



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

WSA Oberrhein

Stefan-Meier-Straße 4-6 · 79104 Freiburg

**Wasserstraßen- und
Schifffahrtsamt Oberrhein**

Stefan-Meier-Straße 4-6
79104 Freiburg

C 8, 3
68159 Mannheim

Ihr Zeichen

Mein Zeichen

Datum

6. Februar 2026

Andreas Foos

Telefon +49 761 2718-3251
Telefax +49 761 2718-3155

Zentrale +49 761 2718-0
Telefax +49 761 2718-3155
wsa-oberrhein@wsv.bund.de
www.wsa-oberrhein.wsv.de

**Allgemeine Beschreibung der Leistung 2026 zu Vergabeverfahren
gemäß Abschnitt 1 der VOB/A**

Bezeichnung der Leistung:

**Austausch der Antriebsketten des Obertores der linken
Schleusenkammer in Iffezheim**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Oberrhein betreut die Bundeswasserstraße Rhein von Rhein-km 170,000 bei Weil am Rhein (Grenze zur Schweiz) bis Rhein-km 493,500 bei Mainz entlang der deutsch-französischen Grenzstrecke auf deutschem Hoheitsgebiet. Die Schiffsschleuse Iffezheim bei Rhein-km 334,000, mit Laufwasserkraftwerk und frankreichseitiger Wehranlage, bilden zusammen die letzte Staustufe am Rhein. Hier findet der Übergang vom staugeregelten zum freifließenden Bereich statt.

Die Schleusenanlage Iffezheim gehört zu den größten und leistungsfähigsten Zweikammerschleusen Europas. Sie besteht aus zwei parallelen Schleusenammern mit jeweils einer nutzbaren Kammerlänge von 270 m und einer Breite von 24 m. Die Hubhöhe beträgt, in Abhängigkeit vom Rheinwasserstand, im Unterwasser bis zu 12,50 m. Die Kammern werden mit jeweils zwei Längskanälen und Düsen in den Seitenwänden gefüllt und entleert (Multiport-System).

Jährlich werden hier durchschnittlich 25.000 Güter- und Frachtschiffe geschleust. Die Rheinschleuse Iffezheim ist somit für die Schifffahrt das Tor zur Nordsee und der Zugang zu den weltweiten Transportwegen mit über 22 Mio. Gütertonnen. Sie wurde in nur drei Jahren Bauzeit 1977 fertiggestellt und ist seither rund um die Uhr in Betrieb.

Bankverbindung

Bundeskasse
IBAN: DE81 5900 0000 0059
0010 20
BIC: MARKDEF 1590

Datenschutzhinweis:

Ihre personenbezogenen Daten werden zur weiteren Bearbeitung und Korrespondenz entsprechend der Datenschutzerklärung des WSA verarbeitet. Diese können Sie über folgenden Link auf dem Internetauftritt des WSA abrufen: <https://www.wsa-oberrhein.wsv.de/807-Datenschutz>.

Sollte Ihnen ein Abruf der Datenschutzerklärung nicht möglich sein, kann diese Ihnen auf Wunsch auch in Textform übermittelt werden.



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Da die Schleuse Iffezheim zur kritischen Infrastruktur nach der KRITIS Verordnung gehört und auch in der revidierten Mannheimer Akte sich Deutschland verpflichtet hat, die Rheinschifffahrt uneingeschränkt zu ermöglichen, würde ein Ausfall der zweiten verbliebenen Kammer zu einer Vollspernung der Rheinschifffahrt führen und die Anbindung der schweizerischen, französischen und auch deutschen Rheinhäfen unmöglich machen. Nachfolgend die Baubeschreibung für den Austausch der beiden Gallketten der linken Kammer an der Schleuse Iffezheim.

Die Beschreibung bezieht sich auf den Austausch von zwei in die Jahre gekommenen Gallketten (Linke Seite Mittelmole und Landseite) an der linken Kammer der Schleuse Iffezheim.

Pro Kammerseite ist das Teilsystem wie folgt; zwei Umlenkritzel, ein Antriebsritzel, eine Gallkette mit einem Gegengewicht. Das Gesamtsystem arbeitet im Gleichlauf, die Ritzel werden überholt und es sollen neuen Ketten eingebaut werden. Entsprechende Wartezeiten sind für Zwischenarbeiten einzuplanen.

Ausgangssituation:

1. Die Altketten sind am Tor über die Umlenkritzel und Antriebsritzel mit den Gegengewichten und dem Antriebsrahmen im Gegengewichtsschacht befestigt. (Anlage 23)
2. Die Antriebsrahmen sind auf den Gegengewichtsschächten montiert und ausgerichtet. (Anlage 5)
3. Das Obertor ist eingebaut und auf temporären Hilfsgerüsten gesichert.
4. Es gibt zum Anschlagpunkt Obertor-Bolzen-Kette keine Rüstung.
5. Der Gegengewichtsschacht ist durch eine Öffnung von oben erreichbar.
6. Das Gegengewicht ist ballastiert und befindet sich im Gegengewichtsschacht. (Anlage 10)
7. Das Gegengewicht hängt an dem Antriebsrahmen. Auf dem Gegengewicht ist ein Umlenkritzel montiert. (Anlage 7)
8. Die Kette wird in Teilstücken demontiert und rausgehoben (Anlage 23). Das Gewicht der Teilstücke befindet sich zwischen 1,5 bis 2 Tonnen und soll zur Abholung durch den AG auf Paletten gelagert werden.



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

9. Die Ketten werden in Teilstücken von 5 bis 6 Meter auf einer Palette vom AG, bei Bedarf, geliefert, somit ergibt sich ein Gewicht zwischen 1,5 bis 2 Tonnen pro Palette. Abmessungen der Paletten 1700 x 1000 mm oder 2000 x 1000 mm.
10. Der Anschlagpunkt für die Kette am Antriebsrahmen ist inklusive der benötigten Bolzen bereits vorhanden.
11. Vom AN ist ein einfaches Montageprotokoll zu führen, das die ordnungsgemäße optische Fluchtung der Kettenstränge sowie die korrekte Einstellung der Endlagen und Kettenspannung dokumentiert, dafür wird vom AG eine Lehre (Anlage 26 & 27) zur Verfügung gestellt. Dieses Protokoll ist durch aussagekräftige Fotos der wesentlichen Montagepunkte (Anschlagpunkt Tor, Umlenkritzel an der Kammerwand, Antriebsritzel, Umlenkritzel am Gegengewicht und Anschlagpunkt am Antriebsrahmen) zu ergänzen.
12. Durchführung eines Probetriebs und Überwachung des Laufverhaltens, der Geräuschentwicklung und der Endlagen in Anwesenheit aller Projektbeteiligten.

Der Auftragnehmer (AN) muss alle erforderlichen Nebenarbeiten vollumfänglich planen und organisieren. Dies umfasst die Bereitstellung und Organisation der benötigten Rüstungen, des Kraneinsatzes, der Absturzsicherungen und der PSA. Der AN stellt die gesamte Baustelleneinrichtung, einschließlich aller erforderlichen sanitären und sozialen Einrichtungen. Es sind frühzeitig Absprachen zu treffen und Stillstandzeiten einzuplanen, da ein enges Zusammenspiel zwischen den Gewerken Stahlbau, Maschinenbau, Elektrik und den Programmierern nötig ist und die Durchführung von Vor- oder Parallelarbeiten erforderlich sein kann.

Vor Beginn der Demontage und Montage ist vom AN ein Messplan zu erstellen, der die Art und Weise der Komponentenausrichtung festlegt. Die Ergebnisse der anschließenden Einstellarbeiten sind zur Qualitätssicherung in einem Messprotokoll festzuhalten.

Es sind Baubesprechungen per Videokonferenz und vor Ort einzuplanen.

Einbaustellung:

Die Achse des Anschlagbolzens liegt dann auf NHN+116,50 m. In der geschlossenen Torstellung liegt die Achse bei NHN+115,30 m. Im Bestandsplan (s. Anhang) ist die Schließstellung dargestellt, d.h. die Torposition in der Verriegelungsstellung ist 1,20 m höher.

In der Anlage stehen Ihnen Zeichnungen zu den einzelnen Komponenten zur Verfügung.



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schifffahrtsverwaltung
des Bundes

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Foos und Herr Stinner bereit.

Andreas Foos

Fachbereich Wasserstraßen

Anlagensteuerung/ E-Technik

Telefon: +49(0)761 2718 3251

Telefax: +49(0)761 2718 3155

Mail: andreas.foos@wsv.bund.de

Bernward Stinner

Fachbereich Wasserstraßen

Fachgebietsleiter

Telefon +49 761 2718-3200

Telefax +49 761 2718-3155

Mobil: +49 162 2625602

Mail: bernward.stinner@wsv.bund.de