

Die Fabrik, die den Tunnel für den Belt baut

Die Anlage im dänischen Rødbyhavn wird so groß wie 420 Fußballfelder.

Kopenhagen/Fehmarn – Es geht voran mit dem Milliardenprojekt: Die dänischen Tunnelplaner von Femern A/S haben jetzt einen Leitfaden veröffentlicht, der Arbeiten am Fehmarnbelttunnel beschreibt, die für kleinere und mittelgroße Unternehmen interessant sind. Darüber hinaus erhält er Hinweise für eine Qualifizierung als Subunternehmer.

Bereits im Herbst hatten die Dänen mit der Ausschreibung der vier Hauptbaupträge mit einem voraussichtlichen Gesamtvolumen von bis zu vier Milliarden Euro begonnen. Neun internationale Baukonsortien stehen in der engeren Wahl. Der Tunnel zwischen Puttgarden (Ostholstein) und Rødbyhavn (Lolland) soll 2021 für den Verkehr freigegeben werden.



Die Fertigung beansprucht 1250x2400 Meter.“
Obinna van Capelleveen

„Das Fehmarnbeltprojekt ist ein grenzüberschreitendes Bauvorhaben, welches eine gute Kenntnis der jeweils in Deutschland und Dänemark geltenden Bedingungen für Arbeitsmarkt und Wirtschaft erfordert“, informieren die Dänen jetzt in ihrem Leitfaden. Auf der internationalen Baustelle würden sich Unternehmen aus aller Welt treffen. Arbeitssprache werde deshalb Englisch sein.

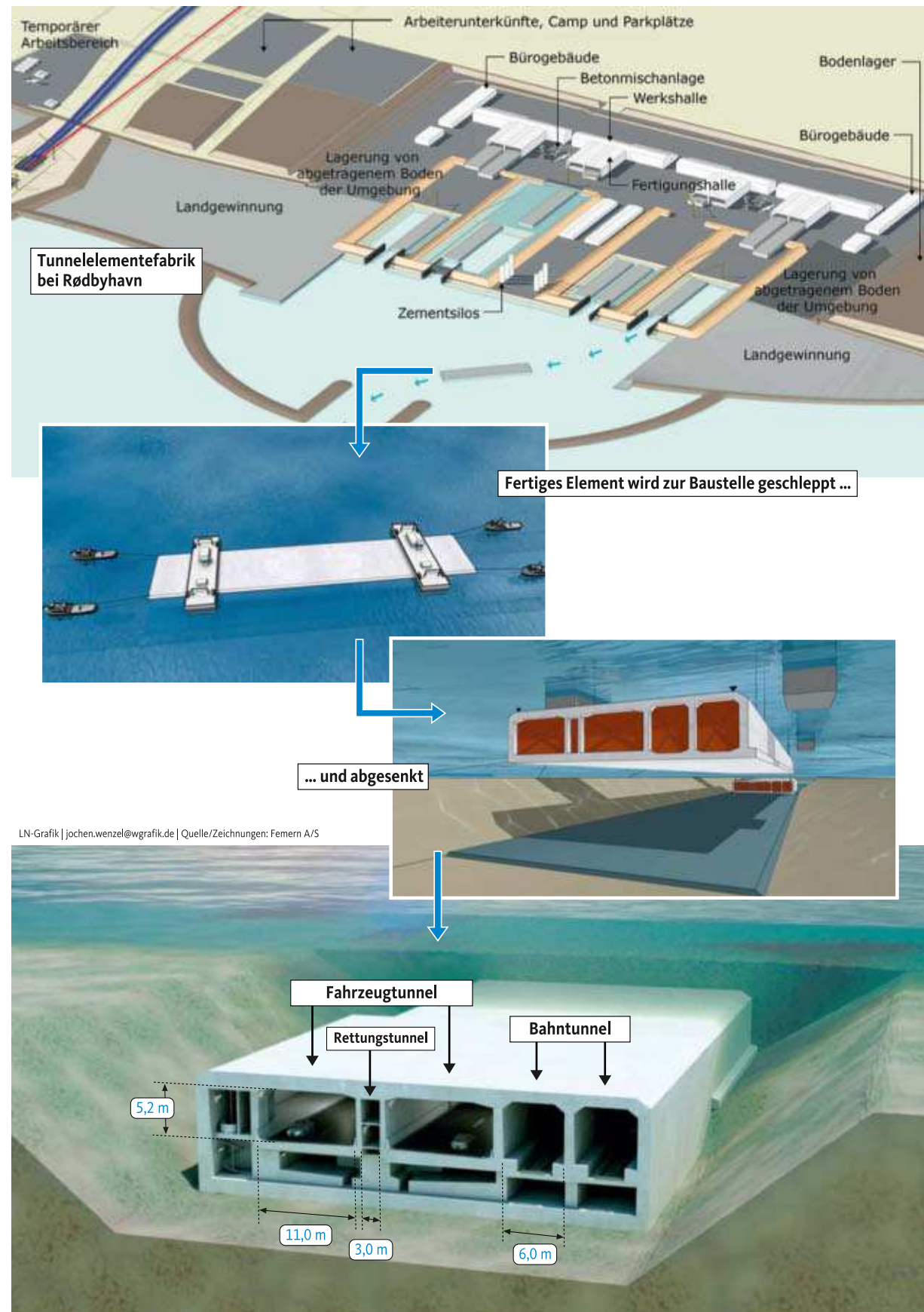
Die Broschüre zeigt in aktualisierter Form, wie die künftige Tunnelfabrik östlich des dänischen Rødbyhavn aussehen soll. Die Anlage erhält acht Produktionslinien, die alle neun Wochen jeweils ein Tunnelement gießen und rund

um die Uhr produzieren. Insgesamt werden 79 Standardelemente aus Stahlbeton gefertigt, jedes davon 217 Meter lang. Es werde davon ausgegangen, dass die Fertigungsanlage eine Fläche von 1250 mal 2400 Meter beanspruche, davon 750 mal 2400 Meter an Land, teilt Femern-Sprecher Obinna van Capelleveen mit. Das entspricht der Größe von 420 Fußballfeldern.

Das fertige Tunnelement wird in ein flaches Becken hinausgeschoben, das dann mit Wasser gefüllt wird, so dass das rund 70 000 Tonnen schwere Element schwimmt. Die jeweiligen Enden des Betonelements sind zuvor mit Schotten abgedichtet worden. Anschließend wird das Teil über eine Schleuse in ein tiefes Becken bugsiert, dessen Wasserstand auf den des Fehmarnbelts abgesenkt werden kann. Von diesem Becken aus wird das Element mit Schleppern zur Absenkstelle in der Tunneltrasse transportiert.

Der eigentliche Absenktunnel unter Wasser wird 17,6 Kilometer lang. Hinzu kommen auf beiden Seiten die Portalbauten und Rampenanlagen, die den Tunnel mit Schiene- und Straße an Land verbinden. Sie werden auf neugeschaffenen Landgewinnungsflächen vor der jetzigen Küstenlinie erbaut. Im Verhältnis zur heutigen Küstenlinie ragen diese Flächen beiderseits des Belts einen halben Kilometer ins Meer hinaus.

ctö



LN-Grafik | jochen.wenzel@wgrafik.de | Quelle/Zeichnungen: Femern A/S