

# Wesertunnel: Noch fünf Monate bis zur Freigabe

Eröffnung im Januar – „Keine weiteren Verzögerungen“ – Roboter von Bremer Firma bringt jetzt Brandschutzplatten an

VON FLORIAN HANAUER

Auf der einen Seite Baufahrzeuge, Betonverschalungen, Kabelstränge und eine Heerschar von Ingenieuren und Arbeitern. Auf der anderen Seite sieht das Bauwerk schon so gut wie fertig aus: Der Wesertunnel bei Dedesdorf, eine der größten Baustellen im Nordwesten, geht mit großen Schritten auf seine Fertigstellung zu. Am Dienstagmittag gab es sogar eine kleine Feier in dem Bauwerk, auf der sich Bremens Bürgermeister Perschau (CDU) über Baufortschritt und Brandschutz informierte.

In die beiden Röhren unter der Unterweser wird zurzeit die technische Ausstattung eingebaut. Im Januar soll der 1,6 Kilometer lange Tunnel mit einem

Tag der offenen Tür eröffnet und dann für den Verkehr freigegeben werden, bestätigt Ernst-Dieter Hauer, Leiter der Bauaufsicht des Niedersächsischen Straßenbauamtes vor Ort, der mit keinen weiteren Verzögerungen mehr rechnet. Neben den vielen Kilometern Kabel, die jetzt verlegt werden, ist auch die Brandschutzausstattung montiert, der Unterbau der Straße ist fertig und auf der Ostseite wird gerade der Hochwasserschutz vollendet, berichtet Hauer. Denn selbst nach einem Deichbruch durch eine Sturmflut an der Weser soll der Tunnel nicht „voll laufen“ können.

Der Asphalt kommt dann im Oktober auf die Fahrbahnen und im November schließlich werden die „weißen Striche“,

also die Fahrbahnmarkierungen, gemalt. Hauer rechnet jetzt auch damit, dass der Kostenrahmen eingehalten wird: Rund 187 Millionen Euro kostet der eigentliche Tunnel, für den Straßen- und Brückenbau

fallen noch einmal 51 Millionen Euro an, für den Grunderwerb und sonstige Kosten rund 20,5 Millionen Euro, so die Kalkulation des Straßenbauamtes Oldenburg.

Ein Tunnel-Roboter der Bremer Firma Kaefer Isoliertechnik hat die Montage der Brand-



Die Südröhre mit zwei Fahrspuren: An der Wand werden die Brandschutzplatten montiert. FOTO: DW

schutzplatten im Tunnel übernommen – „weitweit das erste Bohr- und Verlegegerät für solche Verkleidungen“, wie man bei Kaefer stolz betont. Das Gerät wurde gemeinsam mit der Firma Fischer Befestigungssysteme entwickelt. Auf den Roboter wartet eine große Aufgabe:

22 000 Quadratmeter Brandschutzplatten muss er verlegen, das sind 12 000 Stück Platten. In der Nordröhre haben Montage-Teams diese Aufgabe übernommen, in der Südröhre ist jetzt der Roboter an der Arbeit. Bei einem Feuer im Tunnel besteht die Gefahr, dass das Wasser in den Tunnelwänden aus Stahlbeton verdampfen könnte, und der Beton abplatzt und instabil wird. Die Brandschutzplatten sollen das verhindern – sie sind aus Glasfaser verstärktem Leichtbeton gefertigt, wie man bei Kaefer erläutert.

Perschau lobte die „beachtliche Innovationsleistung“ und Zusammenarbeit der Firmen. Der Tunnel würde neue Perspektiven für die Region und Bremerhaven bringen. Nach den großen Tunnelun-

glücken in den Alpen waren die Planungen für den Brandschutz im Wesertunnel überarbeitet worden. Eine Arbeitsgruppe der Gemeinden und Landkreise, der Feuerwehr und eines beratenden Ingenieurbüros weitete das Sicherheitssystem aus. So sind in jede Röhre 15 statt zehn Entnahmeeinrichtungen für Löschwasser eingebaut worden. Auch technische Geräte für das Aufspüren von Feuer und Rauch wurden montiert. Eine so genannte „Orientierungsbeleuchtung“, Videouberwachung, Lautsprecher und schließlich die elektronisch gesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlage sollen das Sicherheitskonzept abrunden.

Hintergründe zum Wesertunnel: [www.strassenbauamt-oldenburg.de](http://www.strassenbauamt-oldenburg.de)