

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Ulrike Berger, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sperrwerksbau Greifswald-Wieck

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Die Beantwortung der Fragen erfolgte unter Mitwirkung des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) Stralsund.

Das Sperrwerk Greifswald ist ein Sturmflutschutzbauwerk und dient der Verbesserung des Hochwasserschutzes für die Hansestadt Greifswald. Abgestellt wurde bei den Planungen auf die bislang festgelegte Fahrwassertiefe von -4,00 m Seekartennull (SKN) und ein Bemessungsschiff der Wasserstraßenklasse IV. Aufgrund des im Sperrwerksbereich stattfindenden Wechsels von einer weichen Flusssohle auf eine feste Bauwerkssohle mussten zum Schutz der passierenden Schiffe und des Bauwerks selbst Sicherheitstoleranzen berücksichtigt werden, um Kollisionen von Schiffen mit der Sperrwerkssohle vorzubeugen. Dafür wurden in der Planung die Empfehlungen der DIN 4054 zugrunde gelegt.

Die vom Wasserstand weitestgehend unabhängige Passage von Schiffen, wie dem Segelschulschiff „Greif“, war bei den Planungen kein maßgebliches Kriterium. Dies hätte eine entsprechende Absenkung der Bauwerkssohle unter die Sohlage des Rycks erfordert. Damit allein wäre jedoch der Sperrwerksbereich zu einer Sedimentfalle geworden und die Funktionalität des Bauwerks unzulässig beeinträchtigt worden. Deshalb hätte es eine Vertiefung des Rycks insgesamt erfordert. Weder das WSA Stralsund noch die Hansestadt Greifswald haben eine derartige Vertiefung gefordert. Ungeachtet etwaiger naturschutzfachlicher Hinderungsgründe wäre dies zudem nur mit erheblichen finanziellen Aufwendungen möglich gewesen.

Das Sperrwerk in Greifswald-Wieck ist für die Durchfahrt des Segelschiffs „Greif“ beim gegenwärtigen Bauzustand zu niedrig. Die „Greif“ kann nur bei leichtem Hochwasser das Sperrwerk passieren. Für den Erhalt der „Greif“ sind regelmäßige, vom Wasserstand weitestgehend unabhängige Durchfahrten unerlässlich.

1. Welche Abweichungen gab es bis zum heutigen Datum in der Bauausführung des Sperrwerks vom ursprünglichen Projekt, so wie es die Planungsunterlagen zu Baubeginn vorsahen?
 - a) Wann wurden diese Abweichungen gegenüber der Stadtverwaltung Greifswalds erstmals kommuniziert?
 - b) Warum wurde von den ursprünglichen Planungen abgewichen?
 - c) Welche Konsequenzen ergeben sich aus den Abweichungen für das Bauwerk und seine Nutzung?

Bezogen auf den Zeitpunkt „Baubeginn“ gibt es keine Abweichungen. Es wird aber davon ausgegangen, dass sich die Frage auf den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses bezieht.

Im Zuge der Erarbeitung der Ausführungsplanung erfolgten folgende Detailänderungen im Bereich der Drehsegmentsohle:

- Auf dem Rücken des Drehsegments wurden sechs Mannlöcher mit Abmessung 0,60 m x 0,80 m angeordnet, deren Oberkanten 4 cm über die Drehsegmentsohle hinausragen.
- anstelle der planfestgestellten, auf dem Rücken des Drehsegments vorgesehenen umlaufenden Dichtungen sind Spüldüsen eingebaut worden, die circa 13 cm über die Drehsegmentsohle hinausragen.

Im Rahmen der Bauüberwachung wurde außerdem festgestellt, dass es im Bereich der dem Sperrwerk vor- und nachgelagerten Sohlsicherung an gegenwärtig 13 Punkten Abweichungen um bis zu 10 cm von der planfestgestellten Sohlordinate gibt. Die punktuellen Abweichungen in der Sohlsicherung sind teilweise Folge vollständig ausgenutzter zulässiger Bautoleranzen. Mögliche weitere Ursachen werden gegenwärtig aufgeklärt.

Zu a)

Die Hansestadt war von Beginn an ständig in den Bauprozess eingebunden und nahm regelmäßig an den Bauberatungen teil. Die oben genannten Detailänderungen waren auch Thema in den Bauberatungen.

Zu b)

Der Einbau der Mannlöcher erfolgte zur Verringerung der auftretenden Kräfte an den Hydraulikzylindern. Der Einbau der Spüldüsen dient der Erhöhung der Betriebssicherheit, insbesondere nach längerer Schließzeit. Durch die Spüldüsen wird es beim Verfahren des Drehsegmentes in die Ruhestellung möglich, die Drehsegmentwanne von eventuell zwischenzeitlich eingetribenen Sedimenten zu säubern.

Zu c)

Negative Konsequenzen für das Bauwerk und seine Nutzung als Hochwasserschutzanlage ergeben sich nicht.

2. Mit welcher Tiefe ist die Bundeswasserstraße Ryck in den entsprechenden Karten vermerkt bzw. wie ist die schiffbare Tiefe angegeben?

Bei der Bundeswasserstraße Ryck handelt es sich nach Anlage 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (BWaStrG) um eine dem allgemeinen Verkehr dienende Bundeswasserstraße. Spezifiziert handelt es sich verkehrswegerechtlich um eine Binnenwasserstraße nach BWaStrG, die jedoch verkehrsrechtlich nach § 1 der Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) eine Seeschiffahrtsstraße darstellt. Hinsichtlich der Abmessungen verkehrender Fahrzeuge haben nur die Schiffahrtsstraßenordnungen regelnden Charakter, im vorliegenden Fall die SeeSchStrO.

Da die SeeSchStrO keine weiteren Regelungen zu den zugelassenen Fahrzeugabmessungen im Ryck trifft, sind die in der amtlichen Seekarte angegebenen Fahrwassertiefen maßgeblich. Die amtlichen Seekarten werden jährlich durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) aktualisiert veröffentlicht. Bezüglich des Ryck gilt demnach eine Fahrwassertiefe von -4,00 m Seekartennull (SKN). Abweichungen hiervon werden durch Herausgabe von Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS) bekannt gemacht, die rechtlich den Charakter einer Allgemeinverfügung besitzen.

3. Gibt es eine behördlicherseits vorgeschriebene oder mit Dritten vertraglich vereinbarte bzw. zugesagte Mindesttiefe für den Ryck?
 - a) Wenn ja, wie tief ist diese im Hafen Wieck?
 - b) Welcher Tiefgang von Wasserfahrzeugen ist für diese Mindesttiefe zulässig?

Zu 3, a) und b)

Wie bereits in der Antwort zu Frage 2. ausgeführt, ist für den Ryck lediglich die Fahrwassertiefe von -4,00 m SKN festgelegt. Im Ryck gab es historisch keine Regelungen zum zulässigen Tiefgang. Die Befahrung der Wasserstraße hatte vielmehr unter Beachtung der in den Seekarten angegebenen Fahrwassertiefen und den das Fahrwasser betreffenden BfS nach dem Ermessen des Schiffsführers zu erfolgen. Auch hier waren vom Schiffsführer bereits entsprechende Sicherheitstoleranzen zu beachten.

Erst mit der Veröffentlichung der BfS (T) 139/14 durch das WSA Stralsund wurde die Tiefgangbeschränkung auf 3,40 m festgesetzt.

4. In welcher Tiefe (bezogen auf NHN) befindet sich die Sohle (ohne Spüldüsen) des Sperrwerks?
 - a) Ist diese Tiefe gleich der Tiefe des Rycks?
 - b) Wenn nein, warum ist die Sohle in einer anderen Tiefe als die des Rycks?

Zu 4, a) und b)

Die Sohle des Betonkörpers und des Stahldrehsegments liegt bei -3,95 m NHN. Im Zuge der Bauüberwachung wurde festgestellt, dass die Oberkante der anschließenden Sohlsicherungen an 13 Punkten zwischen -3,90 m NHN und -3,85 m NHN liegt.

Die Sohlage von -3,95 m NHN wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss vorgegeben. Mit ihr wird die vom WSA Stralsund geforderte Fahrwassertiefe des Ryck von 4,00 m SKN eingehalten. Die Tiefe des Ryck beträgt nach aktuellem Peilplan des WSA Stralsund in der Mitte der Fahrrinne außerhalb des Sperrwerksbereiches -4,00 m bis -4,80 m SKN. In einem kleinen Bereich sind nur 3,60 m SKN vorhanden. Zu den Ufern nimmt die Tiefe deutlich ab. Im Bereich der Uferwände liegt sie zwischen -2,50 m und -3,50 m SKN, kleinräumig auch bei -4,00 m SKN.

Die Gründe für Abweichungen im Bereich der Sohlsicherungen werden zurzeit ermittelt. Der bauausführende Betrieb hatte eine Toleranzvorgabe von +/- 5 cm bezogen auf die planfestgestellte Sohlage von -3,95 m NHN.

5. Welches war die zu Baubeginn projektierte Durchfahrtiefe (höchstmöglicher Tiefgang der durchfahrenden Wasserfahrzeuge)?

Die mit dem Planfeststellungsbeschluss festgeschriebene Tiefe des Fahrwassers beträgt entsprechend der Forderung des WSA Stralsund -3,95 m NHN. Eine Festlegung zum höchstmöglichen Tiefgang der durchfahrenden Wasserfahrzeuge, zum Beispiel entsprechend der Betrachtungen zu Frage 3, erfolgte nicht, da vom WSA Stralsund diesbezüglich keine Vorgaben gemacht wurden. Abgestimmt mit dem WSA Stralsund wurde der Sperrwerksbereich so geplant, dass er vom Bemessungsschiff der Wasserstraßenklasse IV, in die der Ryck eingeordnet ist, sicher befahren werden kann. Das Bemessungsschiff der Wasserstraßenklasse IV ist ein Fluss-See-Schiff BRZ 299 (Wasserverdrängung: 1.500 t, Länge: 69 m, Breite: 9,50 m, Tiefgang: 3,00 m). Nach Aussage des WSA Stralsund haben dabei Wasserverdrängung und Tiefgang aber nur orientierenden Charakter.

6. Warum und wann wurden an der Sperrwerksohle Spüldüsen projiziert?
Welche Auswirkungen hat das von Herrn Minister Backhaus kommunizierte Wiederentfernen der Spüldüsen?

Bereits in den Planfeststellungsunterlagen ist beschrieben, dass sich auf dem Drehsegment Bauteile (Dichtungen) befinden, welche ein Eindringen von Sedimenten in die das Drehsegment aufnehmende Sohlmulde verhindern sollen. Um die Einflüsse von Sedimenteintrag weiter reduzieren zu können, wurde die Planung im Zuge der Ausführungsplanung konkretisiert und um die Spüldüsen erweitert, deren Oberkante bei -3,82 m NHN liegt.

Bei einem Entfernen der Spüldüsen müsste nach jeder Sperrwerksschließung eine Reinigung des Sohlbereiches durch Taucher vorgesehen werden, bevor das Drehsegment wieder in seine Sohlmulde gefahren werden kann. Diese Reinigung kann mehrere Tage in Anspruch nehmen. In dieser Zeit könnte keine Durchfahrt durch das Sperrwerk erfolgen.