

Mammutprojekt mit Tücken im Detail

Die Arbeiten für den Wesertunnel der A 281 schreiten voran – ein Baustellenreport aus Seehausen



„Das, was wir hier vorhaben, macht man nicht alle Tage“, sagt Projektleiter Andreas Böddeker, hier im Gespräch mit Bauleiterin Marie-Louise Paehr.

FOTOS: CHRISTINA KUHAUPT



Nicht der Ton, den man spielt,
ist der falsche Ton – es ist der Ton,
den man danach spielt,
der ihn richtig oder falsch macht.
MILES DAVIS (1926–1991)

Betrüger bestehen 78-Jährige

Polizei warnt vor Kriminellen

Bremen. Am Dienstag sind in der Neustadt wieder Trickbetrüger unterwegs gewesen, die sich als Polizisten, Bankmitarbeiter und Handwerker ausgegeben haben. Laut Mitteilung der Polizei haben sie sich mit unterschiedlichen Vorgehensweisen Zutritt zu Wohnungen verschafft und unter anderem Gold erbeutet.

In der Neustadt erhielt eine 78-jährige Frau laut Polizei am Dienstagvormittag zunächst einen Anruf eines vermeintlichen Bankmitarbeiters. Er habe ihr erklärt, dass Betrüger versuchten, von ihrem Konto aus Geld ins Ausland zu überweisen, und ihre Vermögenswerte in Gefahr sein könnten. Im weiteren Verlauf soll ein angeblicher Polizist in der Gottfried-Menken-Straße vor der Haustür der Seniorin erschienen sein. Er setzte die 78-jährige laut Bericht so sehr unter Druck, dass sie seinen Anweisungen folgte und ihm den Safe öffnete. Daraufhin habe der vermeintliche Polizist die Seniorin beiseitegeschoben, mehrere Goldbarren genommen und sei anschließend damit geflüchtet. Die Frau wurde dabei laut Polizei nicht verletzt.

Schlüssige Erzählungen

Die Polizei warnt eindringlich vor diesen Kriminellen: Oft wirken die Erzählungen sehr schlüssig und glaubwürdig. Polizeibeamtete raten, nur Handwerker ins Haus zu lassen, die man selbst bestellt hat oder die von der Hausverwaltung angekündigt wurden. Bei Zweifeln sollen Betroffene die Polizei unter 110 anrufen.

TEB

ANZEIGE

WESER-KURIER

Ostergewinnspiel

Heute im Nest:

wolfcenter

5 x 2 Eintrittskarten

QR-Code scannen und mitmachen.
weser-kurier.de/ostergewinnspiel

WESER KURIER

VON MARC HAGEDORN

Bremen. Der Bauplan an der Wand im Container ist bestimmt drei Meter lang. Er reicht beinahe von der einen Seite des Raumes bis zur anderen. So groß wie die Zeichnung ist auch das Projekt selbst, das hier am Südufer der Weser in Seehausen langsam, aber sicher Gestalt annimmt. Wenn alles so kommt, wie sich die Macher das vorstellen, sollen Autofahrer hier Ende 2029, spätestens Anfang 2030 durch einen Tunnel auf die andere Weserseite gelangen können.

In dem Fall wäre nach Jahrzehnten des Planens, Prozessierens und Bauens eine historische Lücke geschlossen. Denn parallel zum Wesertunnel zwischen Stahlwerk und Seehausen im Norden soll bis Ende 2029 im Süden der Stadt, in Höhe Flughafen, auch der letzte Bauabschnitt fertig werden – und dann wäre die A 281, vor 42 Jahren in den Flächennutzungsplan aufgenommen, tatsächlich als durchgängige Verbindung zwischen der A 27 und der A 1 hergestellt.

Mindestens 1,55 Milliarden Euro wird das Projekt am Ende gekostet haben, allein 775 Millionen davon die Weserquerung. Ob es wirklich bei dieser Summe bleibt, weiß heute niemand. Es ist keine zwei Jahre her, dass es so aussah, als würde der Bund den Geldhahn nicht wieder öffnen. Tat er dann aber doch.

Bis ins Jahr 2029 wollen Marie-Louise Paehr und Andreas Böddeker an diesem Tag

Ein regelrechtes Containerdorf ist hier am Deich entstanden. Eine eigene Baustraße haben sie angelegt, Spundwände gesetzt, eine Wasseraufbereitungsanlage hingestellt und sogar ein Betonmischwerk. Container sind als Schallschutz positioniert, weitere sollen oben auf dem Deich folgen. Denn nur einen Steinwurf von der Baustelle entfernt wohnen Menschen. Sie sind hier zu Hause. Lärm und Dreck werden sie noch eine ganze Zeit lang ertragen müssen.

Baumaterialien stapeln sich, wohin man schaut. Bagger schaufeln Erde aus Baugruben, jede mehrere Fußballfelder groß. Eine ganze Straße müssen sie demnächst auch noch verlegen, dafür laufen die Vorbereitungen. Die Hasenbürener Landstraße wird über zwei Behelfsbrücken umgeleitet, eine für Autos, eine für Fußgänger und Radfahrer. 50 bis 60 Männer und Frauen sind auf dieser Weserseite zurzeit Tag für Tag im Einsatz.

Auf der anderen Weserseite sind es nicht weniger, und ihre Aufgabenstellung ist nicht weniger kompliziert. Die Ingenieure und Arbeiter bereiten alles dafür vor, dass in gut zwei Jahren die Tunnelelemente einge-

schwommen und abgesenkt werden können. Aber im Gegensatz zu ihren Kollegen auf der Südseite in Seehausen müssen sie auf der Nordseite mit noch viel weniger Platz auskommen, denn die künftige A 281 wird direkt über das Gelände des Stahlwerks von Arcelor Mittal führen, es in zwei Teile zerschneiden. Ein Mammutprojekt mit Tücken im De-

22.000

Tonnen schwer ist jedes der sechs
Tunnelteile.

tail.

Deges-Mann Böddeker erzählt von Gleisen auf dem Werksgelände von Arcelor, die abgebaut werden mussten. Statt mit zwölf müssen die Stahlwerker aktuell mit drei Gleisen auskommen. An einer anderen Stelle kreuzen mehrere Versorgungsleitungen – für Strom, Wasser, Öl und Telekommunikation



Hier soll die Autobahn irgendwann entlanglaufen, noch ein paar Meter weiter werden die Autos dann unter der Weser verschwinden.

– den Weg der künftigen Autobahn, auch das ist eine Herausforderung. Und damit die Autos auf der A 281 später wegen herumfliegender Teilchen von der angrenzenden Schlackekippe keinen Schaden nehmen, bekommen rund 500 Meter der Fahrbahn eine schützende Dachkonstruktion.

So wie Böddeker und Paehr das alles erzählen, gewinnt man einen Eindruck davon, warum das alles seine Zeit braucht. Wenn die beiden überhaupt in die Zukunft schauen wollen, dann auf das Jahr 2027. Dann soll alles so weit fertig sein, dass die Tunnelelemente verlegt werden können, von Süd nach Nord, in dieser Reihenfolge. Sechs Röhren werden es sein, sechsmal rund 120 Meter lang, sechsmal 22.000 Tonnen schwer. Noch gibt es sie nicht. Sie werden seit Oktober bei der Lloydwerft im Kaiserdock II in Bremerhaven gefertigt, immer zwei zur selben Zeit. Die Ersten könnten im Sommer fertig sein, die letzten beiden Ende 2026.

Und dann wird es spannend. Klappt der Transport der Tunnelelemente aus dem Zwischenlager im Industriehafen reibungslos? Gelingt das Absenken der Teile? Die Verhältnisse unter Wasser sind sehr fragil. Schließlich muss man die sechs Teile auch noch waserdicht bekommen.

Tunnelbauexpertin Paehr hat vorhin ein Schiff mit einem Bagger auf der Weser beobachtet. Es suchte den Grund nach alten Stahlteilen ab, alten Reifen und anderem Gerümpel. Auch nach Kampfmitteln, Minen oder Bomben, wird in diesen Wochen Ausschau gehalten. „Man weiß nie, was einem im Boden oder im Wasser alles begegnet“, sagt Paehr.

In der heißen Phase, wenn die Tunnelteile 2027 montiert werden, wird die Weser für den Schiffsverkehr an dieser Stelle tageweise gesperrt sein. Eine weitere Herausforderung. Aber das muss bei einem solchen Projekt, wie es der A281-Bau ist, wohl so sein. „Das, was wir hier vorhaben“, sagt Projektleiter Böddeker, „das macht man nicht alle Tage.“

Scannen Sie den QR-Code und sehen Sie die Baustelle aus der Vogelperspektive oder: www.wk24.de/drohne

775

Millionen Euro kostet allein die
Weserquerung.

noch gar nicht schauen. Sie ist Bauleiterin bei der durchführenden Firma Wayss&Freytag, er Projektleiter beim Entwickler Deges. Ihr Job ist es, den Journalisten zu erklären, was hier an der Hasenbürener Landstraße gerade passiert. Und das ist eine ganze Menge.



Die Geräte, die bei der Arbeit am Wesertunnel zum Einsatz kommen, sind mächtig. Aber das passt zur Größe der Aufgabe.

A1-SANIERUNG Weserbrücke wird zum Nadelöhr

Bremen. Bisher wirkte sich die Sanierung der Weserbrücke der A1 zwischen den Anschlussstellen Arsten und Hemelingen noch nicht verstärkt auf Autofahrer aus – das wird sich laut einer Mitteilung der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH (Deges) in der nächsten Zeit ändern. Durch den Start der sogenannten Bauphase II soll die A1 in Fahrtrichtung Osnabrück im Bereich vor, auf und hinter der Brücke auf zwei Fahrstreifen reduziert werden. Aktiv wird die Sperrung ab Montag, 14. April. Die Fahrstreifensperrung soll laut der Deges bis August andauern. Die Richtungsfahrbahn Hamburg wird dann bis September 2026 gesperrt und ebenfalls saniert. In der Zeit wird der Verkehr mit jeweils zwei befahrbaren Fahrspuren in beide Richtung komplett auf die Richtungsfahrbahn Osnabrück verlegt.

TBE