



Gewaltige Dimensionen: So sieht die Baugrube des Binnenhauptes aus. Foto: stp

Millimeter-Arbeit ist gefragt

Neubau der Kaiserschleuse kommt voran

Bremerhaven (stp). „Wo wir jetzt gerade stehen, da wird in Kürze keiner mehr hin können – das finde ich schon spektakulär“, sagt Bremenports-Geschäftsführer Stefan Woltering und blickt in der zukünftigen Torkammer der Kaiserschleuse in die Runde. Gemeinsam mit Häfensenator Martin Günthner (SPD) hat er sich am Freitag die Großbaustelle angesehen. Das Ergebnis: Alles läuft nach Plan, und Ende April 2011 soll die Kaiserschleuse eröffnet werden.

„Natürlich sind wir gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung neun Monate im Verzug, und daraus machen wir ja auch keinen Hehl“, sagt Woltering. Ein harter Winter, Schwierigkeiten beim Stahleinkauf und ein umgestürzter Kran mit einem verletzten Arbeiter sind die Gründe für den Zeitverzug. „Trotz allem stehen wir jetzt auf der fast fertigen Sohle des Binnenhauptes. Hier unten sind die Schienen schon eingebaut, auf denen später der Unterwagen des Schleusentores fahren wird. Anfang September kann man langsam anfangen, hier die Baugrube aufzuräumen und dann wird das alles hier geflutet“, sagt Woltering.

Noch aber ragen die Spundwände gut 15 Meter vor den Schleusen-Baustellenbesuchern in die Höhe und halten das Wasser davon ab, aus dem Hafenbecken in die Baugrube zu stürzen. Aus einigen Löchern im rostrotten Stahl ergießen sich beständig Wasserstrahlen, die auf den

Betonboden plätschern. Ob denn die Konstruktion auch wirklich halte, will ein besorgter Journalist wissen. „Natürlich, das sind nur Rostlöcher im Stahl“, so Woltering.

Anfang September soll die Baugrube des Binnenhauptes so weit sein, dass sie geflutet wird. Dann muss die komplette Spundwand über die gesamte Schleusenbreite abgetrennt und entfernt werden, bevor das Schleusentor eingeschwommen werden kann. „Das ist natürlich ein Kraftakt für die Taucher – in elf Meter Wassertiefe auf einer Länge von 55 Metern den Stahl zu durchschneiden“, erklärt Woltering. „Auf dieser Baustelle sieht immer alles sehr groß aus, aber es ist tatsächlich Millimeter-Arbeit gefragt. Wenn hier Fehler in der Genauigkeit gemacht werden, dann hätten wir später große Probleme wie Abnutzungs-Erscheinungen und damit wieder höhere Wartungskosten.“

Günthner lobt Bremenports

233 Millionen Euro teuer soll die Kaiserschleuse werden – immer noch und trotz der Bauverzögerung, sagt Woltering. Darauf hofft auch Häfensenator Günthner: „Ich gehe davon aus, dass Bremenports bei der Kaiserschleuse ein ähnliches Kunststück gelingt wie beim Containerterminal 4. Dort wurde schneller gearbeitet und Geld gespart. Ansonsten ist es so, dass man bei so einem Bauvorhaben erst am Ende abrechnen kann.“