

Zehn Loks, fünf Laster: Sundbrücke im Härtetest

Fehmarn - Die ersten Vorbereitungen für die feste Beltquerung: Mit schweren Loks und speziellen Tiefladern testet die Deutsche Bahn die Statik der Fehmarnsundbrücke.

Der Auftakt der Messungen wird zu einer Belastungsprobe für Menschen, Maschinen – und Brücke. Mit Stärke 11 jagt der Wind durch den Fehmarnsund. Die Architekten und Statiker der Bahn können sich auf der Brücke kaum auf den Beinen halten. Zehn aneinandergeschaltete Güter-Lokomotiven, jede 126 Tonnen schwer, rollen über die Brücke – erst langsamer, dann schneller.



Kraftakt bei Windstärke 11: Gigantische Last durch Lokomotiven und mit Blei beladene Lkw wirkt auf die Fehmarnsundbrücke ein. Noch bis Montag sammelt die Deutsche Bahn nachts Daten. Fotos zum Weiterklicken: Daniela Nyfeler

Mal rücken aus dem Dunkel der Nacht fünf Tieflader mit jeweils 120 Tonnen Gewicht an, passieren die Brücke allein; ein anderes Mal parallel zu dem Lokomotiven-Konvoi. „Wir wollen gucken, wie die Elemente aufeinander reagieren, wie die Spannungen von Eisenbahn- und Straßensegmenten wirken“, sagt Bernd Homberg, Projektleiter der DB für die geplante Hinterlandanbindung, die mit der beschlossenen festen Fehmarnbeltquerung kommen soll.

2018 soll das 4,8 Milliarden Euro teure deutsch-dänische Prestigeprojekt fertig sein. Dann wird der Straßen- und Schienenverkehr ohne Fährtransfer von Puttgarden nach Rødby rollen. Auch wenn die Vorstellung einer 19 Kilometer langen Brücke noch etwas Utopisches an sich hat, die Planungen sind längst über das Stadium von Arbeitsgruppen, Reißbrett-Zeichnungen und Computer-Animationen hinaus. Die Deutsche Bahn hat mit den ersten sichtbaren Vorbereitungen begonnen. Vier Tage lang testen Ingenieure und Statiker nachts die Trag- und Belastungsfähigkeit der Sundbrücke.

Noch bis einschließlich Montag „lebt“ das Bauwerk – für einen Komplett-Check. Wofür bei Menschen ein Mediziner ausreicht, dafür werden bei einem Koloss wie der Fehmarnsundbrücke 50 Spezialisten fällig. „Wir haben mehr als 250 Messfühler an den entscheidenden Bauteilen und über 21 Kilometer Kabel verlegt, um der Brücke auf den Zahn zu fühlen“, sagt Homberg. Warum der ganze Aufwand? „Weil wir die Strecke elektrifizieren wollen und dafür Oberleitungen auf der Fehmarnsundbrücke ziehen müssen“, erläutert der DB-Mann. Die fallen zwar nicht (im wahrsten Sinne des Wortes) ins Gewicht. Aber: „Als die Brücke in den 60er Jahren geplant und gebaut wurde, gab es noch nicht die technischen Voraussetzungen, die wir heute haben und die heute Standard sind. Zudem mussten Ursprungsplanungen beim Bau kurzerhand verworfen werden, weil sich die Anforderungen vor Ort anders darstellten als gedacht. Entsprechend hat die Brücke ein Eigenleben, das wir jetzt dokumentieren wollen“, sagt Homfeldt. Verlässliche Daten müssen her. So will es das Berliner Verkehrsministerium, selbst wenn die baulichen Veränderungen noch so gering sind.

An den Rand der Belastbarkeit werde die Fehmarnsundbrücke mit den Tests übrigens nicht gebracht. Das ist das Einzige, was Homfeldt in dieser Nacht sicher sagen kann. Und ganz gleich, wie groß einmal der Verkehr auf der festen Beltquerung werden wird, eine zweite, parallele Sundbrücke sei nicht geplant und werde es trotz aller Gerüchte auch nicht geben. „Das Bauwerk ist in einem sehr guten Zustand und den Anforderungen auch langfristig gewachsen“, lobt er, während die Brücke unter der Last der schweren Loks vibriert.

In-online/lokales vom 13.06.2010 12:12

Quelle im Internet: <http://www.ln-online.de/artikel/2801293>