

Weißer Flotte GmbH klagt gegen Bundesrepublik / 119 Tage lang wurde seit 2001 am 90-Millionen-Neubau repariert

## **Pannenschleuse: Schon wieder muss der Trog gesperrt werden**

Von Matthias Fricke



Mit einem Schifffahrtspolizeilichen Hinweis Nr. 39 / 06 für die Schifffahrt auf dem Rothenseer Verbindungskanal wird auf "dringende außerplanmäßige Reparatur der Schleuse Rothensee" vom 25. bis 29. September 2006 hingewiesen. Nichts Ungewöhnliches: schließlich blieb die Sparschleuse seit 2001 wegen Nachbesserungen und Reparaturen 119 Tage dicht. Der Grund diesmal: Die "Anoden" für den aktiven Korrosionsschutz werden angebracht. Den gab es bisher gar nicht.

Magdeburg. Als Weißer-Flotte-Chef Dr. Bernhard Thümler das Fax der Sperrungsankündigung für weitere vier Tage in der Hand hält, lässt er ordentlich Dampf ab: "So geht das nicht. Diese Verluste sind für uns nicht mehr hinnehmbar. Einige Fahrten in dieser Zeit waren schon ausgebucht!"



Per "Einstweiliger Verfügung" will die GmbH als "hauptgeschädigte Gesellschaft" die Öffnung des Schiffshebwerkes spätestens bis zum 1. April 2007 gerichtlich erzwingen. "Dann hätten wir jetzt wenigstens einen Bypass", sagt der Flottenchef und beauftragt noch am gleichen Tag ein Berliner Anwaltsbüro mit der Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland. Eigentlicher Klagegrund: Im Planfeststellungsbeschluss ist der Weiterbetrieb des Hebwerkes nach Fertigstellung der Sparschleuse durch den Bund versprochen worden.

Jetzt sind die Realitäten aber andere. Selbst bei dieser außerplanmäßigen Reparatur, darf das Schiffshebewerk nicht in Betrieb genommen werden. Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Tjark Hildebrandt: "Per Beschluss des Ministers ist das Schiffshebewerk still gelegt."

Nachbesserungen durch Baufirmen nötig

Dabei wäre es nach den bisherigen Pannen angebracht, für Alternativen zu sorgen. Seit der Eröffnung des rund 90 Millionen Euro teuren Sparschleusen-Neubaus am 21. Mai 2001 gab es immer wieder Nachbesserungen und Reparaturen durch die Herstellerfirmen, bestätigt Hildebrandt.

In den 119 Sperrtagen des Troges ist die Havarie des Pumphauses am 9. Oktober 2003 noch gar nicht eingerechnet. Pünktlich zur offiziellen Einweihung platzte eine Druckleitung und hunderte Kubikmeter Wasser schossen aus der Pumpstation. Es entstand ein Schaden von mehreren hunderttausend Euro. Auch damals sprach man bereits von "Kinderkrankheiten". An diesen musste bereits 2001 kurz nach der Eröffnung gearbeitet werden. Zwei Tage blieb der Trog für Reparaturarbeiten dicht. Das folgende Jahr waren es bereits neun Tage. 2003 hatte die Schleuse im Rahmen von "Garantiearbeiten" 23 Tage lang geschlossen.

Wegen der geplatzten Rohrleitung brauchte die Schleuse gar nicht gesperrt zu werden. Der Betrieb lief weiter. Allerdings sparte die Schleuse in dieser Zeit nicht am Wasser. 50 000 Kubikmeter pro Schließung gingen im wahrsten Sinne des Wortes den Bach herunter, so dass die Verluste im Mittellandkanal durch Frischwasser aus der Weser ausgeglichen werden mussten. Nach den Reparaturen wurde es in den Jahren 2004 / 2005 etwas ruhiger. Nur einen Tag musste die Schifffahrt in dieser Zeit ruhen.

Dafür war die Schleuse allein in diesem Jahr schon wieder 84 Tage dicht. Die Schließung der Schleuse für eine "Durchsicht" vor Ablauf der Gewährleistungsfrist dauerte länger als geplant. Wieder gab es Nachbesserungen. Unter anderem wurde zumindest für das so genannte Unterhaupt (unterer Schleusenbereich) ein aktiver Korrosionsschutz vorbereitet. Der Grund: Es gab bis dahin noch keinen. "Wir haben bei den letzten Arbeiten festgestellt, dass wir darauf doch nicht verzichten können", erklärt der Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes. Da die Zeit drängte, erklärte er weiter, habe man die Schleuse aber erst mal wieder in Betrieb genommen.

Aktiver Schutz war

gar nicht vorgesehen

Zumal die abgelaufene Garantiezeit für diese Arbeiten keine Rolle spielt. Ein aktiver Korrosionsschutz war bei dem Neubau nicht vorgesehen. Nun habe man die Zeit der Sperrung der "Nachbar-Schleuse" in Sülfeld (Wolfsburg) genutzt, da die Ost-West-Verbindung des Mittellandkanals sowieso blockiert ist. Während die abschließenden Arbeiten am Unterhaupt sogar im laufenden Verkehr hätten erledigt werden können, soll nun während der Sperrung das Oberhaupt der Schleuse den aktiven Korrosionsschutz erhalten. Dieser müsse dafür aber trockengelegt sein.

Das benachbarte historische Schiffshebewerk hat in 67 Betriebsjahren 730 000 Trogfahrten absolviert. Insgesamt wurden fast 60 000 Unterschriften gegen die Stilllegung des Schiffsfahrstuhls gesammelt.

[ document info ]

Copyright © 2007

Dokument erstellt am 07.09.2006 um 05:55:43 Uhr

Erscheinungsdatum 07.09.2006 | Ausgabe: mdx