

Mehr Platz für Autotransporter

Neue Kaiserschleuse nimmt Gestalt an

Bremerhaven (chb). Die beiden 20 Meter hohen und 55 Meter langen Stahlteile, die an der Kaje im Kaiserhafen III festgemacht sind, sehen aus wie kleine Trockendocks. Doch bei den Kolossen handelt es sich um die neuen Schleusentore für die Kaiserschleuse. Ein Stück weiter, in der Nähe des Columbus-Bahnhofs an der Steubenstraße, liegen an Land zwei riesige Stahlplatten: die Hubdecken für die neue Schleuse. Alle Teile werden zurzeit für ihren späteren Einsatz vorbereitet.

Oben auf den Schleusentoren kann man die Straßenführung schon sehen. „Ausgelegt ist sie so, dass sich zwei Lkw begegnen können – ein 60-Tonner und ein 30-Tonner. Zudem gibt es zwei Fußwege“, sagt Diplomingenieur Stefan Jann, Projektleiter von Bremenports. Er beaufsichtigt den Baufortschritt schon von Anfang an.

Dazu gehörten auch regelmäßige Fahrten nach Danzig in die Werft, wo die Stahlteile für die Schleuse gefertigt wurden. Zurzeit wird dort das Ersatzschleusentor gebaut.

„Seit 2008 war ich mehr als 15 Mal in Danzig“, erzählt Jann. Zusätzlich kontrolliert der Germanische Lloyd regelmäßig vor Ort. Die Kontrolle sei wichtig, betont der Projektleiter. Schließlich würden in der Werft sonst Schiffe gebaut. Aber für eine Schleuse seien die Anforderungen anders: „Ein Schiff geht nach ein paar Jahren wieder ins Dock, die Schleuse wird erst nach 20 Jahren wieder gewartet.“

Das Innenleben fehlt noch

Die beiden Schleusentore im Kaiserhafen sollen jetzt ausgerüstet werden. Zurzeit steht hier nur der blanke Stahl, der allerdings bis auf die Fahrbahn voll konserviert ist. Allerdings fehlt das kom-

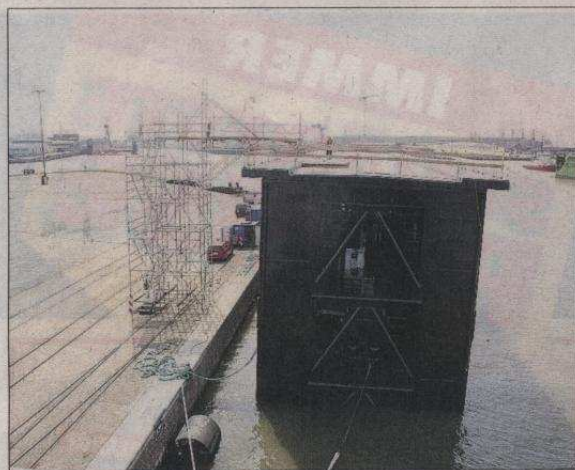


Projektleiter Stefan Jann hat den Bau der Stahlteile in Danzig kontrolliert.

plette Innenleben. Dazu gehören die Elektrik und die Hydraulik. Drei Monate dauert die Ausrüstung eines Tores, Ende Mai soll auch das Ersatztor fertig sein.

Ebenfalls auf ihre Weiterverarbeitung warten die beiden Hubdecken an der Steubenstraße. Sie wurden am 24. Mai zusammen am Bord der Hubinsel „Thor“ nach Bremerhaven gebracht. Die Hubdecken bilden später den Übergang von Land zum Schleusentor. 160 Tonnen wiegt jedes der beiden 20 mal 21 Meter großen Stahlplatten. Auch hier fehlt noch die Konservierung, die Hydraulik sowie die Schwenkstützen. Die Ausrüstung dauert pro Hubdecke etwa einen Monat. „Allerdings werden sie hier jetzt erst einmal zwei bis drei Monate liegen, bis die Arbeiten beginnen“, sagt Jann.

Ein Termin, wann die verschiedenen Einzelteile in die neue Kaiserschleuse eingesetzt werden, gibt es noch nicht. Der Neubau der Kaiserschleuse ist das derzeit größte Projekt dieser Art in Europa und ist mit Investitionskosten von etwa 233 Millionen Euro verbunden. Die neue Schleuse ersetzt ihre Vorgängerin, die Ende des 19. Jahrhunderts gebaut wurde und heute viel zu klein für die großen Autotransporter ist.



Die Schleusentore sind 20 Meter hoch, 55 Meter lang und 21 Meter breit.

Fotos: chb