

Gemeinde Margetshöchheim

Besprechungsvermerk zur Erörterung mit der Segelkameradschaft Maintal e.V. über die Alternativen zur Gestaltung der Stegrampe sowie Darstellung der notwendigen Rüstzeiten beim Mastabbau

Ortstermin vom 18.07.2011

Teilnehmer:

Sachverständiger Prof. Haass

Wasserstraßenneubauamt: Herr Garke, Herr Wessel

Gemeinde Margetshöchheim:

Bgm. Brohm, 2. Bgm. Haupt-Kreutzer, Gemeinderäte: Döbling, Etthöfer, Grönert, Herbert, Jungbauer B., Jungbauer O., Roer, Stadler, Tratz, von Hinten, Winkler

Segelkameradschaft Maintal e.V.: Vorsitzender Lapp, Steinborn, Dellantonio, Rittinger U. A., sowie Herr Hörmann, Bay. Segelverband

Anlass:

Im Rahmen der gemeinsamen Besprechung sollte veranschaulicht werden, welcher Aufwand erforderlich ist, um Boote mit gekipptem oder demontiertem Mast zu Wasser zu bringen. Weiterhin sollten unter besonderer Berücksichtigung der Variante „Stegabgang parallel zum Main“ mögliche Varianten und Alternativen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Seglervereins und des Planungsinteresses der Gemeinde geprüft werden.

Einweisung vor Ort auf dem Seglergelände:

Herr Lapp erläuterte, dass im Seglerverein grundsätzlich zwei unterschiedliche Typen von Booten verwendet werden. Es handelt sich hierbei um Kielboote mit entsprechenden Mastlegevorrichtungen sowie um Jollen ohne Kiel, bei denen in der Regel der Mast nicht gekippt werden kann. Die meisten der auf dem Vereinsgelände vorhandenen, 32 Jollen befinden sich in Privateigentum. Es handelt sich hierbei um ganz unterschiedliche Modelle die zum Teil aus konstruktiven Gründen und wegen der Klassenvorschriften bei Regatten nicht ohne weiteres mit einer Klappvorrichtung umgebaut werden können.

Der grundsätzlich mögliche Ausbau des Mastes wurde an einer Finn-Dinghy-Jolle sowie an einer Jolle Typ „Laser“ ausführlich dargestellt. Die Abrüstarbeiten sind aufgrund der umfangreichen Arbeiten an Segelstrecker, Verspannung, Rollen und ähnlichem sehr umfangreich. Die Aufrüstung ist aufgrund der Instabilität der Jollen im Wasser meist nicht möglich. Die Mastlänge beträgt bei den vorhandenen Jollen zwischen 4,50 und 6 Meter. Somit wäre für eine Unterquerung der parallel zum Main führenden Rampe bei einer geplanten Durchfahrts-höhe von 3,50 bis 4 Metern der aufwendige Abbau des Mastes erforderlich. Die Segelboote des Vereins werden in der Regel an 20 bis 25 Wochenenden des Jahres, meist Samstag und Sonntag, benutzt. Neuere Jollen verfügen teilweise über Mastlegevorrichtungen. Der Verein verfügt über drei entsprechende Boote.

Diskussion von Vorschlägen, Alternativen:

Angefragt wurde, ob ggf. bei Verwendung eines entsprechenden Transportwagens mit Kippvorrichtung eine Unterquerung des Stegabgangs denkbar wäre. Herr Haass machte hier geltend, dass dies in keiner Weise den nautischen Anforderungen entspricht und er aus sicherheitstechnischen Gründen größte Bedenken anmelden würde zumal sich der Schwerpunkt beim Kippen deutlich verlagern würde.

Weiterhin wurde angefragt, ob es nicht möglich sei, die Boote ganzjährig im Wasser zu belassen. Herr Lapp verwies darauf, dass die bei verschiedenen Jollen verwendeten Lenzklappen teilweise undicht sind und somit die Gefahr droht, dass die Jollen am Ufer liegend absin-

ken. Darüber hinaus wurde auf entsprechende Gefahren durch Witterungseinflüsse, Sturm, vorbeifahrende Schiffe und zusätzlichen Pflegeaufwand verwiesen. Jollen, die über keinen Kiel verfügen, seien hierfür auch kurzzeitig völlig ungeeignet.

Schließlich wurde nachgefragt, mit welchen Kosten bei einem Mastumbau nach neuem Standard zu rechnen sei. Die Beschaffungskosten neuer Jollen wurden auf ca. 9.000 bis 13.500 € beziffert. Da sich die Boote in Privateigentum befinden, ist es nicht möglich, durch Beschaffungszuschüsse auf andere Bootstypen umzusteigen, zumal die Eigentümer auch nicht jeglichen Bootstyp akzeptieren.

Weiterhin wurde nachgefragt, ob es grundsätzlich möglich sei, mit einer „Rüstplattform“ im Bereich der bestehenden Bootsrampe das Aufrüsten der Jollen zwischen Stegabgang und Main zu ermöglichen. Herr Haass äußerte, dass ihm eine derartige Konstruktion nicht bekannt sei. Ein derartiges „Trockendock“ würde sicher einen erheblichen Kostenaufwand erfordern und behinderte darüber hinaus den Zugang durch gegenseitige Behinderungen. Problematisch wäre die Rüstplattform auch bei hohem Wellenschlag durch große Schiffe.

Im Seglerheim wurden anschließend verschiedene bautechnische Alternativen erörtert.

Herr Haass stellte fest, dass alle bootstechnischen Überlegungen unterschiedlicher Ausprägung aus den dargelegten, verschiedenen Gründen kaum oder gar nicht realisierbar sind. Es sei aus seemannschaftlicher Sicht üblich und erforderlich, die Boote auf Land segelfertig aufzurücken und die Boote aufgetakelt zu Wasser zu lassen. Ebenso sei es üblich, Jollen mit stehendem Mast zu lagern, um sie für Vereinszwecke zu nutzen. Daher scheiden alle vorher diskutierten, bootsverändernde Maßnahmen grundsätzlich aus.

Sofern die Gemeinde die parallel zum Main verlaufende Stegrampe favorisiert, wäre es aus seiner Sicht notwendig, das Stegwiderlager in Höhe der derzeitigen Wasserungsstelle, also ca. 30 bis 40 Meter weiter nördlich zu versetzen und eine zweite Wasserungsstelle zwischen bestehendem Boots Kran und Fußballplatz zu errichten. Die Steglänge würde sich dadurch geringfügig verändern, was aber statisch tragfähig sein müsste.

Im Zusammenhang mit dieser Alternative wurde angefragt, ob es möglich sei, Boote zwischen der Pylonverspannung und dem Pylon selbst hindurch zur Wasserungsstelle zu bringen. Dies wurde vom WNA, Herrn Wessel, als technisch realisierbar beurteilt. Herr Lapp wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Mainsteg nicht zu nahe an der Wasserungsstelle liegen dürfe, da ggf. bei Südwind ausreichend Manövriertfläche zur Verfügung stehen müsse.

Weiterhin wurde erörtert, ob es machbar sei, die Boote um den Rampenfuß (der im Bereich Grundstückszufahrt Josberger Klaus liegen dürfte) herumzuführen, um diese dann zurück zur Wasserungsstelle zu verbringen und dort wie bisher ins Wasser einzusetzen. Herr Haass äußerte hierzu auch deutliche Bedenken nicht nur wegen der Gegebenheiten durch kreuzenden Fahrradverkehr sondern auch deshalb, weil an der Wasserungsstelle und auf dem Weg dorthin zu wenig Platz zur Verfügung steht, um Boote sicher zu Wasser zu bringen.

Weiterhin wurde der Vorschlag erörtert, die Jollen im Bereich der Slipstelle dauernd abzulegen. Auch dies ist nach Aussage von Herrn Haass nicht möglich, da bei besonderen Gefahrensituationen wie Hochwasser, Wellenschlag, die Flächen schnell geräumt werden müssen und entsprechender Sicherheits- und Rangierabstand benötigt wird.

Als weitere Rampenvariante wurde erörtert, zwischen Widerlager und Slipstelle die Variante waagrecht verlaufen zu lassen und erst nach der Slipstelle zu Boden zu führen sowie auch den Fahrradweg auf Privatgrundstück zu verschieben. Schließlich wurde erörtert die Rampe über dem Tor zur Slipstelle anzuordnen (Durchfahrtshöhe 4 Meter) mit dem Vorteil, dass zusätzliche Abstell- und Rangierflächen für ca. 12 Jollen entstehen könnten, die mit aufgebautem Mast stehen bleiben und von Hand rangiert werden können. Schließlich wurde die Idee vorgetragen, die Rampe mit einer Klapp- oder Hebevorrichtung über der Slipstelle auszuführen.

Weitere Vorgehensweise:

1. Das WNA wird der Gemeinde eine Beurteilung der vorgeschlagenen Hebevorrichtung an der Rampe liefern.
2. Die Gemeinde wird der Segelkameradschaft Maintal e.V. einen maßstabsgetreuen Lageplan übergeben, auf dem die Liegeflächen der Boote eingezeichnet werden.
3. Am 25.07. findet bezüglich der Fernwasserleitung eine Ortsbegehung mit der WVV, dem Planer, dem WNA und der Gemeinde statt. In Abhängigkeit der dort besprochenen Kreuzungsmöglichkeiten (Rampe und Fernwasserleitung) wird das WNA die Durchfahrtshöhe und die Mehrkosten für die Rampe entwickeln, wenn diese über die Slipstelle waagrecht ausgeführt und dann erst zu Boden geführt wird. Nach derzeitiger Schätzung belaufen sich die Mehrkosten ohne Berücksichtigung eines Verschwenkens der Rampe sowie die Kosten für die Verlegung der Fernwasserleitung im Bereich von ca. 180.000 €.

Margetshöchheim, den 21.07.2011

i. A.



Horn
(Geschäftsleiter)