

Nicht immer können Projektmanager auf das Prinzip konstruktiven, sanften Interessenausgleichs setzen. Mitunter müssen sie sich dem Druck entgegenstellen und ein Bollwerk gegen Widerstand bilden. Dies erlebte Jan Stolzenwald ausgerechnet bei seinem Ziel, das alte Deckwerk – den Asphalt – als Baumaterial wiederzuverwenden. Bei einigen Beteiligten wurden Zweifel laut an dem Plan, den Asphalt vor Ort zu zerkleinern und im Deich einzusetzen. Viele Fachleute und Gutachter hatten dem Konzept ihren Segen gegeben. Trotzdem wurde immer wieder versucht, Jan Stolzenwald von seiner Idee abzubringen. Sie ihm „madig zu machen“, wie er sagt. Über Monate kämpfte er mit Einwänden, Ablehnung, „Das-geht-niemals“-Kritik.

Mit Rückendeckung seiner Behörde bestand Jan Stolzenwald auf seinem Konzept. „Doch die Brachialität, mit der man dieses Konzept zu verhindern suchte, hat mich überrascht,“ sagt er, „wenn einem einer über Wochen erzählt, dass das, was man über vier Jahre sorgfältig geplant hat, eigentlich Humbug ist – das perlt nicht mehr an einem ab.“ Das perfide Störfeuer, das ihn Zweifeln machen sollte am eigenen Plan, belastete ihn; er nahm die Sache auch nach Feierabend mit heim. Dennoch setzte er sich am Ende durch. „Dadurch haben wir etwa zwei bis vier Millionen Euro Mehrkosten vermeiden können“, sagt er. Triumph liegt dabei nicht in seiner Stimme, eher Bedrückung. Zusammenarbeit in Projekten stellt er sich anders vor.

„Deiche sind meine Leidenschaft“, sagt Jan Stolzenwald unumwunden. Er hat seine Berufung gefunden. Ist er auf Reise, hält er immer Ausschau nach Deichen. In den Niederlanden – selbst bei privaten Urlauben – fachsimpelt er mit dortigen Deichbauern. „Der Vorteil der Niederländer ist, dass in ihrer Gesellschaft der Deichbau sehr tief verankert ist“, erklärt er, „die Niederländer wissen, dass es ohne die Deiche ihr Land nicht geben würde. Entsprechend innovativ ist man dort.“ Unlängst war er in England. Dort schaute er sich die britischen „Sea Walls“ an, mächtige Verteidigungsanlagen gegen Sturmfluten, die häufig auch Strandpromenaden auf-

nehmen. „So etwas haben wir hier noch nicht gemacht“, sagt er, „vielleicht kann man die Prinzipien mal aufgreifen.“

„Ist Deichbau eine Kunst?“, frage ich. Jan Stolzenwald schüttelt langsam den Kopf. „Wir Wasserbau-Ingenieure haben einen Werkzeugkoffer, mit dem wir fast jedes Projekt lösen können“, sagt er. Moment – fast jedes Problem? „Es gibt bestimmte Sonderprojekte, bei denen man kreativ werden muss“, antwortet er. Ein solches „Sonderprojekt“ hat er gerade auf dem Schreibtisch. Es betrifft Helgoland. Hier am Eiderdamm ist wenig Platz für den Deich. Auf der kleinen Insel Helgoland ist kaum Platz für Böschungen. Eigentlich müsste man in den sauren Apfel beißen und massiv in die Höhe bauen. Aber: Der Damm müsste meterhoch sein – ein Unding! „Mit meinem üblichen Werkzeugkoffer komme ich so nicht weiter“, sagt Jan Stolzenwald. Doch solche Projekte jenseits des Üblichen fesseln ihn. Er ließ Helgoland als Modell nachbauen und tüftelte im Wellenbecken des Ludwig-Franzius-Instituts der Leibniz Universität Hannover an Lösungen. Gefunden hat er eine.

Doch bevor es mit dem Deichbau auf Helgoland losgeht, muss der Eiderdeich fertigwerden. Im Herbst bricht die Zeit der Sturmfluten an. Traditionell kommen die Arbeiten an Deichen Anfang Oktober, manchmal auch Anfang November zum Stillstand. Stillstand heißt: Die Deichkörper und die Außenböschungen müssen sturmflutsicher sein.

Im vergangenen Winter hat Jan Stolzenwald am Schreibtisch Pläne ausgearbeitet. Jetzt, ab Mitte April geht's auf der Baustelle weiter. Jan Stolzenwald hat noch mehr als drei Kilometer Deich vor sich, um das Land bis nach Rendsburg vor dem Meer zu schützen. Sein Projekt liegt passabel in der Zeit. Er zuversichtlich. Tönning, die anderen Orte hinter dem Deich und die einstreuten Bauernhöfe – sie werden auch bei steigendem Meeresspiegel sicher sein.

Eingangsabbildung: Der Deich am norddeutschen Eidersperrwerk. Er wird in einem Projekt auf rund vier Kilometer verstärkt. Foto: Oliver Steeger