

Überlegungen zur Ausbauplanung Stichkanal Linden / Schleuse Linden

Nachdem mir im Anschluss an erste Zeitungsmeldungen die Info-DS 0730/2008 mit Anlagen der Stadtverwaltung Hannover zur Ausbauplanung zugegangen ist, möchte ich einige konkrete Überlegungen dazu in die Diskussion geben. Als Dipl.-Ing. Landespflege mit Erfahrung in der landschaftspflegerischen Begleitplanung von Kanalausbauprojekten (MLK-Ausbau Bereich Haldensleben bis Magdeburg-Rothensee, s. Projektliste) möchte ich hier keine grundsätzlichen volkswirtschaftlichen Fragen erörtern, sondern konkret kurz auf die Variantenvorstellung zum Schleusenneubau eingehen und einen Vorschlag entwickeln.

Zunächst ist für mich auffällig, wie knapp die „Nullvariante“ in der Bewertung abgetan wird. Planungsmethodisch ist es keine reine Nullvariante im Sinne des Nicht-Handelns, sondern eine Ausbauvariante in der heutigen Kanaltrasse. Auch sie führt zu Profiländerungen und Eingriffen, allerdings in erheblich geringerem Maß, wie auch eingeräumt ist.

Die Betriebsunterbrechung von 3 Jahren auf dem Kanal wird von vornherein als Grund genug angesehen, um die „Nullvariante“ beiseite zu schieben. Es wird kein Zeitplan hinterlegt, um diese 3 Jahre zu begründen (Sicherheiten ?, Pufferzeiten ?, etc.).

Aus der Bewertung, dass 3 Jahre Betriebsunterbrechung für die Tanklagerbetreiber und weitere Massengut-Umschlagsbetriebe unzumutbar seien, unterbleibt jede andere Überlegung zur Errichtung des Schleusenneubaus unter Nutzung des Geländes der alten Schleuse als Element der neuen Trasse. Stattdessen werden ausschließlich Varianten verglichen, die eine vollständige Vermeidung von Betriebsunterbrechungen erreichen, indem die neue Trasse seitlich des alten Schleusengeländes geführt wird.

Für diese Argumentation ist zunächst unerheblich, ob der Schleusenneubau südwestlich oder nordöstlich der heutigen Trasse bzw. im Ober- oder Unterwasser vorgesehen ist. Von Bedeutung ist aus meiner Sicht zunächst, dass alle weiteren Überlegungen zur Nutzung der alten Trasse ausgeblendet oder gar nicht angestellt werden.

Vielmehr wird lediglich jenseits der „Nullvariante“ ein Variantenvergleich vorgenommen, der dann in der Tendenz zur Bevorzugung der Variante 4 führt. Es ist dies nicht der Ort, um bereits über Einzelheiten einer Variante 4 zu diskutieren. Klar ist, dass alle Varianten mit erheblichen Geländeanspruchnahmen verbunden sind, nichtmal primär durch den Schleusenneubau an sich, sondern durch die ungestörte Trassenentwicklung im Ober- und Unterwasser, die alte Schleuse immer seitlich passierend.

Mein Ziel ist es zu zeigen, dass diese frühe Einengung auf die „Nullvariante“ einerseits und die Varianten 1-7 andererseits eine - wie ich fachlich meine - unzulässige Vereinfachung der Diskussion über Minimierung und Vermeidung von Eingriffen darstellt.

Eine solche Einengung wäre nur dann zulässig, wenn keinerlei Zwischenlösungen zwischen der „Nullvariante“ und den Varianten 1-7 gegeben wären. Zur Konfliktminimierung müsste jedoch zunächst genau hier angesetzt werden.

Im Sinne eines konkreten Denkanstoßes, der fachlich noch nicht ausgearbeitet sein kann, möchte ich einen solchen gezielten Ansatz vornehmen und eine Verknüpfung der Varianten 3, 4 und der „Nullvariante“ gedanklich vornehmen und skizzieren.

Die Verknüpfung bedeutet eine Folge von Tätigkeitsschritten im Zuge des Ausbaus bzw. Schleusenneubaus, die es ermöglicht, im Endausbau wesentliche Trassenelemente unweit entfernt von der alten Trasse zu belassen. Ferner wird das Gelände der alten Schleuse für einen Abschnitt der Neubaustrasse genutzt, nicht jedoch für den Schleusenneubau selbst. Dieser vollzieht sich zunächst im Oberwasser bei im Komfort beschränktem, aber möglichem Verkehrsbetrieb entlang der Baustelle. Die Kanalsperrzeit verkürzt sich dadurch ganz erheblich.

Im Einzelnen möchte ich 3 wesentliche Schritte unterscheiden (s. 2 Skizzen im Anhang):

Schritt 1: Herrichtung einer provisorischen Fahrlinie im Oberwasser

Bedarfsweise Anlage eines KRT-Profiles im Bereich der heutigen Liegestelle im Oberwasser der alten Schleuse auf der nordöstlichen Seite. Bedarfsweise auch Verlängerung dieses Profils in Richtung Hafen (mit Abhängung Dieselstraße und Teilabtrag der Böschung). Ggf. Inkaufnahme eines Manövers bei Ein- und Ausfahrt alte Schleuse.

Zweck:

Minimierung des erforderlichen Profilquerschnitts für den Einbahnverkehr mit alter Schiffsgröße während der Bauphase entlang der Baustelle des Schleusenneubaus.

Schritt 2: Schleusenneubau im Oberwasser

Errichtung der neuen Schleuse unmittelbar parallel angrenzend an die Sichelstraße entlang der Südwestseite des Kanals im heutigen Oberwasserbereich. Abstand zur alten Schleuse so minimiert, dass eine Umfahrung der Baustelle für den Schiffsverkehr nach der Ausfahrt aus der alten Schleuse ins Oberwasser möglich bleibt, ggf. mithilfe eines Manövers.

Zweck:

Vermeidung der Erforderlichkeit einer künftigen Fahrlinie im Unterwasser der neuen Schleuse entweder südwestlich oder nordöstlich der alten Schleuse und damit Vermeidung von erheblicher Flächeninanspruchnahme. Zudem Vermeidung der Erforderlichkeit einer künftigen Fahrlinie im Oberwasser der neuen Schleuse außerhalb der heutigen Breite des Kanalwasserspiegels. Dadurch erhebliche Minderung des Flächenbedarfs und Vereinfachung des Brückenneubaus Eichenbrink.

Nutzung der Sichelstraße als vorhandene landseitige Baustellenzufahrt.

Schritt 3: Ausbau des neuen Unterwassers durch Gelände alte Schleuse

Trennung von künftigem Unterwasser oberhalb der alten Schleuse/unterhalb der neuen Schleuse und Oberwasser durch Sicherungsbauwerk. Erst dann Kanalsperrung (weiteres Hinauszögern der Sperrung dann möglich, wenn Schleusenneubau nach Fertigstellung zunächst noch ungeschleust im Oberwasser durchfahren werden kann).

Anschließend Auffüllung der provisorischen Fahrlinie entlang des Schleusenneubaus u.a. nach Möglichkeit durch Aushubmaterial, welches beim Abriss der alten Schleuse bzw. beim Ausbau der neuen Fahrrinne im Unterwasser der neuen Schleuse anfällt.

Unmittelbar im Unterwasser der neuen Schleuse am Kanalsüdwestufer neue Böschung als anspruchsvolles Detail. Z.B. Verlängerung der landseitigen Wand der neuen Schleuse bis nördlich heran an die alte Schleuse. Wenn zulässig Uferkante etwas nach innen verziehen.

Zweck:

Sichere neue Abgrenzung Ober- und Unterwasser auf ganzer Breite. Durchstich zum alten Unterwasser etwa in heutiger Achse mit minimalem Flächenverbrauch und minimaler Bodenbewegung. Nutzung des Anfüllbereiches neben der Schleuse für den Betriebsweg auf der Nordostseite. Südwestlich übernimmt im Oberwasser die Sichelstraße mit ihrem Randbereich abschnittsweise diese Funktion.

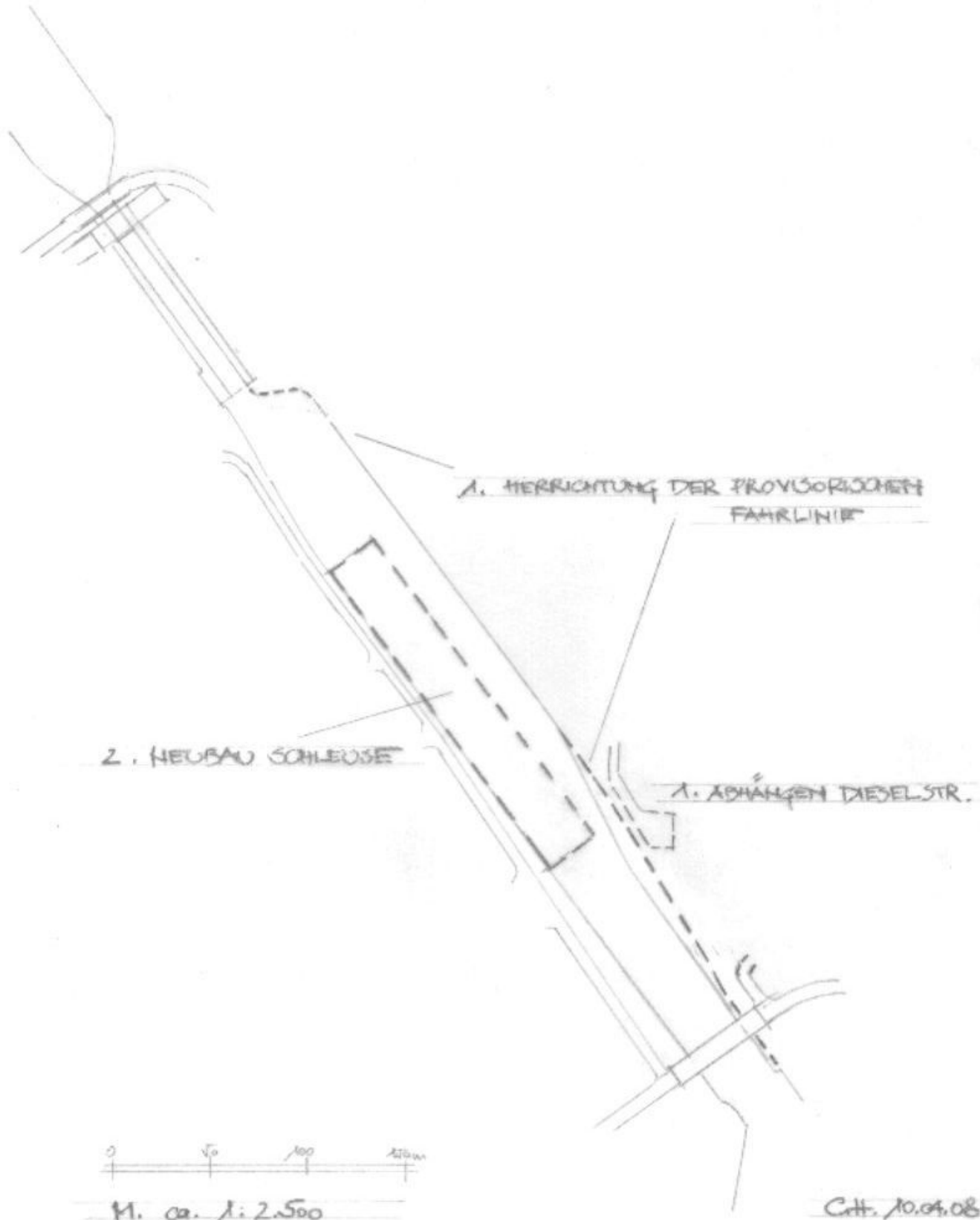
Die Kanalsperrzeit würde sich bei dieser Schrittfolge auf die Dauer eines größeren Teils von Schritt 3 reduzieren, und damit ganz erheblich gegenüber der Nullvariante. Denkbar erscheint 1/2 oder 3/4 Jahr. Allein deshalb vorab derartige Überlegungen zur Konfliktminimierung auszublenden erscheint kaum mehr verhältnismäßig. Zu bedenken ist, dass auch in strengen Wintern Unterbrechungen des Betriebs von mehreren Monaten wegen Vereisung vorkommen können (z.B. 1986/1987, 1995-1996 usw.).



Christoph Heitland
Dipl.-Ing. Landespflege
- Energie und Umwelt -

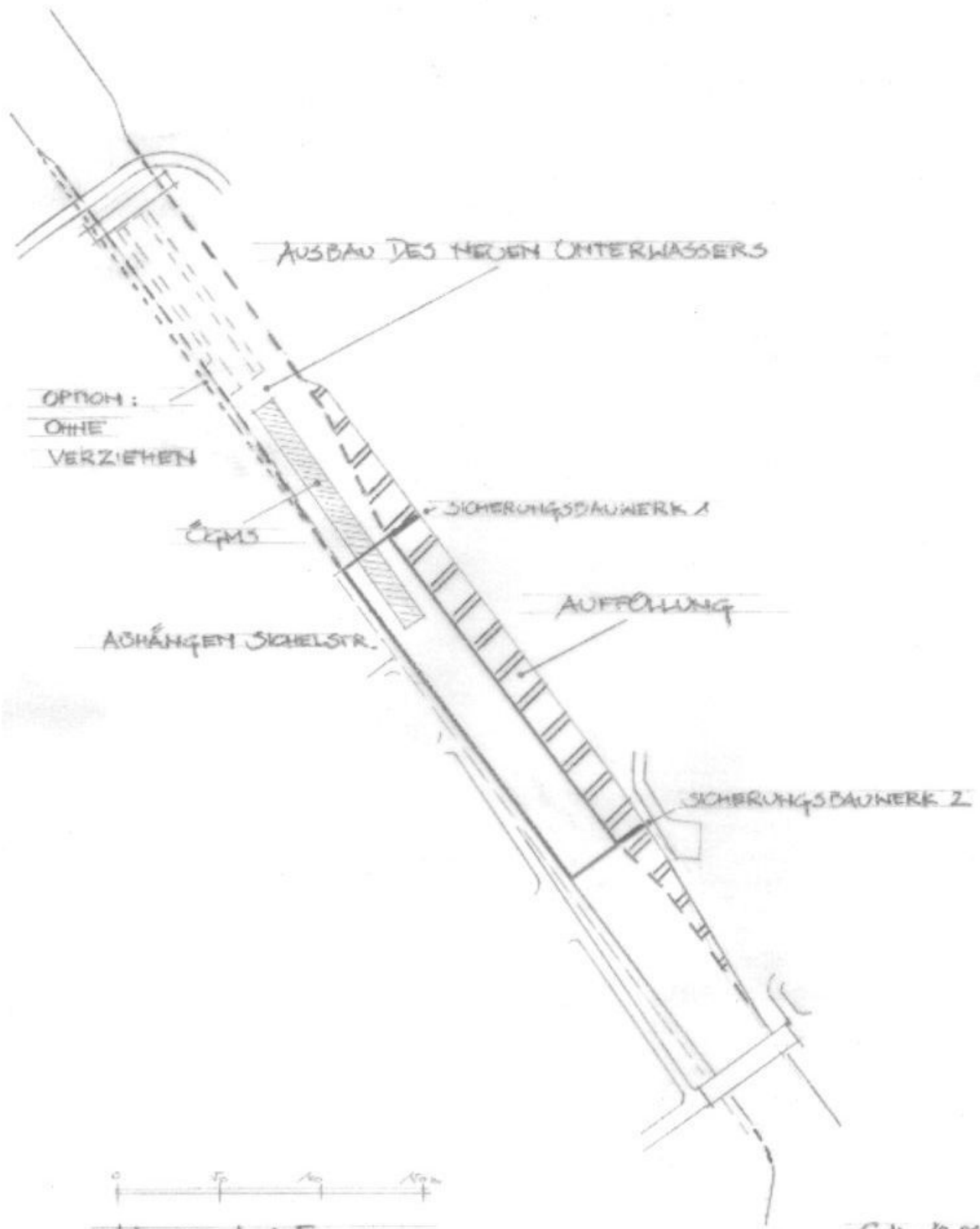
Hannover, 10.04.2008

VARIANTE 3-4- "HULL" , SCHRITTE 1,2



Achtung: Maßstab ca. 1:2.500 im Original vor dem Scannen/Einfügen. Meterleiste zur Orientierung verwenden.

VARIANTE 3-4-„Hohl“, SCHRITT 3



OPTION:
OHNE
VERZIEHEN

AUSBAU DES NEUEN UNTERWASSERS

CEMENT

SICHERUNGSBAUWERK 1

AUFFÜLLUNG

ABHÄNGEN SICHELSTR.

SICHERUNGSBAUWERK 2



M. q. 1:2.500

Chr. 10.04.08

Achtung: Maßstab ca. 1:2.500 im Original vor dem Scannen/Einfügen. Meterleiste zur Orientierung verwenden.