



L-114.2/13
L-231.2-Obn11.1/11

P R E S S E M I T T E I L U N G Nr. 02/2005 vom 07.06.2005

Grundinstandsetzung oder Neubau der Schleuse Obernau

Die Staustufe Obernau wurde in den Jahren 1927 bis 1930 erbaut. Schleuse und Wehr weisen starke Frostschäden an den Oberflächen auf. Der Betonkern stellt sich bereichsweise als loses Haufwerk dar. Die Betonierfugen zeigen starke Aussinterungen; die flussseitige Schleusenkammerwand weist deutliche Undichtigkeiten auf. Bei fortschreitender Schadensentwicklung ist davon auszugehen, dass die Betriebssicherheit gefährdet ist und die Standsicherheit nicht mehr gegeben ist. Es besteht deshalb ein dringender Handlungsbedarf, um die Funktionsfähigkeit der Schleuse weiterhin zu gewährleisten.

Das Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg hat sowohl eine Grundinstandsetzung der vorhandenen Schleusenkammer als auch verschiedene Neubauvarianten untersucht. Als volkswirtschaftlich sinnvolle Lösungen stehen zwei grundsätzliche Möglichkeiten zur Auswahl: Der Neubau einer Schleusenkammer land- oder wasserseitig der vorhandenen Kammer.

Für den landseitigen Schleusenneubau wurden zunächst, entsprechend den Richtlinien für die Gestaltung von Schleusenvorhöfen, die Schleusenvorhöfen mit Warteplätzen für die Schifffahrt geplant (Variante 1). Der Flächenbedarf dieser Variante ergibt Eingriffe, die weit in die privaten Grundstücke reichen. Werden die Wartemöglichkeiten für die Schifffahrt als gesonderte Liegestellen außerhalb des Staustufenbereiches angeordnet, kann der Flächenbedarf reduziert werden (Variante 2). Dennoch ist in großem Umfang der Erwerb privater Grundstücke für den Bau der Schleusenkammer und die Wiederherstellung der Wege und Grünflächen erforderlich.

Die ebenfalls schadhafte Wehranlage würde bei beiden Planungsvarianten zunächst grundinstandgesetzt und je nach ihrem baulichen Zustand in ca. 30 Jahren neu errichtet werden. Das Investitionsvolumen beträgt für diese Varianten ca. 50 bzw. 48 Millionen Euro.

Bei einem Neubau der Schleusenkammer wasserseitig der vorhandenen Schleusenkammer entfällt der Eingriff in private Grundstücke am Obernauer Ortsrand. Der Neubau würde jedoch im Bereich des rechten Wehrfeldes erfolgen. Die rechte Wehröffnung stünde für den Abfluss nicht mehr zur Verfügung. Ein Drittel des Abflussquerschnittes des Wehres würde verloren gehen mit entsprechenden Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und einer Anhebung der Wasserstände. Daher muss bei der wasserseitigen Planungsvariante ein neues Wehr ca. 120 m unterhalb der heutigen Wehrachse errichtet werden (Variante 3). Dadurch ergibt sich auf der Niedernberger Seite ein umfangreicher Grunderwerb landwirtschaftlich genutzter Flächen für den Bau eines Umgehungsgerinnes und ökologische Kompensationsmaßnahmen für Eingriffe in Uferbereiche mit wertvoller Auenv egetation. Außerdem ist der Neubau des Kraftwerkes notwendig. Das Investitionsvolumen dieser Variante beträgt ca. 61 Millionen Euro.

Die Betriebssicherheit der Schleusen am Main ist für die Binnenschifffahrt von großer Bedeutung, da bei einem Ausfall eines Gliedes der Schleusenkette der gesamte Schiffsverkehr zum Erliegen kommt. Seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals im September 1992 hat sich die Transportleistung auf dem Main oberhalb von Aschaffenburg verdoppelt. Betrug die Transportmenge bis 1992 ca. 4 bis 5 Mio. Tonnen pro Jahr, so ist sie inzwischen auf ca. 9 bis 10 Mio. Tonnen pro Jahr gestiegen. Entsprechend der Verkehrsprognose, die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zu Grunde liegt, ist mit einer weiteren Steigerung auf ca. 15 Mio. Tonnen pro Jahr zu rechnen. Neben der enormen Steigerung der Transportmenge ist auch eine deutliche Entwicklung der Schiffsgrößen zu beobachten. Während für den Bau der Schleuse Obernau noch die Schleppschifffahrt den Maßstab darstellte, gelten heute das 110 m lange Großmotorgüterschiff und der 185 m lange Schubverband als Planungsgrundlage.

Die Erhaltung der Betriebssicherheit der Schleusenanlage Obernau muss diese Verkehrsentwicklungen berücksichtigen. Deshalb scheidet alle Varianten einer Grundinstandsetzung aus, die eine längere Außerbetriebnahme der Schleusenammer erfordern. Eine längere Sperre würde zu - auch politisch - unerwünschten Verkehrsverlagerungen und damit zu großen Schäden für die Reedereien führen. Eine Grundinstandsetzung unter laufendem Schifffahrtsbetrieb ist zwar grundsätzlich möglich, erfordert jedoch über sehr lange Zeit Arbeiten in den schifffahrtsarmen Nachtstunden. Neben den enormen Belastungen für die Anwohner sprechen auch die Kosten gegen diese Variante. Sie wurde bereits nach internen Überlegungen verworfen. Somit bleibt als Lösung nur der Bau einer neuen Schleusenammer.

Bei den ursprünglichen Planungen für die heute bestehende Schleuse wurde der Bau einer zweiten, landseitigen Schleusenammer bereits vorgesehen. Daher ist bis heute parallel zur bestehenden Schleusenammer eine entsprechend breite Fläche freigehalten und auch der Wehrsteg entsprechend gestaltet worden.

Die Vorstellung der Varianten im Planungssenat der Stadt Aschaffenburg und im Gemeinderat der Gemeinde Niedernberg dient der Vorabstimmung. So sollen möglichst frühzeitig Vor- und Nachteile der vorgestellten Varianten aus Sicht der betroffenen Kommunen und Bürgern diskutiert werden und in die weitere Planung einfließen.

Verantwortlich: Klaus Schwersenz, Hockstraße 10, 63743 Aschaffenburg, Telefon: 0 60 21/3 12-3 00