

Technische Probleme: Neue Tore lassen auf sich warten

Bei der Sanierung der Neckarschleuse kommt es zu massiven Verzögerungen. Ursprünglich war geplant, dass die Tore im Oktober per Schiff angeliefert und eingebaut werden sollten. Doch dieser Termin war nicht zu halten. Jetzt soll die neue Technik erst im Frühjahr eingesetzt werden. Die Baumaßnahme kostet 4,6 Millionen Euro. Federführend ist das Amt für Neckarausbau in Heidelberg.

HESSIGHEIM

VON ALFRED DROSSEL

Von dort kommt auch die karge Meldung der Bauverzögerung: „Der Bau der Tore wurde zur Klärung einiger technischer Details gestoppt, des Weiteren hat das Herstellwerk eine sehr hohe Auslastung, durch die es ebenfalls zu einer Verzögerung kommt. Der Einhub der Tore ist nun auf das Frühjahr 2015 verschoben, da hier auch die Witterung eine wichtige Rolle spielt. Die Elektroarbeiten in der Schleuse gehen währenddessen weiter.“ Mehr hatte Pressesprecherin Marlies Thieme nicht zu sagen.

Draußen an der Baustelle hält man sich bedeckt und verweist auf das Amt. Die ausführende Firma ist die Eiffel Deutschland Stahltechnologie GmbH in Hannover. Mit der Sanierung der Schleusenkammer und der Hubtorportale ist das Besigheimer Bauunternehmen Karl Köhler beauftragt.

Seit Monaten wird in Hessigheim daran gearbeitet, die Schleusentore wegen des Schadensfalls und der annähernd erreichten Nutzungsdauer der Tore gegen sogenannte Standardstemptore in der linken Kammer auszutauschen und damit die Schleuse wieder in Betrieb zu setzen.

Die Maschinenteknik der Tore wird gleichzeitig durch Elektrohüszylinder ersetzt. Vor dem Austausch der Antriebstechnik und der Tore erfolgt eine Anpassung des Massivbaus im Torkammerbereich. Nach dem Austausch der Tore in der linken Kammer und der Wiederherstellung der Funktionstüchtigkeit der Schleuse, wird die rechte Kammer in den Stand-by-Betrieb versetzt und nur noch im Bedarfsfall bis zur geplanten Grundinstandsetzung genutzt.

Die Grundinstandsetzung der rechten Kammer wird die Sanierung der Kammerwände, den Austausch der Tore inklusive der Antriebe und der Elektrotechnik, die alle noch aus der Bauzeit stammen, umfassen. Eine Sanierung ist nicht zuletzt aufgrund zahlreicher Risse im Beton, die über längere Sicht die Standsicherheit der Kammer gefährden, notwendig. Durch den Einsatz von umweltschonenden Elektrohüszylindern



Mit einem Notverschluss ist die untere Ausfahrt der Schleusenkammer versehen. Die Arbeiten in der Kammer werden unterhalb des Wasserspiegels gemacht.

Foto: Alfred Drossel

als Torantrieb werden die Tore effizienter steuerbar. Des Weiteren wird in dem Zusammenhang die nicht mehr normgerechte elektrische Versorgungstechnik erneuert.

Durch diesen Ersatzneubau soll unter anderem ein hohes Maß an Baugleichheit für die am Neckar liegenden Schleusen hergestellt werden. Darin liegen offensichtlich die Schwierigkeiten. Neue Erkenntnisse und konstruktive Veränderungen sind wohl schuld dran, dass der Bau der neuen Tore gestoppt wurde. Die technischen Veränderungen sollen sich jedoch nicht auf die laufenden Baumaßnahmen an der Schleuse auswirken.

Die eigentliche Bauaufgabe für die Spezialisten von Köhler besteht aus detaillierten Ab- und Ausbrucharbeiten aus dem bestehenden Schleusenbauwerk unter Erhalt der Bewehrungen zur Verknüpfung mit den neu herzustellenden Bauteilen wie Torrahmenanlagen, Torlager sowie Gruben und Nischen für die Antriebstechnik.

Des Weiteren werden Bauwerke zur Einhausung der neuen Antriebstechnik und Energieversorgung errichtet. Die besonderen Herausforderungen für die Bauleute lie-

gen in den komplexen Abläufen mit einem hohen Maß an Parallelität, dem Ineinandergreifen der verschiedenen Gewerke wie Stahlbetonarbeiten, Stahlwasserbau und deren Montageabläufe unter dem uneingeschränkt zu gewährleistenden Schiffsverkehr, der in der zweiten Kammer abgewickelt wird. Ebenso anspruchsvoll wie die zum Einsatz kommenden Sonderbeton und besonderen Schalungen sind die Verankerungen der vorhandenen mit den neu herzustellenden Bauteilen untereinander. Nicht zuletzt stellt die geforderte Genauigkeit für die gesamten Bauteile im unteren einstelligen Millimeterbereich höchste Anforderungen an die Baustellenvermessung. Vor dem Austausch der Antriebstechnik und der Tore war eine umfangreiche Anpassung des Massivbaus im Torkammerbereich notwendig. Bereits die Baustelleneinrichtung sowie die Baustellenlogistik stellt höchste Ansprüche an Planung und Ausführung.

Die Schleuse Hessigheim wurde 1952 mit der linken Kammer, einem Wehr sowie dem Kraftwerk am linken Ufer errichtet. Die Erweiterung mit der zweiten, der rechten Kammer wurde 1961 abgeschlossen.