



Das Corpus Delicti: Eine durchgeschmorte Stromschiene liegt zur Untersuchung im Pumpenhaus der Schleuse Esterholz.



Ein ausgebauter Drehverschluss liegt auf dem Schleusengelände. In die Lager ist Wasser eingedrungen.



Rost und Riefen in der Führung der Schwimmpoller.

Ein Gigant schwächelt

Nach einem Kurzschluss wird die Schleuse Esterholz für mehrere Millionen Euro saniert

Von Gerhard Sternitzke

Esterholz. „Unbefugtes Betreten verboten! Lebensgefahr“, steht auf dem Schild. Vorbei geht es am Pumpenhaus, über Treppen und Stege und schließlich in einen Fahrstuhl. Unten öffnen sich die Türen zu einem Gang. Betonwände und Leitungen. Der Gang führt in die Tiefe. Hier liegt die Ursache, warum die neue Esterholzer Schleuse von 2006 stillsteht (AZ berichtete).

„
Der Beton arbeitet das ganze Jahr. Dabei bilden sich Risse. Daraus kann Wasser tropfen.“

“
Arno Liebrecht



Hier kommt kein Besucher hin: Arno Liebrecht (links), stellvertretender Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Uelzen, und Bezirksleiter Michael Pape im langen Betriebsgang der Esterholzer Schleuse von 2006. Fotos: Sternitzke

„Auslöser war ein Kurzschluss Mitte März“, sagt Arno Liebrecht, stellvertretender Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts Uelzen. Das Corpus Delicti hängt unter der Decke des Gangs: eine dicke Stromschiene, die einmal im Ring durch die gesamte Anlage läuft. Ein halber Kilometer Leitung, der eine Leistung von 1,7 Millionen Watt aufnimmt, um Schleusentore, Wasserklappen

und Pumpen anzutreiben. Doch Wassertropfen haben diese Lebensader der Schleuse lahmgelegt.

Verrostete Träger zeigen das Werk des Kondenswassers. An einigen Stellen haben Mitarbeiter die Schiene mit Folie abgedeckt, denn auch die Baustelle braucht Strom. Viel Strom. Und deshalb wurde die Anlage erst mal wieder notdürftig flottgemacht. Die Baudrockner laufen immer. „Der

Beton arbeitet das ganze Jahr. Dabei bilden sich Risse“, erklärt Liebrecht. „Daraus kann Wasser tropfen.“ Nach der Sanierung wird der neue Stromleiter deshalb eine dachförmige Abdeckung erhalten.

Ein Gang zweigt ab. Bezirksleiter Michael Pape dreht mehrere Riegel, bevor er die schwere Stahltür öffnen kann. Es ist ein bisschen wie auf einem U-Boot. Man bückt sich und tritt hinaus ins ausgetrocknete

Schleusenbecken. Mit zusätzlichen Sperren im Ober- und Unterwasser ist der Arbeitsbereich drei Meter unter Kanalniveau gesichert. Stille. Die riesigen Schwimmpoller, an denen die Schiffe bei der Schleusung festmachen, liegen auf der Betonsohle verstreut wie Bauklötze. Ihre Führungen in den Wänden sind verrostet, teilweise haben sich Riefen eingeschürft. Deshalb müssen sie erneuert werden. „Es besteht die Gefahr, dass die Poller hängenbleiben“, erläutert Liebrecht.

Wieder zurück in den Hauptgang, wo übermannsgroße Kolben stillstehen. Wieder eine Stahltür. Blick in einen Schacht der Sparwasserbehälter. Fahles Licht von oben, schmale Betontreppen ohne Geländer. Am Grund zeichnet sich der Lauf einer ausgebauten Drehklappe ab. Wenn sie sich öffnet, strömt das Wasser aus Löchern im Boden in die Schleusenammer und hebt auf diese Weise die Schiffe an, bis sie 23 Meter höher ihre Fahrt im Oberlauf fortsetzen können.

Doch die Lager der Klappenantriebe sind beschädigt. Möglicherweise ist Wasser eingedrungen. Warum sie undicht sind und warum es zu dem Kurzschluss kam, wird die Experten noch länger beschäftigen. Die Reparatur kann nicht warten. Allein im vorigen Jahr passierten knapp 17 000 Schiffe die Schleuse „Wir reden über mehrere Millionen Euro, die wir für die Sanierung ausgeben“, betont Liebrecht. In der nächsten Woche starten die Arbeiten.

Zum Jahresende soll die Schleuse wieder laufen – denn im Moment geht der gesamte Schiffsverkehr auf dem Elbe-Seitenkanal durch die alte Schleuse von 1976. Dabei ist die selbst ein Sanierungsfall. Denn bei jedem Schleusungsvorgang arbeitet der Beton, Armierungen am Boden des Schleusenbeckens sind beschädigt. Sensoren dokumentieren jede Veränderung des Bauwerks. Kommt es hier zu einem Zwischenfall, wird der gesamte Schiffsverkehr auf dem Elbe-Seitenkanal lahmgelegt.



Durch Schächte wie diesen strömt das Wasser in die Schleusenammern. Unten ist einer der Drehverschlüsse ausgebaut.



Durch eine schwere Stahltür geht es ins Schleusenbecken.