

Angestrebt wird die neue und damit fünfte Kammer mit den gleichen Abmessungen wie die Kammern der Großen Schleusen zu bauen, doch leider ist der Platz sehr knapp. Aber sie wird ein Mindestmaß von 350 m Länge und 35 m Breite erreichen.

Es ist vorgesehen auch für diese Schleuse wieder Schiebetore zu verwenden. Weiterhin muss natürlich auch der Vorhafen den neuen Einlaufbedingungen angepasst werden.

Alles Weitere muss noch in der Detailplanung entschieden werden.

Daten und Fakten

Große Schleusen mit 2 Kammern

- seit 93 Jahren in Betrieb
- Bau 1912-1914
- Nutzlänge 310 m
- Nutzbreite 42 m
- Drempeltiefe -14 mNN

Kleine Schleusen mit 2 Kammern

- seit 112 Jahren in Betrieb
- Bau 1887-1895
- Nutzlänge 125 m
- Nutzbreite 22 m
- Drempeltiefe -10,20 mNN

5. Schleusenkammer

- Baubeginn voraussichtlich Ende 2009
- Nutzlänge ?
- Nutzbreite ?

Ausblick



Neue Schleusensituation (Vision)



Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel
 Alte Zentrale 4, 25541 Brunsbüttel
 Telefon 04852/885-0 • Telefax 04852/885-408
 e-mail: poststelle-brb@brb.wsd-nord.de
 Internet: www.nok-wsa.de

Unseren Newsletter bestellen Sie unter:

www.nok-wsa.de/cms



Bundesministerium
 für Verkehr, Bau
 und Stadtentwicklung

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung kostenlos herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dieses gilt für Europa-, Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich sind besonders die Verteilung auf Wahlkampfveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien, sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Information oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet, die als Parteinahme der Bundesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.



Projekt Nord-Ostsee-Kanal Schleusen in Brunsbüttel



Schiffe in der Schleuse

Die Großen Schleusen am Startpunkt des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) entstanden in den Jahren 1912 - 1914 und sind seit nunmehr 93 Jahren in Betrieb.

Bereits wenige Jahre nach dem Bau und der Inbetriebnahme des Kanals (1895) wurde eine Erweiterung notwendig.

Die für viele Jahre als Neue Schleusen bezeichneten Großen Schleusen wurden geplant und in die Deichlinie gebaut.

Beide Schleusenammern funktionieren völlig unabhängig voneinander und sind mit je drei Schleusentoren (Schiebetore) ausgerüstet. In den Einfahrtsbereichen sorgen Leitwerke für eine sichere Ein- und Ausfahrt der Schiffe und schützen das Schleusenbauwerk vor Schäden.

Die Wände waren ursprünglich vollständig verkleinert, um sie vor Witterungseinflüssen zu schützen. Stark beanspruchte Bereiche erhielten Verkleidungen bzw. Verstärkungen in Granit.

Bauwerksuntersuchung

Aufgrund des hohen Alters der Schleuse wurde vorausschauend mit einer umfassenden Begutachtung der Schleuse im Rahmen der Voruntersuchungen begonnen.

Nach ersten Untersuchungen am Bauwerk wurden die Materialeigenschaften der verwendeten Baustoffe (hierbei insbesondere des Betons) bestimmt.

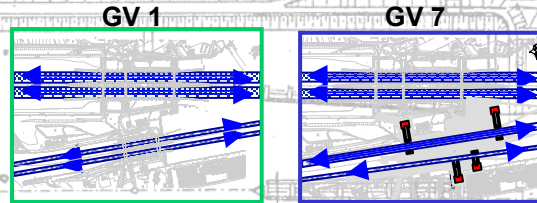
Es zeigt sich, dass die Schleuse auch für die kommenden Jahre eine ausreichende Standsicherheit aufweist. Probleme bestehen allerdings insbesondere in der Betriebssicherheit der vorhandenen und im Grunde immer noch originalen Antriebssysteme.

Für die weiteren Planungsschritte muss das Bauwerk in all seinen Details untersucht werden. Nur so ist sicherzustellen, dass alle Schäden und Mängel erfasst werden und eine umfassende Ursachenanalyse möglich wird.

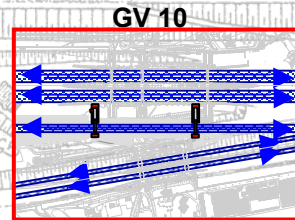
Projektplanung

Im Rahmen einer sogenannten Systemstudie wurden zahlreiche Instandsetzungsmöglichkeiten untersucht. Diese wurden in verschiedenen insgesamt 11 Grundvarianten zusammengefasst und miteinander verglichen. Sechs dieser Varianten beschäftigten sich nur mit der Grundinstandsetzung der Großen Schleusen (GV 1).

Die Grundvariante 7 beinhaltet einen Ersatzbau im Bereich der Kleinen Schleuse, sowie den Bau einer „Kleinschiffschleuse“.



In der Grundvariante 10 wurde der Neubau einer fünften Schleusenammern auf der Schleuseninsel und die anschließende Grundinstandsetzung geplant.



Kapazitätsanalysen

Anhand von Schiffszahlen und Prognosen wurde die Kapazität der Schleuse Brunsbüttel im theoretischen Modell überprüft.

Da für die Grundinstandsetzungsarbeiten an den Großen Schleusen eine der beiden Kammern für jeweils ca. 2 Jahre gesperrt sein wird, beinhaltet eine dieser Berechnungen die Wartezeiten für die Schiffe. So verzeichneten wir im Jahr 2005 insgesamt 19 Schiffe, die über 3 Stunden an den Schleusen warten mussten. Im Jahr 2015 würden, bei der Nutzung von zwei kleinen und einer großen Kammer und nach dem Ausbau der Oststrecke 2.687 Schiffe über 3 Stunden warten.

Somit wird bei der Planungen das Ziel verfolgt, die Einschränkungen für die Schifffahrt bei der Grundinstandsetzung auf ein Minimum zu reduzieren, um so auch während einer langen Bauzeit einen attraktiven Verkehrsweg anbieten zu können.

Nutzen-Kosten-Untersuchung

Die Bewertung der Grundvarianten wurde anhand von sogenannten Nutzen-Kosten-Untersuchungen durchgeführt. Bei diesen wurden die möglichen Varianten (Instandsetzungsmaßnahmen und/oder Neu-/Ersatzbau) volkswirtschaftlich nach Kosten und Nutzen erfasst. Verglichen wurden die Neubauvarianten mit der Grundinstandsetzung, denn der Nord-Ostsee-Kanal muss in jeder Variante für die Schifffahrt erhalten bleiben.

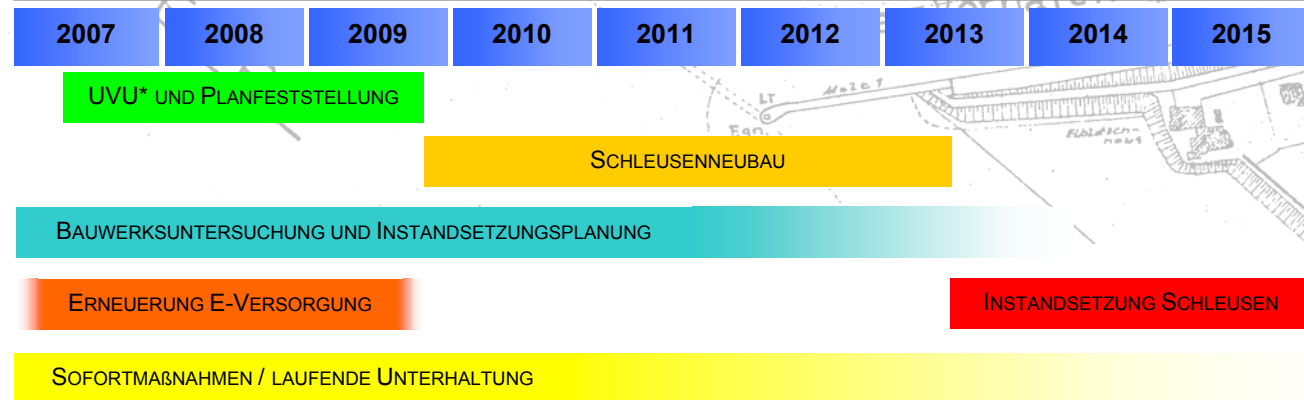
Neubau einer Schleusenammern

Die Kosten-Nutzen-Untersuchung, die Betrachtung der Kapazitäten und die Ergebnisse der Systemstudie zeigen als wichtige Entscheidungsgrundlage, dass der Neubau einer weiteren Schleusenammern (GV 10) wirtschaftlich und technisch sinnvoll ist.

Am 20.03.2007 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zu Gunsten der Schifffahrt für den Neubau entschieden.

Als bester Neubaustandort hat sich der Bereich zwischen den vorhandenen Schleusenanlagen der sogenannten Schleuseninsel erwiesen.

ZEITPLANUNG



* Umweltverträglichkeitsuntersuchung