

Handout zum Mitnehmen!

Informationsabend zum Neubau der Staustufe Obernau

Wasserstraßen-
Neubauamt
Aschaffenburg
Hockstraße 10
63743 Aschaffenburg

Do, 19. Februar 2015 um 18:30 Uhr

Ort: Städtische Mehrzweckhalle Obernau

Telefon 06021/312-0
Telefax 06021/312-101
wna-aschaffenburg
@wsv.bund.de

Programm des heutigen Abends:

- Begrüßung durch die Leiterin des Wasserstraßen-Neubauamtes
Frau Mareike Bodsch und Vorstellung der Projektbeteiligten
- Fachvortrag 1 (Dipl.-Ing. Mareike Bodsch):
Vorgeschichte, Bedeutung und rechtliches Verfahren des Projektes
- Fachvortrag 2 (Dipl.-Ing. Uwe Adomat):
Vorstellung und Erläuterung der aktuellen bautechnischen Planung
- Fachvortrag 3 (Dipl.-Biol. Gerd Karreis):
Ökologie als wichtiger Punkt beim Gesamtbauprojekt

Für Ihre Fragen und Anmerkungen nehmen wir uns nach
jedem Vortrag gerne Zeit!

Alle am Informationsabend gestellten Fragen werden hier beantwortet.

1. Muss das Wehr direkt auf Höhe Schleusenweg stehen?
2. Wird die Schleuse stark befahren?
3. Ist die Standsicherheit der Baustraße sichergestellt, wenn diese mit schweren Baufahrzeugen befahren wird?
4. Warum wird die bestehende Schleuse nicht von Wasser aus verfüllt und der Antransport von Boden auf dem Landweg vermieden?
5. Mit welcher Belastung durch Lärm ist zu rechnen und sind Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden vorgesehen?
6. Wie werden die Spundwände eingebracht?
7. Wie umfänglich ist das Beweissicherungskonzept?
8. Wieso wird die vorhandene Schleusenammer wieder verfüllt und eine neue Variante verfolgt, die für die Binnenschifffahrt nur den heutigen Zustand mit viel Aufwand wiederherstellt?
9. Wird das Obernauer Ufer weiter für die Freizeit nutzbar sein?
10. Warum wird die alte Kammer nicht wieder grundinstandgesetzt?
11. Ist die Sicherheit zum Schlauchwehr gewährleistet und gibt es Erfahrungswerte?
12. Kann der Schleusungsvorgang oder auch der Hochwasserabfluss über das Schlauchwehr nicht zur Energiegewinnung genutzt werden (Einbau eines "Flügelgenerators")?
13. Bitte Anlegestelle für Fahrgastschiffe/Ausflugsschiffe.
14. Welche Teile der alten Schleuse können in einer Art Freilichtmuseum am Ufer verbleiben?
15. Warum plant das WNA keinen barrierefreien Wehrstegübergang von der Obernauer zur Niedernberger Mainseite? Für schwimmschwache Fische sind Hilfen möglich, warum nicht für Behinderte, Kinder in Kinderwagen oder Radfahrer? Kann man anstelle von Rampen Aufzüge zur Überwindung der Höhenunterschiede verwenden?
16. Warum kann der alte Wehrsteg nicht solange genutzt werden bis der neue Wehrsteg zur Mainquerung zur Verfügung steht, damit auch während der Bauphasen eine Querung möglich ist?
17. Ist die Nutzung wenigstens am Wochenende zu ermöglichen?
18. Wann und wie wird die vollständige Durchgängigkeit nach Wasserrahmenrichtlinie erreicht?

Standort

1. Muss das Wehr direkt auf Höhe Schleusenweg stehen?

Antwort: Umfangreiche Untersuchungen zur Hydraulik (physikalische und numerische Modelle) des Mains haben den vorgesehenen Standort optimiert. Eine Anbindung an den Schleusenweg hat eine direkte Anbindung der innerörtlichen Wege in Obernau zur Folge.

Baustellenandienung

2. Wird die Schleuse stark befahren?

Antwort: Für die Herstellung der Ausbaustufe 1 ist die Baustellenandienung vorrangig über das Niedernberger Ufer vorgesehen. Die Nutzung des Schleusenweges wird zwar nicht ausgeschlossen, jedoch ist eine Zufahrt über diese Straße planmäßig nur für solche Leistungen vorgesehen, die nicht über den Wasserweg oder andere Wege wirtschaftlich erbracht werden können.

3. Ist die Standsicherheit der Baustraße sichergestellt, wenn diese mit schweren Baufahrzeugen befahren wird?

Antwort: Die Baustraße wird nach den Regeln der Technik ausgebaut und entwässert. Standsicherheitsprobleme sind daher nicht zu erwarten.

4. Warum wird die bestehende Schleuse nicht von Wasser aus verfüllt und der Antransport von Boden auf dem Landweg vermieden?

Antwort: Die Vorgänge zur Verfüllung der bestehenden Schleuse in Ausbauphase 2 sind noch nicht bis ins Detail geplant. Allein aus wirtschaftlichen Erwägungen wird der größte Teil des Verfüllmaterials voraussichtlich über den Wasserweg angeliefert werden. Aktuell geht das WNA auch davon aus, dass dieser durch den Einsatz von sog. Klappschuten ohne weitere Transportvorgänge an Land direkt in der Kammer entladen werden kann. Diese Vorgänge sind so jedoch für die oberen Meter der Kammer (Schwimmtiefe der Schuten) und die Anschlussbereiche hinter den neuen Spundwänden an den Vorhäfen nicht umsetzbar, so dass hierfür mit Umschlag des Bodens an Land und Transport zur Einbaustelle zu rechnen ist.

Lärm- und Erschütterungsemission, Beweissicherung

5. Mit welcher Belastung durch Lärm ist zu rechnen und sind Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden vorgesehen?

Antwort: Die Lärmemissionen von der Baustelle lassen sich grundsätzlich nicht vermeiden. Es wurden im Rahmen der Planung u.a. über Proberammungen Lärmstärken- und ausbreitungen ermittelt und Minderungsmaßnahmen erarbeitet (z.B. Schallschutzhauben oder die zeitliche Begrenzung lärmintensiver Arbeiten) Die Baustelle wird so ausgeführt, dass die Vorschriften zur Einhaltung der Lärmbelastung (z.B. AVV Lärm) eingehalten werden. Eine Ausgleichszahlung ist daher nicht erforderlich. Maßnahmen an einzelnen Gebäuden sind nicht zielführend, da die Grenzwerte der Lärmimmission an der Gebäudeaußenseite grenzwertrelevant sind.

6. Wie werden die Spundwände eingebracht?

Antwort: Es ist aktuell vorgesehen, dass der Untergrund in der Spundwandtrasse zunächst gebohrt wird, der entstehende Hohlraum mit leicht rambaren Boden verfüllt wird und die

Bohlen danach hier hineinvibriert werden. Dieses Verfahren kann im Nahbereich von erschütterungsgefährdeten Bauteilen (Schleuse, Wasserkraftanlage) aus Sicherheitsgründen so nicht durchgeführt werden, so dass dort anstatt des Vibrationsverfahrens auf das schlagende Rammen umgestellt werden muss. Dieses Verfahren ist zwar erschütterungsärmer, verursacht aber leider eine höhere Lärmemission.

7. Wie umfänglich ist das Beweissicherungskonzept?

Antwort: Die WSV wird zum Schutz der nahegelegenen Bebauung und zur eigenen Absicherung vor unberechtigten Forderungen eine Beweissicherung durchführen. Der Umfang der zu sichernden Bauwerke hängt davon ab, wie weit diese von der Erschütterungsquelle entfernt sind.

Zweite Schleusenammer

8. Wieso wird die vorhandene Schleusenammer wieder verfüllt und eine neue Variante verfolgt, die für die Binnenschifffahrt nur den heutigen Zustand mit viel Aufwand wiederherstellt?

Antwort: Der Betrieb von 2 Schleusenammern war im aktuellen Planungsprozess niemals Gegenstand von Planungen der WSV. Es hat hier auch keine Änderung von Planungsabsichten in diesem Punkt gegeben.

Hinsichtlich des Schifffahrtsbetriebes bleibt der heutige Zustand (1 Kammer) unverändert. Die Maßnahme wird vorwiegend durch den schlechten Bauwerkszustand begründet und nicht durch Verbesserung der verkehrlichen Randbedingungen.

Obernauer Ufer

9. Wird das Obernauer Ufer weiter für die Freizeit nutzbar sein?

Antwort: Zeitweilige Einschränkungen der Nutzung durch den Baubetrieb sind aus Sicherheitsgründen (Baufeldabgrenzung) nicht vermeidbar. Dadurch, dass die Baustelle in der Ausbauphase 1 von der Niederberger Seite aus angedient wird, wird sich die zeitweilige Einschränkung der Nutzung eher in der Ausbauphase 2 einstellen. Nach Fertigstellung wird die Freizeitnutzung des Obernauer Ufer allerdings in ähnlichem Umfang wie bisher wieder möglich sein.

Grundinstandsetzung

10. Warum wird die alte Kammer nicht wieder grundinstandgesetzt?

Antwort: Es hat umfangreiche Untersuchungen zur Grundinstandsetzung der Kammer im Vorfeld der Planungen gegeben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Kammer permanent in Betrieb bleiben muss, da anderenfalls der Verkehr auf dem Main und damit auch der

Transitverkehr auf dem Main Donau Kanal und der Donau (Transitwasserstraße Nordsee zum Schwarzen Meer) für längere Dauer zum Erliegen käme. Eine "Umleitung" ist nicht möglich. Die transportierte Tonnage würde auf andere Verkehrsträger ausweichen müssen, was zu einer Zunahme des LKW- und Bahnverkehrs auf den schon im Bestand überlasteten Relationen führen würde.

Schlauchwehr

11. Ist die Sicherheit zum Schlauchwehr gewährleistet und gibt es Erfahrungswerte?

Antwort: Das Schlauchwehrmaterial wurde durch die BAW im Hinblick auf Schädigung und deren Auswirkungen untersucht. Demnach bestehen keine Sicherheitsbedenken gegen den Einsatz des Schlauches. Dieses Prinzip wird sowohl in Japan, den USA wie auch in anderen europäischen Ländern bereits seit Jahrzehnten eingebaut, so dass entsprechende Erfahrungen für einen sicheren Betrieb vorliegen.

Energiegewinnung bei Schleusung

12. Kann der Schleusungsvorgang oder auch der Hochwasserabfluss über das Schlauchwehr nicht zur Energiegewinnung genutzt werden (Einbau eines "Flügelgenerators")

Antwort: Untersuchungen des WNA zur Energiegewinnung an anderen Schleusen mit deutlich mehr Fallhöhe als in Obernau haben gezeigt, dass der Einbau von Turbinen nicht wirtschaftlich ist. Dies liegt insbesondere daran, dass das Schleusungswasser bzw. die Hochwasserabfuhr nicht kontinuierlich erfolgt.

Anlegestelle Fahrgastschiffe

13. Bitte Anlegestelle für Fahrgastschiffe/Ausflugsschiffe.

Antwort: Eine Anlegestelle für Fahrgastschiffe ist nicht vorgesehen. Auch sind die Vorhäfen nicht als Liegestelle für Binnenschiffe über Nacht vorgesehen. Eine Anlegestelle bzw. Liegestelle wäre getrennt an anderer Stelle unabhängig vom Bau der Staustufe zu errichten. Das aktuelle Konzept der WSV sieht eine solche Maßnahme im Nahbereich von Obernau nicht vor. Hier sind nur Wartestellen für in die Schleuse einfahrender Schiffe und Sportboote geplant.

Freilichtmuseum "Alte Schleuse"

14. Welche Teile der alten Schleuse können in einer Art Freilichtmuseum am Ufer verbleiben?

Antwort: Die Einrichtung eines Freilichtmuseums in der alten Schleuse würde erhebliche Investitionen zur Sicherung des Bauwerks erfordern, selbst wenn nur Teilbereiche dafür hergerichtet würden und ist daher nicht realisierbar. Zudem ist dies keine Aufgabe im Kompetenzbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Wehrsteg barrierefrei

15. Warum plant das WNA keinen barrierefreien Wehrstegübergang von der Obernauer zur Niedernberger Mainseite? Für schwimmschwache Fische sind Hilfen möglich, warum nicht für Behinderte, Kinder in Kinderwagen oder Radfahrer? Kann man anstelle von Rampen Aufzüge zur Überwindung der Höhenunterschiede verwenden?

Antwort: Der Steg über die Schleuse ist ein Betriebsweg der WSV um die Zugänglichkeit zum Wehr, zur Schleuse, zur Bootsschleuse und zur Fischaufstiegsanlage zu ermöglichen. Entsprechend plant die WSV diesen Steg für ihre Anforderungen und Nutzungen. Der bisherige Steg, der ebenfalls eine Betriebsanlage darstellt, wurde durch eine Nutzungsvereinbarung mit den Anliegergemeinden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Stadt Aschaffenburg und die Gemeinde Niedernberg hat hierfür die Verkehrssicherungspflicht übernommen. Das WNA geht aktuell davon aus, dass auch für den neuen Steg eine solche Vereinbarung mit der Stadt und der Gemeinde getroffen wird. Der barrierefreie Ausbau der Aufgänge und Höhenunterschiede im Stegverlauf ist für betriebliche Zwecke der WSV nicht erforderlich und darf daher durch die WSV nicht finanziert werden. Bei Finanzierung der zusätzlichen Aufwände für die Herstellung der Barrierefreiheit durch einen Dritten (Stadt/Gemeinde), wäre es technisch möglich einen barrierefreien Steg zu errichten. Hier muss dann jedoch ein Abwägungsprozess unter Beachtung der Einflüsse auf die benachbarte Bebauung in Obernau (Sichtbeziehungen) sowie dem "Grad der Barrierefreiheit" (für Fahrradfahrer, für Kinderwagen, für Rollstuhlfahrer etc.) durchgeführt werden. Die WSV ist dann bereit die erforderlichen Planungsänderungen vorzunehmen, wenn die Finanzierung und der Abwägungsprozess durch die Stadt/Gemeinde entsprechend abgesichert sind.

Die WSV ist aufgrund gesetzlicher Bestimmungen -Europäische Wasserrahmenrichtlinie- verpflichtet, Aufstiegshilfen für die Fische zu bauen. Bei einer öffentlichen Nutzung des Wehrsteges sind jedoch die beiden Anliegergemeinden Obernau und Niedernberg für die Verkehrssicherung und den barrierefreien Ausbau zuständig.

Die Verwendung von Aufzügen um von der geplanten bzw. vorhandenen Planie auf den Wehrsteg zu kommen ist nicht möglich, da diese bei Hochwasser häufig im Wasser stehen würden.

Querung Main

16. Warum kann der alte Wehrsteg nicht solange genutzt werden bis der neue Wehrsteg zur Mainquerung zur Verfügung steht, damit auch während der Bauphasen eine Querung möglich ist?

Antwort: Nach Beginn der Baumaßnahme auf dem Niedernberger Ufer wird noch für einige Monate eine Querung des Mains möglich sein. Mit der Aufnahme der Erdarbeiten an umzulegenden Gräben und der Fischaufstiegsanlage, sowie bei Fällarbeiten und der Uferrücknahme kann die Sicherheit der Bürger auf dem Baufeld nicht gewährleistet werden. Eine Sperrung des Niedernberger Ufers muss daher erfolgen. Im weiteren Verlauf der Baustelle ist der Baustellenverkehr zwischen dem eigentlichen Baufeld (neue Wehrtrasse) und der Baustelleneinrichtungsfläche außerhalb der Wasserschutzzone II so groß, dass auch in diesem Bereich ohne weitere Schutzmaßnahmen oder Querungshilfen über die Baustraße/das Baufeld (Brücke) die vorhandene Wegebeziehung nicht offen gehalten werden kann. Dem WNA ist der Umstand für die Bevölkerung bewusst, so dass auf eine Minimierung der Sperrzeiten hingewirkt wird.

17. Ist die Nutzung wenigstens am Wochenende zu ermöglichen?

Antwort: Die Öffnung des Wehrsteges nur am Wochenende wird aufgrund des damit verbundenen hohen Absicherungsaufwandes für einen sicheren Weg für wirtschaftlich nicht machbar gehalten.

Ökologie

18. Wann und wie wird die vollständige Durchgängigkeit nach Wasserrahmenrichtlinie erreicht?

Antwort: Eine wichtige Aufgabe, welche zum Erreichen der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie erledigt werden muss, ist die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeit in staugeregelten Flüssen. Beim Neubau der Staustufe Obernau wird daher auch eine Fischaufstiegsanlage geplant, deren Funktion es sein wird, den aufstiegswilligen Fischen die Passage des Wehres Obernau zu ermöglichen. Die Wiederherstellung der Durchgängigkeit beinhaltet aber auch die Möglichkeit eines gefahrlosen Abstiegs der Fische. Hierzu bedarf es anderer Einrichtungen an den Kraftwerken, welche ohne entsprechende Initiativen seitens der Kraftwerksbetreiber nicht zu realisieren sind.