



Neubau

5. Schleusenammer Brunsbüttel

Die Bedeutung des Nord-Ostsee-Kanals

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meist befahrene künstliche Seeschifffahrtsstraße der Welt. Für die deutschen Nordseehäfen ist er eine wichtige Verbindung zum Ostseeraum. Er verkürzt diese Strecke um 250 Seemeilen. Das bedeutet vor allem Zeitersparnis, weniger Treibstoffkosten und einen geringeren CO₂-Ausstoß. Auch für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen und für die Metropole Hamburg spielt der Nord-Ostsee-Kanal eine wichtige Rolle.

Die Transportmenge auf dem Nord-Ostsee-Kanal hat sich seit Ende der 1990er Jahre mehr als verdoppelt. Gleichzeitig hat sich die Anzahl der größeren Schiffe (Verkehrsgruppe 4 bis 6) verdreifacht – mit weiter steigender Tendenz.

Der Nord-Ostsee-Kanal soll den steigenden Anforderungen der weltweiten Schifffahrt angepasst werden, mit dem Ziel auch künftig leistungs- und wettbewerbsfähig zu bleiben.

Warum eine dritte große Schleuse bzw. eine fünfte Schleusenammer?

Die beiden großen Schleusenammern in Brunsbüttel sind fast 100 Jahre alt und werden zunehmend reparaturanfälliger. Bauwerksinspektionen haben ergeben, dass sowohl der Massivbau, der Stahlwasserbau als auch die maschinen- und elektrotechnischen Anlagen dringend instandgesetzt werden müssen. Dazu sind mehrjährige Sperrungen jeweils einer Schleusenammer erforderlich.

Um erhebliche Einschränkungen für die Schifffahrt zu vermeiden, wird – sozusagen als Bypass – eine fünfte Schleusenammer gebaut.

Seit Juni 2010 besteht dafür das Baurecht. Nach Beschluss des Haushaltsausschusses vom November 2011 ist auch die Finanzierung dieses Großprojektes gesichert. Für den Bau der fünften Schleusenammer sind im Infrastrukturbeschleunigungsprogramm des Bundes insgesamt 300 Mio. Euro vorgesehen.

Direkt im Anschluss an den Bau der fünften Schleusenammer soll die Instandsetzung der Großen Schleusen erfolgen.

Wo wird die neue Schleusenammer gebaut?

Der Bereich zwischen den beiden Schleusen – die sog. Schleuseninsel – erwies sich in der Voruntersuchung als einzig möglicher Standort für den Neubau der fünften Schleusenammer. Die Gestaltung des elbseitigen Vorhafens erfolgte mit Hilfe nautischer und wasserbaulicher Simulationen.

Die neue fünfte Schleusenammer wird genauso breit sein wie die vorhandenen beiden Großen Schleusenammern. Dadurch können bei Bedarf die Schiebetore zwischen den Kammern ausgetauscht werden. Diese größere Flexibilität erhöht die Betriebsverfügbarkeit der Schleusenammern beispielsweise bei Torhavarien.

Daten und Fakten

Große Schleuse mit zwei Kammern

- Bau 1911 - 1914
- Nutzlänge 310 m
- Nutzbreite 42 m
- Drempeltiefe -14 m (NHN)

Kleine Schleuse mit zwei Kammern

- Bau 1887 - 1895
- Nutzlänge 125 m
- Nutzbreite 22 m
- Drempeltiefe -10,20 m (NHN)

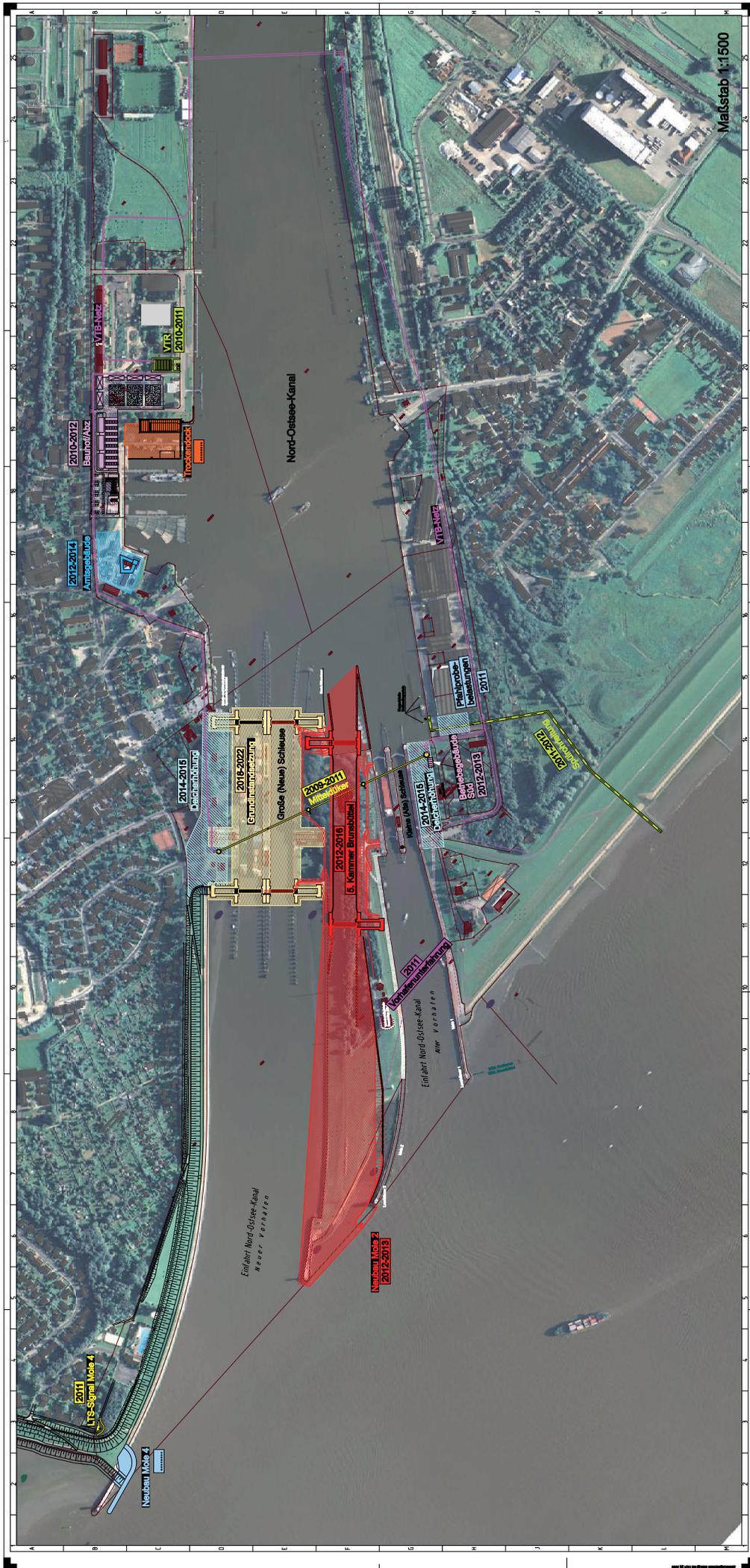
5. Schleusenammer

- Bauzeit: 6 Jahre
- Nutzlänge 330 m
- Nutzbreite 42 m
- Drempeltiefe -14 m (NHN)

Herausgeber:

Wasser- und
Schifffahrtsdirektion Nord
Hindenburgufer 247
24106 Kiel
info@wsv.de
www.wsd-n.wsv.de

Stand: April 2012



Maßstab 1:1500