

Zur Variantendiskussion Schleusenneubau: Warum diese Einengung des Blickwinkels?

Im April 2008 hatte ich mich bemüht, die Diskussion um Varianten eines Schleusenneubaus dadurch weiter zu öffnen, dass ich einen Vorschlag eingebracht hatte, der sich inhaltlich bewegte zwischen

- dem Neubau der Schleuse am Standort der alten Schleuse und
- dem Bau eines bypass-Kanals mit erheblichem Flächenbedarf.

Diese Öffnung der Diskussion ist bislang nicht gelungen. Vielmehr erhärtet sich der Eindruck, dass die Verwaltung die Phase der frühzeitigen Information ausschließlich dazu nutzt, eine bereits im April 2008 weitgehend verfestigte Vorplanung durch Aussetzen der Öffentlichkeit auf Angriffslinien hin zu prüfen und in der Rückkopplung möglichst sturmsicher im Hinblick auf die nächsten Verfahrensschritte zu untersetzen. Doch ist dies überzeugend gelungen?

In der Entgegnung der planenden Verwaltung zur Variante 11 aus dem Oktober 2008 hieß es wörtlich: „In diesem Zusammenhang hat die WSD Mitte geprüft, ob ein Querversatz der Schiffe mit alternativen Hilfsmitteln möglich ist und hat hierzu Kontakt mit Schifffahrtstreibenden und dem Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V., Duisburg aufgenommen.“(DS 0730/2008 E1, S.6-7). Es wird hier der Eindruck vermittelt, es habe hier eine fachliche fundierte Auseinandersetzung mit einer in Fachkreisen namhaften Institution stattgefunden, als die DST gelten darf. So dass also hieran vermeintlich nichts zu rütteln ist. Auf Nachfrage wurde seitens DST jedoch am 03.11.2008 wie folgt geantwortet:

Sehr geehrter Herr Heitland,

bezugnehmend auf Ihre e-mails vom 31.10.2008 und 03.11.2008 kann ich feststellen, dass das DST zu einer nautischen Beurteilung der Schleusenplanung am Stichkanal Linden nicht befragt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

J. Zöllner

*DST

Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V.
Development Centre for Ship Technology and Transport Systems*

Oststrasse 77, 47057 Duisburg, Germany

(hier folgen im Original weitere Kontaktdaten)

Vorstand: Prof. Dr. Paul Engelkamp (Vorsitz und Geschäftsführung);
Prof. Dr.-Ing. Ould El Moctar, Dipl.-Volksw. Werner Kühlkamp, Dipl.-Ing.
Joachim Zöllner.

Sitz des Vereins: Duisburg. Registergericht Duisburg: VR 1234.
USt-Id-Nr.: DE 1149553654

Das Original liegt als fwd-mail politischen Kreisen vor.
Weshalb verweigert die Verwaltung hier eine aufrichtige, konstruktive Diskussion?

Betrachtet man vor diesem Hintergrund die Aussage der planenden Verwaltung (Einleitung zur Info-DS 2191/2008 E1, S.2) zur Gegenüberstellung von baulichem Minderaufwand einer sog. „Nullvariante“ zu Entschädigungskosten für Sperrzeiten, so ist Anlass zur Wachsamkeit geboten. Es heißt: „Die Null-Variante führt bedingt zu Teileinsparungen bei den Kosten für den Schleusenbau. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen für die Betriebe (...) überragen die Minderkosten des Schleusenbaus bei weitem.“ Welche Kosten genau wurden bei den Minderkosten des Neubaus ohne bypass-Kanal einbezogen? Wie genau lauten diese Zahlen? Sind auch die vermiedenen Kosten berücksichtigt für Flächenerwerb/ Enteignungsentschädigung? Und auch diejenigen vermiedenen Kosten für die Herstellung der Baufreiheit für die bypass-Strecke, also auch Conti-Abriss? Hier sind Fragen offen!

Im als Anlage 2 der Info-DS 2191/2008 E1 beigefügten Schreiben des Baudirektors Herrn Wachholz, WSD, an den Erste Stadtrat der LHH, Herrn Mönninghoff, heißt es wörtlich: „Den schwerwiegenderen Einfluss wird aber wohl der eigentliche Bau der Schleuse mit sich bringen. Die Trasse der Stadtbahn bietet allerdings auch hierfür eine vorhandene Grenze. **Die flächenmäßige Auswirkung im Bereich der Schleusenammer kann ich heute noch nicht darstellen.** Viele der Bauarbeiten werden wir wohl vom Wasser oder vom im Wasseraufgeschütteten Ebenen her ausführen lassen müssen.“ (Hervorhebung C.H.)

Die Bauphase selbst mit der Baustelleneinrichtung bleibt also ein ganz wesentliches Problem, so wie es bereits in der Info-DS 0730/2008 aus April 2008 zur Var.4, S.11, benannt war: „**Probleme bestehen hinsichtlich nicht vorhandener Baustelleneinrichtungsflächen,** Erweiterung des Vorhafens und damit Entfall eines Teilstücks der Dieselstraße.“ (Hervorhebung C.H.) Nicht ohne Grund ist in der neuen Darstellung der Var.4 eine zeichnerische Vorfestlegung zum Baufeld noch vermieden worden. Nachdem eine Entscheidung für Var.4 getroffen wäre, kämen die Sachzwänge mit ihren ergänzenden Flächenbedarfen über die Bauwerksgrundfläche hinaus schrittweise zutage. Hier bleibt ein äußerst kritischer und skeptischer Blick weiterhin angebracht!

Zum Schluss nochmal die Ausgangsfrage: Warum diese Einengung des Blickwinkels?

Warum will keine der planerisch hiermit befassten Akteure den Gedanken wagen, auf einer schwach befahrenen Strecke einen Schleusenneubau in der alten Fahrlinie auszuarbeiten und zu verwirklichen? Besorgt man seitens WSD den Anspruch zu verlieren, bei jedem Schleusenbauvorhaben an Bundeswasserstraßen einen bypass-Kanal anlagen zu können und dafür notfalls enteignen zu dürfen?

Die aus meiner Sicht nach wie vor im hiesigen Planungsfall nicht verhältnismäßige Einengung bedauere ich.

Aus den oben entwickelten Gründen appelliere ich an die politischen Mandatsträger, den Antrag in der Beschlussdrucksache 0293/2009 zu Ziffer 2. abzulehnen.

Vielmehr sollte die Verwaltung möglichst beauftragt werden, z.B. im Wege eines ingenieurbautechnischen Wettbewerbs mit klarer Rahmensetzung eine Vorzugslösung des Schleusenbaus in der heutigen Fahrlinie zu entwickeln. Die politischen Kräfte und die Akteure in der planenden Verwaltung sowie in WSD Mitte könnte hier Innovationsgeist und Mut zeigen.



Christoph Heitland
Dipl.-Ing.- Landespflege
- Energie und Umwelt -
Dieselstraße 10
30453 Hannover

Hannover, den 06.03.2009