte Projekt der Bundeswasserstraßenverwaltung in diesem Jahrzehnt, soll nun der Anlass für diese Betrachtung sein.

# **Der Ausbau des Mittellandkanals im Bereich Sehnde zur Europaschiffahrtsstraße und der Neubau der Schleuse Bolzum**

## **Einleitung**

Die Bundesrepublik Deutschland ist Eigentümer von 7350 km Binnenwasserstraßen, die durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verwaltet werden. Diese gliedert sich in 7 Wasser- und Schifffahrsdirektionen mit 39 Wasser- und Schifffahrtsämtern und in sieben Wasserstraßenneubauämtern. Die WSV hat rund 13.000 Beschäftigte.

Für den Bereich Sehnde ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte (Hannover) mit ihrem Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals und ihrem Wasser- und Schifffahrtsamt Braunschweig zuständig.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung hat die Aufgabe, dafür zu sorgen, dass sich die Wasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand befinden und dass die bundeseigenen Schifffahrtsanlagen und die Wasserstraßen allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Sie ist unter anderem zuständig für die Unterhaltung, den Ausbau und den Neubau von Bundeswasserstraßen einschließlich der behördlichen Genehmigungsverfahren (Planfeststellung-Plangenehmigung).

Seit Mitte der siebziger Jahre führt der Bund den Ausbau und Neubau von Bundeswasserstraßen - wie auch der Bundesfernstraßen und der Schienenwege - im Rahmen einer verkehrsübergreifenden Planung durch. Hierzu werden Bundesverkehrspläne aufgestellt, in denen für einen überschaubaren Zeitraum von ca. 10 Jahren die Infrastrukturplanung festgelegt und die erforderlichen Finanzmittel dargestellt werden.

1965 wurde der Ausbau des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle in einem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Ländern Nordrhein-Westfalen, Nieder-

sachsen, der Freien Hansestadt Hamburg und der Freien Hansestadt Bremen beschlossen. Hierin wurde auch die Kostenerteilung geregelt.

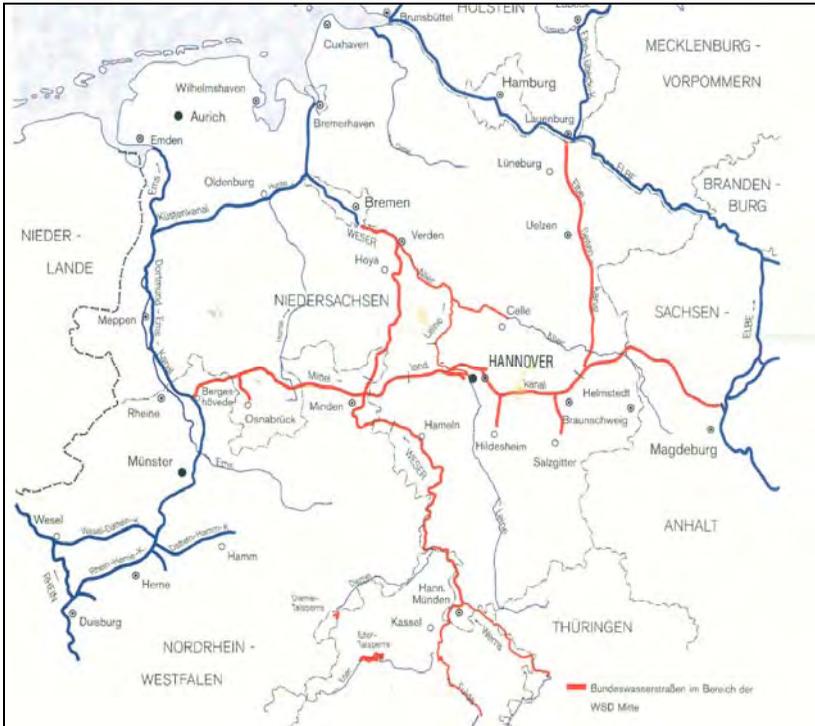


Abb.1 Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte

## I. Kurze Geschichte des Kanalbaus in Deutschland

Die Hauptverkehrswege im Mittelalter waren die Flüsse und Bäche. Auf ihnen verkehrten nur vergrößerte „Einbäume“ mit einer Tragfähigkeit von maximal 1 Tonne. Um die Verkehrsmöglichkeiten zu erweitern, wurde 793 unter der Regentschaft Karls des Großen der Versuch gestartet, die Stromgebiete von Donau und Rhein mittels eines Kanals zu verbinden. Zwischen der Altmühl (fließt zur Donau) und der Schwäbischen Rezat

(fließt zum Rhein) wurde mit reiner Muskelkraft begonnen, einen Kanal zu graben. Das Vorhaben misslang. Noch heute sind in der Nähe der Stadt Weißenburg (Bayern) die Überbleibsel dieses für die damalige Zeit gigantischen Vorhabens zu besichtigen.

Der erste funktionstüchtige Kanal - der Stecknitzkanal - wurde 1398 zwischen Elbe und Trave angelegt. Auf ihm verkehrten vornehmlich mit Salz aus Lüneburg beladene Schiffe mit ca. 7,5 Tonnen Last. Über Jahrhunderte war diese Einrichtung in Betrieb und ging schließlich auf im Elbe-Travekanal.

Die Schiffe auf dem Kanal wurden überwiegend getreidelt. Hierbei ziehen Menschen, später Pferde, die Schiffe an langen Leinen, die vom Treidelmast bis zum Ufer reichen.



Abb.2 Treidelschiffahrt

Ganz besonders in Norddeutschland wurden auch Wasserläufe mit geringer Wasserführung mit festen Wehren und Schleusen ausgebaut, damit sich der Wasserspiegel erhöht, so dass auch hier Schiffe getreidelt werden konnten. Hauptsächlich wurden die Flüsse um Berlin miteinander verbunden. Es entstand eine Verbindung zwischen Oder und Elbe.



Main und Neckar, der Elbe-Travekanal, Dortmund-Emskanal und der Kaiser-Wilhelm-Kanal verwirklicht.

## **Und der Mittellandkanal?**

### **Visionen, Planungen und Auseinandersetzungen**

Die Idee einer Kanalverbindung zwischen Rhein und Elbe reicht bis ins 16. Jahrhundert zurück. Die Nutzung der schiffbaren großen Flüsse Norddeutschlands, die ausschließlich nach Norden fließen, durch eine Querverbindung zu erweitern, beschäftigte die Herrscher der Länder nördlich der deutschen Mittelgebirge zu allen Zeiten. Standen anfangs überwiegend strategische Gründe im Vordergrund, so führte das Zeitalter der Dampfmaschine zu grundlegend neuen Überlegungen. Insbesondere die Nachfrage nach dem Energierohstoff Kohle erforderte den Ausbau von massen-gütertauglichen Verbindungen.

Von 1856 datiert eine Denkschrift für den Bau eines Rhein-Elbekanals, die sieben Jahre später auf Anordnung des Preußischen Königs Wilhelm I., des späteren Deutschen Kaisers Wilhelm I., zu technischen Vorarbeiten führte. Durch die Kriege von 1866 und 1870/71 kam es zu erheblicher Verzögerung des ehrgeizigen Kanalprojektes. Der Plan, das bestehende ostdeutsche Kanalnetz mit dem Westen des Reiches zu verbinden, hatte naturgemäß nicht nur Befürworter. Vor allem die ostelbischen Provinzen sahen in der geplanten Wasserstraße eine erhebliche Bedrohung ihrer Erzeugnisse durch das Eindringen von Konkurrenzprodukten in ihr ‚angestammtes‘ Gebiet.

Der industrialisierte Westen dagegen wollte seine Absatzchancen durch eine preisgünstige Transportmöglichkeit verbessern. Die für den Kanalbau benötigten Geldmittel wurden aber 1899 durch das preußische Abgeordnetenhaus abgelehnt, ein Beschluss, der zu einem geharnischten Protest des obersten Landesherren, Kaiser Wilhelm II., führte. Er maßregelte die als Abgeordnete tätigen Staatsbeamten heftig und

äußerte sich zu der Ablehnung mit den Worten: „Gebaut wird er doch!“

Die beauftragte Regierung änderte ihre Taktik und brachte eine erneute Vorlage unter dem Begriff ‚Rhein-Weser-Kanal‘ ins Parlament. Sie passierte das Gremium. 1905 wurde die Rechtsgrundlage für den Bau des Kanals geschaffen. Im Folgejahr wurde mit dem Bau des Kanals begonnen, der 1916 mit dem Erreichen von Hannover vorerst abgeschlossen war.

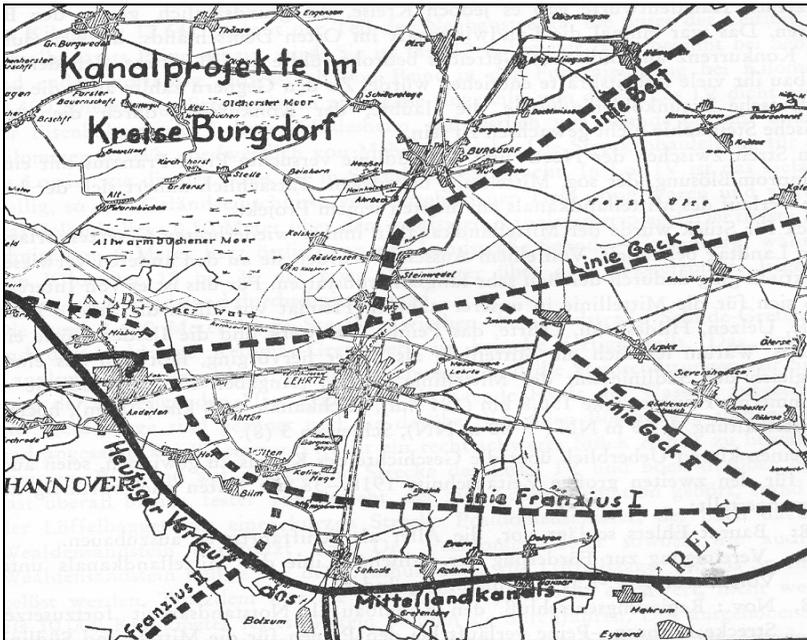


Abb.4 Varianten der Linienführung des MLK

### Bau des Mittellandkanals von 1919 bis 1938

Schon im Ersten Weltkrieg erfuhr die Forderung nach Weiterführung des Mittellandkanals, im Weiteren nur mit der Abkürzung MLK genannt, in Richtung Osten eine neue Dynamik. Der fehlende Kanalabschnitt bis zu Elbe, der für den Transport von Massengütern eine Entlastung des völlig überforderten Schienennetzes hätte bringen können, wurde schmerzlich vermisst.

Nach dem Ende des 1. Weltkrieges war die Frage nach der Weiterführung kein Thema mehr, sondern nur die unterschiedlichen Linienführungen wurden diskutiert. Die Schnelligkeit bei der Beschlussfassung für den Weiterbau wurde außerdem mit der Notwendigkeit zur Schaffung von Arbeitsplätzen begründet. Hier standen die heimkehrenden Soldaten im Mittelpunkt. Von den beiden Varianten, die das Sehnder Gebiet berühren, wurde die so genannte Mittellinie gewählt.

Für die Abmessungen des Kanalbettes wurde der Betrieb mit einem 1000 t-Schiff mit einer Breite von 9,0 m und einem Tiefgang von 2,0 m festgelegt. Die Anbindung der Region Hildesheim verwirklichte man mit einem Stichkanal, der entgegen der anfangs vorgeschlagenen Linie über das Leine-Innerste-Flussbett mit nur einer Schleuse bei Bolzum auskam.

Dem Bau ging der Erwerb der notwendigen Flächen voraus. Irgendwelche Prostete gegen die nach einem Reichsgesetz von 1874 möglichen Enteignungen nicht verkaufswilliger Grundeigentümer innerhalb des heutigen Stadtgebietes Sehndes sind nicht bekannt. Nur beim Bau des Stichkanals ist in Algermissen ein erheblicher Widerstand geleistet worden. Die Landwirte wurden mit geldlichen Abfindungen oder mit Zuweisung von Ersatzflächen entschädigt.

Nicht alle Bezieher von Geld investierten die erhaltene Summe umgehend, sondern legten diese für kommende Zeiten zurück. Die Inflation kurz darauf ließ viele Millionen Reichsmark aber schnell zu Makulatur werden. Erboste Grundbesitzer ließen sich zu den Bemerkungen hinreißen, man habe für den Verkauf nur eines Morgen (2500 m<sup>2</sup>) „*praktisch noch nicht einmal eine Hose als Gegenwert erhalten.*“

Die Gemeinden Wassel, Wehmingen, Bolzum, Sehnde, Rethmar, Dolgen und Haimar verloren recht unterschiedliche Flächen. Am stärksten betroffen war Bolzum, das neben ca. 2,4 km Kanalstrecke durch den MLK und durch den Stichkanal auch noch ein erhebliches Areal für die Anlage zur Aufnahme von Bodenaushub - Kippe genannt - zu stellen hatte. Insgesamt wurde dem Ackerbau hier eine Fläche von ca. 25 ha

entzogen. Diese Größenordnung entspricht etwa 5% der gesamten Fläche innerhalb der damaligen Gemeindegrenzen.

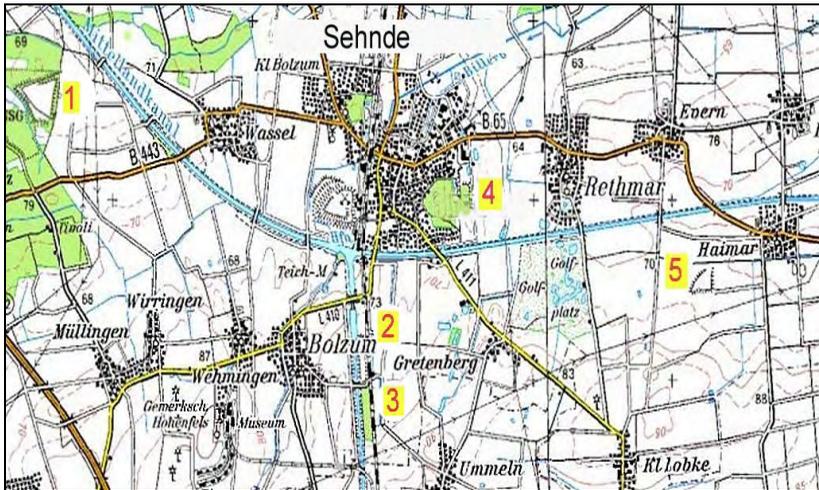


Abb.5 Die Kippen in Sehnde

1. Feldkippe Wassel
2. Feldkippe Bolzum
3. Waldkippe Bolzum
4. Ziegelleikippe Sehnde
5. Feldkippe Haimar

Nicht im Bild die Höverschen Kippen rechts und links des Kanals

Insgesamt sind im Stadtgebiet Sehnde 7 Flächen vorhanden auf denen Aushubmaterial des MLK abgelagert wurde. Die heute weitgehend übergrünten Anlagen befinden sich in den Gemarkungen Wassel, Bolzum, Sehnde, Höver und Haimar. Diese willkürlich in die Landschaft hingestellten Erbschaften des Kanalbaus haben teilweise eine bemerkenswerte Änderung ihrer ursprünglichen Bestimmung erfahren. In Bolzum und Wassel sind sie in den Rang eines Naherholungsgebietes erhoben und wenig später zu Landschaftsschutzgebieten erklärt worden. In Wassel haben sich an den Hängen der Kippe schützenswerte Biotope angesiedelt. In den Achtzigern des vorigen Jahrhunderts entbrannte ein heftiger Streit um die Höverschen Kippen wegen des dort geplanten Standortes für den Neubau eines Kraftwerkes. Naturschützer protestierten vehement gegen die drohende Zerstörung des Lebensraums für seltene Pflanzen und Tiere. Ob diese

Einwände zu dem Verzicht auf die Errichtung geführt haben, ist aber nicht bewiesen.



Abb.6 Bolzumer Brücke über den Stichkanal nach Hildesheim

In Bolzum wird neuerdings für den Erhalt eines Überweges über eine zum Abriss bestimmte Kanalbrücke gestritten, der als Zuweg zu der bewaldeten Kippe notwendig ist. Ortsrat und Bevölkerung fordern nachdrücklich einen Ersatz. Man werde, so droht Volkesstimme, sich notfalls an dem rostigen Eisenbau anketten. Ob es gelingt, ist noch nicht entschieden.

So weit die Abschweifung aus der Sicht des Jahres 2011.

Dem Baubeginn gingen umfangreiche Bodenuntersuchungen voraus, um die Probleme, die durch das meistens um einiges unter der ursprünglichen Geländeoberfläche liegende Kanalbettes entstehen können, frühzeitig beurteilen und Lösungen aufzeigen zu können. Insbesondere der Eingriff in die unterirdischen Wasserläufe stellte den Bau vor nicht leicht zu lösende Aufgaben.

Im Raum Sehnde war erkannt worden, dass die Versorgung der in jener Zeit üblichen Hausbrunnen durch die Anlage des Kanals gefährdet war, und man entschloss sich zu Abdichtungsmaßnahmen, die aber nur eingeschränkt Wirkung zeigten. Insbesondere die Feuerlöschbrunnen litten unter un-

genügendem Nachfluss bei einer zügigen Wasserentnahme im Brandfall. Auch die von der Kanalbauverwaltung angebotene Zuführung von Wasser aus dem Stichkanal über offene Gräben erschien unzureichend.

Das Gleiche galt auch für die Gemeinden Rethmar, Evern und Dolgen, die ihr Brauch- und Trinkwasser aus Grundwasserströmen bezogen.

Als erste Gemeinde entschloss sich Rethmar neben dem Bau einer Ortswasserleitung auch für den Bezug von Trinkwasser aus der 1928 in Betrieb genommenen Sösetalsperre.

Für die zu liefernden Mengen stellte die Gemeinde folgende Rechnung auf:

<u>Bezeichnung</u>	<u>Anzahl</u>	<u>Bedarf gegenwärtig</u>	<u>zukünftig</u>
Einwohner	700	25 Liter / Tag	50 Liter / Tag
Großvieh	635	35 Liter / Tag	50 Liter / Tag
Kleinvieh	660	10 Liter / Tag	10 Liter / Tag
Gewerbe		8 m <sup>3</sup> pro Tag	

Abb.7 Wasserbedarfsberechnung des Ortes Rethmar

Sehnde ergriff die Errichtung eines Ortsnetzes um 1930 auf und deckte den Wasserbedarf durch neu angelegte Brunnen im Trendelkamp, aber nur wenig später erfolgte 1935 der Anschluss an die Versorgung aus der Sösetalsperre.

Für den Wasserbedarf des Ortes liegt eine denkwürdige Aufschlüsselung vor, die in ihren Annahmen hier angeführt werden soll:

<b>Verbraucher</b>	<b>Kopfzahlen</b>	<b>Verbrauch</b>
Einwohnerzahl	2500	
Pferde	150	je 50 Liter/Tag
Rindvieh	400	
Schweine	700	
Ziegen	300	je 15 Liter/Tag
Schafe	100	

Abb.8 Wasserbedarfsberechnung des Ortes Sehnde

Einschließlich der im Ort ansässigen Betriebe, wie Ziegelei, Schlachtereien und Molkereien ergab sich ein überschlägiger Bedarf von 400 m<sup>3</sup> je Tag. Die Zuckerfabrik und das Kaliwerk versorgten sich durch eigene Brunnen.

Bemerkenswert dürfte der Viehbestand gewesen sein. Welche Veränderung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts! Rinder, Ziegen oder Schafe dürften in Sehnde nur noch Seltenheitswert besitzen. Pferde werden heute höchstens zu sportlichen Zwecken gehalten. Darüber hinaus ist die Nebenerwerbslandwirtschaft vollständig verschwunden.

Hier wird aber von bestehendem Zustand auf eine nahe Zukunft hochgerechnet. Beide Aufstellungen haben sich an den Zuständen von 1935 orientiert. Spültoiletten und aufwendige Bäder waren eben noch nicht üblich.

Für die Arbeiten am Kanal kam ein Heer von Fremdarbeitern in die Region, aber auch Männer aus der Umgebung heuerten an. Dies geschah in einer Größenordnung, dass die auf die Arbeitskräfte dringend angewiesene Landwirtschaft mit der Kanalbauverwaltung ein Abkommen abschloss, das die Anwerbung einheimischer Arbeiter nahezu ausschloss.

Für die Erdbewegungen im Kanal waren überwiegend Bagger eingesetzt, die der damaligen Technik entsprechend, ausschließlich durch bordeigene Dampftriebe bewegt wurden. Die Abförderung des Aushubs erfolgte über Feldbahnen zu den in der Nähe gelegenen Kippen. (s.Abb.5)



Abb.9 Dampfbetriebener Bagger



Abb.10 Beladen der Kipploren unter einer neuen Brücke



Abb.11 Abförderung mit Dampflok und Kipploren



Abb.12 Planierarbeiten an der Kanalböschung

Die anstehende Feinarbeit, wie Bearbeitung der Böschungen, Verteilen von Dichtungsmaterial und Glätten der Kanalsohle geschah in Handarbeit.

Auch das Entleeren der Feldbahnwagen auf den Kippen und die Verteilung des Fördergutes oblagen weiterhin den Menschen.

Am 20. Juni 1928 wurden das Teilstück Misburg - Peine und der Hildesheimer Stichkanal durch den Reichspräsidenten Paul von Hindenburg eröffnet.

Das Burgdorfer Kreisblatt berichtet:

*„Man hatte keine Mühe gescheut, um dem Reichspräsidenten einen würdigen Empfang zu bereiten. Aus nah und fern waren alt und jung, Schulen, Krieger- und andere Vereine herbeigeeilt, um den höchsten Repräsentanten des Staats zu begrüßen. Pünktlich 12.55 Uhr traf der Dampfer "Breitenbach" mit dem Reichspräsidenten nebst Gefolge an der Kanalbrücke ein, wo ihn die erwartete Menge, als sie seiner ansichtig wurde, mit gewaltigen Hochrufen begrüßte. Hindenburg entstieg dem Dampfer und begrüßte sodann den Krieger-Verein Rethmar, der sich zu Hindenburgs Empfang an der Landungsbrücke aufgestellt hatte. Hindenburg gedachte in diesem Augenblick auch des Kapitäns, ihm seinen Dank für die glückliche Fahrt von Anderten aussprechend, indem er sich unter herzlichem Händedruck verabschiedete.“*

1938 erreichte der Bau des MLK die Elbe bei Magdeburg. Das große Vorhaben, das deutsche Wasserstraßennetz mit einer West-Ost-Verbindung umfassend nutzbar zu machen, war nach 40 Jahren Bauzeit und einer fast ebenso langen Planungsphase vollendet.

Die Transportleistungen über den MLK sind kontinuierlich gestiegen. Allein die Beförderung des Hauptenergieträgers Steinkohle in die Industriegebiete Mitteldeutschlands und ab 1938 auch in das neu erstandene Industriezentrum in Salzgitter - Watenstedt zeigen die Bedeutung der Wasserstraße. Die Mengendiagramme der Schleusen Anderten und Bolzum zeigen, wie der Kanal die wachsenden Anforderungen erfüllt. In Abständen von jeweils zehn Jahren ist die reine Tonnage angegeben.

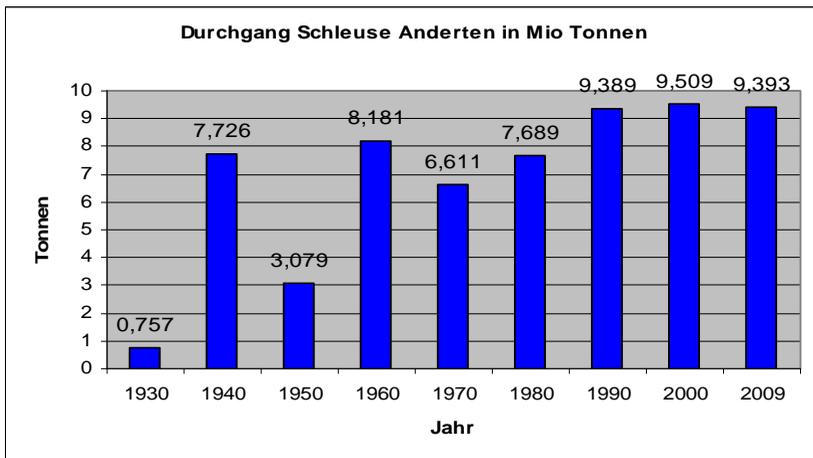
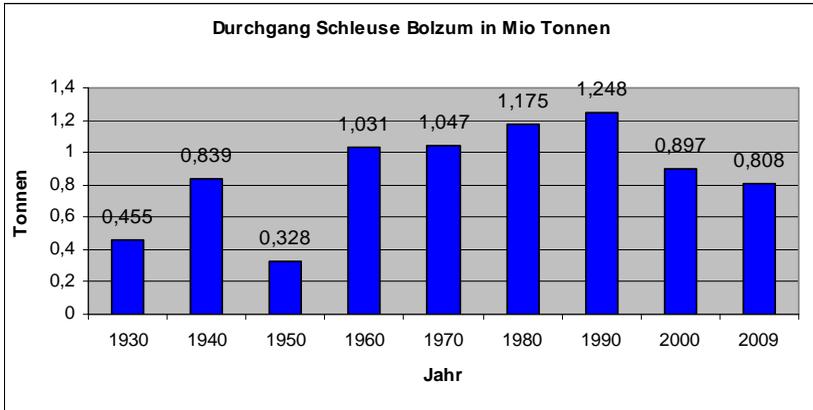


Abb.13 + Abb.14

Nicht wenige Gemeinden eröffneten im Kanal Schwimmbäder, die im Sommer rege besucht wurden. Stellvertretend sei hier das Bolzumer Bad angeführt, das bis 1967 Bestand hatte. Ab diesem Termin wurde das Baden nicht weiter von den Behörden unterstützt. Die Kanalbadeanstalten wurden sämtlich geschlossen. Die Wasserqualität entsprach nicht mehr den Anforderungen des Gesundheitsamtes.



Abb.15 Bolzumer Kanalbadeanstalt um 1930 mit Umkleidekabine  
Im Hintergrund die frisch bepflanzte „Feldkippe“ (s.Abb.5)



Abb.16 Dampfschleppschiff um 1960

Auf dem Bild sind die nicht mit Bäumen bewachsenen Kanalböschungen auffällig. Diese stellten in der Nebenerwerbslandwirtschaft eine bedeutende Nahrungsfläche für Ziegen, Schafe und Kaninchen dar. Erst in den Sechzigern des vorigen Jahrhunderts ging der Bedarf für eine derartige Bewirtschaftung zurück.

## Die Wasserwirtschaft des Mittellandkanals

Der Mittellandkanal hat kaum natürliche Wasserzuflüsse durch Flüsse und / oder Quellen. Um den Kanal ständig mit Wasser zu versorgen, muss Wasser aus Weser und Elbe in den Kanal gepumpt werden. Weitere Zuflüsse erfolgen nur über das Grundwasser und über das Ableiten von Hochwässern aus kreuzenden Kleinflüssen und Bächen. Verluste im System entstehen durch Verdunstung, Versickerung und Entnahme von Wasser, bspw. durch die Landwirtschaft.

Die Sicherung der Wasserversorgung aus der Weser übernahmen die von 1908 bis 1914 erbaute Edertalsperre und die von 1912 bis 1923 errichtete Diemeltalsperre. Sie dienen heute zur Niedrigwassererhöhung der Oberweser, dem Hochwasserschutz, der Energiegewinnung und dem Tourismus.

Die Regulierung der Wasserversorgung des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle wird zentral von der Revier- und Betriebszentrale in Minden gesteuert. Vier Pumpen mit einer Leistung von je  $4 \text{ m}^3/\text{s}$ , fördern das Wasser aus der Weser in den  $13 \text{ m}$  höher gelegenen MLK.

Etwa 80% der gepumpten Wassermenge dient dem Schleusenbetrieb und den konstruktionsbedingten Verlusten (Spaltwasser). Der größte Teil bleibt im Kanalsystem.

Die ständigen Schleusungsvorgänge verursachen zwischen den Schleusen Anderten, Sülfeld und Uelzen am Elbe-Seitenkanal (nachfolgend ESK genannt) Wasserverluste, die stets ergänzt werden müssen. Um diese so gering wie möglich zu halten, besitzen alle Schleusen ein Sparbecken, das das Schleusenwasser zum Teil auffängt und für die nächste Schleusung nutzbar macht. Durch Entnahmen Dritter, z.B. für industrielle Zwecke oder Bewässerung landwirtschaftlicher Nutzflächen werden weitere Mengen verbraucht. Insgesamt werden 250 bis 350 Mio.  $\text{m}^3/\text{Jahr}$  an den fünf Hauptpumpwerken in Minden, Anderten, Sülfeld, Uelzen und Scharnebeck bei Lüneburg, die beiden letzten im ESK, ersetzt.

Im Hochwasserfall dient der Kanal auch als Vorfluter für die Flächen und Gewässer im Umland. Die überschüssigen

Wassermengen fließen dann mittels Überlaufschwelen und Einleitungsbauwerke in den Kanal, der das Wasser der Weser, der Elbe und der Leine zuführt.

Anhaltende und starke Westwinde können im östlichen Teil des MLK die Ursache für überhöhte Wasserstände bis zu 40 cm sein. Dann wird im Raum Hannover der Leineauslass aktiviert.

Um den jeweiligen Zustand zu erfassen, sind längs des MLK und ESK 39 Messstellen eingerichtet. Die wichtigen Daten zur Steuerung und Überwachung, wie Wasserstand, Wassertemperatur und -leitfähigkeit, sowie Windrichtung und Windgeschwindigkeit werden von insgesamt 90 Sensoren erfasst und an die Betriebszentrale übermittelt. Die Pegeldata werden stündlich abgerufen. Die gesamte Steuerung innerhalb der Betriebszentrale ist aus Gründen der Überwachung doppelt ausgelegt

## **II. Kanalausbau seit 1965:**

### **Ausbauprinzipien**

Das steigende Verkehrsaufkommen und die Entwicklung zum Großmotorgüterschiff führten zwangsläufig zu der Forderung, das Kanalsystem anzupassen.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, die Freie Hansestadt Hamburg und die Freie Hansestadt Bremen beschlossen am 14. September 1965 in einem Staatsvertrag die Verbreiterung und Vertiefung des Mittellandkanals.

Die Verkehrsentwicklung wurde von einem grundlegenden Wandel in der Binnenschifffahrt begleitet. Die langsam fahrenden Schleppzüge sind vollständig verschwunden, die Verkehrsleistungen werden heute von selbstfahrenden Motorgüterschiffen und Schubverbänden erbracht. Diese größeren und auch schnelleren Schiffe bewirkten zusammen mit der gestiegenen Anzahl der Fahrzeuge eine Belastung des Kanalbetts, für die es bei weitem nicht bemessen war. Ständige

Uferabbrüche und die Ablagerung des erodierten Materials auf der Kanalsohle waren die Folge. Moderne Motorgüterschiffe konnten wegen der bestehenden Tiefgangsbeschränkung in der Regel nur 70 % ihrer Tragfähigkeit ausnutzen.

Die für den Verkehr mit diesen Fahrzeugen entwickelten Regelquerschnitte weisen bei 4,00 m Wassertiefe Wasserspiegelbreiten zwischen 42 m und 55 m auf; sie sind damit etwa doppelt so groß wie der ursprüngliche Querschnitt des MLK. In Anbetracht der weitergehenden Entwicklung im Schiffbau und bedingt durch den Zwang zu wirtschaftlichen Fahrzeugen werden der Erweiterung des Kanals das Großmotorgüterschiff (110 m x 11,40 m x 2,80 m) und der zweigliedrige Schubverband (185 m x 11,40 m x 2,80 m) zugrunde gelegt.

Regelschiff (1994 festgelegt)

- Großmotorgüterschiff, auch Großmotorschiff (GMS): Länge 110 m, Tiefgang 2,80 m, Breite 11,45 m, Tragfähigkeit 2300 t
- Übergroßes Motorschiff (üGMS): Länge 135 m
- Schubverband: Länge 185 m, Breite 11,40 m, Tiefgang 2,80 m, Tragfähigkeit 4500 t

Die genannten Angaben sind die maximalen Abmessungen der jeweiligen Schiffsklasse.

Nach einem Rahmenentwurf von 1965 rechnete man mit folgenden Kosten für die Erweiterung:

- Insgesamt 1,725 Mrd. DM. Hiervon entfielen 1,5.Mrd. DM auf den Hauptkanal und 225 Mio. DM auf die Stichkanäle.

Diese Pläne bezogen sich nur auf den Bereich der damaligen Bundesrepublik, d.h. an der Grenze zur DDR bei Wolfsburg endete der Ausbau. Der Schifffahrt nach Berlin wurde außerdem durch das Schiffshebewerk Rothensee bei Magdeburg Grenzen gesetzt, das mit seinem 85 m langen und 12 m breiten Trog nur kleinere Schiffe in die 16 m tiefer gelegene Elbe umsetzen konnte.

Um die Schifffahrt von Hamburg in das Industriegebiet Wolfsburg-Salzgitter nicht durch das Gebiet der DDR zu führen

und um sie unabhängig vom Wasserstand der Elbe zu machen, baute man von 1968 - 1975 den Elbe-Seitenkanal, der westlich von Wolfsburg auf den Mittellandkanal trifft.

Erst nach der Wende 1989 nahm man den 1934 begonnenen und wegen des 2. Weltkrieges unvollendet eingestellten Bau einer Kanalbrücke über die Elbe im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 wieder auf.

Nach einer Bauzeit von 5 Jahren wurde 2003 eine 918 m lange Stahlbrücke über die Elbe mit Nebenbauwerken zum Anschluss des Mittellandkanals an den Elbe-Havelkanal fertig gestellt.

Damit war der Ausbau des Mittellandkanals abgeschlossen.

### **III. Gestaltung des Mittellandkanals im Sehnder Raum**

Die Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz begründete 1981 dem Sehnder Rat im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den hiesigen Bereich Anlass und Zweck des Ausbaus des MLK:

*„Der Mittellandkanal kann in seiner Ausbildung dem heute vorhandenen Verkehrsvolumen nicht mehr gerecht werden. Seine äußerste Leistungsfähigkeit liegt bei 6,5 bis 7 Mio. Gütertonnen. Da jedoch das Verkehrsvolumen im Jahre 1980 einen Wert von 12,2 Mio. Gütertonne erreicht hat, wird die Leistungsfähigkeit des Kanals erheblich überschritten. Dies hat zur Folge, dass eine dauernde Behinderung der Schifffahrt gegeben ist und durch die häufigen Begegnungen und Überholungen eine starke Belastung der Ufer und somit erhebliche Erosionserscheinungen auftreten. Zur Verhinderung dieser Schäden und um die Schifffahrt wieder wirtschaftlich zu gestalten, wird der Mittellandkanal - eine Wasserstraße von europäischer Bedeutung - zur Wasserstraßenklasse IV für das Europaschiff (1350 t) ausgebaut. Dazu muss der Kanal vertieft und verbreitert werden. Diese Baumaßnahmen bringen unvermeidbar Eingriffe in die nähere Umgebung des Kanals mit sich“.*

## **Planfeststellungsverfahren – ein Ratsherr berichtet:**

Als der Sehnder Rat und seine Ausschüsse sich 1982 erstmals zum Planfeststellungsverfahren äußern konnten, war der Kanal schon zu 43 %, nämlich zwischen Bergeshövede und Minden, ausgebaut.

Das bedeutete klar und unmissverständlich: Auch hier bei uns wird ausgebaut. Da halfen weder Grundsatzdebatten über die Notwendigkeit eines Ausbaus noch die Tatsache, dass aufgrund der politischen Verhältnisse die größeren Schiffe zur Versorgung Berlins nur bis Wolfsburg fahren konnten, weil der Ausbau dort endete.

Der geplante Ausbau würde weite Bereiche der Uferböschungen, angrenzenden Wald und die Randgebiete komplett zerstören. Nach § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes muss entsprechender Ausgleich geschaffen werden.

Es sollten im Ausbaubereich ca. 11,2 ha Gehölzbestände vernichtet, und lt. landespflegerischem Begleitplan lediglich von 9,6 ha ersetzt werden. Es verbliebe nach Berechnung der Bundesanstalt für Gewässerkunde ein Defizit von mindestens 1,6 ha.

Allein diese Zahlen machten deutlich, dass hier mit aller Sorgfalt darauf geachtet werden musste, Ökologie und Ökonomie in ein richtiges Verhältnis zu setzen. Diese Aufgabe nahmen alle Beteiligten sehr ernst, zumal der Ausbau das Landschaftsschutzgebiet Gaim berührt.

Die vorgesehenen Maßnahmen würden erhebliche Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt mit sich bringen, die Vegetation würde beseitigt, und dafür war Ausgleich zu schaffen. Es wurde dringend entsprechender Ersatz für die dem Ausbau zum Opfer fallenden Flächen hier vor Ort gefordert. Ein völliger Ausgleich war nicht erreichbar. Der Verlust an Gehölzen mit Bäumen, Feld- und Ufergehölzen, Extensivgrünland und Ackerflächen, sowie Wegen und vegetationsfreien Flächen würde ca. 60.000 m<sup>2</sup> betragen.

Mehr als 4500 Bäume würden gefällt. Nest- und Brutplätze von über 40 Vogelarten (Busch-, Baum- und Bodenbrüter) waren akut bedroht.

Bei den Beratungen wurde von Sehnder Seite allergrößter Wert darauf gelegt, die hier und heute vorkommenden Bäume und Gehölze wieder anzupflanzen. Sehnde wollte auf keinen Fall eine Monokultur sondern, wie auch vor dem Ausbau, Artenvielfalt.

Die Anpflanzungen sollten vor Wildbiss wirksam geschützt werden.

Das Kanal-Neubauamt, das über die Planungen informierte, machte deutlich, dass für die Behörde vorwiegend technische Fragen im Zusammenhang mit dem Ausbau von Interesse seien. Mögliche Einspruchsgründe in Sachen Ökologie und Naturschutz würden nach gesetzlichen Bestimmungen abgehandelt. Entsprechende Fragen nach Bodenverbrauch, Abholungen, Ausgleichsflächen, Uferprofilen mit Ausstiegsmöglichkeiten für Tiere, Schädigungen der Flora und Fauna und auch der Verlust wertvoller Naherholungsflächen, wurden relativ kühl und absolut technisch und mit dem Hinweis auf nicht zu vertretende Mehrkosten beschieden.

Die Notwendigkeit des raschen Baubeginns machte der Leiter des Kanalneubauamtes deutlich:

*"Mich drücken die Millionen, die ich ausgeben muss!"*

Der Sehnder Rat fühlte sich unter erheblichem Zeitdruck, da der Abgabetermin für die Stellungnahme sehr eng gesetzt war. Das führte in den Ortsräten, den Fachausschüssen und im Rat der Gemeinde zu erheblichem Unmut. Mehrfach wurde gefragt, warum man sich eigentlich erst mit den Problemen befassen könne, nachdem die Behördenpläne schon so kompakt und die Bauarbeiten schon so weit vorangeschritten seien?

Was sollen wir denn da noch beraten?

Der landespflegerische Begleitplan, in dem für zerstörte Feuchtbiotope, Wälder, Pflanzen und neue Anpflanzungen (Ersatz für Verluste) vorgesehen sind, war höchst umstritten. Er wurde tatsächlich erst 1981 für den Ausbauabschnitt von km

175,00 bis km 182,600 von der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz erstellt, obwohl das Ausbaukonzept seit 1965 bekannt war. Flächen für Ersatzpflanzungen standen auch noch nicht zur Verfügung.

Ein weiterer Kritikpunkt war der beidseitig verlaufende Betriebsweg entlang des Kanals. Das Argument des Kanal-Neubauamtes, bei einer möglichen Schiffshavarie auf dem Kanal müsse man von beiden Seiten an den Ort des Geschehens gelangen können, deshalb müsse der Weg an beiden Seiten gebaut und 3m breit sein, überzeugte die Kritiker nicht. Vielmehr wurde gefordert, auf der gesamten Nordseite des MLK den Betriebsweg aus ökologischen Gründen zu streichen.

Der vorgesehene Ausbau des Umschlagplatzes der Nordcement am Höverschen Kanalufer ließ befürchten, dass wertvoller Baum- und Pflanzenbestand der Höverschen Kippe zerstört würde. Auf Antrag des Ortsrates Höver sollte zum Schutz des Gebietes das Kippengelände umzäunt werden, um ein Befahren mit Baufahrzeugen zu verhindern.

Streit entwickelte sich auch über Erhalt oder Wegfall von Kanalbrücken. Mit ihren großzügigen Rampen und Böschungen sind sie wertvolle Schutzräume für die Natur. Besonders der Erhalt der sowohl für den Individualverkehr als auch der für die Landwirtschaft wichtigen Brücken über den Kanal (Beispiele: die Brücken in Rethmar und die Brücke Gretenberger Straße in Sehnde) war Streitpunkt mit dem Amt.

Der immer wieder vorgebrachte Kostenfaktor konnte nur wenig überzeugen. Bei einer Ausbausumme von 30 Mio. müsste es doch wohl selbstverständlich sein, genügend Mittel für Ersatzmaßnahmen und Verkehrswege (Brücken, Straßen und Wege) einzuplanen.

Naturschützer, Jäger, Land- und Forstwirte, Umweltverbände, die lokale Politik und eben - vor allen - die betroffenen Bürger meldeten sich zu Wort.



Abb. 17 Abriss der alten Eisenbahnbrücke (gen.Klapperbrücke) nach Hildesheim.



Abb.18 Die neue Brücke steht zum Einschieben bereit

Und so war es auch in Sehnde. Sehr genau wurde beobachtet, was "die da oben" so machen!



Abb.19 „Kanalverbreiterung“ im Landschaftsschutzgebiet

Die Presse berichtete ausführlich und begleitete mit zahlreichen Bildberichten das Geschehen.

Einige Presseauszüge sollen das verdeutlichen.  
Im Burgdorfer Kreisblatt wird berichtet:

- *„Noch ist die Idylle nicht zerstört. Der Mittellandkanal, Gegenstand vieler Beratungen, Diskussionen und Auseinandersetzungen fließt derzeit noch ruhig an Wildwachsenden Gehölzen, eigenartig fremden Blumen und Tieren und nicht zuletzt schönen bewaldeten Landschaften vorbei. Jedoch fragt man sich jetzt schon, wie lange noch wird es so sein, wann holt die Technik das Althergebrachte ein?“*
- *„Sehnder Naherholungsgebiet wird nachhaltig geschädigt!“ (1985)*
- *„Auf einen Kilometer Länge steht kein einziger Baum mehr.“ (1986)*
- *„Niemals geglaubt, dass es so schlimm wird!“ (1987)*
- *„Gleichgültigkeit beim Ausbau zerstört wertvolles Naherholungsgebiet im Abschnitt Wassel / Gaim!“ (1987)*
- *„Alle Sehnder Forderungen vom Tisch gefegt“ (1990)*

- „*Kahlschlag auf dem Gelände des Rudervereins ohne vorherige Ankündigung!*“

Es gab also reihenweise Probleme und längst nicht immer waren sich Planer und Betroffene besonders ‚grün‘. Immer wieder wurden Stellungnahmen und Vorschläge der Betroffenen und des Rates ‚*einfach abgebügelt*‘ (wörtlich: Bürgermeister Bernd Henkel, 1990). Hier half oft nur der Weg der Klageandrohung. Trotzdem musste man immer wieder miteinander reden, streiten und dabei versuchen, zu tragbaren Kompromissen zu kommen.

Sehr schwierig gestaltete sich das bei der Grundsatzfrage, ob und wie der Ersatzflächenbedarf auszugleichen sei. Die Behörde wollte lediglich eins zu eins ausgleichen, die Gemeinde Sehnde eins zu fünf.

Warum?

Sehnde ging es in erster Linie darum, die Wertigkeit der Maßnahmen aufzustoßen (lt. Umweltsachbearbeiter Axel Ebeler 1991). Wenn, wie von der Behörde angeboten, lediglich eine gleich große Fläche zur Verfügung gestellt würde, bedeutete das keinen vollen Ersatz für verlorene Fauna und Flora am Kanal. Immerhin hatten sie Jahrzehnte zu ihrer Entstehung gebraucht.

Das war offensichtlich für die Planer nicht einsehbar.

Als diese dann auch noch die Gretenberger Teiche als Ersatzausgleich anboten, also Teiche, die bereits da waren, bevor der Kanal ausgebaut wurde, musste der Leiter des Neubauamtes dem Sehnder Verwaltungsausschuss in nichtöffentlicher Sitzung Rede und Antwort stehen. Gut unterrichtete Quellen wollen wissen, dass es bei diesem Gespräch zeitweise ‚*sehr laut*‘ zugegangen sein soll. Erst eine von Bernd Henkel (SPD) und Alfred Lerch (CDU) gemeinsam geforderte Ortsbesichtigung dieses bestehenden, geschützten Biotops mit einer Größe von 1150 qm konnte die Kanalbauer überzeugen.

Auch scheinbar kleinere Probleme wie Ersatz für den in Rethmar wegfallenden Feuerwehrübungsplatz und die Errichtung einer neuen Feuerlöschwasserentnahmestelle oder die

Forderung, den Trockenaushub aus dem MLK grundsätzlich an der Halde Friedrichshall abzulagern und auf dem Wasserweg zu transportieren, mussten beraten und entschieden werden.

In den Unterlagen, die vom Sehnder Rat 1985 beraten wurden, wurde der Ausbau im sog. Trapezprofil (eine Böschung aus Steinen wird aufgeschüttet) vorgeschlagen. Es stellte sich heraus, dass diese Variante enormen Flächenverbrauch und somit größere Eingriffe in die Natur bedeutete. Also verlangte der Rat 1986 eine geänderte Planung. Vorgeschlagen wurde ein besonderes Profil. Zur Ausführung kam eine senkrechte Kanalbettbefestigung mit Spundwänden von der Kanalsohle bis etwa 30 cm unterhalb der Wasseroberfläche. Von diesem Punkt verläuft die Böschung schräg bis zum Betriebsweg. Den Bedenken der Umweltschützer und Jäger, Tiere könnten beim Durchschwimmen des Kanals nicht mehr aus diesem herauskommen, wurde entsprochen, indem die Spundwände immer im Wechsel mit natürlichen Uferbereichen gebaut werden. (s. Abb.22)

Trotz dieser erfreulichen Zeichen und Erfolge bedurfte es hartnäckiger Nachfragen und Mahnungen an die Behörde (z.T. dauerte es zwei Jahre und mehr, bis aus Zusagen auch Tatsachen wurden). Oft hatte man denn Eindruck, das Neubauamt für den Ausbau hat viel erzählt aber nicht alles gehalten.

Festzuhalten ist aus heutiger Sicht:

Ganz viel, wenn auch nicht alles, wurde in zähen Verhandlungen erreicht.

So wurden z.B.

- Zwischen der Wasseler Brücke und dem sog. ‚Ottermann Schnellweg‘ (Klein-Bolzumer Weg) wurden zahlreiche Obstbäume gepflanzt und mit Steinmauern befestigte Ruhe- und Sitzgelegenheiten geschaffen. Diese Mauern sind hervorragende Ruhe- und Lebensräume für Kleinsäuger und Amphibien. Leider bedienen sich Mitbürger dort und brechen die Steine heraus, um damit den heimischen Vorgarten zu zieren!



Abb.22 Einrammen der Spundwände im ‚Wasseler Bogen‘  
Blickrichtung nach Osten

- 1200 m<sup>2</sup> groß ist eine Flachwasserzone am Petersweg in Höver hinter der Mergelgrube angelegt worden. Sie wird mit Kanalwasser gespeist und dient als Laich- und Ruhezone für im Kanal lebende Tiere.
- Auf dem "*Arme Seelen Feld*" nahe Sehnde, auf der Südseite des Kanals an der Straße nach Bolzum, ist eine Ausgleichsfläche mit Pflanzinseln für heimische Wildpflanzen angelegt worden. Ein Windrad versorgt umweltfreundlich das Gebiet mit Kanalwasser. Große Steine sind so platziert, dass die Wasservögel sie als Rast- und Beobachtungsposten nutzen können.
- Rund 67.000 Sträucher und Jungpflanzen sowie 20.000 Heister (junge Laubbäume, die in Baumschulen gezogen wurden) im Gesamtwert von über einer Million DM, wurden ausgehandelt und gepflanzt.
- das Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals räumte einen Formfehler ein und kaufte von sich aus 7500m<sup>2</sup> für ein weiteres Feuchtbiotop hinzu. Der Leiter sagte, dass es sinnvoll sei, im Rahmen des Landespflegerischen Begleitplanes „*noch etwas mehr zu tun*“.

Zieht man heute ein Fazit, so kann man feststellen, Beharrlichkeit und zähes Verhandeln haben sich gelohnt. Beide Seiten mussten aufeinander zugehen und beide Seiten haben auch Federn lassen müssen und manchmal waren eben die finanziellen Argumente stärker. Bürger haben Engagement gezeigt und die Behörde hat eingesehen, nicht alle Pläne sind vor Ort durchzusetzen.

Geht man nun heute am Kanal spazieren oder fährt man mit dem Fahrrad am Ufer entlang, sieht man schon wieder eine recht heil erscheinende Umwelt. Man sieht neue Bäume und Sträucher, aber auch noch Lücken, die noch Zeit brauchen, um so auszusehen wie vor dem Eingriff.

#### 4.2 Bepflanzung

Die zur Bepflanzung vorgesehenen Gehölzarten richten sich in der Hauptsache nach pflanzensoziologischen Gesichtspunkten, tragen jedoch auch den wechselnden Bodenverhältnissen und den heute vorkommenden Arten Rechnung. Im Bereich der Wassernähe sollen Gehölze der Weichholzaue und auf denen von Wasser entfernteren Standorten Gehölze der Hartholzaue verwendet werden.

Im Bereich der Wassernähe sind dies:

Silberweide (*Salix elba*), Purpurweide (*Salix purpurea*), Knackweide (*Salix fragilis*), Zorbweide (*Salix viminalis*), Schwarzerle (*Alnus glutanosa*), Schwarzpappelhybriden (*Populus nigra*), Kratzbeere (*Rubus caesius*), etc.;

und auf vom Wasser entfernteren Standorten:

Stieleiche (*Quercus robur*), Esche (*Fraxinus excelsior*), Graupappel (*Populus canescens*), Zitterpappel (*Populus tremula*), Eberesche (*Sorbus aucuparia*), Birke (*Betula verrucosa*), Vogelkirsche (*Prunus avium*), Traubenkirsche (*Prunus padua*), Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*), Kainbuche (*Carpinus betulus*), Hartriegel (*Cornus sanguinea*), Basel (*Corylus avellana*), Schlehdorn (*Prunus spinosa*), Wildrose (*Rosa canina*), Feldahorn (*Acer campestre*), etc.

Freistehende Einzelbäume sind als Heister mit einer Höhe von 150 - 200 cm, Bäume in Pflanzengruppen als Hochstämme mit einem Stammumfang von 8 - 10 cm und Sträucher in den Größen 60/80 cm bzw. 60/100 cm zu pflanzen. In größeren zusammenhängenden Pflanzungen sind die Baumarten in einer Größe von 125/150 cm bzw. 150/200 cm zu pflanzen.

#### 4.3 Begrünung

Die durch den Ausbau in Anspruch genommenen Flächen, besonders die Böschungen, müssen zur Verhinderung von Bodenabtrag durch Erosion, begrünt werden.

Abb.20 Auszug aus dem Landespflegerischen Begleitplan der Bundesanstalt für Gewässerkunde Koblenz, 1981

### Zusammenfassung

*Der Mittellandkanal wird aus wirtschaftlichen und schiffahrts-technischen Gesichtspunkten ausgebaut. Um den heutigen Kanal an die erforderliche Größe der Wasserstraßenklasse IV (Europaschiff) anzupassen, muss eine Vertiefung und Verbreiterung durchgeführt werden. Je nach der gegebenen Situation wird zur Verbreiterung ein Rechteckprofil, ein kombiniertes Rechteck-Trapez-Profil- beide in Spundwandbauweise mit unterschiedlicher Oberkante - und eine einseitige Verbreiterung nach Süden in Böschungsbauweise verwendet. Die im Ausbauabschnitt liegenden Brücken werden gleichzeitig erneuert und die zugehörigen Auffahrtsrampen angepasst bzw. neu errichtet.*

*Alle diese Baumaßnahmen stellen Eingriffe in die Landschaft dar und haben Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erstrecken sich auf eine landschaftsgerechte Bepflanzung und Begrünung, so dass eine weitgehende Integration des Kanals in die umgebende Landschaft erreicht werden kann. Ein völliger Ausgleich der Eingriffe kann jedoch nicht erreicht werden, so dass Ersatzmaßnahmen erforderlich werden, deren Umfang, Art, Lage, etc, mit den zuständigen Stellen für Naturschutz festzulegen und abzustimmen sind.*

Abb.21 Zusammenfassung im Landespflegerischen Begleitplan der Bundesanstalt für Gewässerkunde Koblenz, 1981

Ob man es nun wahrhaben will, oder nicht: Auf den anfangs stark bekämpften beidseitigen Betriebswegen kann man wunderbar Rad fahren. Für Erholungssuchende hat sich hier abseits des Straßenverkehrs eine schöne Möglichkeit ergeben, Natur und Landschaft zu genießen.

## Durchführung des Kanalausbaus im Sehnder Bereich

### Zeitlicher Ablauf

- 1965 wurde der Ausbau des MLK und seiner Stichkanäle in einem Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Ländern Nordrhein-Westfalen Niedersachsen, der Freien und Hansestadt Hamburg und der Hansestadt Bremen beschlossen.
- 1981 erstellte die Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz für den Ausbau des MLK von km 175,100 bis km 182,600 den Landespflegerischen Begleitplan.
- 1981 legte die Grüne Liste Sehne Einspruch gegen ein Planfeststellungsverfahren ein.
- 1981 finden erste Beratungen im Sehnder Rat und in den Ausschüssen unter Zeitdruck statt: WSA-Behörde hat die Einspruchsfrist für Ende 1982 festgesetzt.
- 1982 werden das Planfeststellungsverfahren und die Erörterungstermine im Rat verhandelt.
- 1983 beginnen im Bereich Höver, Bilm und Wassel die ersten Bauarbeiten.
- 1985 legt der Sehnder Rat Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren für den Kanalausbau zwischen Rethmar, Evern und Mehrum ein.
- 1986 werden die Ausbaupläne für die Spundwände geändert, da in der ursprünglichen Planung vorgesehen war, in Trapezprofil (eine schräge Böschung aus Steinen wird aufgeschüttet) auszubauen, was sehr großen Flächenverbrauch zur Folge gehabt hätte; es wird empfohlen, das KRT-Profil zu wählen, d.h., eine senkrechte Kanalbefestigung mit Spundwänden von der Kanalsole bis etwa 30 cm unterhalb der Wasseroberfläche, die schräg bis zum Betriebsweg ansteigt (Ratsbeschluss).
- 1986 auf der Nordseite des Kanals bei Bilm wird das Ufer total abgeholzt. Weiterer Kahlschlag zwischen Höver und Sehnde.
- 1986 wird der Schutz der Höverschen Kippen auf Antrag des Ortsrates Höver vom Rat beschlossen.

- 1987 wird die Flachwasserzone mit Zugang zum Kanalwasser bei Höver gefordert und realisiert. Diese Anlage ist notwendig, da bei der gewählten Ausbauweise und den durch größere Schiffe bedingten Wellenschlag für im Kanal lebende Tiere keinerlei Laichplätze mehr vorhanden gewesen wären.
- 1988 herrscht Streit um die Erhaltung der Kanalbrücken in Rethmar. Sollten die Pläne des Neubauamtes durchgesetzt werden, fordert die Gemeinde Sehnde 1 Million DM Entschädigung.
- 1988 der Landespflegerische Begleitplan wird auf der Grundlage des verbesserten Naturschutzgesetzes überarbeitet und verbessert.
- 1988 kommt es wegen der Ablagerung des Kanalaushubs in der Höverschen Mergelgrube (Ablagerungsfläche II) zu Auseinandersetzungen. Die Gemeinde spricht von illegaler Ablagerung. Der Rat muss aber zur Kenntnis nehmen, dass das WSA nicht nur Genehmigungsbehörde, sondern auch gleichzeitig begünstigte Behörde ist.  
Das bedeutet im Klartext: Das Kanalneubauamt kann sich das Abkippen - auch gegen den Willen der Gemeinde Sehnde - selbst genehmigen. Der Rat berät erstmals über den Ausbau des Stichkanal nach Hildesheim. Wegen der Erfahrungen beim Ausbau des MLK im Sehnde Bereich will der Rat diesen Ausbau verhindern. Das Neubauamt erklärt, es werde auf jeden Fall am geplanten Ausbau nach Hildesheim festhalten.
- 1990 nachdem der Ausbau im Bereich Höver, Bilm und Wassel schon 1985/86 erfolgte, sollen nun endlich die geforderten und zugesagten Ersatzpflanzungen begonnen werden.
- 1990 stellt das Neubauamt die Ausbaupläne für den Stichkanal nach Hildesheim erneut vor. Der Rat bleibt bei seiner Ablehnung aus ökologischen Gründen.
- 1991 Rücksichtsloser Kahlschlag am Kanalufer auf dem Gelände des Rudervereins ‚Das Große Freie‘ in Sehnde. Bäume werden abgesägt, Zäune und Tore

- zerstört und Turngeräte umgekippt. Die Kanalbauer handelten hier ohne den Eigentümer auch nur zu informieren.
- 1991 als Ersatzflächen bietet das Neubauamt bereits vorhandene und geschützte Flächen an. Die Gretenberger Teiche werden als Ersatz für Flächen, die für den Ausbau benötigt werden, von der Gemeinde nicht akzeptiert.
- 1991 tägliche Sprengungen am Kanal im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße in Sehnde beeinträchtigen die Anwohner. Die Maßnahmen werden vom WSA mit dem Einrammen der bis zu 8 m langen Spundwände begründet. Das soll bis zum Jahresende dauern.
- 1992 wird hinter dem ‚Arme Seelen Feld‘ ein Windrad errichtet.
- 1993 werden in der Mergelgrube nachträglich Aushubarbeiten genehmigt.
- 1995 sind erneute Beratungen im Rat über den Ausbau des Stichkanals. Der Rat hat nach wie vor große Bedenken und fordert: *“Nicht hier die Schäden, und den Ausgleich dann sonst wo.“*
- 1996 liegt die Umweltverträglichkeitsprüfung zum Ausbau des Stichkanals nach Hildesheim vor. Die Gemeinde hat bei ihrem Widerstand gegen das Vorhaben wenig Hoffnung auf Erfolg.
- 2000 ein Neubau der Schleuse Bolzum soll die alte Schleuse ablösen. Während der Baumaßnahme soll der Individualverkehr über den Klein-Bolzumer-Weg (Ottermann Schnellweg) abgewickelt werden. Dieser muss zu dem Zweck ausgebaut werden.
- 2005 Das WSA wehrt sich gegen diese Absicht und will stattdessen den Verkehr über Müllingen umleiten. Dagegen will die Stadt Sehnde klagen!
- 2005 auf die Proteste reagiert das WSA und baut den Klein-Bolzumer-Weg aus.
- 2006 umfangreiche Rodungsarbeiten finden an der Bolzumer Schleuse und am Eingang zum Stichkanal statt. Bäume und Sträucher werden gefällt.

- 2007 die alte Kanalbrücke östlich von Bolzum soll abgerissen werden.  
Dagegen erhebt sich allgemeiner Protest.
- 2008 Bundesminister Tiefensee eröffnet den Schleusenneubau symbolisch mit einem Spatenstich.
- 2010 das Kanalneubauamt teilt mit, dass die Bauarbeiten an der Schleuse im Zeitplan liegen.



Abb.22 Die Erweiterung des Mittellandkanals ist abgeschlossen

#### **IV. Neubau der Schleuse Bolzum / Ausbau des Stichkanals nach Hildesheim**

Der Ausbau der Stichkanäle am Mittellandkanal war lange zurückgestellt.

Mit dem Investitionsprogramm 1999 bis 2002 wurden diese Baumaßnahmen in Angriff genommen.

Das Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals in Hannover gab am 15.10.2007 in einer Presseinformation bekannt, dass der Stichkanal nach Hildesheim (SKH genannt) ausgebaut wird. Hierzu heißt es:

*Der Ausbau sei nicht nur politisch gewollt, sondern auch vor dem Hintergrund einer sich ändernden Flottenstruktur erforderlich. Auf dem Mittellandkanal verkehren Großmotorgüterschiffe (Länge 110 m, Breite 11,45 m, Abladetiefe 2,80 m), die den Stichkanal nicht befahren können. Zukünftig werden den Kanal auch überlange Großmotorgüterschiffe (Länge 135 m) befahren. Dafür wird die neue Schleuse Bolzum mit einer Länge von 139 m gebaut und der Stichkanal entsprechend trassiert. Der Hafen Hildesheim und am Kanal liegende Umschlagstellen sind zur Sicherung der Arbeitsplätze und zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit auf den Ausbau des Stichkanals angewiesen.*

Das Neubauamt weist darauf hin, dass nach statistischen Erhebungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte im Hafen Hildesheim im Mittel der letzten fünf Jahre Güter von ca. 820.000 t umgeschlagen wurden, die zu etwa 70 Prozent von deutschen Schiffen transportiert wurden.



Abb.23 Schleuse Bolzum vor dem Umbau

Die Größenordnung dieses Umschlags macht nach Auffassung des Neubauamtes die Erforderlichkeit des Ausbaus des Stichkanals Hildesheim deutlich, denn nur durch diesen Ausbau kann die Binnenschifffahrt auch zukünftig als umweltfreundlicher, kostengünstiger und sicherer Verkehrsträger zur Bewältigung der auch in der Region Hildesheim ständig wachsenden Gütertransportmengen beigetragen.

Die Schleuse Bolzum liegt an der Einfahrt zum Stichkanal nach Hildesheim. Sie hat eine Nutzlänge von 82 m, eine Breite von 12 m und sie überwindet einen Höhenunterschied von 8 m.

Die Schleuse genügt bei weitem nicht mehr den heutigen Anforderungen und kann nicht mehr umgebaut werden, Ende ihrer Nutzungsdauer. Sie wird zurzeit durch eine neue Anlage ersetzt.

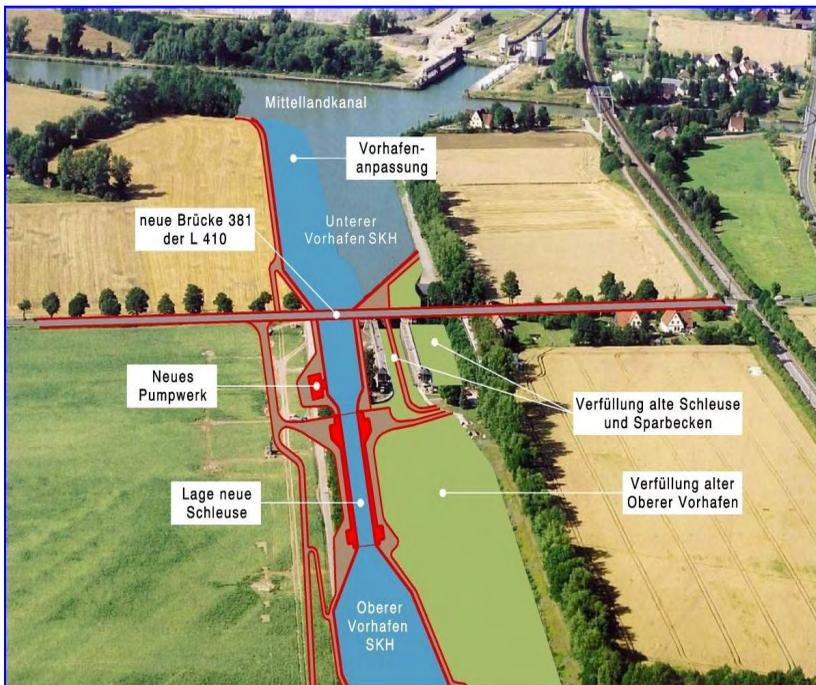


Abb.24 Schleuse Bolzum nach dem Umbau

Der ausgebaute Stichkanal soll eine Wassertiefe von 4 m

haben, dazu ist es erforderlich, seinen Wasserstand um 0,5 m anzuheben und seine Sohle um 0,5 m zu vertiefen.

Die neue Schleuse wird in Stahlbeton ohne Dehnungsfugen und ohne Sparbecken ausgeführt, eine Nutzlänge von 139 m, eine Breite von 12,50 m und eine Hubhöhe von 8,50 m haben. Die Befüllung - mit Wasser aus dem Stichkanal - wird über das Obertor, ein Drucksegmenttor mit integrierter „Füllmuschel“, die Entleerung über 2 seitliche Umläufe am Untertor, das als Stemmtor ausgebildet ist, geschehen. Für die Rückführung des Schleusenwassers in den Stichkanal muss ein neues Pumpwerk gebaut werden. Dort werden 3 Pumpen mit einer Förderleistung von je 2 m<sup>3</sup>/s, von denen eine Pumpe immer als Reserve bereitsteht, installiert.

Für eine Schleusenfüllung wird eine Wassermenge von ca 16300 m<sup>3</sup> benötigt. Die Schleusenfüllzeit wird 18 min und die Entleerzeit 10 min betragen.



Abb.25 Pumpenleitungen am unfertigen Oberhaupt  
Rohre zur Rückführung des Verlustwassers in den Stichkanal

Man hat bei der Planung der Anlage Maßnahmen zur Energieeinsparung und zur Energierückgewinnung im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsberechnungen untersucht und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass das Zurückpumpen des Verlustwassers die zurzeit günstigste Alternative ist.

Die Möglichkeit, ein Sparbecken, das einen Großteils des Schleusenwassers auffängt und für die nächste Schleuse zur Verfügung stellt, zu einem späteren Zeitpunkt zu bauen, wurde durch entsprechende Auslegung des Oberhauptes der neuen Schleuse offen gelassen .

Der Betrieb der Schleuse wird durch die Fernsteuerzentrale bei der Schleuse Anderten mit Hilfe von 10 Videokameras erfolgen, so dass kein Schleusenbetriebsgebäude erforderlich ist.

Als zusätzliche Baumaßnahmen werden auch der obere und der untere Vorhafen erweitert sowie eine neue Brücke errichtet, mit der die Landesstrasse 410 von Sehnde nach Bolzum über die Einfahrt der neuen Schleuse und das Unterhaupt der alten Schleuse geführt wird.



Abb.26 Die Brücke der Bolzumer Landstraße vor der Fertigstellung



Abb.27 Im Vordergrund die Landstraße 410, die am 17.Juni 2008 für den Verkehr wieder freigegeben wird.

Der Bau der Brücke für die Landesstrasse 410 über den Vorhafen und die damit verbundene Änderung der Verkehrsführung während der Baumaßnahme lösten einige Diskussionen aus. Der anfangs von den Behörden vorgeschlagene Weg nach Sehnde für die Ortsteile südlich des MLK stieß auf den geharnischten Protest vor allem in Bolzum und Wehmingen. Man, so der Vorschlag, solle den Umweg über Müllingen und Wassel in Kauf nehmen oder über Lühnde und Ummeln nach Sehnde reisen. Nichts da, den Vertretern des Rates und der Behörden wurde gehörig Dampf gemacht, und so kam es zu einer Lösung für eine Behelfsstraße über den Klein-Bolzumer Weg, (Ottermann Schnellweg) zur Stadt. Diese Strecke diente fast zwei Jahre lang ohne irgendwelche Probleme für Radfahrer, Autos und Busse als Behelf.

Während der Baumaßnahmen muss die alte Schleuse weiterhin in Betrieb bleiben. Das bedeutet, dass die neue Anlage neben der alten errichtet werden muss. Nach Abschluss der Arbeiten wird das Schleusenbecken der alten

Schleuse verfüllt, die Anlage bleibt als technisches Denkmal erhalten.



Abb.28 Der neue Klein-Bolzumer Weg mit zusätzlichem Radweg

Dem Neubau der Schleuse Bolzum ging eine lange Erkundungs- und Planungsphase voraus. Die Sohle der neuen Schleusenkammer liegt auf einer Länge von ca. 200 m etwa 17 m unterhalb des Kanalwasserspiegels. Das erforderte eine genaue Untersuchung der Bodenverhältnisse und des Grundwasserspiegels.

Die Bundesanstalt für Wasserbau und weitere Firmen wurden vom Neubauamt beauftragt, Baugrunderkundung durchzuführen. Dabei zeigte sich, dass verschiedene Gesteine durch das Grundwasser ausgelaugt werden und sich dadurch Hohlräume bilden, die zu Erdfällen führen können. An anderen Stellen entstanden im Untergrund regelrechte Grundwasserbarrieren.

Es konnte aber ein Bereich gefunden werden, in dem keine Hohlraumbildung zu erwarten und der für den Bau geeignet ist. Die neue Schleuse wird versetzt zur alten gebaut. Trotzdem war besonderer Aufwand für die Gründung und die Konstruktion erforderlich.

Die Schleusenbaugrube musste 17 m abgeteuft werden. Sie wird mit einer überschnittenen Bohrfahlwand gesichert, die

gleichzeitig als verlorene Schalung dient. Die Bohrpfahlwand ist zweilagig ausgesteift und im oberen Bereich durch zusätzliche Erdanker gesichert. Als Sicherung gegen Schiffsanfahrungen aus dem nur wenige Meter entfernten Kanal wurden Leitwerke errichtet.

### **Neubau Schleuse Bolzum**

Am 9.Mai 2008 gab Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee den Startschuss für den Bau der neuen Bolzumer Schleuse. „ Es ist ein großes Werk, das wir heute in Gang setzen“, freute sich der Minister und startete gemeinsam mit Gästen aus Politik und Wirtschaft per Knopfdruck einen Großbagger.



Abb.29 Beginn der Teufarbeiten  
im gesicherten Bereich der betonierten Bohrpfahlwände

Seit diesem Tag arbeiten Großmaschinen und Baukräne unermüdlich auf einer riesigen Baustelle. Viele Kubikmeter Erde und Gestein sind schon bewegt, viele Tonnen Eisen und Beton verbaut worden, und es wird noch viele Tage so weiter gehen, bis die Schleuse wie geplant im Herbst 2011 fertig gestellt sein wird.

Die überschnittene Bohrpfahlwand musste rund um das spätere Schleusenbecken eingebracht werden, dabei hatte jeder Pfahl einen Durchmesser von 1200 Millimeter bzw. 1500 Millimeter. Aufwändig war der Aushub der Baugrube und der Vorhäfen. Alles anfallende Material wurde auf dem Wasserwege zur Verfüllung einer ehemaligen Mergelgrube nach Hannover-Misburg transportiert.

Hierdurch wurde ein Naherholungs- und Naturschutzprojekt umgesetzt.

Auch in der Baugrube gingen die Arbeiten zügig voran. Im Rahmen der Vorbereitung auf diese Schrift konnten die Autoren im Frühjahr 2010 die Baustelle besichtigen. Es fielen sofort die riesigen Versteifungen der Betonpfahlwände ins Auge, zwischen und unter denen gearbeitet wurde.

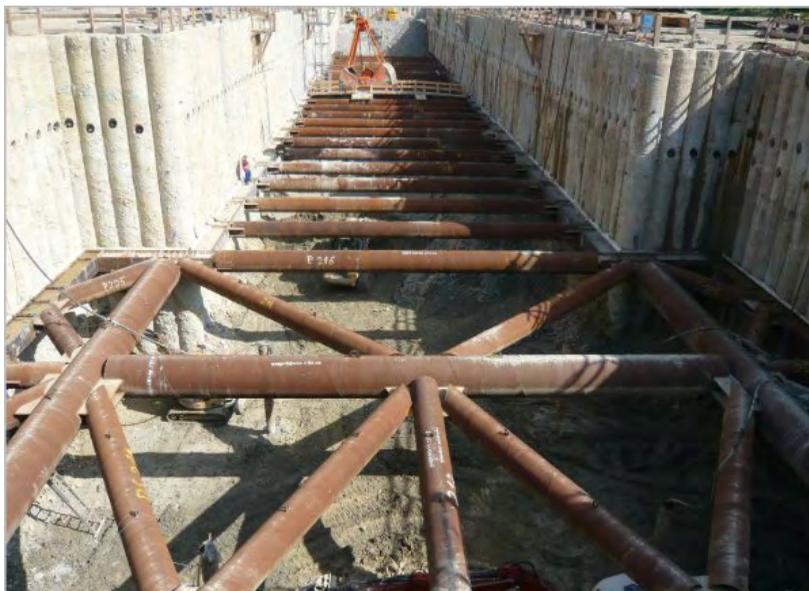


Abb.30 Versteifung der Baugrube als Sicherung



Abb.31 **Überschnittene betonierte Bohrfahlwand mit Anker gesichert**



Abb.32 **Armierung vor der Bohrfahlwand**



Abb.33



Abb.34 Betonarbeiten im Bereich des Obertores  
Auf Abb.33 ist an der rechten Seite die Führung des halbrunden  
Obertores gut zu erkennen.



Abb.35 Baustelle im Winter 2009/2010

Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass die Schleuse wie vorgesehen im Juli 2011 in Betrieb gehen kann, obwohl es im Winter 2009/2010 wegen der großen Kälte zu einer 2½ - monatigen Einstellung der Bauarbeiten kam.

Von ganz anderen Schwierigkeiten berichtete die Hannoverische Allgemeine Zeitung Anfang Juli 2010, als sie in ihrem Anzeiger für Lehrte & Sehnde schrieb:

*„Schleuse:  
Arbeiten ruhen - Hitze verhindert Betonieren.  
Es ist eine Ironie der Geschichte: Erst war es im Winter zu lange zu kalt, so dass die Bauarbeiten an der neuen Bolzumer Schleuse länger ruhen mussten als geplant. Kaum haben die Bauarbeiter den Zeitverzug nun einigermaßen aufgeholt, da stockten die Arbeiten erneut. In den vergangenen Tagen war es zu heiß um betonieren zu können. Seit Montag ruhen die Arbeiten an der Schleusenkammer.“*

Es wurde aber dennoch nicht so schlimm, wie es zunächst schien: Lediglich zwei Betonagen mussten verschoben werden. Ansonsten kam es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen. Man kann jetzt schon erahnen, wie die ganze Anlage nach Abschluss der Bauarbeiten aussehen wird.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt. Diese Studie erfasst die Auswirkungen eines Bauwerks auf sämtliche Umweltaspekte. Vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz zu unterlassen, unvermeidbare Eingriffe werden ausgeglichen. Ausgleichsmaßnahme bedeutet dabei eine gleichartige und räumlich nahe Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen. Ist ein Ausgleich nicht möglich, kann der Eingriff durch Ersatzmaßnahmen, in anderer Weise oder auch in größerer Entfernung vom Eingriffsort kompensiert werden. Diese werden in der Regel in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LPB) dargestellt. In einem Erörterungstermin werden Einwendungen und Stellungnahmen von betroffenen Privatpersonen und Behörden verhandelt. Im Anschluss entscheidet die Planfeststellungsbehörde über die Einwendungen.

Der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist die Eingliederung des Mittellandkanals und seiner Stichkanäle in den Naturraum ein wichtiges Anliegen. Die Erfahrungen beim Ausbau des Hauptkanals schlagen sich hier sicher nieder.

Für den Bereich der neuen Schleuse sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für ca. 11 ha dauerhaft beanspruchte Flächen vorgesehen. Rund 10 ha werden mit Bäumen, Sträuchern, Hecken neu bepflanzt. Zusätzlich wird auf einer zirka 2 ha großen Ackerfläche östlich von Sehnde ein Eichenwald aufgeforstet.



Abb. 36 Info-Tafel an der Baustelle

Man kann nur hoffen, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Eingriffe in den Naturraum schnell vergessen lassen und die neue Schleuse zusammen mit dem Technikdenkmal „*Alte Schleuse Bolzum*“ für Besucher aus der Region ein gern besuchter Ausflugsort wird.

## **Technische Einzelheiten der neuen Schleuse Bolzum**

### **Träger des Bauvorhabens:**

Bundesrepublik Deutschland mit Kostenbeteiligung des Landes  
Niedersachsen und der Freien und Hansestadt Hamburg

### **Planung und Bau:**

Bundesrepublik Deutschland  
Wasser und Schifffahrtsdirektion Mitte  
Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals in Hannover  
Statische Prüfung: WTM Engineers GmbH

### **Bauausführung;**

Arbeitsgemeinschaft Neubau Schleuse Bolzum  
Johann Bunte Bauunternehmung GmbH und Co KG  
Bauunternehmung:  
Gebrüder Echterhoff GmbH und Co KG  
Stahl Wasserbauarbeiten:  
Stahlbau Engineering GmbH

### **Schleuse Bolzum:**

Bauweise: Massivbau Schleuse ohne Sparbecken  
Hydraulisches System: Endsystem, Umläufe  
Obertor: Drehsegmenttor mit Füllmuschel  
Untertor. Stemmtor  
Betriebsverschlüsse: Segmentschütze  
Hauptabmessungen  
Schleusenkammer:  
Nutzlänge: 139,00 m  
Breite: 12,50 m  
Hubhöhe: 8,50 m  
Nach Ausbau des SKH: 8,50 m

## **Ausbau des Stichkanals nach Hildesheim**

Der Neubau der Schleuse Bolzum wurde auf Grund des schlechten Bauzustandes der alten Schleuse dem Ausbau des Stichkanals nach Hildesheim vorgezogen.

Am 11.09.2007 gab das Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals bekannt, dass es mit der Planung für den Ausbau des Stichkanals nach Hildesheim begonnen hat. Nach Fertigstellung werden die auf den Binnenwasserstraßen verkehrenden Schiffsgrößen auch im Hildesheimer Hafen be- und entladen können.

Nach dem damaligen Planungsstand soll die Bauzeit ca. 5 Jahre betragen, die Bauarbeiten werden unter eingeschränktem Betrieb auf dem Kanal größtenteils vom Wasser aus stattfinden.



Abb.37 Herbstidylle am Stichkanal nach Hildesheim nahe Bolzum

Wahrscheinlich ist eine Verbreiterung des Kanals nicht notwendig. Die erforderliche Wassertiefe von 4 m wird durch Anhebung des Wasserspiegels um einen halben Meter (beim Schleusenneubau schon berücksichtigt) und durch Vertiefung der Sohle des Stichkanals um einen halben Meter erreicht.

Bei dem Bau des Stichkanals haben die damaligen Baumeister einen zu steilen Böschungshang gebaut, es ist zu Böschungsabrutschungen gekommen. Im Rahmen des Ausbaus soll die Standsicherheit vor allem durch Abflachung der Böschungen - mit einer Eingriffstiefe bis zu 20 m auf beiden Seiten des Kanals - erhöht werden. Zur Unterhaltung des Kanals ist grundsätzlich auf beiden Seiten ein Betriebsweg von 3 m Breite vorgesehen.

Durch den Ausbau des Kanals werden ca. 900.000 Kubikmeter Boden bewegt, der nicht wieder verwendet werden kann, er muss anderweitig abgelagert werden.

Auf der Strecke von der Schleuse Bolzum bis nach Hildesheim müssen Brücken und zwei Bachdurchlässe neu gebaut bzw. angepasst werden, bei einigen ist festzustellen, ob sie erhalten oder neu gebaut werden müssen oder ob auf sie verzichtet werden kann.

Diese Vorplanung zeigt, dass stark in die Natur auf beiden Seiten des Kanals und in die Verkehrsführung eingegriffen werden muss. Ein Ingenieurbüro wurde beauftragt, die Planfeststellungsunterlagen zu erstellen.

Man darf gespannt sein, welche Ergebnisse das - für 2011 geplante - Planfeststellungsverfahren nach Bundeswasserstraßenrecht erbringt.

Am 11.06.2010 stellten Abgeordnete des Deutschen Bundestages und die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN eine Kleine Anfrage zum Stichkanalausbau Bolzum - Hildesheim.

Sie wollten von der Bundesregierung wissen, ob

- sie den Baubeginn nicht bis zu einer Neuberechnung eines aktuellen Nutzen-Kosten-Verhältnisses zurückstellen könne,
- betroffene Gemeinden möglichst frühzeitig in die Planungen vor Beantragung des Planfeststellungsverfahrens eingebunden werden können,
- bedacht worden ist, dass Brückenabrisse das Radwegenetz stören, für Schüler und berufstätige Erwachsene längere Wege bedeuten und die für den

Tourismus das Wegenetz weniger attraktiv erscheinen lassen,

- berücksichtigt wurde, dass durch ein Ausweichen des landwirtschaftlichen Verkehrs die Unfallfallgefahr auf jetzt schon verkehrsreiche Straßen erheblich gesteigert wird,
- nicht mindestens zwei der drei zum Abriss bestimmten Brücken aus Gründen des Gemeinwohls erhalten bleiben können.

Die Bundesregierung antwortet am 29.6.2010.

- Aus ihrer Sicht ist eine neue Nutzen-Kosten-Berechnung nicht erforderlich. Die grundsätzliche Entscheidung für den Ausbau der Stichkanäle wurde in einem Regierungsabkommen zwischen dem Bund und den Ländern Niedersachsen und Hamburg vereinbart. Auch steht die Wirtschaftlichkeit der gewählten Ausbaukonzeption nicht in Frage. Die Schleuse Bolzum befindet sich zusammen mit einem Streckenabschnitt des Stichkanals und einem neuen Pumpwerk im Bau. Vor diesem Hintergrund ist eine Unterbrechung des laufenden Ausbaus nicht angezeigt.
- Zum zweiten Punkt wird festgestellt, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit betroffenen Gemeinden und Gremien einen kooperativen Dialog pflegt. Außerdem hat das Neubauamt in zahlreichen Veranstaltungen über die Grundzüge der Planungen und die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens informiert. Im Planfeststellungsverfahren wird die Bewertung und Abwägung aller Belange erfolgen.
- Die regionalen und überregionalen Radrouten werden untersucht und die Ergebnisse in die weiteren Planungen einbezogen.
- Ein Gutachten kommt zur dem Ergebnis, dass die Landes- und Kreisstraßen in Planungsraum genügen Kapazität für die landwirtschaftliche Verkehre besitzen.

- Nach dem Gutachten ist der Entfall der Brücken nicht mit unverträglichen Einschränkungen verbunden.

Es wird also - wie vorgesehen - geplant und gebaut, das heißt, dass die ersten Planfeststellungsverfahren im Jahr 2011 eingeleitet werden, im darauf folgenden Jahr werden wohl die ersten Brücken neu gebaut werden. Mit der Fertigstellung des Stichkanals nach Hildesheim kann für 2016 gerechnet werden. Die Stadt Hildesheim arbeitet schon an den Plänen für eine Hafenerweiterung und für einen Gewerbepark. Sie möchte sich als logistischen Knotenpunkt für Seehinterlandverkehre etablieren, ein großes Ziel für die gesamte Wirtschaftsregion. Im Augenblick ist das Transportaufkommen im Hafen Hildesheim rückläufig, doch die Verwaltung der Stadt Hildesheim setzt auf einem Ausbau der Infrastruktur für Containerschiffe. Ein moderner Containerterminal soll die heimische Wirtschaft ankurbeln und zu einem Umschlag von 50.000 Containern jährlich führen, bis zu 4.000 neue Arbeitsplätze könnten entstehen.

## **V. Die Mehrzweckfunktionen des Mittellandkanals**

Neben der überragenden wirtschaftlichen Bedeutung als zentrale West - Ost – Wasserstraße hat der Mittellandkanal weitere vielfältige Funktionen. Neben der Bereitstellung von Gebrauchs- und Verbrauchswasser für industrielle Zwecke, Wasser für die landwirtschaftliche Beregnung, den Hochwasserschutz und die Integration in Stadt- und Landschaftsentwicklung, hat der Kanal in zunehmendem Maße touristische Aufgaben übernommen. Der Kanal entwickelt sich in den Städten wie Hannover, Wolfsburg und Minden, die vom MLK unmittelbar berührt werden, aber auch in der freien Natur, zu einem beliebten Ort für Erholung und Freizeitgestaltung am und auf dem Wasser. Die steigende Bedeutung der Sportboot- und Freizeitschiffahrt ist auch an der wachsenden Anzahl der inzwischen 20 Sportboothäfen zu ersehen.

Wie bei der Güterschiffahrt stellt der MLK eine wichtige Ost-West-Verbindung zu den Freizeitschiffahrtsgebieten in Bran-

denburg und Mecklenburg - Vorpommern dar, aber auch über den Elbe - Seitenkanal zur Nord- und Ostsee. Neben der motorisierten Sportschifffahrt dürfen viele Ruder- und Kanuvereine einschließlich Schulsport den Kanal für Trainings- und Wettfahrten nutzen.

**Herausgeber:** Stadt Sehnde, Der Bürgermeister

Verantwortlich für Texte, Grafik und Bilder:

Werner Heindorf  
Peter Jungclaus  
Otto Lesemann  
Manfred Rosengarten  
Wolfgang Struß

Für die Mitarbeit bei der Erstellung dieses Heftes der ***Zeitreise Nr.6*** bedankt sich das Autorenteam bei:

Herrn Wallheinke und Herrn Marotzke von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Herrn G. Lehrke, Bolzum

Herrn J. Wattenberg / Archiv der Stadt Sehnde in Ilten

## **Ausblick**

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Nummer sechs der ‚**Zeitreise**‘ ist nun Geschichte. Wir sind ein wenig stolz darauf, dass wir auch dieses Thema gemeistert haben. Geholfen haben uns dabei vor allem die Dokumentationen der Wasser- und Schifffahrsdirektion Mitte in Hannover, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Sehnde. Aber auch die Akten im Stadtarchiv in Ilten waren bemerkenswert ergiebig.

Natürlich sind etliche Gespräche mit Zeitzeugen geführt worden, vor allem die Jahre 1980 bis 1985 sind bei vielen noch in guter Erinnerung.

Ihnen allen gilt unser Dank bei der Erstellung dieser Ausgabe.

Wir wollen aber auch wieder ein neues Thema in Angriff nehmen.

Unter dem Arbeitstitel:

### **Die Siedlung „Hohenfels“ in Wehmingen**

soll die Historie der vor etwa 110 Jahren als Kalibergwerk gegründeten Ansiedlung und die nach der Beendigung des Bergbaus vielfältige Nutzung des Geländes beschrieben werden.

Auch hierbei werben wir wieder um Unterstützung durch Gespräche, Überlassung von Bildern und Dokumenten. Desweiteren werben wir für eine Verstärkung der Redaktion durch interessierte Personen gleich welchen Alters. Neue Ideen und Anregungen für weitere Veröffentlichungen sind immer willkommen.

Ansprechpartner ist neben den Autoren wieder Herr Ralf Neumann in der Stadtverwaltung.

Unter der Rufnummer 05138-707282 ist er zu erreichen.

## Literaturverzeichnis

Das Kapitel IV orientiert sich stark an den im Internet veröffentlichten Berichten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und ihrer Untergliederungen:

- Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes  
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte
- Neubauamt Hannover
- Bundesanstalt für Wasserbau
  
- Dorsch-Gruppe
- HPC-AG

Deutscher Bundestag - 17. Wahlperiode  
Drucksache 17/ 2075

Deutscher Bundestag - 17. Wahlperiode  
Drucksache 17/2313

Hannoversche Allgemeine Zeitung  
Anzeiger für Lehrte und Sehnde

Hildesheimer Allgemeine Zeitung  
05.08.2010 – Seite 15  
Zu Straße, zu Schiene, Wasser und Luft

Kehrwieder am Sonntag  
Die größte Wochenzeitung für Hildesheim  
Sonntag, 2. Januar 2011; Seiten 1 und 3

Bundesanstalt für Gewässerkunde Koblenz  
Landespflegerischer Begleitplan 1981  
für den Ausbau des Mittellandkanals von km 175,10 – km 182,600

Ortschronik Sehnde  
Vom Bauerndorf zur Industriegemeinde  
Adolf Meyer 1975

Stadtarchiv Sehnde  
Altes Rathaus Ilten

## **Bilder- und Grafikennachweis**

Titelbild	Brigitte Philippi, Sehnde
Abb. 3,23,24,25,26,27,29 30,31,32,33,34,35,36	Wasser- und Schifffahrtssdirektion Mitte
Abb.4	aus Sehnder Chronik, Adolf Meyer 1975
Abb.9,10,11,12,17,18,22	Fotos aus 'Alt Sehnde' von Jochen Strehlau
Abb.20,21	Bundesanstalt für Gewässerkunde 1981 Landespflegerische Begleitplan
Abb.6,15,16,19,28,37	Bilder der Autoren
Abb.5,7,8,13,14	Grafiken der Autoren
Abb.2	Wikipedia, Die freie Enzyklopädie