

Faktenblatt zum Fehmarnbelt-Tunnel

November 2021

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-Tunnelelemente: 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 Tunnelelemente über den großen Arbeitshafen nahe Rødbyhavn zum ausgehobenen Tunnelgraben, Absenken auf See und Verbinden mit übrigen Tunnelelementen, Fixieren mit Kies- und Sandverfüllung und Abdecken mit Steinschicht <i>Video: www.femern.de/bauvideo</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) zuständig für Aushub- und Landgewinnungsarbeiten
	Femern Link Contractors (FLC) zuständig für Absenktunnel und die Tunnelementfabrik sowie Portale und Rampen
	Beauftragte Bauunternehmen: unter anderem Wayss & Freytag und Max Bögl aus Deutschland sowie weitere Unternehmen aus Frankreich, Dänemark, Belgien und den Niederlanden <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. Seitdem besteht auch Baurecht in den Riffbereichen vor Fehmarn.
Stand der Arbeiten in Dänemark	Im Sommer 2020 hat der Bau des Arbeitshafens bei Rødbyhavn begonnen. Der Umriss des dänischen Tunnelportals ist bereits gut erkennbar. Mittlerweile ist die Baugrube ausgehoben, und der Rohbau für das Portalgebäude wird vorbereitet. Auch der Bau der Tunnelementfabrik läuft auf Hochtouren. Ende 2023/Anfang 2024 wird dort voraussichtlich mit der Fertigung begonnen. Es ist geplant, das erste Tunnelement 2024 abzusenken.
	Vor der Küste Lollands haben im Juli 2021 die Aushubarbeiten für den 18 km langen Tunnelgraben begonnen. Derzeit sind mehr als 60 Arbeitsschiffe im Einsatz. Die Landgewinnung vor der Küste Lollands ist in vollem Gange, insgesamt entstehen rund 300 Hektar Natur- und Erholungsgebiete.
Größe der dänischen Baustelle	Tunnelementfabrik inklusive Produktionsanlagen und Arbeitshafen: rund 220 Hektar bzw. 310 Fußballfelder

Stand der Arbeiten in Deutschland

Nachdem bereits 2019/2020 bauvorbereitende Maßnahmen vor allem im Umweltbereich umgesetzt wurden, hat das Lübecker Unternehmen Grothe Bau von Frühjahr bis Herbst 2021 die Baustelle erschlossen: So wurden beispielsweise Frisch- und Abwasserleitungen sowie Stromkabel verlegt und Baustraßen errichtet. Zwei Umspannwerke wurden gebaut und werden die Baustelle mit Strom versorgen.

Die Baustelle wird nun Schritt für Schritt eingerichtet. Unter anderem werden weitere Baustraßen angelegt, außerdem wird die Baustelle eingezäunt. Im November 2021 wurde damit begonnen, auf landwirtschaftlichen Flächen Oberboden abzutragen, der während der Bauzeit zwischengelagert wird.

Auch seeseitig nimmt das Projekt Form an: So wurde im September 2021 mit dem Aushub des Tunnelgrabens im deutschen Teil des Fehmarnbells begonnen. Im Oktober 2021 hat der Bau der küstennahen Anlagen östlich des Fährhafens Puttgarden begonnen. Zunächst wird der äußere Rückhaltedamm als Teil des Tunnelportals errichtet. Dann folgen die ersten Teile des deutschen Arbeitshafens und der Landgewinnungsfläche.

Größe der deutschen Baustelle

Baustelle an Land: rund 90 Hektar, bzw. 130 Fußballfelder
Arbeitshafen: knapp 10 Hektar bzw. 14 Fußballfelder.

Der Arbeitshafen bei Puttgarden ist etwa ein Fünftel so groß wie sein dänisches Pendant.