

Brücken in Bewegung

Vier alte gegen zwei neue: Am Concordia-Tunnel sind die Bauarbeiten ein Kunststück

Von Jürgen Hinrichs

BREMEN. „How things disappear in silence“, hat jemand an die frische Betonwand gesprüht. Wie etwas in aller Stille verschwindet. Wer immer das war, er kennt diese Baustelle nicht. Denn still war es am Concordia-Tunnel in den vergangenen Monaten nur selten. Schon der Kampf gegen den superharten Beton der alten Brückenfundamente hat einen Höllenlärm verursacht. Später dann das Kreischen der Stahlsägen. Und ein Ende ist noch nicht in Sicht.

Seit einem guten Jahr wird nun schon an den Brücken gearbeitet. Das Ziel: Zwei

neue ersetzen vier alte. Notwendig wird dieser 19 Millionen Euro teure Kraftakt durch die Verbreiterung der Schwachhauser Heerstraße und den Einbau der neuen Straßenbahnschienen. Zwei Drittel der Kosten übernimmt Bremen, den Rest die Bahn AG.

Saied Azimi ist der Chef am Bau, er koordiniert die Arbeit der vier Firmen, die sich den Auftrag teilen. Der 49-Jährige hat schon viele Eisenbahnbrücken gebaut, drei allein im Bremer Raum – in Sebaldsbrück, Dreye und in der Neustadt. Ein Routinier, der trotzdem immer wieder vor neuen Herausforderungen steht.

„Jede Baustelle hat ihre Überraschungen“, sagt Azimi. Am Concordia-Tunnel sind sie ihm bislang zwar erspart geblieben, dafür war aber von vornherein klar, dass hier ein hartes Stück Arbeit wartet. „Das Projekt ist der beengte Raum. Das macht dieses Projekt so verdammt schwierig.“

Gebaut wird in der Regel bei laufendem Verkehr. Unten sind die Autofahrer unterwegs, Radfahrer auch und Fußgänger, die manchmal zögern, bevor sie den Tunnel betreten: „Darf man hier durch?“

Und oben fahren die Züge. Mal ist es ein ICE, der gefährlich leise an der Baustelle vorbeischiebt. Mal donnert ein endlos langer Güterzug über die Gleise. Ein Wachtposten passt auf, dass keiner von den Arbeitern zu nahe herankommt.

Zwischendurch wird der Tunnel immer mal wieder gesperrt. An Wochenenden, wenn die Trefler Teile der neuen Brücken bringen. Ein riesiger Kran hievt die tonnenschweren Stahlelemente zum Montageplatz. Dort werden sie von den Arbeitern in Position gebracht und provisorisch verschraubt. Erst wenn alles passt, dürfen die Männer mit dem Schweißbrenner ran.

Noch ragen die Verstrebungen wie schiefe Zähne in die Luft. Aber noch ist ja auch Zeit. Bis zum 9. November. Das ist der Tag. „Dann schieben und ziehen wir die erste neue Brücke an ihren eigentlichen Standort“, erklärt Azimi.

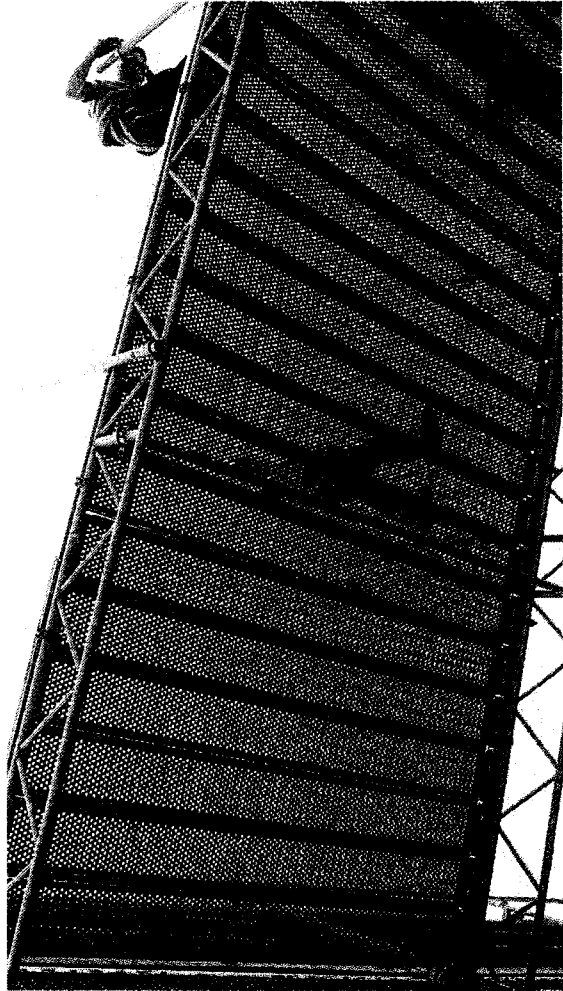
Schieben und ziehen? 600 Tonnen? Das geht nur mit Pressluft. Die Brücke wird ein wenig angehoben und auf eine sogenannte Verschiebbahn gesetzt. Dann geht es langsam, ganz langsam, zur Seite, fünf Meter im Ganzen, bis hin zu den neuen Fundamenten. Hier senkt sich die Brücke und liegt



Saied Azimi übernimmt für die Bahn AG die Bauaufsicht.

schließlich auf. Endstation, wenn's gut geht für 100 Jahre oder mehr.

Dieses Schauspiel gibt es nur einmal. Die zweite Brücke wird nämlich Stück für Stück vom Kran angereicht. Sie liegt zwischen der neuen Süd- und der 18 Jahre alten Nordbrücke, die erhalten bleibt. Keine Chance, dort etwas hinzuschieben. Also wird es anders gemacht, wieder eine Herausforderung für Saied Azimi. In genau einem Jahr will er das mit durch sein.

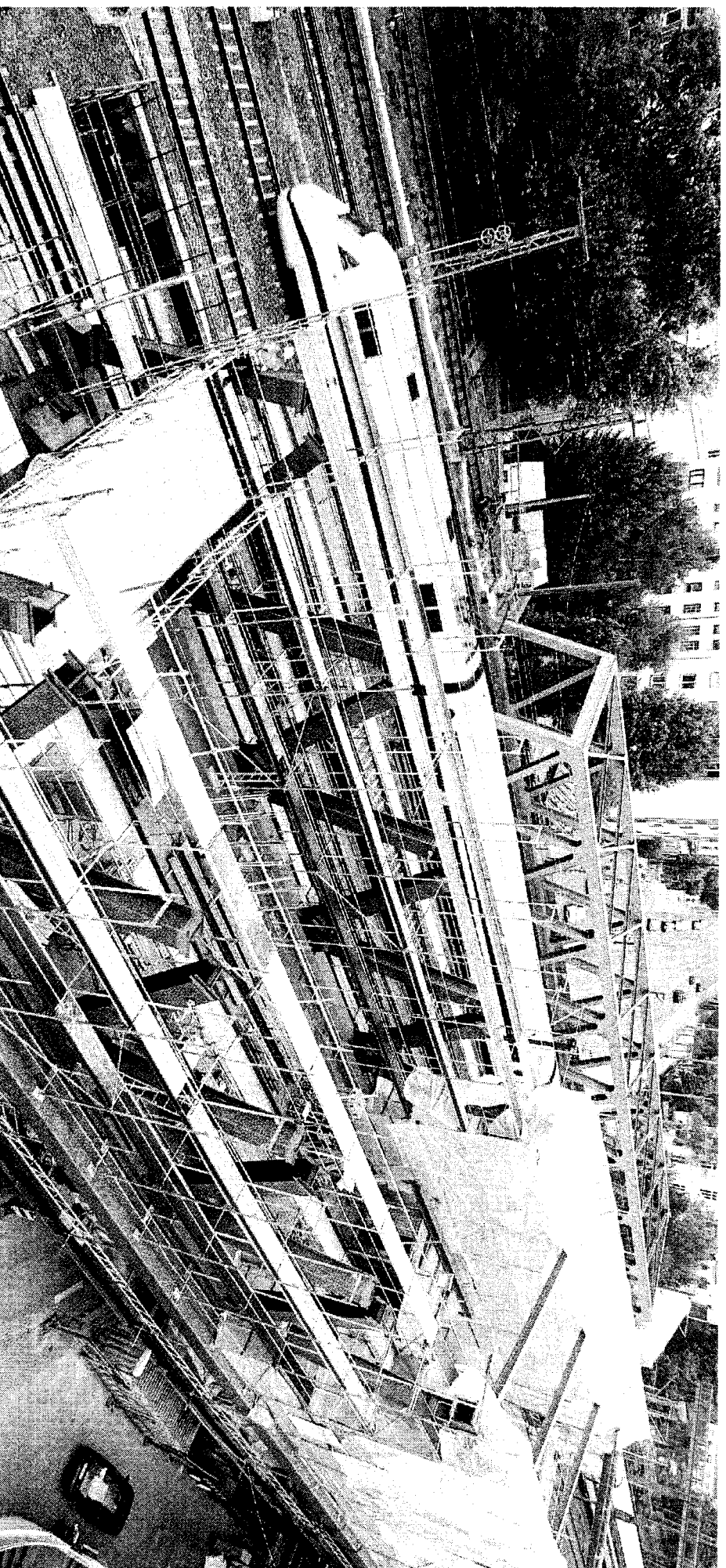


Die Arbeit auf dem Gerüst ist ein Routinejob. Schwierig wird es allein, weil der Raum am Concordia-Tunnel so eng ist.

DIENSTAG, 2. SEPTEMBER 2008 · NR. 206

Wser-Kurier / Bremer Nachrichten

BREMEN



Während der Bauarbeiten am Concordia-Tunnel fährt ein ICE vorbei. Eine knifflige Aufgabe, den Verkehr auf den Gleisen und der Straße möglichst nicht zu behindern.

FOTOS: FRANK THOMAS KOCH