



Niedersächsischer Landesbetrieb für
Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz

– Direktion –

Reportage-Thema: Schiffsüberführung beim Ems-Sperrwerk

Auszug aus der Mitarbeiterzeitung „Wasserlinse“ – März 2011

Schiffsüberführungen am Emssperrwerk: Jede ist anders

Generalstabsmäßig geplant und durchgeführt mit sich ständig ändernden Randbedingungen

Eine konzentrierte Atmosphäre beherrscht die Steuerzentrale des Emssperrwerkes an diesem Freitagmorgen. Die eingehenden Wasserstandsdaten werden mit den Wind- und Wetterdaten abgeglichen, bevor die Entscheidung fällt: „Wir machen zu“, sagt Reinhard Backer vom NLWKN in Aurich gegen vier Uhr morgens und meint damit das Schließen der insgesamt sieben Sperrwerkstore, deren Staufunktion an diesem 11. März die reibungslose Überführung des Kreuzfahrtschiffes „AIDA Sol“ sichert. „Vereinfacht gesagt fangen wir eine Flutwelle ein und füllen bis zum benötigten Wasserstand mit Hilfe unserer Pumpen auf. Das Schiff aus Papenburg fährt bis zu unserer Anlage und wir lassen es gegen die nächste auflaufende Tide durch das Sperrwerk passieren“, beschreibt Backer einen typischen 12-Stunden-Stau.

Das Schließen der Sperrwerkstore ist ein erster Höhepunkt im Ablauf einer Überführung, die in der Vorbereitung durch Kleinarbeit und viele Abstimmungsgespräche gekennzeichnet ist. Rund acht Wochen vor dem geplanten Termin trifft sich erstmals ein großer Teilnehmerkreis, zu dem neben der Meyer-Werft und dem NLWKN auch die WSV, die Wasserschutzpolizei, der Energieversorger E-on, der Schiffslotse sowie die Bahn gehören. „Dabei geht es um allgemeine gegenseitige Information über Dinge, die für die anstehende Passage wichtig sind“, berichtet Backer. In den letzten zwei Wochen vor der Überführung – wenn auch die natürlichen Rahmenbedingungen wie Tide- und Windverhältnisse immer klarer werden – erfolgen die Treffen häufiger und in kürzeren Abständen in kleinerem Kreis. „Bei Bedarf auch täglich“, ergänzt Dietrich Rupert, der zusammen mit Backer schon viele dieser Termine wahrgenommen hat. Im Schichtbetrieb lösen sich die beiden in der Leitung der Staufälle ab. Unterstützt werden sie dabei von einem mittlerweile eingespielten Team, in dem sich Uwe Narten, Gerd Jansen und Weert Janssen-Zimmermann um die Technik kümmern. Die Wasserstandsdaten haben Andreas Engels und Jörg Vollmerding aus der Betriebsstelle Brake-Oldenburg im Auge, die dabei engen Kontakt zum Sturmflutwarndienst aus Norden-Norderney halten. „Die genauen Prognosen helfen im Vorfeld bei der Festlegung des

Überführungsdatums und sind auch während der Passage für unsere Arbeit unabdingbar“, so Backer.

Insgesamt 20 Überführungen wurden seit seiner Inbetriebnahme im September 2002 mit Hilfe des Sperrwerks bewerkstelligt. Routine kommt dennoch nicht auf: „Keine Passage gleicht der anderen“, berichtet Backer. „Die Schiffe unterscheiden sich, die Wind- und Tideverhältnisse ebenso und einige Überführungen finden nachts statt, andere am Tage“. So wie die Fahrt der „AIDAsol“, die den ganzen Vormittag Schaulustige entlang der Ems anzieht. Viele folgen dem Schiff auf seiner Reise und kommen am frühen Nachmittag auf das Gelände des Emssperrwerkes. Absperrungen im Uferbereich sorgen für die Sicherheit, kleine Imbissstände für das leibliche Wohl der Besucher, die ihre Fahrzeuge außerhalb des Sperrwerksgeländes parken. Gäste und Sperrwerksmannschaft freuen sich an diesem Nachmittag über eine problemlose Fahrt des Schiffes und günstige Tidebedingungen, die ein früheres Öffnen der Tore ermöglichen. Gegen 15:00 Uhr durchfährt die „AIDAsol“ die Hauptschifffahrtsöffnung des Sperrwerkes und grüßt mit ihrem Nebelhorn. Bei den Kollegen in der Steuerwarte herrscht Zufriedenheit, aber auch die Gewissheit, dass es keine lange Verschnaufpause gibt: die nächste Überführung ist für Anfang Juli geplant.

Achim Stolz

Aktuelle Infos zum Thema gibt es bei

- **Herma Heyken (04931/947-173 // pressestelle@nlwkn-dir.niedersachsen.de)**
- **Achim Stolz (04931/947-228 // pressestelle@nlwkn-dir.niedersachsen.de)**