



Informationen für die Schifffahrt

Der Bau des Fehmarnbelt-Tunnels

Fehmarn
Deutschland

Fehmarnbelt

Lolland
Dänemark

Tunneltrasse



Über das Projekt

Mit einer Länge von 18 km ist der Fehmarnbelt-Tunnel der längste Absenktunnel der Welt. Er verbindet Rødbyhavn in Dänemark mit Puttgarden in Deutschland – und damit Skandinavien mit Mitteleuropa.

Die Bauarbeiten finden auf See und an Land statt – sowohl auf der dänischen als auch auf der deutschen Seite des Fehmarnbelts.

In der ersten Phase des Tunnelbaus wurde auf dem Meeresboden ein 18 Kilometer langer Graben für die massiven Tunnelelemente ausgehoben. Diese Elemente des Absenktunnels werden in einer großen Fabrik in Rødbyhavn hergestellt, für die eigens ein großer Arbeitshafen gebaut wurde.

Nach Fertigstellung der Tunnelelemente werden sie vom Tunnelhafen Rødbyhavn an die Stelle im Fehmarnbelt geschleppt, an der sie abgesenkt werden.

Auf deutscher Seite wird ebenfalls an Land und auf See gebaut. Der Arbeitshafen Puttgarden wurde östlich des Fährterminals errichtet und versorgt die Baustelle mit Material und Ausrüstung.



Schiffsverkehr während der Bauphase

- Die Bauarbeiten auf See erfolgen hauptsächlich in zwei Arbeitsgebieten. Diese sind als Sperrgebiete ausgewiesen.
- Zugang zu den Arbeitsgebieten erhalten nur die an den Bauarbeiten beteiligten Schiffe. Die Größe eines Arbeitsgebiets hängt von seiner geografischen Lage ab. Die Arbeitsgebiete werden je nach Arbeitsfortschritt verlagert. Die Arbeitsgebiete sind durch spezielle Markierungsbojen gekennzeichnet. Die aktuellen Positionen der Arbeitsgebiete werden über die offiziellen nautischen Informationsdienste der Seeschifffahrtsbehörden (z. B. Nachrichten für Seefahrer, NAVTEX, VTS) veröffentlicht.
- Alle Schiffe müssen sicherstellen, dass ihre Karten auf dem aktuellen Stand sind, wenn sie sich dem Baugebiet nähern.
- Für den Verkehr auf der Route T bestehen keinerlei Einschränkungen. Der Verlauf des Schifffahrtswegs bleibt unverändert. Während der Bauphase müssen die Schiffrouten auf der Route T jedoch um die Arbeitsgebiete herum geplant werden und den Verkehr der Bauschiffe berücksichtigen.

LICHTERFÜHRUNG:

- Fl(3)Y.10s für das nördliche Arbeitsgebiet
- Fl(2+1)Y.15s für das südliche Arbeitsgebiet
- Fl(1)Y.10s für die sonstigen Sperrgebiete
- Alle Lichter werden innerhalb der einzelnen Arbeitsgebiete synchronisiert.
- Die Bojen an den Eckpositionen der Arbeitsgebiete sind physische AIS-AtoN
- **Höhe über der Wasseroberfläche: ca. 4 m**



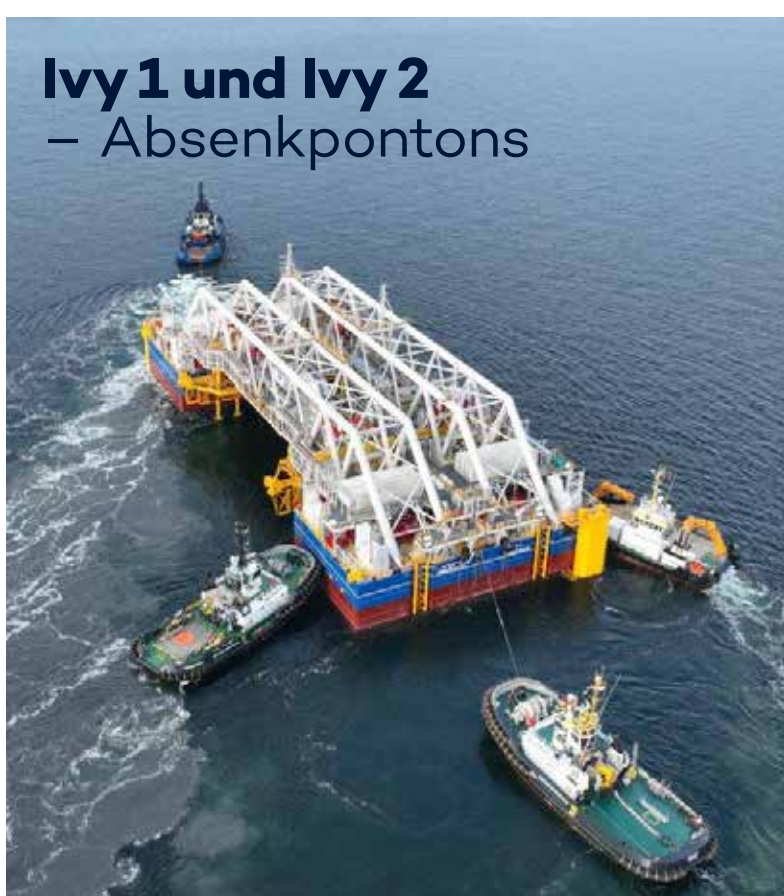
Arbeitsschiffe

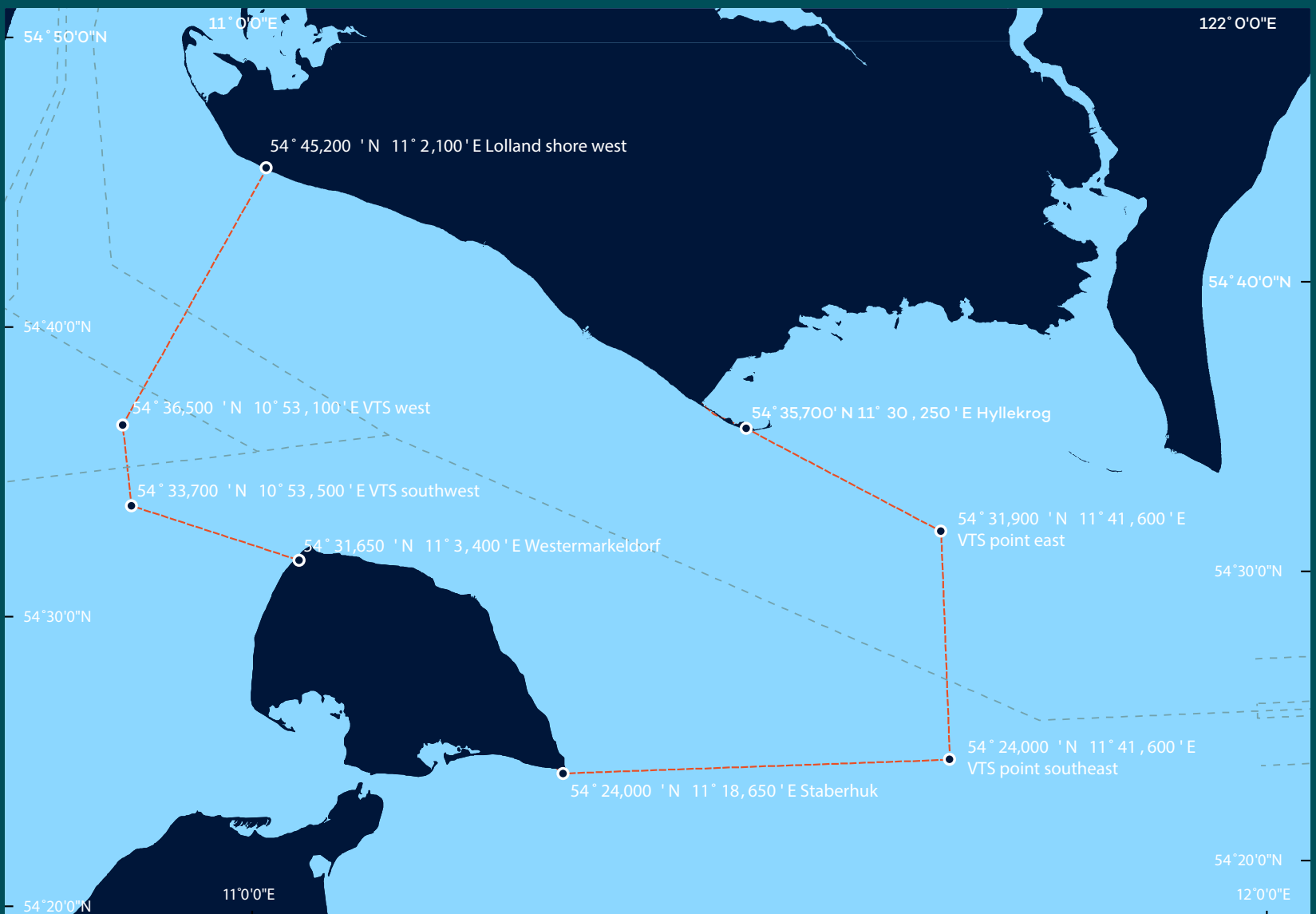
Für Bauarbeiten am Fehmarnbelt-Tunnel auf See werden mehrere verschiedene Arbeitsschiffe eingesetzt. Während der Absenkphase kommt eine größere Schiffsflotte zum Einsatz. Dazu gehören unter anderem mehrere Spezialpontons wie Maya – ein vielseitiger Mehrzweckponton – und die Tauchpontons Ivy 1 und Ivy 2.

Ivy 1 und Ivy 2 wurden speziell für die Unterstützung der Fehmarnbelt-Tunnelbauteile während des Transports vom Tunnelhafen in Rødbyhavn entwickelt. Jeder Ponton stützt ein Ende eines Standard-Tunnelelements ab. Bei den wesentlich kürzeren Spezialelementen werden die beiden Pontons miteinander verbunden, um eine gemeinsame Abstützung zu gewährleisten.

Insgesamt werden 89 Tunnelelemente nacheinander in den 18 Kilometer langen Tunnelgraben abgesenkt. Bei 79 dieser Elemente handelt es sich um sogenannte Standardelemente mit einer Länge von 217 Metern. Etwa alle 2 Kilometer wird ein Spezialelement in den Tunnelgraben abgesenkt.

Die Tunnelelemente werden in einem Verband von mindestens vier Schleppern vom Tunnelhafen Rødbyhavn zu den Arbeitsgebieten an der Absenkstelle geschleppt. Etwa die Hälfte der geschleppten Tunnelelemente wird die Route T kreuzen.





VTS Fehmarnbelt

Maßnahmen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs während des Tunnelbaus zu gewährleisten, wurde ein spezieller Überwachungsdienst eingerichtet:
Vessel Traffic Service – VTS Fehmarnbelt

VTS Fehmarnbelt überwacht das gesamte Gebiet rund um den Fehmarnbelt und ist während der Bauzeit aktiv. Die Überwachung erfolgt durch die dänischen und deutschen Behörden, um den Seeverkehr zu lenken und zu informieren, damit sowohl die kommerzielle als auch Freizeitschifffahrt sicher navigieren können.

Alle Schiffe, die in das VTS-Gebiet einfahren, werden gebeten, sich bei „Fehmarnbelt Traffic“ auf UKW-Kanal 68 zu melden.



Assistenzschlepper

Ein spezieller Assistenzschlepper steht jederzeit bereit, um einem beeinträchtigten oder beschädigten Schiff innerhalb des VTS-Gebiets zu helfen.

Der Assistenzschlepper ist ein kostenlos gewährleisteter Dienst; es werden keine Bergungs- oder Schleppgebühren erhoben. Die Anforderung eines Schleppers durch die Schifffahrt sollte über das VTS Fehmarnbelt erfolgen.



Verkehrssicherungsschiffe

Jedes Arbeitsgebiet wird zu jeder Zeit von einem Verkehrssicherungsschiff bewacht.

An Bord der Verkehrssicherungsschiffe befinden sich Vertreter der deutschen und dänischen Behörden, und diese Schiffe stehen unter der Aufsicht der VTS-Operatoren.

Femern Maritime Operation Unit
Havnegade 2
DK – 4970 Rødby
www.femern.com