

Der Tunnelbau zu Düsseldorf

Der Rheinfertunnel wird 25. Erich Waaser war Projektleiter des Vorhabens, das kurz vor Baustart beinahe gestoppt worden wäre.

VON UWE-JENS RUHNAU

Im Frühjahr 1993 fuhr Erich Waaser wie jeden Morgen von Meerbusch aus über die Oberkasseler Brücke zum Planungspavillon an der Reuter-Kaserne. Von oben habe er das Schild über der Einfahrt des im Bau befindlichen Rheinfertunnels gesehen. „Noch 160 Tage' war da zu lesen und ich dachte: Wir sind wahn-sinnig, das schaffen wir nie.“ Am 15. Dezember stand der Projektleiter des Großvorhabens dann aber an der Nordrampe bei der Eröffnungszere-monie. Der vorhergesagte Eröff-nungstermin war exakt eingehalten worden. Dies erfüllte ihn heute mit einer gewissen Genugtuung, sagt er, wenn man sich landauf landab Großprojekte anschau-e, sei das ja keine Selbstverständlichkeit.

25 Jahre alt ist der Rheinfertun-nel jetzt, „und dieses Alter sieht man ihm nicht an“, findet Waaser. Der Beton halte ewig, die Wände seien einen Meter dick, das Bauwerk müs-se unterhalten werden, aber Düssel-dorf könne daran noch lange sei-ne Freude haben. Das ist eine gute Nachricht, denn selten hat ein In-frastrukturprojekt einer Stadt einen solchen Schub gegeben. Deswegen wird es am kommenden Donnerst-ag im Rathaus auch als Bauwerk des Jahrhunderts ausgezeichnet. Gewiss war man sich dieses Siegeszugs und des Lobs von vielen Seiten jedoch damals keineswegs. Die verkehrli-chen Vorteile seien zwar unbestrit-ten gewesen, erinnert sich Waaser. 55.000 Autos quälten sich jeden Tag am Rheinufer entlang, es sei ein per-manentes „Stop and Go“ gewesen. Aber es habe durchaus Zweifel ge-geben. „Wir fragten uns besorgt, ob das nicht eine tote Ecke wird, ist ja auch mal zugig dort“, erinnert sich der Ingenieur. Die heutige Situation und der große Zuspruch seien nicht zu ahnen gewesen.

Waaser wurde der Tunnel-Mann. Fachkundig, energisch, seine laute Stimme war ebenso sein Mar-kenzeichen wie die obligatorische Fliege. Er hat die Eisenbahnstrecke Rath-Eller am Staufenzplatz tiefer ge-



Erich Waaser, Projektleiter beim Bau des Rheinfertunnels, auf der Rheinuferpromenade - direkt über seinem Werk

RP-FOTO: ANDREAS BRETZ

legt, den Uni-Tunnel und den Fleher Knoten gebaut, aber die gigantische Buddelei am Rhein war das wichtigste Projekt seines Lebens. „Eine komplexe Aufgabe“, sagt er. „Wir haben ja nicht nur den Tunnel gebaut, sondern 27 Hektar Stadtfläche unter den Pflug genommen.“ Der Bürgerpark Unterbilk, die Situation an der Gladbacher Straße und der Alte Hafen sind nur einige Stichpunkte.

Die Errichtung der 1928 Meter langen Tunnel selbst war mit großen Herausforderungen verbunden. Die größte: die lange Engstelle zwischen Theresienhospital und Mannesmann-Hochhaus. Auf diesem Abschnitt entstand ein Doppel-

stock-Tunnel. Die Arbeiter mussten teils durch Schleusen, in 20 Meter Tiefe wurde bergmännisch unter Druckluft gearbeitet. „Da herrschten Temperaturen von 40 Grad, es gab eine hohe Luftfeuchtigkeit, die Bauarbeiter hatten keine Hemden an.“

Waaser betont, „dass ein solches Vorhaben nie das Werk eines einzelnen ist, sondern vieler“. Dennoch hatte er einen beson-

deren Anteil am Gelingen, denn der heute 82-Jährige orchestrierte das große Team und war permanent vor Ort. So kam es auch zum Schild über der Tunnelleinfahrt. Der Count-down, der 365 Tage vor Verkehrsfrei-gabe begann, entsprang einer Laune im Gespräch mit den Bauleitern. „Das war dann unsere gemeinsame Herausfor-derung und manchmal verleihen solche Her-

ausforderungen Menschen Flügel.“ Wichtig sei zudem das große Ver-trauen durch den damaligen Pla-nungsdezernenten Rüdiger Reck-nagel und Oberstadtdirektor Peter Hölz gewesen. Dieser sei beispie-lsweise an Heiligabend extra ins Büro gekommen, um den Vertrag mit Peter-Michael Engel zu unterzeichnen. Der nämlich wollte auf dem südli-chen Tunnelmund das Stadttor bau-en, die Integration des Fundaments ins Tunnelbauwerk war ein 22-Mil-lionen-Deal. Hölz unterschrieb, Eng-els Sekretärin holte den Vertrag am gleichen Tag bei Waasers in Meer-busch ab. Auch dies war wichtig auf dem Weg zur Einhaltung der nur

Bürgerkarten für Jubiläumsfeier

Feier Am Donnerstag findet um 15 Uhr die Feier „Düsseldorf rückt an den Rhein – 25 Jahre Rhein-ufertunnel“ im Rathaus statt. Es sprechen u.a. der frühere Landes-minister Christoph Zöpel, Prome-naden-Architekt Niklaus Fritschi und Projektleiter Erich Waaser.

Karten Die Teilnahme ist nur mit Einlasskarte möglich. Bürgerkar-ten in einem begrenzten Umfang liegen am Montag am Empfang des Rathauses, Marktplatz 2, zur Abholung bereit.

dreieinhalbjährigen Bauzeit. Sie ist ebenso erstaunlich wie die ver-gleichsweise niedrigen Gesamtkos-ten von damals 550 Millionen Mark.

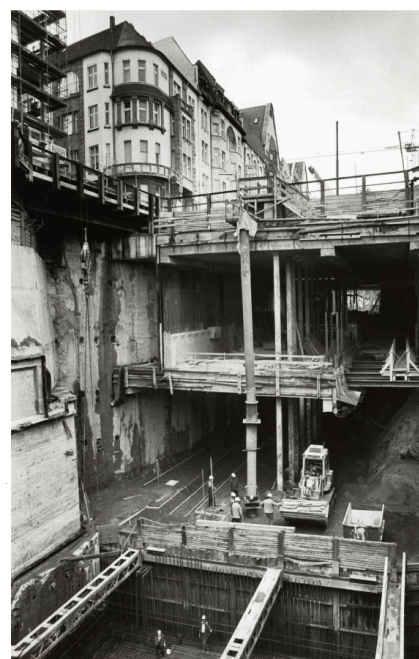
Alles ist gut gegangen. Als 1989 die Mauer fiel und eine Debatte um die Kosten der deutschen Einheit folg-te, hatte Waaser die Befürchtung, „dass man uns trotz einer fadenge-raden Planungsphase noch stoppt“. Tatsächlich gab es eine Debat-te um „das Düsseldorfer Prestige-projekt“ und im Mai 1990 die An-frage aus dem Ministerium, was es denn koste, wenn man alles abbla-se. Waaser behauptete aus der Hüf-te, 30 bis 40 Millionen Mark, was ja auch viel Geld ist. Nichts geschah. Als der Tunnel vor 25 Jahren eröff-net wurde, fuhr Waaser immer wie-der durch, um zu schauen, ob alles dicht ist. Besuchergruppen aus der ganzen Welt kamen, Leipzig wollte Waaser abwerben. Er blieb, ist seit 20 Jahren selbständig, betreut aktuell vier und ab Januar fünf Bauprojekte. Für eine Rheinquerung für Straßen-bahnen in Messehöhe hat er eine al-ternative Tunnelplanung gemacht. Man solle das Rheinufer nicht wei-ter zerstören, findet er. Man wird dem Vorschlag wohl nicht folgen. Über weitere Projekte denkt er nach, wenn er auf seiner 12,5 Meter lan-gen Motoryacht unterwegs ist.



Über Jahrzehnte normal: Eine vielbefahrene Straße trennt die Altstadt vom Rhein.



55.000 Autos am Tag bedeuteten in Zeiten des Berufsverkehrs „Stop and Go“.



Die Röhren liegen zwischen Theresienhospita-l und Mannesmann-Haus übereinander.



Über der Tunnelleinfahrt im Norden wurden die Tage heruntergezählt.



Der Verkehr wurde während der Bauzeit über das untere Werft geführt. FOTOS (5): STADTARCHIV