

Liebherr-Krane beim Bau des Fehmarnbelt-Tunnels



Schienengebundene Liebherr Turmdrehkrane beim Bau des Fehmarnbelt-Tunnels.

Mehr als 20 Liebherr-Turmdrehkrane sind derzeit beim 18 Kilometer langen Fehmarnbelt-Tunnelprojekt im Einsatz, viele davon schienengeführt, um maximale Flexibilität zu gewährleisten. Mit robusten Schwenksysteme gewährleisten sie konstante Leistung auch bei schwierigen Wetterbedingungen.

Der Fehmarnbelt-Tunnel, derzeit eines der größten Infrastrukturprojekte Nordeuropas, setzt auf modernste Krantechnologie. Auf der dänischen Seite der Baustelle sind mehr als 20 Liebherr-Turmdrehkrane im Einsatz, viele davon schienengeführt – ein Erfolgsfaktor für die Effizienz und Flexibilität, die dieses Großprojekt erfordert. Die Anforderungen auf der dänischen Baustelle sind außergewöhnlich: Schwere Lasten, enge Zeitpläne, raue Küstenwetterbedingungen und eine mehrjährige Bauzeit. Hier können der Liebherr 380 EC-B 16 und der 630 EC-H 40 ihre Stärken ausspielen. Ihre robusten Drehbühnen überzeugen: Selbst bei Wetterbedingungen, die andere Kransysteme zum Stillstand bringen, arbeiten sie zuver-

Technologie für den längsten Absenktunnel der Welt

lässig weiter. Viele der auf der Baustelle eingesetzten Liebherr-Krane sind schienengeführt. Diese Bauweise ermöglicht ihnen das Verfahren auf den weitläufigen Produktions- und Montageflächen ohne zeitaufwändige Demontage und Remontage. Damit spielen sie eine entscheidende Rolle beim Transport von 79 Standard-Tunnelementen mit einer Länge von jeweils 217 Metern und einem Gewicht von rund 73.000 Tonnen über 1,5 Kilometer. Es ist vorgesehen, dass sie während der gesamten Bauzeit im Einsatz bleiben.

Mit rund 18 Kilometern Länge wird der Fehmarnbelt-Tunnel der längste Absenktunnel der Welt sein und unter der Ostsee zwischen der dänischen Insel Lolland und der deutschen Insel Fehmarn verlaufen. Das Projekt ist ein zentraler Bestandteil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors innerhalb des europäischen Kernverkehrsnetzes. Neben einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnlinie wird der Tunnel vier Autobahnspuren umfassen, was die Reisezeit zwischen Hamburg und Kopenhagen deutlich verkürzt.