

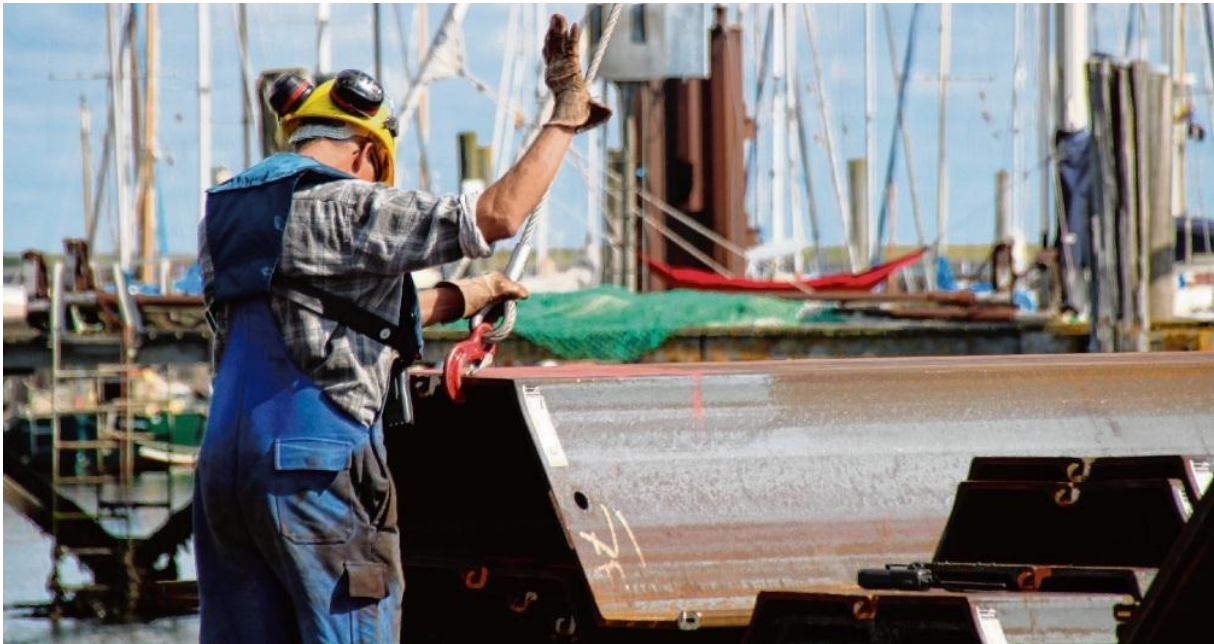
Der Insel-Bote vom 17.08.2017

Baustelle Mole ist Gäste-Magnet

Tausend Tonnen Stahl und Sprengungen unter Wasser / Durch die Arbeiten ist der Hafенrand zum Anziehungspunkt geworden.

Wyk Touristen-Attraktion Alte Mole. Seit dort Baggerarme und Spundwände kreisen, stehen ständig Neugierige an den Sperrgittern. Nachdem das Unterwasserfundament der alten Brücke abgetragen ist, sollen nächste Woche die ersten Spundwände gesetzt werden, teilt Bauleiterin Annett Bode mit.

Wo einst das Hubportal der alten Brücke stand, wurde zehn Tage lang gestemmt. Wer beobachtete, wie der Bagger auf dem Arbeitsschiff schwankte, stellte sich Fragen nach der Balance. „Keine Sorge“, sagt Hafенbetriebschef Ulrich Koch, „alles steht auf Stützen, und die stecken zehn Meter tief im Schlamm“.



Muss passen: Derzeit werden die Spundbohlen auf der Mole umgesetzt und nummeriert

Viel Arbeit und viel Abbruchgut, denn der massive Brückenboden hatte eine Größe von drei mal sechs Metern. Auch Taucher waren tagelang im Einsatz, weil sich an den scharfkantigen Stahlpfählen, die im Fundament steckten, der Bagger seinen Hydraulikschlauch hätte aufreißen können. „Dann hätten wir einen Ölfilm im Hafен gehabt“, sagt Koch. Also stiegen die Taucher mit Unterwasserschweißgeräten runter und brannten die Pfähle ab, sobald wieder ein halber Meter Schutt an Land geschafft war.

Bode und Koch treffen sich regelmäßig. Die Bauingenieurin aus der Nähe von Oldenburg leitet die Arbeiten. Sie und Koch tauschen sich aus, checken ab und gehen über die Baustelle.

Nächste Woche beginnen die Rammarbeiten, bei denen die Spundbohlen rund um die Alte Mole ins Wasser getrieben werden und nach und nach die Form der neuen erkennen lassen. Die neue Brücke wird mit 24 Metern vier Meter länger als die alte.

Rund drei Monate wird die Spundbohlen-Arbeit dauern, es gilt insgesamt 1300 Tonnen in den Sand zu setzen. Bis zu 17,80 Meter sind die Bohlen lang, 1,20 bis 1,40 Meter breit. 180 Stück brachte ein Schiff bisher aus Luxemburg. Gebraucht werden insgesamt 720.



Bagger mit Meißel: Das Unterwasserfundament der Brücke ist abgetragen

Die Bohlen werden zurzeit umgesetzt. Ein Polier sprüht jeder eine Nummer auf. „Er kontrolliert noch mal alles und hat die Reihenfolge im Auge“, sagt Bode. Element für Element wird dann – am Seilbagger hängend – unter Druck mit einem Rüttler einvibriert. Alternierend zum Rüttler kann in den Haken des Baggers auch ein Hammer geklinkt werden. „Dann könnte es etwas lauter werden“, warnt Koch. Etwa gegen Jahresende werden die Einzelteile miteinander verstrebt: Rückverankerung der Spundwand, sagt der Fachmann. Der Plan für diese Arbeiten ist meterlang und hängt bei Bode und Koch an der Wand. Für den Laien stellt sich die Frage, wie man ins Meer hinaus Spundplatten so exakt hintereinander verankert, wie es die Ingenieurszeichnung vorsieht. Bode lacht und verweist auf ein Monstrum aus Stahl. „Unsere Raumführung. Ein tolles Produkt.“

Zwei 15 Meter lange miteinander verbundene Stahlträger geben die Richtung für die Spundplatten vor. Getragen werden sie von zwei gewaltigen Rohren, die in den Nordseeboden eingerüttelt werden. „Wo genau diese Rohre in die See müssen, wird über Vermessungspunkte eingemessen“, sagt Bode. Sind die ersten fünfzehn Meter Wand gesetzt, wird die Trägerkonstruktion weitergeschoben, und wieder auf einem Stützrohr aufgelegt. Wie lange der Bagger braucht, um so ein 15-Meter-Rohr in die Nordsee zu rütteln? Annett Bode winkt ab, „das kann ruck, zuck nach ein paar Minuten drin sein.“

Wo die neue Mole breiter wird, als die alte, wird mit Sand verfüllt. Der kommt im besten Fall mit Entnahmegenehmigung direkt aus der Nordsee und kann gleich vom Schiff aus hinter die Spundwand gepumpt werden. Andere Variante: Per LKW aus einer Sandkuhle am Festland. Sechs bis achttausend Kubikmeter werden es sein müssen, schätzt Annett Bode. Das sind etwa 500 Sattelzüge. Ehe die neue Mole dann gepflastert werden kann, bekommen die Wände noch eine rund 50 bis 60 Zentimeter breite Betonkante aufgesetzt, die Abschlussbordüre im Nichtfachjargon. Geplante Arbeitszeit für Auffüllen und Pflastern: weitere zwei Monate.

Wenn alles fertig ist, wird der Seiteneinstieg auf Schwimmpontons liegen, was ihn viel weniger wartungsintensiv und natürlich ebbe- und flutgängiger macht. Am gegenüberliegenden Molenrand wird die steile Metalltreppe zum Seenotretter ebenfalls durch einen Schwimmponton ersetzt.

Bis April/Mai 2018 steht Föhr in Annett Bodes Kalender. Die 48-jährige Wasserbauingenieurin kennt von der Insel bisher eigentlich nur den Hafen und ihre weißen Arbeitscontainer. Aus denen heraus hat sie auch schon auf Borkum, in Hamburg und Emden Projekte gemanaged.



Bauleiterin Annett Bode



Werkleiter Ulrich Koch

Auf der Mole liegen noch vierzig riesige Dalben, die Arbeiter aus dem Schlick gezogen haben. Feinste Ware. „Das sind schöne alte Bongossi-Pfähle“, sagt Ulrich Koch, „die werden wir später wieder einsetzen.“

Undine Bischoff



Feine Ware: Die alten Holzdalben werden später wieder eingesetzt - abs

So wird aus der Alten Mole eine nagelneue Mole

Wyk Die Arbeiten zum Neubau der Alten Mole des Wyker Hafens schreiten voran. In der nächsten Woche soll mit dem Rammen begonnen werden. Die Spundbohlen werden schon platziert und nummeriert.

