



Großbaustelle: Auf der Schleuseninsel zwischen den vier alten Kammern entsteht die 5. Kammer der Schleusenanlage Brunsbüttel, Foto: Citynewstv

## **NOK: 5. Kammer in Brunsbüttel 2026 fertig**

01. August 2024

**Auf dem Weg, den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) auch in Zukunft für große Frachter erreichbar zu halten, ist das Wasserstraßen-Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal beim Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel einen entscheidenden Schritt weiter: Nachdem die Kammersohle fertiggestellt ist, konnte das Wasser abgesenkt werden. Eine Voraussetzung für weitere Schritte auf der Großbaustelle auf der Insel zwischen den Kammern.**

Annemarie Brandt als Projektleiterin, ist zufrieden: „Wir haben bereits vor einigen Wochen alle elf Betonierabschnitte der Kammersohle fertiggestellt und danach mit dem Abpumpen des Wassers begonnen. Nun folgen zügig die nächsten Bauabschnitte.“ Die Unterwasserbetonsohle ist 360 Meter lang und 45 Meter breit. Platz, um für die neue Kammer

eine nutzbare Abmessung von 330 mal 42 Meter zu bieten. In den vergangenen sechs Monaten wurden 33.000 Kubikmeter Beton verarbeitet.

Nach Fertigstellung der Sohlplatte nähert sich das Projekt in großen Schritten dem Abschluss. Die Verkehrsfreigabe der 5. Schleusenammer ist für Ende 2026 vorgesehen.

Der Wasserspiegel im Kammerbecken wurde um 8,50 Meter auf 5,20 Meter unter Normalhöhennull (NHN) abgesenkt, damit die Bautrupps mit der Herstellung der 8,80 Meter hohen Vorsatzschalen entlang der Kammerwände beginnen können. „Unten schützen die Vorsatzschalen durch einen 4,30 Meter langen Überhang im Bereich der späteren Wasserwechselzone die Spundwand vor mechanischen Beanspruchungen – zum Beispiel durch Stoß- und Scheuerbewegungen der Schwimmfender“, erläutert Annemarie Brandt. „Oben definiert ihre Oberkante in einer Höhe von 4,50 Metern über NHN die spätere Kaikante entlang der Kammer“, sagt die Projektleiterin.

Mit der Fertigstellung der Schürzen soll 2025 der Bedarf an Beton deutlich zurückgehen. Er wird bisher in einem 2016 auf der Schleuseninsel errichteten Mischwerk hergestellt, das für geringere Mengen künftig nicht erforderlich ist. Der Rückbau des Mischwerks ist nötig, weil die Fläche im Rahmen der Nassbaggerkampagne 2025 dem neuen elbseitigen Vorhafen weichen muss.

Im Außenhaupt hat die Errichtung des 20,50 Meter hohen Toranschlagpfeilers begonnen. Dieser wird in sieben Abschnitten betoniert, von denen drei abgeschlossen sind. Nach dem vollständigen Einbau der Konstruktionsbetonsohle des Drempels können die bislang für die Stabilität notwendigen Aussteifungen der Baugrube weitestgehend entfernt werden. Bis Ende August folgt auch der Einbau der Schienen, auf denen sich später der Unterwagen des Schleusentores bewegt.

Beim Torhaus des Außenhauptes ist das Dach mittlerweile geschlossen, die Fenster sind eingebaut und die Wärmedämmung sowie die Verblendung der Außenwände haben begonnen. Auch am Binnenhaupt schreiten die Arbeiten zügig voran. Die Betonage des fünften Torkammerrings ist abgeschlossen und die Oberkante der Torkammerwand liegt auf 6,50 Meter über NHN. Darauf wurde bereits die Hochwasserschutzwand betoniert, so dass eine Höhe von 7,60 Metern erreicht wird.

Die Schleusentore sind unterdessen weitestgehend komplettiert. Sie werden ab dem Spätsommer verwogen, um ein exaktes Gesamtgewicht und dessen Verteilung zu ermitteln. Dies ist erforderlich, um den Auftrieb für den Transport auf dem Wasserweg nach Brunsbüttel zu bestimmen, aber auch für die richtige Ballastierung im künftigen Betrieb.

Weitere bewegliche Anlagenteile und Konstruktionen, die das Öffnen und Schließen der Schleusentore ermöglichen, sind in der Fertigung oder vor dem Abschluss. Nach den Unterwagen sind nun auch die Oberwagen-Anschlüsse fertiggestellt und werden in Emden an den Schleusentoren montiert. 2025 sollen neben den Schleusentoren auch die Ober- und Unterwagen auf dem Wasserweg nach Brunsbüttel gebracht werden. *tja*