

## Zahlen, Daten, Fakten zur Sanierung der Nesserlander Schleuse

### Zeitplan:

1881 – 1883	Baujahr
1888	Inbetriebnahme
1961 und 1982	zwei Instandsetzungen
Oktober 2006	Einstellen des Schleusenbetriebs wegen Bruch des Halslagers am Binnenhaupttor
November 2006	nach Extremsturmflut („Allerheiligenflut“): Umplanung aufgrund höherer Anforderungen im Küstenschutz
Oktober 2007	Sicherung des Außenhauptes (Sandverfüllung)
Mai 2008	Erste Submission: elf Bieter im Rahmen der ersten Ausschreibung
Juli 2008	Aufhebung der Ausschreibung wegen formaler Fehler seitens der Bieter
August 2009	erneute Submission
Januar 2010	Rüge eines im Los I unterlegenen Bieters
Februar 2010	Antrag auf Durchführung eines Vergabennachprüfungsverfahrens  Auftragsvergabe der Lose II bis V
Juni 2010	Beschluss zum vorzeitigen Zuschlag durch das OLG Celle, Auftragsvergabe Los I – Beginn der Ausführungsplanung
2011	umfangreiche Umplanungen der ursprünglichen Entwürfe, da die vorhandene Altsubstanz nicht zu integrieren war
Juni 2011	Beginn der Bauarbeiten des Loses I (Ingenieurbau), erster Rammschlag

Oktober 2012	Inbetriebnahme Grundwasserentspannungsanlage  Dükerbetreiber fordern erstmals, dass durch die Trockenlegung der Baugrube keine Auswirkungen auf den Grundwasserstand an den Dükern auftreten dürfen. Einhaltung Pegelwert von NN -0,8 m
Anfang 2013	Baustopp in den Bereichen Binnenhaupt und Schleusenkammer, Umstellung des Bauverfahrens, Erarbeitung und Aufstellung des dritten Nachtragsentwurfs
2014	Umstrukturierung des Projektes (Änderung der Projektorganisation und Neubewertung der finanziellen Situation)
18. und 19. Oktober 2016	Einbau der Schleusentore
Ende 2016	Fertigstellung Außenhaupt
Anfang 2017	Fertigstellung Binnenhaupt
Juni 2017	Installation der Klappbrücke
04. September 2017	Flutung der Schleusenkammer (Dauer eine Woche)
22. Dezember 2017	Erste Schiffsdurchfahrt

**Technische Daten der Schleuse:**

- Durchfahrtsbreite: 18 m
- Breite der Schleusenkammer: 24 m
- Länge zwischen den Toren rund 180 m
- Drempeltiefe: - 7 m NN
- Beton ~ 30.000 m<sup>3</sup>
- Bewehrungsstahl ~ 6.500 Tonnen
- Spundbohlen ~ 700 lfm (Einzellängen: bis 30 m)
- Stahlpfähle ~ 1.000 Tonnen (Einzellängen: bis 40 m)
- Schleusentore Außenhaupt: ~ 160 Tonnen pro Tor
- Schleusentore Binnenhaupt: ~ 110 Tonnen

**Technische Daten der Brücke:**

- Fertigungsort: Slany, Tschechien
- Brückenklaappe: Gesamtgewicht 120 Tonnen, in drei Einzelteilen auf dem Straßenweg nach Emden transportiert
- Pylone: 55 Tonnen pro Pylon, Höhe 14,5 m
- Waagebalken: 53 Tonnen pro Waagebalken