

Projektdaten

Bauherr:

Airbus Deutschland GmbH

Ausführung:

Arbeitsgemeinschaft Rüsshalbinsel
HOCHTIEF Construction AG
Civil Engineering and Marine Works
Aug. Prien
F+Z Baugesellschaft
J. Möbius Bau-Aktiengesellschaft

Technische Daten:

Uferwand West:	ca. 217 m
Uferwand Nord-Ost:	ca. 260 m
Hochwasserschutzwand (Halbinsel):	ca. 532 m
Hochwasserschutz- Uferwand (Rüschkanal):	ca. 223 m
Deich:	ca. 200 m
Nassbaggerarbeiten:	800 000 m ³
Auffüllung: (Sand aus der Elbe)	400 000 m ³

Bauzeit:

Januar 2002 bis Februar 2004

Nach Fertigstellung der Uferwände und -böschungen konnte die neue Zufahrt zum Rüsshafen auf Endtiefe gebaggert werden. Dabei wurden große Mengen kontaminierter Böden behandelt und entsorgt sowie zahlreiche Bombenblindgänger aufgespürt und entschärft. Während der Arbeiten legten wir außerdem einen U-Boot-Bunker aus dem Zweiten Weltkrieg frei und integrierten dessen Betonwand in eine Seite der Zufahrt zum Rüsshafen. Anschließend wurde die alte Zufahrt zum Rüschkanal verschlossen.

Kurz darauf begann Airbus mit der Verlängerung der Landebahn und ist seit deren Fertigstellung für Starts und Landungen des A 380 gerüstet.



Rüsshalbinsel, Hamburg-Finkenwerder

Er ist der Gigant der Lüfte und gigantisch ist auch die Wirkung, die vom Airbus A 380 ausgeht, noch bevor er regelmäßig seine Bahnen am Himmel zieht. Entwicklung und Bau des Riesenfliegers schufen allein in Deutschland mehrere tausend Arbeitsplätze. Ein großer Teil davon befindet sich in und rings um Hamburg, wo das Flugzeug in Teilen gebaut, lackiert und ausgeliefert wird. Damit der weltgrößte Passagierjet hier überhaupt starten und landen kann, musste die Startbahn des Airbus-Werks in Finkenwerder

um 300 Meter verlängert werden – direkt in die Elbe hinein.

Den Auftrag für dieses umfangreiche und anspruchsvolle Projekt erhielt eine Arbeitsgemeinschaft unter Federführung von Civil Engineering and Marine Works, dem Kompetenzzentrum für Hafen- und Wasserbau der HOCHTIEF Construction AG. Deren Sondervorschlag löste die zahlreichen technischen Schwierigkeiten durch Einbeziehung besonderer Bauverfahren und Techniken.

HOCHTIEF Construction AG
Civil Engineering and Marine Works

Eiffestraße 585
20537 Hamburg
Telefon: 040 21986-0
Telefax: 040 21986-200

www.hochtief-construction.de/cem-marine-works@hochtief.de



Elf Hektar sturmflutsicheres Neuland

Bis zu 115 Meter ragt die Rüschtalinsel seit ihrer Erweiterung in den Elbuferbereich hinein, fast bis zur Fahrrinne. Der Ausbau ermöglichte es, die bestehende Start- und Landebahn auf dem Airbus-Produktionsgelände um die entscheidenden 300 Meter zu verlängern. Hier war Know-how gefragt: Die erweiterte Halbinsel Rüschtal musste eingefasst, aufgeschüttet und vor Hochwasser geschützt werden. Der Rüschtal kanal, der die Zufahrt zu einem Fischerei- und Sportschiffahrtshafen bildete, musste komplett verlegt werden. Alle Uferbauwerke wurden dafür neu erstellt und entsprechend

ausgerüstet. Neben dem hierbei gewonnenen und wieder verwendeten Aushubboden spülten wir rund 400 000 Kubikmeter Sand in die Flächenaufhöhung.

Mehr als fünfhundert Meter Spundwandeneinfassung und rund zweihundert Meter Deich ließen für Airbus eine zusätzliche elf Hektar große, sturmflutsichere Betriebsfläche entstehen.



Sicherheit und Rücksicht – Hand in Hand

Ein wichtiges Ziel der Airbus Deutschland GmbH war es, während der Bauausführung besondere Rücksicht auf die Belange der Anwohner zu nehmen. HOCHTIEF Construction Civil Engineering and Marine Works konnte seine Auftraggeber daher mit der so genannten „Klappanker-Lösung“ überzeugen, einem technisch anspruchsvollen und zugleich lärmarmen Bauverfahren.

Der Anker besteht aus einem Trägerpfahl mit unterer Ankertafel. Er wird gelenkig mit jeweils einem Tragrohr verbunden, anschließend auf dem vorbereiteten Hafengrund abgelegt und gezielt mit Boden überdeckt.

Die Geländesicherung zur Elbe hin übernimmt eine verankerte Vorseitwand und eine zurückgesetzte, unverankerte Hochwasserschutzwand. Auch hierbei wurde Rücksicht auf die Bevölkerung genommen: Der Wandkopf wurde bewusst kurz über der Niedrigwasserlinie angeordnet, um den Anliegern auf der anderen Elbseite das gewohnte Bild einer dort bislang frei auslaufenden Schüttsteinböschung zu bieten. Auf den Baubetrieb hatte das erhebliche Auswirkungen, mussten doch das Einbringen der Spundwand sowie Stahlbau- und Nachbeschichtungsarbeiten entweder nur bei Niedrigwasser oder eben unter

Wasser ausgeführt werden. Zudem konnten Bauarbeiten mit hoch aufragenden Geräten nur in einem täglichen Zeitfenster von 7 Stunden durchgeführt werden, da der Flugbetrieb so wenig wie möglich unterbrochen werden sollte.

Die Uferwände des verlegten Vorhafens des Rüschtal kanals bestehen aus einer mit Rüttelinjektionspfählen (RI-Pfählen) verankerten Wellenspundwand. Beide Tragelemente wurden von Land aus auf Endtiefe eingerüttelt.

