



Schleuseninsel wird abgeholzt

Ab heute sollen 700 Bäume für die 5. Kammer fallen
Brunsbüttel

Intensiv kämpfte eine ganze Region Ende vorigen Jahres für den Neubau der fünften Schleusenammer, der dritten großen Schleuse in Brunsbüttel. Dann kam auf den letzten Drücker grünes Licht von den Haushaltsberatungen des Bundes. Ab heute geht es auf der Schleuseninsel, durch die die geplante rund 300 Millionen Euro teure Kammer führen wird, erkennbar weiter. Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Brunsbüttel hat das Friedrichskooger Unternehmen Lucht damit beauftragt, 700 Bäume abzuholzen.

Bereits vor zwei Jahren mussten die ersten 800 Bäume weichen. Der Restbestand blieb als Windschutz für die Schifffahrt stehen. Zur Vorbereitung der Baumaßnahme müssen diese Bäume nun aber weichen. Bereits Anfang nächster Woche, so WSA-Sprecher Thomas Fischer (Foto), werde der Kahlschlag beendet sein. „Ich war schon beim letzten Mal verblüfft, wie schnell das geht“, erzählt Fischer.

Dann ist die Schleuseninsel weitestgehend freigeräumt. Alte Gebäude wurde bereits 2010 abgebrochen. Lediglich die Verkehrszentrale und ein Technikgebäude bleiben dort stehen.

„Mit Sicherheit im April“, so Fischer, soll der offizielle erste Spatenstich das Startsignal für den rund fünf Jahre dauernden Schleusenneubau setzen. Wenn alles klappt, auch mit Beteiligung der großen Politik – Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer werde erwartet. Einen bestätigten Termin gebe es aber noch nicht.

Nebenher laufen die Planung sowie die Ausschreibungen für das Bauvorhaben. Und es gebe Bestrebungen, die bislang zwölfköpfige Projektgruppe personell aufzustocken, bestätigt der WSA-Sprecher. Dennoch: „Es wurde noch nie eine so große Maßnahme von so wenig Leuten betreut.“ In trockenen Tüchern ist

offenbar die Verpflichtung eines in Sachen Wasserbau bundesweit renommierten Ingenieurs, der an der Spitze des Projektteams stehen soll.

Auch im Umfeld des Schleusenbaus wird emsig gearbeitet. Noch bis nächsten Monat laufen die Tests für die so genannte Rückverankerung der Schleusenkammer. Denn der gewaltiger Betonkörper liegt nicht einfach auf dem Boden auf, er würde trotz seiner Masse in Bewegung geraten. Dafür werden derzeit Testpfähle aus Beton hergestellt und ins Erdreich gebracht. Die geschieht auf einem Gelände in unmittelbarer Schleusennähe. Die richtige Zusammensetzung des Betons ist entscheidend. Denn erwartet wird eine Haltbarkeit des Materials von 100 Jahren.

Und der Düker, der begehbare Versorgungstunnel unterm Kanal, bekommt noch ein Technikgebäude. Aber das, so Fischer, sei eher eine Randnotiz.

Ralf Pöschus