

Alles läuft nach Plan

Wichtigste Arbeiten an der Kaiserschleuse sind beendet – Mehr als drei Jahre Bauzeit

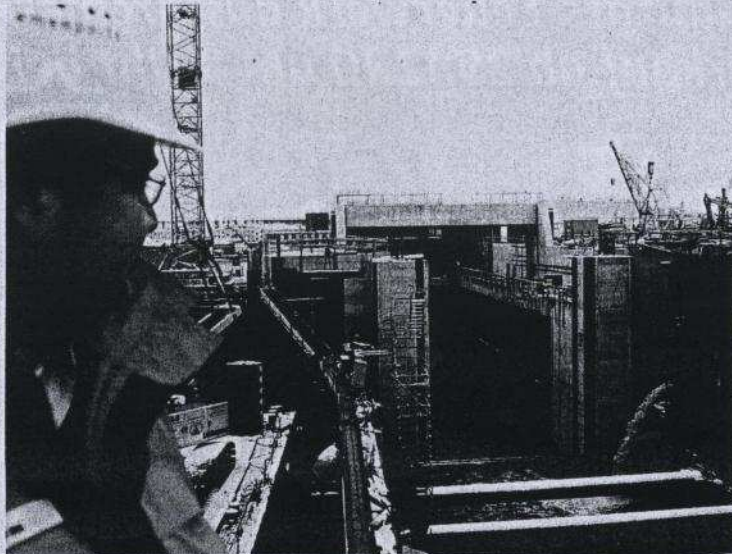
von Helmut Stapel

in
ei-
lie
10
or-
ist
in.
ei-
ze-
in-
k-
nd
eit
as
ler
eil
h-
ler
n.
iss
40
gs-
h-
h-
ler
en
be-
im
ha
ei-
tet
de
r
n-
en
hr
or-
is
m-
ast
n.
ik
nt
hs
es
09
r-
n-
r-

BREMERHAVEN. Die Schleusen-
kammer ist fertig, im
Binnenhaupt liegt bereits
das Schleusentor und kürz-
lich wurde auch die Baugru-
be des Außenhauptes geflutet – beim Ausbau der Kai-
erschleuse sind die wich-
tigsten Arbeiten beendet.
Nach mehr als dreijähriger
Bauzeit wird die Schleuse
im Frühjahr wieder in Be-
trieb gehen.

„Jetzt kommen nur noch
Kleinigkeiten“, sagt Bremen-
ports-Projektleiter Christoph
Tarras. Leicht untertrieben –
der Steuerstand der Schleuse
ragt als halbfertiger Turm an
der Schleusen-
kammer in die
Höhe, die Zufahrtstraßen
sind nicht vorhanden und
was noch an Stromkabeln zu
verlegen ist, würde jeden
im Elektriker zur Verzweiflung
bringen. „Na ja“, gibt der
Optimist Tarras lachend zu.
„Ein bisschen was ist schon
noch zu tun. Aber im Ver-
gleich zum Baustart sind wir
praktisch schon fertig.“

Überraschungen bei der
mehr als hundert Jahre alten
Kaiserschleuse gab es beson-
ders beim Außenhaupt. „Da
waren Holzpfähle und
Gründungselemente im Bo-
den, die auf keinem Bauplan
verzeichnet waren“, erzählt
Tarras. Am Außenhaupt be-
eindruckt der Anblick der gi-
gantischen Baugrube, in die
mit beindicken Strahlen das
Wasser aus der Weser
schießt: 56 Meter lang, zwölf
Meter breit und 21 Meter
tief. „Die erforderlichen
Ventile haben wir bereits
beim Rammen der Stahl-
Spundwand, die jetzt noch
die Weser von der Schleuse
trennt, mit eingebaut“, er-
zählt der Ingenieur. Wie eine
Riesenbadewanne läuft die



Projektleiter Christoph Tarras ist mit dem Baufortschritt an der Kaiserschleuse zufrieden. Foto: stp

Grube voller Wasser – rund
30 000 Kubikmeter.

Beim Vorbereiten der Bau-
grube musste Millimeter-Ar-
beit geleistet werden. Ab-
brennen von Stahlteilen, das
Vorbereiten der Schienen für
die Laufwa-
gen des
Schleusento-
res und des
Granit-Un-
tergrundes –
und das alles
bei Minus-
Temperatu-
ren. „Das ist

zurzeit schon ein knochen-
harter Job, gerade am Wasser
zwischen Beton, Eisen und
Stahl bei Schneefall und
Wind“, sagt Tarras und zieht
dabei unwillkürlich die
Schultern in der dicken
Thermojacke hoch. Der nor-
male Zeitrahmen zwischen
Frühstückspause und Mit-

tagsauszeit ist längst aufge-
hoben. Christoph Tarras:
„Die Jungs müssen da zwischendurch immer mal wieder raus, sich aufwärmen und einen schönen warmen Kaffee trinken. Das hält sonst keiner aus.“

Während der Winter im vergangenen Jahr die Bauarbeiten durch die lange Frostphase zurückgeworfen hat, steht man jetzt besser da. „Wir haben zum Glück alle wichtigen und frostempfindlichen Bauarbeiten vor Wintereinbruch abgeschlossen. Das einzige, was uns jetzt bei einem langen Winter noch Sorgen machen könnte, ist der Straßenbau. Bei diesen Tempera-

turen kann man natürlich keinen Asphalt sauber verarbeiten“, sagt Tarras.

Im Januar wird das 2200 Tonnen schwere Schleusentor im Außenhaupt eingeschwommen. Das Tor im Binnenhaupt wurde schon im Oktober von zwei Schleppern mit Kranhilfe in die Kammer bugsiert. „Wir wollen im März erstmals beide Tore gemeinsam im Probetrieb fahren. Das wird ein spannender Moment zu sehen, wie die ganze Technik funktioniert und zusammenspielt“, freut sich der Bremenports-Experte. Am 29. April wird die Kaiserschleuse offiziell in Betrieb genommen. Dabei soll mit der größten Sportboot-Parade auf der Weser und anschließender Schleusung ein Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde erreicht werden.

„Das einzige, was uns bei einem langen Winter noch Sorgen machen kann, ist der Straßenbau.“

Bremenports-Projektleiter
Christoph Tarras