

Das Milliardenprojekt

Wie die Arbeiten für den Bremer Wesertunnel vorangehen

VON FELIX WENDLER

Bremen. Zwischen all den Plänen, Grafiken und Skizzen ist es ein Datum, das hervorsticht: 17. August 2028. Dann, so die aktuelle Planung, soll der Rohbau des Wesertunnels zwischen Gröpelingen und Seehausen stehen. Falls der Plan am Ende nicht auf den Tag genau hinreicht, bei diesem Großprojekt, das seit Jahrzehnten geplant wird und sich immer weiter verzögert hat, wird wohl niemand böse sein. Aber in die Richtung soll es gehen, das auf jeden Fall. Ein bis zwei weitere Jahre werden danach voraussichtlich vergehen, bis der Rohbau seine Innenausstattung bekommen und der Tunnel einen Testbetrieb durchlaufen hat. Im Jahr 2030 könnte der Verkehr dann unter der Weser rollen.

Sechs Jahre früher, Mitte Januar 2024, schaffen Männer in hellgelben Schutzanzügen die Voraussetzungen dafür. An einem sonnigen Donnerstag durchsuchen sie auf der Nordseite des zukünftigen Wesertunnels, zwischen dem Stahlwerk und dem Zementkonzern Holcim, das leicht angefrorene

„In Summe reden wir
sicherlich über
eine Milliarde Euro.“

Deges-Projektleiter Andreas Bölddeker

Erdreich nach Überbleibseln aus dem Zweiten Weltkrieg. Der Bremer Westen war Ziel zahlreicher Bombenangriffe, Funde gibt es bis heute immer wieder. Andreas Bölddeker erinnert an die amerikanische Fliegerbombe, die bei Sondierungsarbeiten für die neue Brücke an der Carl-Benz-Straße entdeckt worden war.

Bölddeker ist bei der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Deges) als Projektleiter für den Wesertunnel zuständig. Die Deges koordiniert den Ringchluss der Autobahn 281, dessen Herzstück die Flussquerung werden soll. Bölddeker und seine Kollegen haben sich in mehreren Containern eine Baustellen-Zentrale eingerichtet, nur wenige Meter von der Stelle entfernt, an der der Tunnel später auf der Nordseite in die Weser führen wird. Ein paar Schritte weiter stehen die Container der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG. Die Tunnelbauexperten aus Frankfurt sollen dafür sorgen, dass das Mammutprojekt in einigen Jahren erfolgreich abgeschlossen werden kann. Im Sommer vergangenen Jahres hat die Deges den Bauauftrag für den Wesertunnel an Wayss & Freytag vergeben, die wiederum für bestimmte Arbeiten Subunternehmer beauftragen.

Obwohl der Tunnel weiterhin nur in der Theorie existiert, könnte man sagen, dass es langsam ernst wird. Die Kampfmittelsondierung, bei Bauvorhaben ein Standardprozedere, gehört noch zu den zahlreichen vorbe-



Vom Tunnel ist noch nichts zu sehen, aber auf der Nordseite der zukünftigen Weserquerung gehen die vorbereitenden Arbeiten sichtbar voran. Die aufwendige Kampfmittelsondierung ist eine von vielen Aufgaben. FOTOS: CHRISTINA KUHAUPT

reitenden Arbeiten, die bereits seit mehreren Jahren laufen – der Spatenstich für den Bauabschnitt erfolgte 2019. Kompliziert und zeitaufwendig seien diese Arbeiten, erklären Bölddeker und Jörn Kück, Abteilungsleiter in der Bremer Deges-Zweigstelle. Auf der Nordseite sind es neben der aufwendigen Kampfmittelsondierung vor allem die betrieblichen Belange der Stahlwerke und anderer Unternehmen, die berücksichtigt werden mussten und müssen. Die A 281 wird über das Betriebsgelände von Arcelor-Mittal in Richtung Weser führen. Um Autos vor fliegenden Kleinstteilen der Schlackekippe zu schützen, fahren sie dort teilweise unter einer Dachkonstruktion.

Ernst wird es deshalb, weil die Arbeiten am Herzstück des Projekts, dem Tunnel selbst, voraussichtlich in diesem Jahr beginnen. Bölddeker nennt den August als Termin. Der Tunnel soll aus sechs Elementen bestehen, die an Land gefertigt werden. Zwei Jahre sind dafür vorgesehen. Später werden die Elemente in einem vorbereiteten Graben in der

Weser kontrolliert abgesenkt und unter Wasser miteinander verbunden, zu diesem Zweck wird der Deich geöffnet. Einschwimm-Absenktunnel heißt diese Bauweise, die sich vom Bohrverfahren unterscheidet, das unter anderem beim Hamburger Elbtunnel zum Einsatz gekommen ist. Die Deges sieht zwei

„Auf der Südseite geht es
erst in diesem Sommer
so richtig los.“

Deges-Abteilungsleiter Jörn Kück

Vorteile: Zum einen sei das Absenktverfahren günstiger als ein Bohrtunnel. Zum anderen könne man die Bauzeit verkürzen, wenn die Tunnelemente außerhalb des eigentlichen Baustellenbereichs gefertigt würden.

Der ursprüngliche Plan, die Tunnelemente in einem Baudock im Kap-Horn-Hafen anzufertigen, wurde laut Bölddeker aus konstruktiven Gründen verworfen. Gebaut wird stattdessen in der Bremerhavener Lloyd Werft. „In Bremerhaven können zwei Tunnelemente gleichzeitig hergestellt werden“, sagt Kück. Das spart Zeit, aber kleiner wird die logistische Herausforderung durch die Fertigung in Bremerhaven nicht. 60 Kilometer müssen die fertigen Elemente einzeln mit Schleppern über den Wasserweg von Bremerhaven nach Bremen gebracht werden. Dabei passieren sie Schleusen, auch die Tide spielt eine Rolle. Zwischengeparkt werden die Tunnelemente im Industriehafen – tideunabhängig hinter der Schleuse, erklärt Bölddeker. Sobald die Absenkrinne für den Tunnel fertig ist, werden die Elemente dann

an ihren Bestimmungsort gebracht und im Zwei-Wochen-Zyklus abgesenkt. So zumindest der Plan.

Seit der Vergabe des Bauauftrags habe es keine Verzögerungen gegeben, sagt Bölddeker. Die Deges-Verantwortlichen machen aber auch keinen Hehl daraus, dass Prognosen bei diesem Mammutprojekt mit Vorsicht zu genießen sind. Das gilt sowohl für den zeitlichen Verlauf als auch für die Kosten des Projekts. Wie entwickeln sich Materialpreise und Personalkosten? Kommt es zu Liefer-schwierigkeiten? Welche Überraschungen lauern möglicherweise noch im Boden oder im Wasser? Bei den Bauarbeiten spielt auch das Wetter eine Rolle, während der Hochwassersaison gelten besondere Auflagen für Arbeiten an den Deichen und Spundwänden, Bäume dürfen nur zu bestimmten Zeiten gefällt werden. Kurzum: Mögliche Probleme lauern an vielen Stellen.

Die prognostizierten Kosten, an denen der Bau des Wesertunnels zwischenzeitlich gänzlich zu scheitern drohte, steigen jedenfalls weiter. „In Summe reden wir sicherlich über eine Milliarde Euro“, sagt Bölddeker. Zu erklären, warum alles länger dauert und teurer wird als ursprünglich geplant – auch das gehört zu den Aufgaben der Deges-Projektverantwortlichen. Im Oktober hat Kück dem Beirat Burglesum Rede und Antwort gestanden. Demnächst stehe ein Ortstermin in Seehausen an, wo viele Anwohner den Tunnelbau und die Begleitumstände bekanntermaßen kritisch sehen. Ob sich das legt? Eher unwahrscheinlich, wenn die Arbeiten bald sichtbarer werden. „Auf der Südseite geht es erst in diesem Sommer so richtig los“, sagt Kück, der sich seit mehr als zwei Jahrzehnten mit dem Projekt beschäftigt. Reibungslos, das scheint sicher, wird auch die finale Etappe nicht ablaufen.



Bei der Deges für das Projekt Wesertunnel verantwortlich: Jörn Kück (links) und Andreas Bölddeker.

Bündnis fordert zentrale Haltestelle vor der Glocke

Kritiker sehen in den Plänen des Senats eine Verschlechterung für Fahrgäste – und reichen Petition ein

VON FELIX WENDLER

Bremen. Ein Bündnis von Bremer Verkehrsinitiativen und Behindertenverbänden kritisiert die Pläne für den Haltestellenumbau an der Domshöhe. Die Haltestellen der Bus- und Straßenbahnlinien, die auf der Achse Hauptbahnhof-Neustadt verkehren, sollen zukünftig in Richtung Wilhelm-Kaisen-Brücke verschoben werden. Das Bündnis, dem unter anderem der BUND und der Fahrgastverband Pro Bahn Bremen/Niedersachsen angehören, sieht in dieser Planung „eine deutliche Abwertung des ÖPNV und eine weitere Verschlechterung der Umstiegswege gegenüber der heutigen Situation“. Fahrgäste würden nach Ansicht des Bündnisses zukünftig oft ihre Anschlüsse verpassen, wo-

durch sich die Fahrzeiten um bis zu 15 Minuten verlängern könnten.

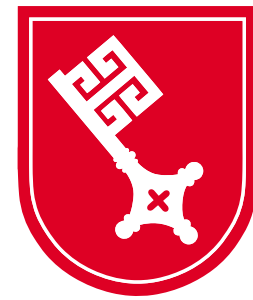
„Neben einem verlängerten Umstiegsweg müssen Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen überdies noch das lang gezogene Gefälle in der Balgebrückstraße überwinden, wenn sie von einer dort gelegenen Haltestelle in die Linie 2 oder 3 umsteigen wollen“, kritisiert das Bündnis. Die Haltestellen der Linie 2 und 3 sollen nach aktueller Planung am Postamt-Gebäude verbleiben. Für alle Menschen, die wenig belastbar oder schwer gepackt – zum Beispiel mit Koffern oder Kinderwagen – unterwegs sind, sei der längere Umstiegsweg besonders beschwerlich.

Joachim Steinbrück vom Verein Selbstbestimmt Leben spricht von einem „Schildbürgerstreich“. Einerseits wolle der Senat den

ÖPNV attraktiver machen, andererseits aber die Haltestellen auseinanderreißen und dadurch die Umsteigezeiten verlängern. Zudem befürchtet das Bündnis, sollte die Planung umgesetzt werden, mehr Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern. „Die Fahrgäste, die von und zu den Haltestellen in der Balgebrückstraße kommen, müssen die Achse Marktstraße-Dechanatstraße kreuzen, bei der es sich um eine wichtige Radwegeverbindung handelt“, heißt es in der gemeinsamen Erklärung. Vor allem zu Stoßzeiten sei in der Balgebrückstraße verstärkter Fußverkehr zu erwarten.

Der Wunsch der Initiativen ist eine zentrale Haltestellenanlage vor der Glocke – also die Lösung, von der sich die politisch Verantwortlichen mittlerweile verabschiedet ha-

ben. Das Bündnis verweist auf „kurze und wirklich barrierefreie Umstiegswege“, die sich dadurch realisieren ließen. Um die Fahrgäste zu reduzieren, die im Umfeld der Glocke als großes Problem gesehen werden, könnten sogenannte Flüstergleise verlegt werden. Darüber, und über die Frage, was diese Spezialeisen leisten können, wird bereits seit Jahren diskutiert. Schließlich, so die Position des Bündnisses, würde „durch die Schaffung einer zentralen Haltestelle eine Sichtachse von der Wilhelm-Kaisen-Brücke auf die Glocke eröffnet, was deren Bedeutung ebenfalls hervorheben würde“. Ihr Anliegen haben die Befürworter der zentralen Haltestellenanlage vergangene Woche als Petition bei der Bremischen Bürgerschaft eingereicht.



„Man darf die Mehrheit nicht mit der Wahrheit verwechseln.“

JEAN COCTEAU (1889–1963)

Bis zu 20.000 Euro Soforthilfe

Richtlinie für Hochwasseropfer

VON FELIX WENDLER

Bremen. Der Bremer Senat hat seine Pläne für die versprochenen Hochwasserhilfen konkretisiert. Nachdem der Unterstützungsfonds am 9. Januar beschlossen wurde, legt das Finanzressort nun eine Richtlinie für die Gewährung sogenannter Billigkeitsleistungen vor. Dabei handelt es sich um eine finanzielle Unterstützung, die freiwillig erbracht wird. Wie berichtet, will Bremen für die Hochwasserbetroffenen eine Million Euro bereitstellen. Die Richtlinie ist Voraussetzung dafür, dass Bürger Anträge auf finanzielle Unterstützung stellen können. Sie regelt auch konkret, wer wie viel Geld aus dem Topf beantragen kann.

Zielgruppe der Soforthilfe sind demnach Bürgerinnen und Bürger aus den besonders betroffenen Gebieten Borgfelds. Genannt werden der Erbrichterweg, die Katrepler Landstraße und der Ortsteil Timmersloh. Anwohner können laut der Vorlage eine Soforthilfe von bis zu 2500 Euro pro Privathaushalt beantragen – zum Beispiel, um beschädigten oder zerstörten Hausrat zu ersetzen. Auch andere Aufwendungen wie Übernachtungskosten können geltend gemacht werden. In Ausnahmefällen, in denen „eine besonders akute Notlage begründet dargelegt ist“, ist eine Soforthilfe von bis zu 20.000 Euro möglich. Gemeinnützige Organisationen, die nicht versicherte Schäden erlitten haben, können der Richtlinie zufolge bis zu 5000 Euro Soforthilfe beantragen.

Die Antragsteller seien verpflichtet, ihre Angaben glaubhaft darzulegen. Zudem müssten sie bestätigen, dass für die Aufwendungen kein vollständiger Versicherungsschutz bestehe beziehungsweise kurzfristig kein Geld von der Versicherung zu erwarten sei. Später gewährte Zahlungen der Versicherung müssten an das Land Bremen abgetreten werden. Anträge können laut der Vorlage bis zum 1. Mai bei der Senatskanzlei gestellt werden, dafür soll es ein entsprechendes Formular geben.

MITTE UND ÖSTLICHE VORSTADT

Aufgesetztes Parken wird teils verboten

Bremen. Um die Rettungssicherheit zu gewährleisten, darf in zwölf Straßen in Bremen-Mitte sowie in der Östlichen Vorstadt künftig nicht mehr aufgesetzt geparkt werden. Das teilt der Senator für Inneres mit. Anwohner werden schriftlich informiert, heißt es weiter. Erst danach erfolge eine verstärkte Kontrolle durch das Ordnungsamt. Wer sein Fahrzeug im Anschluss immer noch illegal abstellt, muss demnach mit einem Bußgeld und – falls erforderlich – dem Abschleppdienst rechnen, lässt die Senatspressestelle wissen. Die Maßnahme betrifft folgende Straßen: Körnerwall, Schweizer Straße, „Kleiner“ Sielwall, „Kleine“ Bismarckstraße, Hildesheimer Straße, Im Krümmen Arm, Hülsenstraße, Kreuzstraße, Besselstraße, Reederstraße, Linienstraße und Herdentorswallstraße. WK

GEWINNZAHLEN

Lotto: 1, 8, 11, 25, 45, 49; Superzahl: 4.
„Spiel 77“: 4 5 8 7 1 5 4.
„Super 6“: ★4 3 9 6 0 7.

GLÜCKSSPIRALE	Sonnabend, 20. 1.
Wochenziehung	8 = 10 Euro
	16 = 25 Euro
	612 = 100 Euro
	0518 = 1000 Euro
	75745 = 5000 Euro
	557283 = 100000 Euro
	540530 = 1000000 Euro
Prämienziehung	7039903 = 100000 Euro*
	*20 Jahre monatlich als „Sofortrente“ oder einmalig 2,1 Millionen Euro
	(Alle Angaben ohne Gewähr.)