|  |  |
| --- | --- |
|  | Steel Europe |
|  |  |
|  | 22.11.2017  Seite 1/2 |

**15.000 Tonnen Hüttensand: Maroder Matena-Tunnel wird verfüllt**

Jetzt rollen die Lkw und bringen Hüttensand in den Matena-Tunnel. Am Ende werden es rund 15.000 Tonnen sein, mit denen die in die Jahre gekommene Unterführung unter dem Werkgelände der Stahlsparte von thyssenkrupp verfüllt wird. Der 1912 erbaute Matena-Tunnel war stark einsturzgefährdet und deshalb aus Sicherheitsgründen Mitte 2013 geschlossen worden. Bei den Arbeiten berücksichtigt thyssenkrupp Steel Europe auch die Belange des Denkmalschutzes, da der Tunnel durch die Verfüllung nicht beschädigt wird, sondern als Ganzes erhalten bleibt. Wegen der historischen Bedeutung des Duisburger Bauwerks wird das zur Kaiser-Wilhelm-Straße gerichtete, verzierte Ost-Portal aufbereitet sowie ein kurzes Stück des Tunnels. In diesem Bereich gibt es später auch eine Info-Tafel für interessierte Bürger. Die Baumaßnahme soll im Frühjahr kommenden Jahres abgeschlossen sein.

**Straße bekam bis 1912 ein Dach – Schauplatz für berühmte TV-Krimis**

Bevor der Matena-Tunnel zum Tunnel wurde, war es eine ganz normale zweispurige Straße, die das Betriebsgelände der August Thyssen-Hütte teilte und die Hauptverbindung zwischen Bruckhausen, dem ehemaligen Stadtteil Alsum und der Anlegestelle am Rhein war. Erste Überlegungen zur Errichtung einer Überbauung wurden bereits 1903 gemacht. Es dauerte aber bis zum Zeitraum von 1909 bis 1911, in dem die Matena-Straße ein Dach bekam. Der etwa 400 Meter lange Tunnel war für das Befahren von Schwerlastverkehr ausgelegt. Mit der Fertigstellung verband er nun die ehemaligen Werkteile Kokerei/Hochofenwerk mit dem Stahlwerk/Walzwerk und war damit sowohl für die Stadt Hamborn als auch für die August Thyssen-Hütte ein logistischer Zugewinn. Zeitweise fuhr auch eine Straßenbahn auf diesem gepflasterten Streckenabschnitt. Am 29. Oktober 1910 nahm die erste Linie von Alsum durch den späteren Matena-Tunnel über die Stadtmitte Hamborn bis nach Buschhausen ihren Betrieb auf. 1965 wurde die Linie durch die vier Meter hohe Röhre stillgelegt. Eine größere Aufmerksamkeit erhielt der Tunnel als Schauplatz der bekannten Schimanski-Krimis mit Götz George als TV-Kommissar. In sechs Folgen war der Matena-Tunnel in den 1980er-Jahren im Fernsehen zu sehen.

**Als Ersatz dient ein Rad- und Wanderweg entlang der Stahlproduktion**

Die städtische Matena-Straße verlor in den letzten Jahrzehnten ihre Bedeutung, u. a. weil ein Zugang darüber auf das Betriebsgelände nicht mehr direkt, sondern nur noch über die Werktore möglich war. Die dauernde Instandsetzung der Straße sowie der z. T. gefliesten Tunnel-Röhre, die sich im thyssenkrupp-Besitz befindet, machte angesichts des maroden Gesamtzustands keinen Sinn mehr. Als Ersatz für den deshalb geschlossenen Tunnel wurde 2013 ein moderner, zwei Kilometer langer Rad- und Wanderweg nahe dem Werkgelände im Duisburger Norden, ein „Stahlpfad“, gebaut.

**Bauarbeiten sollen im kommenden Frühjahr abgeschlossen sein**

Mit der Verfüllung des Matena-Tunnels ist jetzt, etwa 150 Meter nach dem West-Portal begonnen worden. Als Material dient sogenannter „Hüttensand“, ein unbedenkliches Nebenprodukt der Stahlherstellung, das auch im Straßenbau verwendet wird. Von der Kaiser-Wilhelm Straße kommend fahren die Lkw bis vor den Tunneleingang und laden ab. Von hier aus wird das Material mittels Radlader im Tunnel quertransportiert, an der Einbaustelle abgeladen und verdichtet eingebaut. Vom Beginn der Einbaustelle erfolgt der Einbau rückläufig in Richtung Kaiser-Wilhelm-Straße. Die Einbauhöhe des Hüttensandes erfolgt bis etwa zwei Meter unter die Tunneldecke. Der verbleibende Hohlraum wird anschließend mit einem hydraulischen Spezialbindemittel auf Zementbasis aufgefüllt. Vor Beginn der Arbeiten mussten zunächst verschiedene Kabel- und Rohrleitungen entfernt oder neu verlegt werden. Außerdem waren noch technische Fragen wie das Ziehen von Zwischenwänden zu klären. Weiterhin gab es während der Ausschreibungsphase Änderungsvorschläge aus dem Bieterkreis, welche geprüft und bewertet werden mussten. Die Bauleitung geht nun davon aus, dass die Arbeiten zügig voranschreiten und im kommenden Frühjahr abgeschlossen sein werden.

Ansprechpartner:

thyssenkrupp Steel Europe AG

Erik Walner, Leiter Media Relations

T: +49 203 52 - 45130

[erik.walner@thyssenkrupp.com](mailto:erik.walner@thyssenkrupp.com)

[www.thyssenkrupp-steel.com](http://www.thyssenkrupp-steel.com)

Company blog: https://engineered.thyssenkrupp.com