



Wachstumsschub: Mit 55 m wird die neue Schleuse die gleiche Breite wie die Schleusen im Panamakanal haben.

HAFENANLAGEN **Wiedergeburt eines Pioniers**

Als am 23. August 1897 der Doppelschraubendampfer „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd (NDL) als erstes Schiff die neu erbaute Kaiserschleuse in Bremerhaven passierte, war dies nicht nur für die ortsansässige Nordwestdeutsche Zeitung „ein ganz besonderes Ereignis“.

Für die damalige Zeit war das Bauwerk riesig. Das Außenhaupt war mit zwei Stemmtorpaaren ausgerüstet, im Binnenhaupt wurde erstmalig im Schleusenbau ein Schiebetor eingebaut. Gestern wie heute ist Bremerhaven auf die problemlose Erreichbarkeit seiner Hafenanlagen angewiesen.

Setzten seinerzeit die großen Passagierschiffe des NDL die Maßstäbe dafür, so

sind es heute die großen Auto-Carrier und RoRo-Schiffe, die einen unkomplizierten Zugang zu den tidenfreien Hafenbereichen benötigen.

Mammutprojekt

Das für Schiffe bis mit 185 m Länge konzipierte einstige Mammutbauwerk – zum Zeitpunkt der Fertigstellung die größ-

te Schleuse der Welt – ist für heutige Carrier, die zum Teil über 200 m lang sind, schlicht zu klein geworden. Den Maßstab für die neue südliche Hafenzufahrt setzt die Panmax-Klasse. 305 m Länge, 55 m Breite und 13 m Tiefe wird die neue Schleusenkammer aufweisen. Mit einem Investitionsvolumen von rund 233 Mio. Euro handelt es sich gleichzeitig um das aktuell größte Schleusenbauprojekt Euro-