

Schleuse Spandau, Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) km 0,58

Die Geschichte der Schleuse Spandau beginnt am 7. März 1232. Mit einer Urkunde der Markgrafen von Brandenburg erhielt Spandau das Recht, eine Flutrinne mit einer Staustufe anzulegen, in der dann dreißig Jahre später Wassermühlen entstanden. Diese Flutrinne teilte eine Havelinsel in zwei Teile. Auf dem nördlichen Areal befindet sich (heute) die im 16. Jahrhundert angelegte Zitadelle, auf dem südlichen Teil die Altstadt von Spandau.

Mit der Staustufe wurde die Havel in ein Oberwasser und in ein Unterwasser geteilt. Wenn dieser Stau geöffnet wurde, konnten die in der Flutrinne bereitliegenden Schiffe mit der Flut vom Ober- ins Unterwasser geschleust werden, wobei sie in umgekehrter Richtung aufwärts gezogen werden mussten. Diese Anlage war vor Erfindung der Kammerschleuse die einfachste Methode zur Überwindung der Staustufe.

Die erste Kammerschleuse muss um 1550 entstanden sein, da im Jahre 1572 bereits eine Schleusenordnung dokumentiert ist. Nach dem Bau des Finowkanals (1605 – 1620) wurde ein Schiffsverkehr von der Berliner Unterspree über die Schleuse Spandau und die Havel zur Oder möglich. Um das Jahr 1723 wurde eine neue Schleuse mit 51,00 m Länge in massiver Bauweise auf Pfählen errichtet, die wegen Bauqualität 1816/19 durch einen Neubau mit Abmessungen von 62,00 m Länge und 7,00 m Breite ersetzt wurde.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Großschiffahrtsweges von Berlin nach Stettin für den Verkehr mit 600-t-Schiffen stehen die Spandauer Neubauten von Schleuse und Freiarche (Flutrinne), die 1911 in Betrieb genommen wurden. Die Schleusenammer mit einer nutzbaren Länge von 67,00 m und einer Breite von 10,00 m entstand westlich der Anlage von 1816/19. Dazu kam, dass die vorhandene Freiarche erweitert werden mußte, um den Klagen der Wiesenbesitzer oberhalb Spandaus über mangelnde Vorflut bei hohen Wasserständen zu begegnen. Da es galt, neben der sich in Betrieb befindlichen alten Schleuse eine Zweitanlage zu bauen, blieb für die neue Freiarche nur eine ungenügende Breite von 6,00 m. So entstand zur Wasserabführung im Zitadellengraben das Zitadellenwehr (eine zweite Freiarche mit einem Segmentwehr von derselben Breite). Im Jahre 1997 wurden das Segment und der Antrieb des Zitadellenwehrs erneuert.

Im Jahre 1931 wurden Pläne für den Bau einer Schleusenammer für den Verkehr mit 1000-t-Schiffen vorgelegt. Vorgesehen war eine Untertunnelung der Zitadelle im Bereich der Bastion Kronprinz und die Anlage der Kammer innerhalb des Tunnels. Die Entwürfe sahen Kammerlängen von 270,00 m bzw. 225,00 m vor. Verwirklicht wurden sie nicht.

Nach der Teilung Berlins erlebte die Schleuse Spandau eine enorme Belastung: 7800 Frachter, 2000 Schlepper, 4700 Fahrgastschiffe, 19.000 Sportboote, 1900 Aufsichtsfahrzeuge – insgesamt 35.400 Fahrzeuge pro Jahr. Der Senat von Berlin hat deshalb in den 1970er Jahren gegenüber dem zuständigen Wasserstraßenhauptamt in Ost-Berlin Gründe für den Bau einer zweiten Kammer vorgelegt: Die bisherige Kammer ist 70 Jahre alt, reparaturanfällig und nur für den Verkehr mit 600-t-Schiffen ausgelegt, obwohl die Schiffe

inzwischen eine Tragfähigkeit von 800 bis 1350 Tonnen erreichen. Güter-, Fahrgast- und Sportverkehr können im Sommer kaum bewältigt werden. Bei Reparaturen muss der Schiffsverkehr unterbrochen werden.

Am 1. Dezember 1974 wurde zwischen dem Senat von Berlin und der DDR eine „Vereinbarung über den Neubau einer Kammer für die Schleuse Spandau“ formuliert und am 1. Dezember 1977 unterzeichnet. Die Projektierung und Finanzierung wurde der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen Berlin übertragen. Im Jahre 1981 war dazu zu lesen:

Die neue Schleusenammer liegt auf der Ostseite der bisherigen Schleusenanlagen. Sie wird eine nutzbare Länge von 123,00 m und eine Breite von 12,00 m aufweisen. Da alte und neue Kammer in betrieblicher Hinsicht eine Einheit bilden, werden die Schleusen über einen zentralen neuen Steuerstand abgewickelt, der auf dem Mittelteil zwischen den beiden Kammern angeordnet wird. Die Freiarche westlich der alten Schleusenammer wird zu einer Bootsschleppe umgebaut. Jenseits der Schleusenammer wird im westlichen Abzugsgraben eine völlig neue Wehranlage errichtet werden. Auf Grund der ungünstigen Platzverhältnisse müssen die Wartestellen für die Schifffahrt weiter entfernt von der Schleuse angeordnet werden. Zur Einleitung von Schleusungsvorgängen sind deshalb Signalsteuerungsanlagen unerlässlich. Ferner ist es erforderlich, das Ufer im Bereich der Straße Eiswerderufer abzuflachen, um eine sichere Ein- und Ausfahrt in die neue Schleuse zu gewährleisten. Die Vereinbarung wurde nie Realität.

Im März 1993 musste das Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin die 1911 in Betrieb genommene Anlage wegen unzureichender Standsicherheit sperren, so dass die Personen- und Güterschifffahrt ab diesem Zeitpunkt lange Umwege über den Westhafen und Charlottenburg in Kauf nehmen musste. Für die derzeitig und zukünftig verkehrenden Schiffe mit bis zu 110 m Länge und 11,40 m Breite kam nur ein Ersatzneubau der Schleuse Spandau in Betracht. Das Wasserstraßen-Neubauamt Berlin wurde mit den Planungen beauftragt.

1994 lagen die Planfeststellungsunterlagen vor. 1996 erfolgten Probesprengungen für den Abriss der Schleuse. 1997 wurde im Einvernehmen mit der Senatsverwaltung von Berlin der Planfeststellungsbeschluss erteilt. Im Schutz einer 1998 errichteten temporären Stauwand wurde die alte Schleuse mittels Sprengungen abgebrochen. 1999 wurden die Baugrubenspundwände und die Sohle für die Häupter errichtet. Nach dem Neubau von Ober- und Unterhaupt folgten die Errichtung von Schleusenammer, Freiarchenwehr, Schleusenbetriebsgebäude und Bootsschleppe.

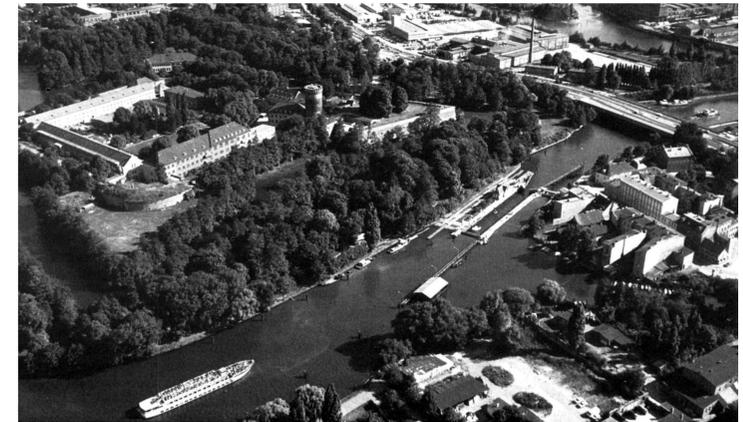
In einem Bericht heißt es, dass „für den von der Öffentlichkeit nicht immer mit Wohlwollen bedachten Neubau folgende Kriterien zur Entwurfsgrundlage ermannt wurden: Keine oder nur unwesentliche zusätzliche Flächeninanspruchnahme, keine oder nur unwesentliche Änderung des Grundwasserspiegels, Erhalt des Havelstaus und Sicherstellung des Hochwasserabflusses, Erhalt der vorhandenen Flora und Fauna“. Hinzuzufügen ist, dass

die Schleuse Spandau mit ihren notwendigen Nebenanlagen auch den Anforderungen der Binnenschifffahrt genügen muss. Hinsichtlich der Anfahrung und der Vorhafengestaltung wurden Kompromisse gemacht, die den fahrdynamischen bzw. nautischen Anforderungen manche Beschränkung auferlegen.

Der Neubau ist eine Einkammerschleuse in Massivbauweise. Sie hat nutzbare Abmessungen von 115,00 m Länge und 12,50 m Breite. Die Fallhöhe liegt zwischen 0,70 m bis 2,40 m je nach Pegelstand im Ober- bzw. Unterwasser. Die Schleuse ist für Schiffe mit einer Abladetiefe bis zu 2,80 m befahrbar. Als Kammerverschlüsse wurden ein Drehsegmenttor im Oberhaupt und ein Stemmtor am Unterhaupt eingebaut. Zur Sicherung der Tore wurden Stoßschutzanlagen mit stählernen Fangseilen vorgesehen. Parallel zur Kammer befindet sich auf der Zitadellenseite eine Bootsschleppe. Zur Altstadt hin wurde die Freiarche mit dem Wehr angelegt. Auf eine neben dem Wehr geplante Pumpstation musste verzichtet werden, da Setzungsschäden an den historischen Bauten nicht auszuschließen waren.

Die neue Schleuse Spandau wurde am 15. Juli 2002 dem Schiffsverkehr übergeben. Damit konnte die Verbindung zwischen Spree, Havel und Oder wieder hergestellt werden.

Wir machen Schifffahrt möglich.



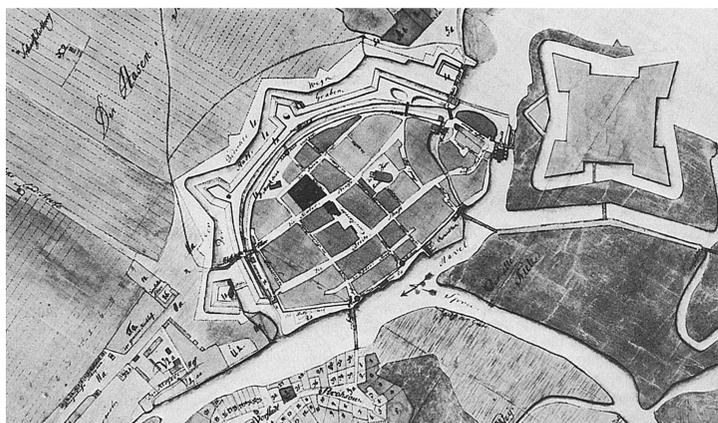
Schleuse Spandau, Landesbildstelle Berlin 1981



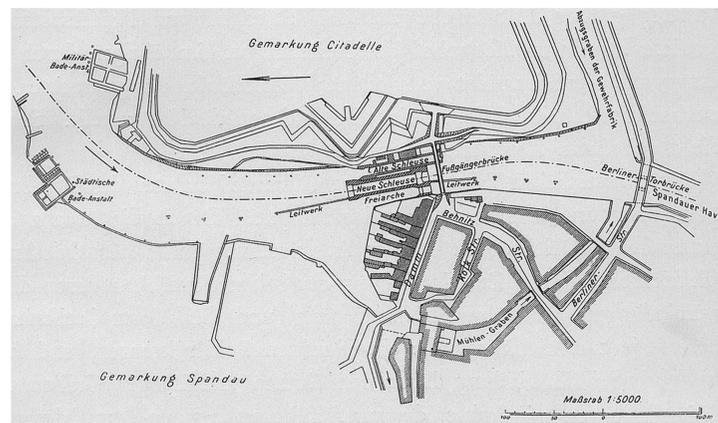
Schleuse Spandau mit Freiarche



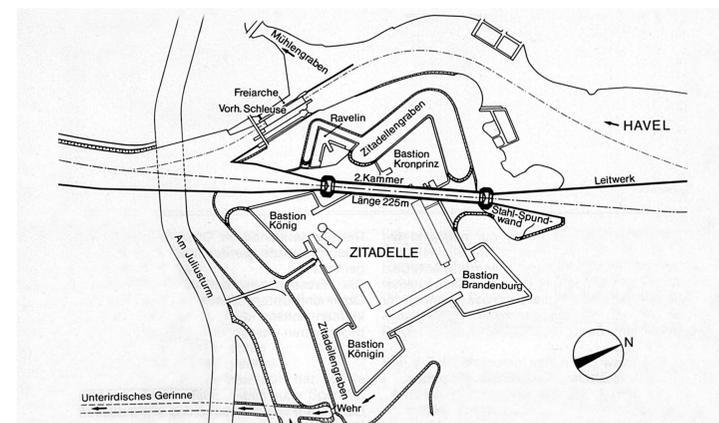
Schleuse Spandau, Landesbildstelle Berlin



Schleuse Spandau, Lageplan 1728



Schleuse Spandau, Lageplan 1911



Schleuse Spandau, Ausbauplan 1931

Schleuse Spandau
Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) km 0,58
Telefon 030 330805-20

Zuständig Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin (WSA)
Außenbezirk Spandau
Sophienwerder Weg 70, 13597 Berlin
Telefon 030 330805-0

Die nutzbaren Abmessungen betragen:
Kammerlänge: 115,00 m
Kammerbreite: 12,50 m
Fallhöhe: 1,80 bis 2,40 m je nach Pegelstand im Ober- bzw. Unterwasser