



MEHR KAPAZITÄTEN

Um die 7 Mio. TEU fasst der Container Terminal Bremerhaven nach dem Ausbau.



ZUG UM ZUG

94 km Gleise der Bremischen Hafenbahn verbinden den Hafen mit dem Streckennetz der DB.



RUHE VOR DEM ANSTURM

Die Van-Carrier von NTB werden demnächst reichlich zu tun bekommen.

jüngster Zeit nur durch den Bau der Maasvlakte 2 in Rotterdam. Eine gewöhnliche Baustelle war CT 4 von Anfang an nicht. Butterweicher Baugrund, Ebbe und Flut, Wind und Wetter, Stürme und aufgewühlte See – Bedingungen, die Planern und Baufirmen von der ersten Minute Probleme bereiteten. Da die Stromkaje außerdem den bisherigen Seedeich ersetzt, musste ihre Konstruktion besonders hohen Anforderungen auch im Hochwasserschutz gerecht werden. Zusätzlich stand der Kajenverlängerung ein Wasserlauf im Weg.

Ausbau mit Hindernissen

Der Grauwallkanal, der zur Ableitung von Regenwasser aus Bremerhaven und Umgebung dient, mündete nördlich des 2003 fertiggestellten CT IIIa in die Weser. So mussten die Bagger im Norden und Osten von CT 4 ein neues Bett für den Vorfluter graben. Danach konnte der ehemalige Mündungsbereich zugeschüttet und die neue mit der alten Hafensfläche verbunden werden. Ganz unumstritten war die Vorgehensweise in der Bevölkerung nicht. Rüdiger Staats erinnert sich: „Nach der Fertigstellung von CT IIIa versprachen einige Bremerhavener Politiker, dass der Containerhafen niemals den Grauwallkanal überschreiten würde. Mit der jetzigen Lösung haben sie im Prinzip Recht behalten.“

Das größte Problem brachte wie erwartet der Untergrund mit sich. Der bis zu 17 m tiefe, weiche Kleiboden musste auf über 60 m Breite abgeräumt und durch tragfähigen Sand ersetzt werden. Der Kleiboden wurde in der Außenweser verklappt, der Sand aus dem Fahrwasser geholt und per Laderaumsaugbagger in der Baugrube verteilt. Gut 10 Mio. m³ sorgen hinter der Spundwand, auf der Pierplatte und im Hinterland für eine stabile Terminalfläche.

Zentrales Element der neuen Kaje ist die Spundwand. Ihre Tragbohlen sind 36 bis 40 m lang und 25 t schwer und wurden im Abstand von 2,35 m in den Untergrund gerammt. Zwischenbohlen füllen die Räume zwischen den Tragbohlen aus. Damit sich die Bohlen exakt in den Boden treiben lassen, musste die Ramme extrem stabil auf einer Hubinsel stehen. Die Tragbohlen sind jeweils mit 45 m langen Schrägpfählen verankert, von denen jeder eine Last von etwa 180 t trägt. Für Stabilität sorgen außerdem etwa 1700 Pfähle, die mit Landrammen bis zu 32 m tief in den tragfähigen Boden geschlagen wurden.

Wo gerammt wird, leiden Ohren und Nerven von Anwohnern. Und auch der Betrieb eines Containerhafens vollzieht sich nicht gerade auf leisen Sohlen. Im Falle des