



Erster Rammschlag: *bremenports*-Chef Jürgen Holtermann, Bremens Hafensenator Ralf Nagel und der Hochtief-Vorstandsvorsitzende Henner Mahlstedt eröffneten im November 2007 die Bauarbeiten zur neuen Schleuse.

ergeben. Für Pendler, die auf der Columbusinsel arbeiten, entschärft sich die Situation durch eine Personenfähre, die mehrmals täglich zwischen den Anlegern Zolltor Rotersand und Steubenstraße ver-

kehrt. Highlight des Baus ist die innovative Hubschiebetortentechnik. Sie vereint die Vorteile eines Hubtores – der Torkörper bildet gleichzeitig den Verschluss für das Befüllen und Entleeren der Schleusenkam-

mer – und die eines Schiebetores. Das Schiebetor teilt sich in Ober- und Unterteil. Über eine Hydraulikkonstruktion kann das Oberteil um 0,6 m nach oben verschoben werden, wodurch der Wasserspiegelausgleich in der Schleusenammer hergestellt wird. So kann das Wasser beinahe über die ganze Torbreite zwischen den beiden Torteilen hindurch in die Schleusenammer ein- oder ausströmen. Danach senkt sich das Oberteil wieder ab und das Tor fährt seitlich in die Torkammer.



Überholtes Jahrhundert-Bauwerk:

Nach immerhin 110 Dienstjahren ist die Kaiserschleuse zu klein für den modernen Schiffsverkehr geworden.

Platz für Schlepper

Der östliche Vorhafen dient der sicheren Ein- und Ausfahrt der Schiffe. Die Vorhafenwände werden als einfach verankerte, kombinierte Spundwände mit stahlbaummäßigem Anschluss hergestellt. Im Schutz der verlängerten Ostmole des Vorhafens entsteht ein neuer Schlepperhafen mit insgesamt zehn Liegeplätzen.