

# Brücke für den Füllstoff

Hafentunnel: Entlang der Trasse wird Technik für Konstruktion der einzelnen Baudocks installiert

VON WOLFGANG EHRECKE

**LEHE.** Einfach Löcher in den Boden buddeln funktioniert beim Bau des Hafentunnels nicht. Um die Schlitzwände – die Außenbegrenzungen der 23 Tunnelabschnitte – ins Erdreich betonieren zu können, wird entlang der Trasse zurzeit ein Rohrleitungssystem verlegt. Darin fließt später eine Stützflüssigkeit, die die schmalen Schlitzwandgruben während des Baggers stabil halten soll.

Am Donnerstagabend wurde auf Höhe der Claus-Groth-Straße eine schlanke Stahlrohrbrücke über die Langener Landstraße gelegt. Die Claus-Groth-Straße liegt auf der Trasse des künftigen Hafentunnels. In den Rohren, die auf der Überführung Platz haben, wird demnächst Bentonit fließen. Das ist ein Mix verschiedener Tonmineralien. Vermischt mit Wasser, spielt Bentonit als zeitweiliger Füllstoff eine wichtige Rolle beim Bau der Schlitzwände.

Schlitzwandgreifer heißen die imposanten Bagger, die die nur 80 Zentimeter starke, aber bis zu 19 Meter tiefe Öffnung abschnittsweise in den Boden knabbern. Damit der frisch gegrabene Erdschlitz nicht gleich wieder zu-



Zeichen des Hafentunnel-Baus: Eine **Leitungsbrücke** ist am Donnerstagabend auf Höhe der Claus-Groth-Straße über der Langener Landstraße installiert worden. Die Leitungen werden zum Bau der einzelnen Tunnelabschnitte gebraucht.

Foto Hadel

sammenstürzt, wird die Bentonitflüssigkeit hineingepumpt. So bleibt die schmale Öffnung stabil, bis sie Stück für Stück betoniert ist. Dabei wird die Bentonitflüssigkeit dann wieder abgesaugt. Die Schlitzwände schützen die jeweils etwa 100 Meter langen Baudocks, in denen der Tunnel abschnittsweise gebaut wird.

„Östlich der Bahntrasse, entlang der Dudweilerstraße und des Eichenwegs sind die Bauunternehmen zurzeit dabei, L-förmige Leitwände in den Boden zu setzen, die dem Schlitzwandgreifer die Richtung vorgeben“, berichtet Thorsten Gens, Bereichsleiter für Infrastruktur bei der Bremerhavener Wirtschaftsförderungsgesell-

schaft BIS, die das Tunnelbauprojekt managt. Die Bentonitleitungen werden entlang der gesamten Trasse verlegt: 23 von Schlitzwänden geschützte Baudocks wird es auf der Tunnelbaustelle geben. „Die Mischanlage für die Stützflüssigkeit ist bereits auf dem Baustellengelände an der Straße Langmirjen installiert, nächste Woche beginnt dort der Aufbau einer Wasseraufbereitungsanlage“, kündigt Gens an.

Die Konstruktion einer Schlitzwand für ein Baudock veranschlagen die Projektplaner mit ungefähr anderthalb Monaten. Gut ein Jahr vergeht zwischen Vorbereitung der Baugrube und der Fertigstellung des 100 Meter langen Tunnelabschnitts.

## Hafentunnel

Bis 2018/19 soll der knapp zwei Kilometer lange Hafentunnel als neue Verbindung zwischen Containerterminal und Autobahn fertig sein. Die Kosten des Vorhabens werden derzeit auf 180 Millionen Euro veranschlagt, dazu kommen 29,2 Millionen Euro Planungskosten. Errichtet wird der Tunnel von den Baukonzernen Züblin und Hochtief.