

DER FEHMARNBELT-TUNNEL

**INFORMATIONEN
FÜR DIE
SCHIFFFAHRT**

**Der Bau des
Fehmarnbelt-Tunnels**

Femern
Sund ≈ Bælt

Informationen über das Projekt

Der Fehmarnbelt-Tunnel wird mit einer Länge von 18 Kilometern der weltweit längste Absenktunnel. Er wird Deutschland und Dänemark, und folglich Skandinavien und Mitteleuropa, miteinander verbinden.

Die Feste Fehmarnbeltquerung wird die Flexibilität von Unternehmen, die Möglichkeiten für Urlauber, den Grenzhandel und das Reisen auf beiden Seiten des Fehmarnbelts deutlich verbessern. Die Fahrt durch den Tunnel wird mit dem Auto zehn Minuten und mit dem Zug sieben Minuten dauern.

Mit der Verbindung wird eine Lücke im Schienenverkehr zwischen Skandinavien und Mitteleuropa geschlossen. Das fördert somit den Transport von Personen und Gütern auf der Schiene.

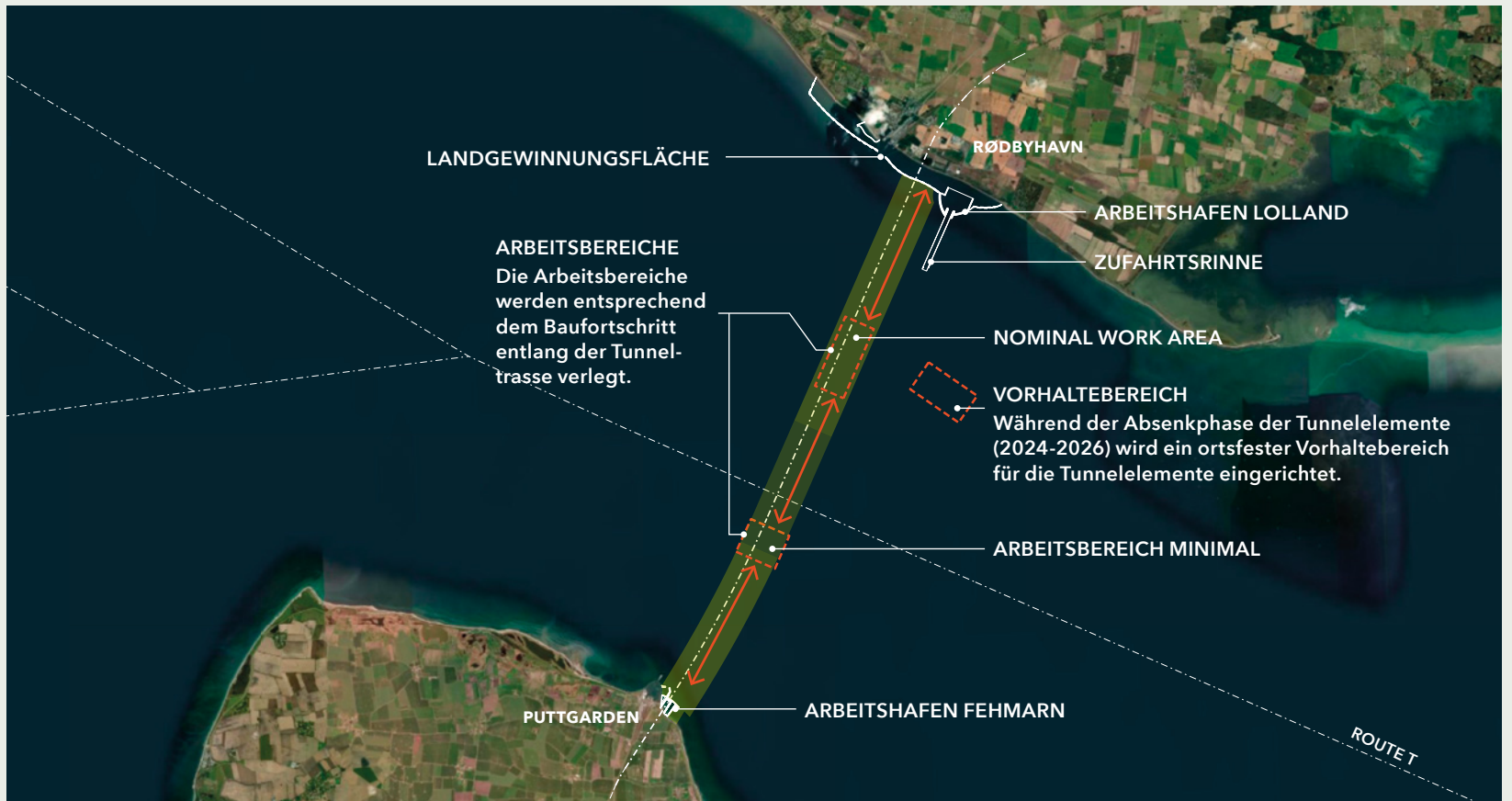
Zunächst wird ein Tunnelgraben für die vorgefertigten Tunnelemente ausgehoben. Diese Tunnelemente werden in einer großen Tunnelementfabrik in Rødbyhavn produziert. Die Baumaterialien für die Tunnelemente werden im Arbeitshafen bei der Fabrik umgeschlagen und von dort zur Fabrik transportiert. Wenn die Tunnelemente fertig sind, werden sie vom Arbeitshafen zur Absenkposition in den Fehmarnbelt geschleppt.

Bauaktivitäten

Die Offshore-Bauarbeiten für den Fehmarnbelt-Tunnel haben im Juli 2021 begonnen und werden bis 2027 andauern. Sie werden entlang der Tunneltrasse zwischen Rødbyhavn (Dänemark) und Puttgarden (Deutschland) ausgeführt.

Nach Abschluss der Bauarbeiten für den Absenktunnel wird die Wassertiefe dem jetzigen Zustand entsprechen, und die Bedingungen für die Schifffahrt werden entsprechend der heutigen wiederhergestellt.





Der Schiffsverkehr während der Bauphase

Die Offshore-Bauarbeiten werden in zwei Arbeitsbereichen ausgeführt. Der Verkehr auf der Route T wird nicht beeinträchtigt. Der Verlauf des Schifffahrtswegs bleibt unverändert. Der Verkehr auf der Route T wird während der Bauphase um die Arbeitsgebiete geführt. Auch außerhalb der Arbeitsbereiche ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von Arbeitsschiffen zu rechnen.

Die Größe der Baubereiche ist von deren geographischen Lage abhängig (minimal oder nominal).

Die nautischen Veröffentlichungen und die Verkehrszentralen (VTS-Vessel Traffic Service) informieren die Schifffahrt über die aktuelle Situation.

Östlich von Rødbyhavn wird ein großer Arbeitshafen und östlich von Puttgarden ein kleinerer Arbeitshafen errichtet. Der Verkehr der Arbeitsfahrzeuge zwischen den Arbeitshäfen und Arbeitsbereichen entlang der Tunneltrasse wird östlich der Tunneltrasse stattfinden.

Bei den Arbeitsbereichen handelt es sich um Sperrgebiete, in denen die Offshore Bauarbeiten ausgeführt werden. Der Zugang zu den Sperrgebieten ist nur am Bau beteiligten Fahrzeugen gestattet.

Die Arbeitsbereiche werden mit Sperrgebietstonnen gekennzeichnet. Die aktuellen Positionen werden über die Nautischen Veröffentlichungen der Schifffahrtsbehörden bekanntgegeben (z.B. Nachrichten für Seefahrer und VTS).

Allen Kapitänen wird dringend empfohlen, ihre Seekarten auf dem aktuellen Stand zu halten.

LICHTSIGNALE:

- FI(3)Y.10s für den nördlichen Arbeitsbereich
- FI(2+1)Y.15s für den südlichen Arbeitsbereich
- FI(1)Y.10s für den Vorhaltebereich

Die Kennungen der Sperrgebietstonnen sind synchronisiert.

Einige Tonnen der Arbeitsbereiche sind mit AIS ausgerüstet.



Höhe über dem Meeresspiegel:

CA. 4 METER

Arbeitsfahrzeuge

Das Aushubmaterial wird mit Schuten zu den Landgewinnungsflächen vor Lolland und Fehmarn geschleppt. Neben diesem Schutenverkehr ist mit zusätzlichem Arbeits- und Versorgungsverkehr (u.a. Schlepper, Vermessungsfahrzeuge, Multicats und Personenbeförderungsfahrzeuge) zwischen den Arbeitshäfen zu rechnen. Ein Teil dieses Verkehrs wird die Route T kreuzen.

Die durchschnittliche Anzahl der Bewegungen von Arbeitsschiffen während der gesamten Offshore-Bauarbeiten beträgt 4 pro Stunde.

Nach dem Aushub des Tunnelgrabens werden die 89 jeweils 217 m langen Tunnelelemente einzeln in den Graben abgesenkt.

Mit 4 Schleppern werden die Tunnelelemente vom Arbeitshafen zum Absenkort im Arbeitsbereich transportiert. Ungefähr die Hälfte der Tunnelelemente wird dabei die Route T kreuzen.

Zwischen 2024 und 2026 werden pro Woche durchschnittlich 1 bis 2 Tunnelelemente zwischen dem Arbeitshafen auf Lolland und dem Arbeitsbereich mit Schleppern transportiert. Die durchschnittliche Anzahl der Fahrten von Arbeitsfahrzeugen beträgt ungefähr 3 pro Stunde.

Arbeitsfahrzeuge 2021-2023

Arbeitsfahrzeuge dieser Art werden während des Aushubs des Tunnelgrabens 2021–2023 in den Arbeitsbereichen tätig sein:



Arbeitsfahrzeuge 2024-2026

Arbeitsfahrzeuge dieser Art werden während des Absenkens der Tunnelelemente 2024–2026 in den Arbeitsbereichen tätig sein:



Weitere Informationen finden Sie hier:
www.femern.de

Møn

Falster

Lolland

Rødbyhavn

Puttgarden

Fehmarn

Der Fehmarnbelt-Tunnel

Maßnahmen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs VTS FEHMARNBELT



Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sicherzustellen, wird die maritime Verkehrssicherung durch das eigens hierfür eingerichtete Vessel Traffic Service (VTS Fehmarnbelt) durchgeführt.



Der Zuständigkeitsbereich des VTS Fehmarnbelt erstreckt sich über den gesamten Fehmarnbelt. Das VTS wird während der gesamten Tunnelbauphase in Betrieb sein.

Das VTS Fehmarnbelt ist eine deutsch-dänische Einrichtung, das sowohl von den deutschen als auch den dänischen Behörden betrieben wird.

ALLEN SCHIFFEN, DIE IN DEN VTS-BEREICH EINFAHREN, WIRD DRINGEND EMPFOHLEN, SICH ÜBER „FEHMARNBELT TRAFFIC“ AUF DEM UKW-KANAL 68 ZU MELDEN.



ASSISTENZSCHLEPPER

In der Nähe der Arbeitsbereiche ist rund um die Uhr ein Assistenzschlepper (Fairplay 31) stationiert. Falls Fahrzeuge einen technischen Defekt erleiden, der zu Beeinträchtigungen der Manövrierfähigkeit innerhalb des VTS-Bereichs führt, liegt während der Bauarbeiten in der Route T nahe der Arbeitsbereiche ein Assistenzschlepper rund um die Uhr zur Hilfeleistung und Unterstützung auf Position.

Der Assistenzschlepper ist ein kostenlos gewährleisteter Dienst, ohne Bergungs- oder Schleppkosten. Bei Bedarf kann er über "Fehmarnbelt Traffic" angefordert werden



VERKEHRSSICHERUNGSSCHIFFE

An Bord der Verkehrssicherungsschiffe befinden sich Vertreter der deutschen und dänischen Behörden.

Die Verkehrssicherungsschiffe sind Teil des VTS Fehmarnbelt und werden von diesen entsprechend der Verkehrssituation eingesetzt.

DIE NAMEN DER VERKEHRSSICHERUNGSSCHIFF

- M/V ADVANCER
- M/V ARRIVER
- M/V BOOSTER
- M/V BUILDER