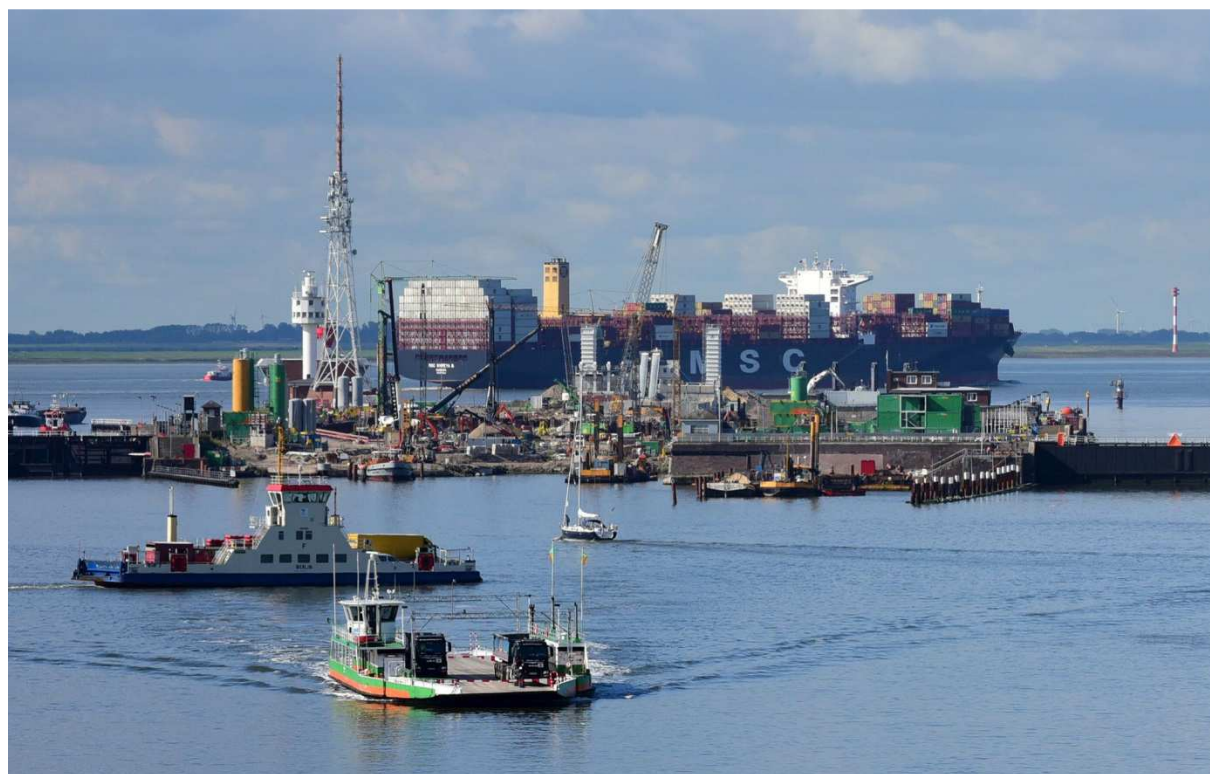


Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

Herzlich willkommen zum Infobrief Nr. 15, II/2018
– Bau der 5. Schleusenammer in Brunsbüttel –
über die Bautätigkeiten von Mai bis Oktober 2018.



Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

Bautätigkeiten auf der Schleuseninsel

Der heiße Sommer 2018 brachte die Arbeiter auf der Brunsbütteler Schleusenbaustelle ins Schwitzen. Den Baufortschritt hat das aber nicht gebremst: So sind die Spundwände als Teil der Kammerwände eingebracht, auch die Bohrungen zum Bodenaustausch am späteren Binnenhaupt sind abgeschlossen. Die erste große Nassbaggerkampagne an der künftigen elbseitigen Schleusenzufahrt steht ebenfalls vor der Komplettierung. Mit einem Lückenschluss im Hochwasserschutz ist die Baustelle auf die anstehende Sturmflut-Saison vorbereitet. Im Schnitt sind täglich 90 Bauarbeiter auf der Schleuseninsel beschäftigt.

Mehr Informationen zu den einzelnen Bauabschnitten finden Sie im folgenden Infobrief.

Außenhaupt

Für die Baugrube des Außenhauptes der fünften Schleusenammer naht die Trockenlegung. Nachdem im Frühjahr die Bodenausgleichsschicht unter Wasser betoniert worden war (vgl. Infobrief 14, I/2018), ließ die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) im Sommer Bohrungen mit einem Pfahldurchmesser von 150 Millimetern erstellen. Die Bohrungen dienen zur Aufnahme der Rückverankerung der Unterwasserbetonsohle, die im Herbst als zweite von drei Lagen des Außenhauptes eingebracht wird. Anschließend soll die Baugrube schrittweise trocken gelegt werden. Um den dadurch nachlassenden Wasserdruck von innen zu kompensieren, werden die Spundwände der Baugrube mit weiteren Stahlgurten ausgesteift. Die WSV-Projektleitung plant als folgenden Schritt in der gelenzten Baugrube das Erstellen der monolithischen Torkammer mit der Konstruktionsbetonsohle als dritte Lage. Später bauen darauf die Torkammerwände auf.



Wie trocken der Sommer war, zeigen die beiden Fotos vom Bohrgestell für die Rückverankerung der Unterwasserbetonsohle. Auf dem linken Bild vom Mai ist auf dem Ponton in der Torkammer-Baugrube kaum Bohrstaub zu sehen, auf dem rechten Bild vom Juli ist er komplett damit bedeckt.

Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

Bereits fertiggestellt ist die Bohrpfahlgründung für die künftigen Kranstellplätze neben der Torkammer des Außenhauptes. Dort können später Kräne aufgestellt werden, um die Antriebsanlagen zum Öffnen und Schließen des Schleusentores einzubauen und diese im Bedarfsfall, wenn die Antriebe gewartet oder ausgetauscht werden müssen, auch wieder aus ihrer Einhausung herauszuheben.

Binnenhaupt

Die Bodenaustauschbohrungen im Bereich der späteren kanalseitigen Kammereinfahrt wurden im Sommer abgeschlossen. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung ließ mit den Bohrungen Sand und Kies einbringen, um den vorhandenen Boden zu stabilisieren. Dieser wäre sonst nicht ausreichend tragfähig, um darauf das Binnenhaupt der 5. Kammer zu errichten. Außerdem wurden in diesem Bereich Reste von Holzpfählen entfernt, auf denen einst die Ufersicherung der Schleuseninsel ruhte. Bis in den September hinein fanden Nassbaggerarbeiten statt, mit denen Unterwasserböschungen für die Gründung des Binnenhauptes hergestellt wurden.

Seit Mitte September werden in einem Abstand von drei Metern Bohrpfähle mit einer Länge von rund 28 Metern in den Boden eingebracht. Insgesamt 150 dieser Pfähle mit einem Durchmesser von 130 Zentimetern, die in einer Tiefe von rund 19 Metern unter dem Kanalwasserstand beginnen, bilden nach Abschluss der Arbeiten das Fundament für die Betonsole der Torkammer. Analog zum Außenhaupt wird diese auch beim Binnenhaupt aus drei konstruktiven Lagen bestehen: der Bodenausgleichsschicht, der Unterwasserbetonsole und der Konstruktionsbetonsole.



Der Ponton für das Bohrgerät im Bereich des Binnenhauptes hält sich mit Stelzen auf seiner Position. Im Hintergrund die Anlegestelle der Baustellenfähre und die kanalseitige Zufahrt zu den kleinen Schleusen.

Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

Schleusenammerwände



Im 45-Grad-Winkel wird für die Düsenstrahlpfähle in den Boden gebohrt. Von 300 Pfählen für die Verankerung beider Kammerwände sind bislang rund 50 fertig.



Das linke Foto zeigt das Verlegen der Bewehrung für die Abschirmplatte im Block 15 der nördlichen Kammerwand. Im rechten Bild ist das Betonieren derselben Platte zu sehen.

Die Schlitzwandarbeiten für die seitlichen Spundwände der fünften Kammer sind weitgehend abgeschlossen, das dabei genutzte schwere Gerät ist nun im Bereich des elbseitigen Vorhafens im Einsatz. Im nächsten Schritt werden abschnittsweise die schrägen Düsenstrahlpfähle

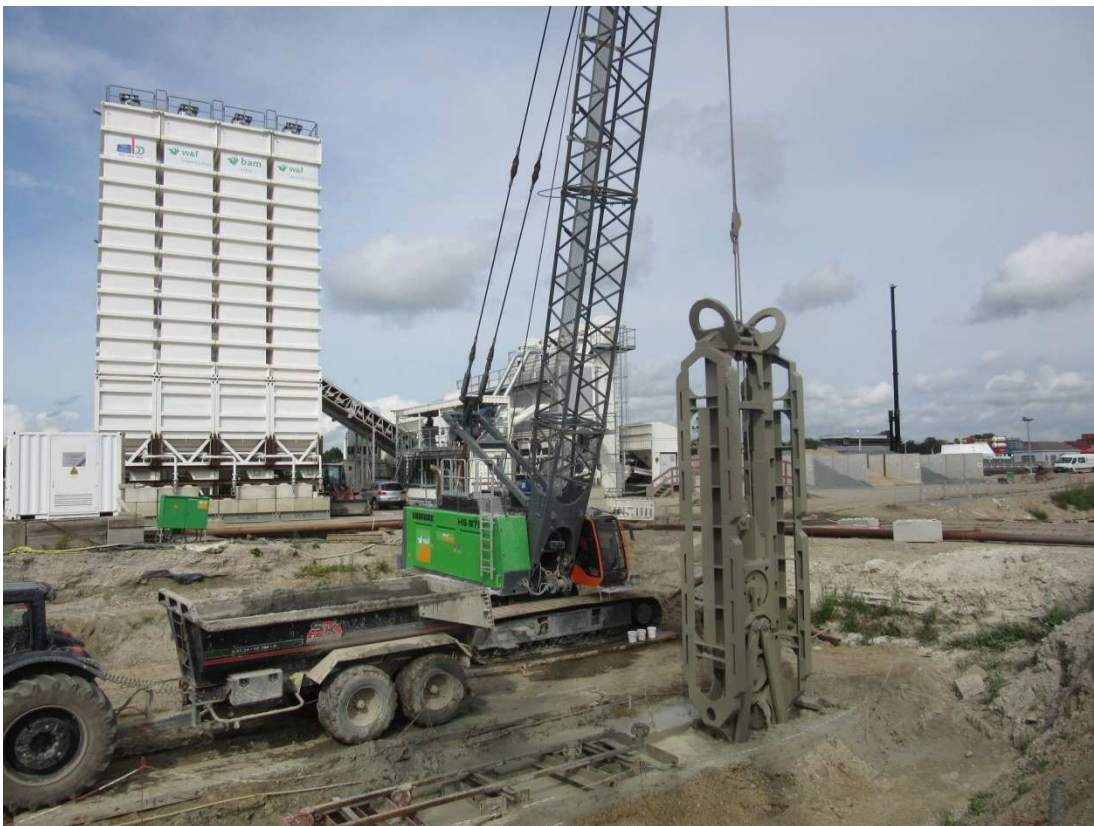
Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

zum Verankern der Kammerwände in den Boden eingebracht. Ebenfalls abschnittsweise läuft das Betonieren der Abschirmplatte weiter, die später als Unterbau für das Schleusendeck dient. Das Schleusendeck wird der obere seitliche Abschluss der Kammer und der Arbeitsbereich der Festmacher, welche die Leinen der einlaufenden Schiffe annehmen.

Ufersicherung Vorhafen elbseitig

Der südwestliche Bereich der Schleuseninsel wird größtenteils abgetragen, da dort die Zufahrt zur 5. Schleusenammer von der Elbe aus entstehen soll. Nur ein relativ schmaler Streifen der Insel entlang der Zufahrt zu den bestehenden Kleinen Schleusen mit dem Vorhafen bleibt erhalten. Auf diesem Streifen stehen die Verkehrszentrale Elbe und der Gitterfunkmast. Um die Schleuseninsel zu sichern und zu verhindern, dass die Gebäude in die neue Schleusenzufahrt rutschen können, wird das Ufer mit einer Spundwand hergestellt. Diese wird, wie auch die Kammerspundwände, im erschütterungsarmen Schlitzwandverfahren gebaut. Der Schlitzwandgreifer arbeitet seit September an der Ufersicherung des elbseitigen Vorhafens.



Nach Abschluss der Arbeiten an den Schleusenammerwänden ist der Schlitzwandgreifer nun zwischen dem Betonmischwerk und der Verkehrszentrale Elbe mit der Ufersicherung des neuen Vorhafens beschäftigt. Wäre der Vorhafen bereits fertig ausgehoben, stünden Mischwerk und Greifer im Elbwasser.

Bau 5. Schleusenammer

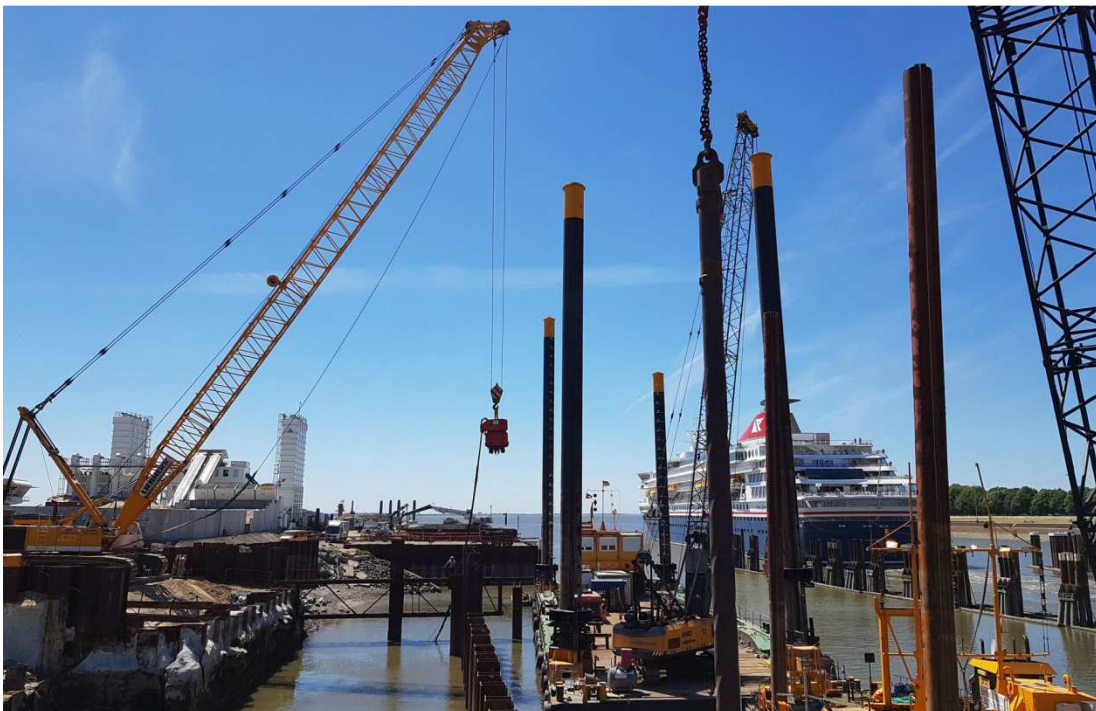
Infobrief Nr. 15, II/2018

Temporäre elbseitige Baustellenanleger



Die beiden elbseitigen Baustellenanleger sind nach dem Aufbringen einer abschließenden Asphaltdecke vollständig fertiggestellt und werden für den Umschlag von Baumaterial und Bodenaushub genutzt.

Verbindungsbauwerk



Gründungsarbeiten am Verbindungsbauwerk im Frühsommer. Währenddessen läuft der Schiffsverkehr durch die benachbarten Großen Schleusen ungehindert weiter.

Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

Im Juli wurde die letzte Tragbohle des Verbindungsbauwerks zwischen den Außenhäuptern der bestehenden Großen Südschleuse und der neuen 5. Kammer gesetzt. Es folgten die Füllbohlen zur Komplettierung der kombinierten Spundwand. Seit August wird der entstandene Spundwandkasten verankert und mit Sand verfüllt. Wenn das Bauwerk mit einer Abschirmplatte und umlaufenden Betonschürze fertiggestellt ist, dient es dem Hochwasserschutz und kann als Anleger für kleine Wasserfahrzeuge zum Betrieb und Unterhalt der Schleusen genutzt werden.



Der Spundwandkasten aus Trag- und Füllbohlen bekommt eine Sandfüllung. Links im Hintergrund ist der Leitstand der Großen Schleusen zu erkennen.

Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

Hochwasserschutz, Betriebswege und -flächen

Ende August wurde die letzte Lücke in der Hochwasserschutzwand nahe der elbseitigen Torkammer der bestehenden Großen Südschleuse geschlossen. Damit ist die Baustelle für die bevorstehende Sturmflutsaison gerüstet. Die Lücke war zuvor für Schlitzwandarbeiten an der nördlichen Wand der 5. Schleusenammer nötig gewesen.



Lückenschluss in der Hochwasserschutzwand, die mit gefüllten Gewebesäcken (so genannten Big Bags) zusätzlich gegen elbseitigen Wasserdruck gestützt wird.

Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

Rückbau Mole 3



Das südwestliche Ende der Schleuseninsel ist weitestgehend abgebaggert worden. Links neben dem Ponton ist die Mole 2 zu erkennen, rechts davon Reste der Mole 3.

Die erste große Nassbaggerkampagne im Rahmen des Baus der 5. Schleusenammer steht kurz vor dem Abschluss. 100.000 Kubikmeter Boden hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung aus dem Bereich zwischen der ehemaligen Mole 3 und der verlängerten Mole 2 entnehmen lassen, entsprechend ist die Schleuseninsel geschrumpft.

Voraussichtlich drei weitere Nassbaggerkampagnen werden folgen, um den gesamten Vorhafen sowie die Schleusenhäupter und –kammern herzustellen. Dabei werden insgesamt etwa 1,2 Millionen Kubikmeter nasses Baggergut ausgehoben und mit Schuten über den Nord-Ostsee-Kanal zum Bodenlager Dyhrssenmoor gebracht. Dazu kommen rund 400.000 Kubikmeter Trockenaushub.

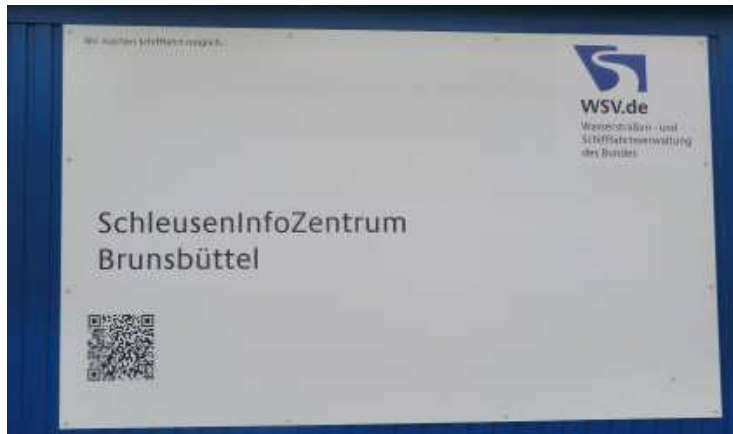
Bau 5. Schleusenammer

Infobrief Nr. 15, II/2018

Öffentlichkeitsarbeit

SchleusenInfoZentrum

Im SchleusenInfoZentrum erhalten Interessierte von Gästeführern der Volkshochschule Brunsbüttel e.V. umfangreiche Erläuterungen zum Bau der neuen Schleusenammer. Dafür stehen den Gästeführern unter anderem fünf Baustellen-Webcams zur Verfügung.



Informationen dazu gibt es in der Tourist-Info Brunsbüttel (Tel. 04852/391186) und der Volkshochschule Brunsbüttel e.V. Tel. 04852/547-220 oder -221 sowie unter www.schleuseninfo.de.

Homepage:

Auf der Homepage des WSA Brunsbüttel finden Sie unter *Investitionsmaßnahmen / 5. Schleusenammer* zahlreiche Informationen:

http://www.wsv.de/wsa-bb/Investitionsmassnahmen/5_schleuse/5_Schleusenammer/index.html

Sie gelangen auch über den QR-Code auf der ersten Seite des Infobriefes direkt auf unsere Homepage. Unter anderem können Sie dort anhand von vier Baustellen-Webcams die Bauarbeiten mitverfolgen.

**Wegen eines organisatorischen Engpasses können die Infobriefe derzeit leider nicht im gewohnten Quartals-Rhythmus erscheinen.
Der nächste Infobrief erscheint im Winter 2018/19.**