

# Plötzlich und unerwartet



Die spontane Sperrung setzte viele Großraum- und Schwertransporte im Cuxport für längere Zeit fest, auch Bremerhaven war massiv betroffen.

Nachdem die Autobahnmeisterei am 21. Februar direkt neben der A27 eine große aufgespülte Sandfläche entdeckte, ging alles ganz schnell. Bei einer sofortigen, genaueren Überprüfung wurde die Ursache umgehend gefunden: Die Wellstahlrohre in einem Grabendurchlass aus dem Jahre 1977, der Bauzeit der Autobahn, waren inzwischen sehr morsch und brüchig geworden. Aufgrund der langen Regenphasen seit November 2023 drang der durchnässte Sand des Autobahnfundaments durch die Risse und wurde mit dem Wasser des Grabens ans Tageslicht gespült.

Text und Bilder: Jens Hadel

**D**ie zuständigen Behörden ordneten unverzüglich eine Komplettsperrung der wichtigen Nord-Süd-Verbindung an. Innerhalb weniger Stunden wurden Umleitungsrouten ausgeschildert und der gesamte Verkehr durch die Ortschaften Hagen und Uthlede geführt. Natürlich waren die Straßen im Umland nicht für derartige Dauerbelastungen ausgelegt. Aufgrund der extrem regenreichen Wochen zuvor, kam es schnell zu Absackungen der Fahrbahn­ränder und Senkenbildungen auf kompletter Fahrbahn­breite. Zu Beginn kam es fast täglich zu umgekippten LKW, sogar ein neuer Auto­kran musste wieder auf die Straße gehoben werden. Diese Unfälle verursachten Vollsperrungen der Umleitungen und weitere Staus im weiteren Umland.



Die begrünte Böschung wurde mit großen Mengen Sand überspült.



## Umfangreiche Vorarbeiten

Die Autobahn GmbH begann umgehend mit den Planungen für die Sanierung. Bereits am Montag, dem 26. Februar, also schon nach 2 Werktagen und dem Wochenende, starteten die Arbeiten vor Ort. Dienstag wurde begonnen, die Fahrbahn abzutragen. Diese bestand aus der Deckschicht aus Asphalt, darunter die Binderschicht, schließlich die ehemalige Betonfahrbahn, die als Tragschicht diente. Diese war aufgrund der Härte des Materials am schwierigsten zu entfernen. Eine weitere Herausforderung waren die Stahlanker und -dübel. Sie ver-



Mehrere Pumpen saugten das Grundwasser über 100 Minibrunnen aus der 9 Meter Tiefe.

banden die Platten untereinander und konnten nicht abgefräst werden. In den folgenden Tagen wurden fünf Rohre für die Grabenumleitung verlegt und mit entsprechenden Pumpen bestückt. Über die gesamte Autobahnbreite verteilt trieben zwei Spülbohrer rund hundert, ca. neun Meter tiefe Löcher in den Sand. In die Bohrlöcher wurden Minibrunnen eingeführt. Sie bestanden aus einem gelochten, mit Vlies umwickelten PE-Rohr. Darüber wurde das Wasser im Boden abgepumpt, um die Baugrube trocken zu halten. Am Samstag, dem 2. März begann das Ausbaggern der Baugrube.

## Währenddessen in den Häfen

Seit der Komplettsperrung am 21. Februar waren Großraum- und Sondertransporte von und zu den Häfen Bremerhaven und Cuxha-

ven nahezu nicht mehr möglich. Sämtliche Genehmigungen hatten ihre Gültigkeit verloren, sodass unhandliche Güter auf dem Landweg nicht mehr ans Ziel gelangen konnten. Besonders der Umschlag von Rotorblättern und anderen Baugruppen für den Windenergieausbau vom Cuxport kam komplett zum Erliegen. Die Autobahn GmbH dachte kurz über eine Behelfsbrücke über den Baustellenbereich für Rotorblatt-Transporte nach. Diese Idee wurde schnell verworfen, da dies die Arbeiten stark behindert und somit verzögert hätte. Schließlich plante man, die Autobahn vor Ende März wieder komplett freigeben zu können.

Bund und die Länder Niedersachsen und Bremen überlegten das Sonntagsfahrverbot aufzuheben, damit Schwerlasttransporte am Sonntag über die ehemalige Bundesstraße 6, die heutige L135 fahren könnten. Diese Möglichkeit wurde leider erst spät für die beiden letzten Sonntage vor Ostern freigegeben. Wesentlich zügiger erteilte die Stadt Cuxhaven entsprechende Genehmigungen für die normalen Werkstage. Trotzdem blieben natürlich etliche besonders lange oder schwere Transporte stehen. Für einige Windparks transportierte man Rotorblätter und andere Elemente vom Cuxport per Schiff Richtung Süden und verlad diese erst später auf die Straße.

## Sandkiste A27

Während Bagger die Baustelle zu einer riesigen Sandkiste machten, war bereits am 4. März die Oberkante des maroden Wellstahldurchlasses an einigen Stellen durch den Sand sichtbar. Insgesamt musste bis auf rund 9 Meter in die Tiefe gegraben werden. Die aufgestellte Beleuchtung ermöglichte Zwei-Schicht-Betrieb



Zwei 50 Tonnen schwere Asphaltfräsen trugen die Fahrbahnschichten in Rekordzeit ab.



von morgens 5.30 Uhr bis abends 22 Uhr. Mittlerweile war die Baugrube so breit und tief, dass ein Bagger dem anderen den Sand vor die Ketten kippen musste, damit dieser ihn weiter auf die Lkw-Mulden beförderte. Die Zwischenlagerung erfolgte etwa 1,5 Kilometer südlich auf dem Parkplatz „Harmonie“. Zwischendurch mussten Bauzäune aufgestellt werden, da sich ausgesprochen interessierte Gäste häufiger unerlaubt im Arbeitsbereich aufgehalten haben. Am 7. März konnte das alte Wellstahlrohr komplett entfernt werden. Vor dem Ausbau wurde



Gewaltige Sandmengen mussten zum Zwischenlager in 1,6 Kilometer Entfernung gebracht werden.



Nicht termingerecht gelieferte Rotorblätter und andere Baugruppen fehlten auf den Baustellen.

der untere Teil des Rohres vom darin liegenden Schlamm befreit. Am 8. März wurde schließlich mit dem Einheben der neuen glasfaserverstärkten, fünf Meter langen Kunststoffrohre begonnen. Die 8 Tonnen schweren Rohre wurden in der Baugrube am Kran hängend mit einem Bagger ineinandergeschoben. Während die letzten Elemente zwischen der bereits verlegten Rohrleitung und dem Betonrahmen montiert wurden, erfolgte das Verfüllen der Baugrube mit etlichen Sandschichten, die jeweils einzeln verdichtet wurden. Die rund 100 Minibrunnen wurden jetzt wieder gezogen. Der Graben samt der neuen Wasserquerung benötigte die Umleitung nicht mehr und ging zurück in den Normalbetrieb. Auf der To-Do-Liste der letzten Woche standen noch die neue Fahrbahndecke samt Markierungen und die Montage der Leitplanken.

## Erkenntnisse

Zum Redaktionsschluss liefen die Arbeiten noch; sollten keine unerwarteten Probleme aufkommen, sollte die Sanierung wirklich vor Monatsende, passend zum Osterwochenende mit viel Touristenverkehr, abgeschlossen sein.

Scheinbar kann die Autobahn GmbH bei entsprechendem Druck des Bundes und der Landespolitik Projekte wirklich schnell und kompetent durchführen. Alle Beteiligten haben dies durch ihren Einsatz ermöglicht. Kaum beachtet sind die Straßenmeistereien und Planer der umliegenden Ortschaften, die fast täglich die Umgehungsstraßen reparieren oder spontane Ausweichstrecken ausschildern mussten.

Es hat sich klar gezeigt, dass die bundesweite Flickschusterei das deutsche Straßennetz so weit heruntergewirtschaftet hat, dass höhere Fahrzeugdichten umgehend zum Kollaps vieler wichtiger Verbindungen führen.

Wie groß der finanzielle Schaden insgesamt ist, wird wohl nie in Zahlen zusammengefasst werden können. Viele Projekte und Baustellen mussten ungeplante Verzögerungen hinnehmen, Personal und Geräte bezahlt werden, obwohl Material fehlte. Für nicht pünktlich erfolgte Transporte dürften auch etliche zusätzliche Schiffsbuchungen und Konventionalstrafen angefallen sein. All diese Kosten werden nicht vom Bund erstattet. Ärgerlich und unnötig belastend, wenn Unternehmen für mangelhafte und geschäftsbehindernde Infrastruktur zahlen müssen.



Die morsche Wasserleitung hatte sich zur Hälfte mit Ausspülungen gefüllt.



Der Stahlbetonübergang des Böschungsbereichs mit der neuen Verrohrung.



8 Meter lange Rohrschüsse wurden mit einem Teleskopkran in die 9 Meter tiefe Baugrube gehoben.