

Faktenblatt zum Fehmarnbelt-Tunnel

November 2022

Der rund 18 Kilometer lange Absenktunnel wird Lolland in Dänemark und Fehmarn in Deutschland verbinden. Der 2008 unterzeichnete und 2009 ratifizierte Staatsvertrag bildet die Grundlage des deutsch-dänischen Projekts.

Länge	rund 18 km
Im Tunnel	Eisenbahnstrecke: 2 Gleise in separaten Röhren, elektrifiziert
	Autobahn: 4 Spuren, je 2 in einer Fahrtrichtung mit durchgehendem Seitenstreifen in separater Röhre
Bauart	Absenktunnel
Bauweise	79 Standard-Tunnelemente: je 217 m lang, 73.000 t schwer
	10 Spezialelemente: mit Untergeschoss für elektrische Anlagen zur Versorgung des Tunnels, alle 2 km positioniert
	Tunnelgraben: durchschnittlich 12 m tief, durchschnittlich 100 m breit
	Gesamtaushub: rund 19 Mio m ³ , davon rund 15 Mio m ³ aus dem Tunnelgraben
	Elemente an Land produziert, in eigens errichteter Fabrik nahe Rødbyhavn auf der dänischen Insel Lolland
	Schritt für Schritt gebaut: Transport der fertigen Tunnelemente über den großen Arbeitshafen nahe Rødbyhavn zum ausgehobenen Tunnelgraben, Absenken auf See und Verbinden mit übrigen Tunnelementen, Fixieren mit Kies- und Sandverfüllung und Abdecken mit Steinschicht
	<i>Video: So wird der Fehmarnbelt-Tunnel gebaut</i>
Geplante Eröffnung	2029
Europäisches Projekt	zentraler Bestandteil des Skandinavisch-Mediterranen Korridors des EU-Kernverkehrsnetzes
	schließt Lücke zwischen skandinavischen und europäischen Schienennetzen
	prioritäres Projekt der EU-Kommission
Reisezeit durch Tunnel	7 Minuten mit dem Zug (Reisegeschwindigkeit 200 km/h)
	10 Minuten mit dem Auto (Reisegeschwindigkeit 110 km/h)
	zum Vergleich: Fährüberfahrt derzeit 45 Minuten – ohne Berücksichtigung von Warte- und Ladezeiten
	Bahnverbindung Hamburg-Kopenhagen: künftig 2 ½ h (derzeit ca. 5 h)

Projektfinanzierung	Baubudget insgesamt 7,1 Mrd. Euro (Preisstand 2015), inklusive rund 1 Mrd. Euro Reserven
	Kredite durch dänische Staatsgarantien abgesichert
	Refinanzierung durch Mautgebühren der Kraftfahrzeuge und Entgelte der Eisenbahnen
	prognostizierte Rückzahlungszeit: 28 Jahre
	Finanzierungsverantwortung allein bei Dänemark
	umfangreiche EU-Förderung
Konsortien für den Bau des Tunnels	Fehmarn Belt Contractors (FBC) Aushub- und Landgewinnungsarbeiten
	Femern Link Contractors (FLC) Absenktunnel, Tunnelementfabrik sowie Portale und Rampen
	Femern Service Contractors (FSC) Elektrische und mechanische Anlagen
	Beauftragte Bauunternehmen: u.a. Wayss & Freytag und Max Bögl aus Deutschland. <i>Weitere Infos: femern.de/konsortien</i>
Genehmigungsverfahren	Die Genehmigung für den dänischen Tunnelteil erfolgte per Gesetz. Das dänische Parlament hat dieses Baugesetz im April 2015 verabschiedet. Seitdem gibt es in Dänemark Baurecht.
	Das Bundesverwaltungsgericht hat am 3. November 2020 alle Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss abgewiesen. Damit hat das höchste Verwaltungsgericht in Deutschland grünes Licht für den Bau des deutschen Teils des Fehmarnbelt-Tunnels gegeben. Der im Januar 2019 erlassene Planfeststellungsbeschluss durch das Amt für Planfeststellung Verkehr in Schleswig-Holstein (APV-SH) ist somit rechtmäßig. Im September 2021 wurde der Planänderungsbeschluss erlassen.
Stand der Arbeiten in Dänemark	Im Sommer 2020 hat der Bau des Arbeitshafens bei Rødbyhavn begonnen. Das dänische Tunnelportal befindet sich im Bau. Auch der Bau der Tunnelementfabrik ist in vollem Gange, die erste der drei Hallen ist nahezu fertig. 2023 wird dort die Produktion der Tunnelemente auf Hochtouren laufen. Die Trockendocks vor der Fabrik sind im Bau. Es ist geplant, das erste Tunnelement 2024 abzusenken. Derzeit laufen umfangreiche Erprobungen an Testelementen, um die Produktion vorzubereiten. Am großen Arbeitshafen legen nun regelmäßig Schiffe an, um die Baustelle mit Material zu versorgen. Außerdem wird ein Umspannwerk errichtet.
	Vor der Küste Lollands haben im Juli 2021 die Aushubarbeiten für den 18 km langen Tunnelgraben begonnen und sind bereits weit vorangeschritten. Die Landgewinnung vor der Küste Lollands ist in vollem Gange, insgesamt entstehen rund 300 Hektar Natur- und Erholungsgebiete.
	<i>Video zum Fortschritt auf dänischer Seite</i>

Größe der dänischen Baustelle	Tunnelementfabrik inklusive Produktionsanlagen und Arbeitshafen: rund 220 Hektar bzw. 310 Fußballfelder
	Derzeit rund 1000 Beschäftigte auf der dänischen Tunnelbaustelle, einschließlich der seeseitigen Arbeiten
Stand der Arbeiten in Deutschland	Nachdem bereits 2019/2020 bauvorbereitende Maßnahmen vor allem im Umweltbereich umgesetzt wurden, wurde die deutsche Baustelle 2021 komplett erschlossen.
	Künftig führen die neue B 207 (E 47) sowie die neue Bahntrasse in das Tunnelportal. Für die neue Linienführung müssen insgesamt drei Brücken neu errichtet werden. Der Bau von zwei der drei Brücken wird derzeit vorbereitet. Zudem finden auf der deutschen Tunnelbaustelle bereits Erdarbeiten für die künftige Bahnstrecke statt. 2023 soll damit begonnen werden, eine Brücke zu bauen, um den Marienleuchter Weg über die künftige Bahntrasse zu führen. Auch beim Brückenbau für die neue B 207 über den neuen Marienleuchter Weg laufen die Vorarbeiten. Im ersten Schritt wird ausgehobenes Erdmaterial von anderen Teilen der Baustelle genutzt, um den Boden an dieser Stelle zu stabilisieren. Mariner Aushub aus dem Tunnelgraben wird an Land zwischengelagert und später als Baumaterial u.a. für die Dämme wiederverwendet, auf denen die neue B 207 entlangführen wird. Auf den vormaligen landwirtschaftlichen Flächen wurde zuvor Oberboden abgetragen, der während der Bauzeit zwischengelagert wird. Ein Betonmischwerk wird auf der deutschen Tunnelbaustelle errichtet, das für den Bau des Tunnelportals und der drei Brücken benötigt wird.
	Auch seeseitig nimmt das Projekt Form an: Seit September 2021 wird der Tunnelgraben auch im deutschen Teil des Fehmarnbells ausgehoben. Die Arbeiten sind bereits weit fortgeschritten. Im Oktober 2021 hat der Bau der küstennahen Anlagen östlich des Fährhafens Puttgarden begonnen. Die Rückhaldedämme rund um das Tunnelportal sind errichtet. Die deutsche Tunneleinfahrt entsteht in der bereits abgedichteten und weitgehend trockengelegten Baugrube. Der Arbeitshafen ist im Bau und soll im Jahr 2023 in Betrieb gehen und die Baustelle an Land mit Material versorgen.
	<i>Video zum Baufortschritt auf deutscher Seite</i>
Größe der deutschen Baustelle	Baustelle an Land: rund 90 Hektar, bzw. 130 Fußballfelder Arbeitshafen: knapp 10 Hektar bzw. 14 Fußballfelder Die deutsche Tunnelbaustelle erstreckt sich entlang bestehender Trassen über rund drei Kilometer landeinwärts.
	Der Arbeitshafen bei Puttgarden ist etwa ein Fünftel so groß wie sein dänisches Pendant.
	Derzeit rund 100 Beschäftigte auf der deutschen Tunnelbaustelle