

960 Tonnen eingehoben

Nach langen Verzögerungen wurde das Haupttor des Emssperrwerkes eingehoben. Über die Hintergründe berichtet Torsten Hansen für Kran & Bühne.

Selbst die ansonsten stets lautstarken

Baugegner verstummten, als kurz vor Weihnachten ein Spezialkran das über 60 Meter breite und 960 Tonnen schwere Haupttor des Emssperrwerkes von seinem Transportponton hob und behutsam millimetergenau an seinen Bestimmungsort in der Hauptschiffahrtsöffnung einsetzte. Dabei bot nicht nur die gewaltige Traglast ein imposantes Schauspiel, sondern vor allem die Tatsache, dass der eingesetzte Schwimmkran vom Typ TAKLIFT 7 fast spielerisch mit dieser Last umgehen konnte. Allerdings brachte die Last den eigens aus Rotterdam angeforderten seegängigen Kran noch lange nicht an die Grenzen seiner Kapazitäten. Denn mit einer maximalen Nennlast von 1.600 Tonnen ist das über 70 Meter lange und 1.003 Nettoregistertonnen schwere Gerät des niederländischen Spezialunternehmens Smit International ein wahres schwimmendes Kraftpaket.

Der spektakuläre vorweihnachtliche Kraneinsatz auf der Ems stellte einen vorläufigen Höhepunkt der Arbeiten an dem in der Öffentlichkeit seit Jahren kontrovers diskutierten Sperrwerkes dar, dem seine Gegner aus den verschiedenen Umweltverbänden vorwerfen, es sei nur dazu gebaut worden, damit die emsaufwärts in Papenburg beheimatete Meyer-Werft noch größere Kreuzfahrtschiffe bauen und über die Ems zur offenen See schleppen könne.

Schutz vor Sturmfluten

Tatsächlich ist das nahe der ostfriesischen Gemeinde Gandersum im Bereich der Emsmündung gelegene Sperrwerk eine Mischung aus Sturmflutsicherung und Stauwehr. Es überspannt auf einer Gesamtbreite von 476 Metern - unterteilt in insgesamt sieben Abschnitte unterschiedlicher Breite - die Ems und das Emsvorland. Der Hauptbestandteil des Sperrwerkes aber ist die sogenannte Seeschiffahrtsöffnung mit einer lichten Breite zwischen den Pfeilern von 60 Metern und einen Drempe, dessen Oberkante auf neun Meter unter NormalNull liegt. Dieser im Normalfall geöffnete Durchlass kann mit dem jetzt montierten Drehsegmenttor bei Sturmflutgefahr geschlossen werden. In Normalstellung ist das Tor in einer Mulde des Drempe's gelagert, so dass der Schifffahrt eine unbegrenzte Durchfahrts Höhe zur Verfügung steht. Für die Binnenschifffahrt ist eine weitere Öffnung mit einer Breite von 50 Metern und einer lichten Durchfahrts Höhe von 5,25 Metern oberhalb des mittleren Tidehochwassers (MThw) zuzüglich 0,5 Metern Tideerhöhung vorgesehen. Diese Öffnung im Sperrwerk sollen Binnenschiffe mit einem Tiefgang von bis zu 4,50 Metern passieren können. Beide Durchfahrts-



öffnungen sind unmittelbar nebeneinander im jetzigen Fahrwasser der Ems angeordnet, wobei die Hauptschiffahrtsöffnung an der Nordseite vorgesehen ist.

Bevor der eigentliche Kraneinsatz und der Einbau des Haupttores in das Sperrwerk beginnen konnte, hieß es für alle Beteiligten allerdings erst einmal warten: Dichter Nebel hatte sich über die Emsmündung gelegt und ließ nur noch eine Sichtweite von unter 50 Metern zu. Angesichts der Länge des einzubauenden Stahltores wäre ein Einsatz unter diesen Wetterbedingungen zu einem „Blindflug“ geworden, der unkalkulierbare Risiken geboten hätte. Doch auch nachdem sich der Nebel nach einer Wartezeit von mehr als eine Tag hob, konnte der Kran noch immer nicht den schützenden Hafen von Emden verlassen und zu seinem Einsatzort fahren. Zunächst musste noch der geeignete Gezeitenstrom abgewartet werden, denn ein sicheres Arbeiten war nur an dem sogenannten „Kenterpunkt der Flut“ möglich; einem Punkt im Ablauf der Gezeiten, an dem sich Ebbe und Flut gegenseitig aufheben, das Wasser fast zum Stillstand kommt und somit ein möglichst geringer Strömungsdruck auf den Schwimmkran ausgeübt wird.

Lange Standzeiten

Für das Projektteam Emssperrwerk und die ausführenden Firmen der ARGE Emssperrwerk, Philipp Holzmann AG (Niederlassung Bremen), Johann Bunte GmbH & Co. KG (Papenburg), Gebr. Neumann GmbH & Co. KG (Emden), sowie die Firma Müsing GmbH & Co. KG (Westoverledingen), bedeutete diese Verzögerung allerdings keinen Grund zur Sorge, hatte man doch beim Bau des Sperrwerkes schon längere Standzeiten in Kauf nehmen müssen. So hatte 1997 ein vom Verwaltungsgericht Oldenburg verhängter Baustopp, auf Antrag verschiedener Umweltverbände die Bauarbeiten für fast ein Jahr zum Erliegen gebracht.

Als endlich fast zwei Tage nach dem vorgesehenen Termin die Arbeiten beginnen konnten, dauerte es noch einmal rund fünf Stunden, bis das Sperrwerkstor millimetergenau positioniert und an den seitlichen Drehscheiben befestigt war. Wenn in wenigen Wochen die erforderlichen Anschlussarbeiten ausgeführt sind, wird das Sperrwerk den emsaufwärts gelegenen Gemeinden bereits einen ersten Schutz vor den bevorstehenden Frühjahrsstürmen bieten. Doch erst wenn das Sperrwerk zum Herbst des kommenden Jahres fertiggestellt ist, wird der Schutz vor Sturm und Springfluten sicher gewährleistet sein.