

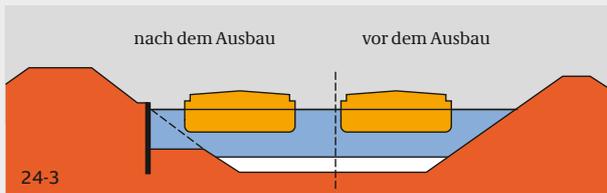
Seitenkanäle am Neckar



24-1



24-2



24-3

Abb. 24-1 Schleuse und Wasserkraftwerk Schwabenheim
Die Anlagen liegen zwischen Mannheim und Heidelberg am unteren Ende des Seitenkanals Wieblingen (rechts). Die Schleuse

war eine der ersten des Neckarbaus (1921–1925) und hat noch Torumläufe zum Füllen und Entleeren erhalten. Zu erkennen ist dies an der dicken Mittelmauer zwischen den Kammern.



24-4



24-5

In fünf Stauhaltungen des Neckars gibt es Seitenkanäle. Sie leiten das vom Wehr gestaute Wasser mit geringem Gefälle zum Kraftwerk und zur Schleuse und sind zugleich Fahrrinne. Durch den Seitenkanal kann ein größerer Aufstau des Wassers im Flussbett vermieden und zugleich die Zahl der Schleusen verringert werden. Aus Gründen des Hochwasserschutzes sind die seitlichen Dämme 3–4 m über Stauhöhe geführt. Der Kanalquerschnitt ist vollkommen dicht ausgeführt. Dort, wo das angrenzende Gelände niedrig ist (Ladenburg, Horkheim, Pleidelsheim), wird der Seitenkanal durch ein Sperrtor gegen Eindringen von Hochwasser gesichert. Das Hochwasser wird über das alte Flussbett abgeführt.

Am Neckar bestehen Seitenkanäle bei:

- > Ladenburg (7,5 km Länge)
- > Wieblingen (5,1 km)
- > Kochendorf/Neckarsulm (5,1 km)
- > Horkheim (3,0 km)
- > Pleidelsheim (4,7 km)

Die Seitenkanäle wurden nach der Planung von 1921 für den zweiseifigen Verkehr von 1.000-t-Schiffen mit einer Wasserspiegelbreite von 38 m und 1:1,5 geneigten Ufern gebaut.

Der schon 1912–1914 erbaute Kraftwerkskanal Pleidelsheim ist im Zuge des Neckarbaus in den 1950er

Jahren durch einseitige Verbreiterung schiffbar gemacht worden. In den 1970er Jahren wurde im Bereich der Autobahnbrücke auf 1 km Länge eine wechselseitige Uferrückverlegung vorgenommen.

Die Seitenkanäle wurden in den 1970er und 1980er Jahren dort, wo es notwendig war, durch Spundwände gegen Durchsickerungen gesichert.

Der Seitenkanal Wieblingen wurde in den 1990er Jahren durch einen Umbau des Trapezprofils in ein Rechteckprofil mit 38 m Wasserspiegelbreite gesichert und an die moderne Schifffahrt angepasst.

Der Seitenkanal Ladenburg wird wegen seiner auffälligen Dichtungen und zerstörten Deckwerke seit 2006 instand gesetzt und für die Belange moderner Schiffsgrößen als Rechteckprofil ausgebaut werden.

Abb. 24-2 Prinzipskizze einer Staustufe mit Seitenkanal

Abb. 24-3 Regelquerschnitt des Seitenkanals Wieblingen

Abb. 24-4 Hochwassersperrtor Ladenburg

Abb. 24-5 Seitenkanal und Wehr Wieblingen bei Heidelberg

In Fließrichtung gesehen, rechts die obere Einfahrt in den Seitenkanal, in der Mitte das alte Neckarbett, links das Wehrkraftwerk