



Projektgrundlag

I september 2008 underskrev Danmark og Tyskland statstraktaten om en fast forbindelse over Femern Bælt, som i 2009 blev ratificeret af begge stater.

Den faste forbindelse over Femern Bælt etableres som en ca. 18 km lang sænketunnel, der forbinder den danske ø Lolland og den tyske ø Fehmarn. Forbindelsen kommer til at omfatte en tosporet elektrificeret jernbane og en firesporet motorvej.

Femern-tunnelen bygges på samme måde som Øresundtunnelen mellem Danmark og Sverige. Tunnelen sammensættes af 89 tunnelelementer der bliver produceret på land i en fabrik ved Rødbyhavn. Det færdige tunnelelement sejles til tunnelrenden og sænkes fra sin position på havet ned i renden. Derefter forbindes elementet til det forrige tunnelelement. Tunnelen fikseres med grus og sand og dækkes med et lag sten.

Femern-tunnelen er Nordeuropas vigtigste infrastrukturprojekt, som lukker et hul i det europæiske jernbanelenet mellem Skandinavien og det øvrige Europa. Derved er projektet en central del af det transeuropæiske transportnetværk, og projektet er finansielt støttet af EU.

Rejsetiden igennem tunnelen kommer til at tage 7 minutter i tog og 10 minutter i bil. Overfarten med færgen tager i dag 45 minutter.

Rejsetiden i tog mellem København og Hamborg bliver betydeligt afkortet med Femern-tunnelen, fra nuværende 5 timer til under 3 timer.

Ved at køre igennem Femern-tunnelen sparer godstog i fremtiden en omvej over Storebælt på 160 km. Derudover fjernes godstransporten fra vejene og flyttes over til jernbanen, hvorved klimaskadelige emissioner reduceres og kapaciteten på det eksisterende jernbanelenet øges.

Ansvarsfordeling mellem Danmark og Tyskland

Det statsejede projektselskab Femern A/S har til opgave at planlægge, etablere og drive Femern-tunnelen som et offentligt infrastrukturprojekt. Femern A/S er projektansøger for tunnelens jernbanedel, som ligger på tysk territorium; Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH) er projektansøger for tunnelens tyske vejdel.

Landanlægget på den tyske side omfatter elektrificeringen og udvidelse af jernbanen Lübeck – Puttgarden med to spor samt udvidelsen af B207 (E47) mellem Heiligenhafen og Puttgarden til en Bundesstraße (national hovedvej) med fire spor. DB Netz AG er ansvarlig for udvidelsen af jernbaneforbindelsen; delstaten Slesvig-Holsten er ansvarlig for udvidelsen af B207. En ny forbindelse over Fehmarnsund skal ligeledes etableres i form af en sænketunnel.

Jernbanelandanlægget på dansk side forløber mellem Ringsted og Rødbyhavn. Banedanmark er ansvarlig for udvidelsen af jernbanelandanlægget, som allerede er igangsat.

Finansiering

Anlægsbudgettet for sænketunnelen er på 52,6 mia. kr. (prisniveau 2015), inklusive en reserve på 7 mia. kr. Danmark alene er ansvarlig for finansieringen af projektet.

Femern-tunnelen finansieres ved statsgaranterede lån, som tilbagebetales via indtægter fra brugerbetaling. Tilbagebetalingstiden for tunnelen og de danske landanlæg ligger på 36 år.

Femern-projektet er et prioritetsprojekt inden for det transeuropæiske transportnetværk (TEN-T) og modtager betydelig støtte fra EU: Kommissionen har tilkendt støtte på ca. 1,5 mia. kr. for perioden 2007-2015 og ca. 4,4 mia. kr. for perioden 2016-2020.

I februar 2016 fremlagde Femern A/S en finansiel analyse, som viser, at projektet hviler på et solidt økonomisk grundlag. Den finansielle analyse er blevet grundigt gennemgået af eksterne eksperter.

Projektstatus

Det danske afsnit af tunnelen er blevet godkendt ved lov. Folketinget vedtog anlægsloven i april 2015. Dermed er projektet miljøgodkendt i Danmark.

Byggemodningen i Rødbyhavn er stort set færdig. Etablering af arbejdshavnen ved Rødbyhavn er igangsat. I januar 2021 skal der igangsættes yderligere byggearbejder i Danmark, bl.a. etableringen af tunnelementfabrikken ved Rødbyhavn og portal- og rampeanlæggene på dansk side.

I forbindelse med myndighedsgodkendelsen af den tyske del af tunnelen er der i 2014/2015 og 2017 gennemført to offentlige høringer i Tyskland.

Myndighedsgodkendelsen blev udstedt af den tyske godkendelsesmyndighed i Slesvig-Holsten (APV-SH) i januar 2019.

Femern A/S modtog i april 2019 en strakstilladelse fra APV-SH til udførelse af en række anlægsforberedende aktiviteter på Fehmarn. Disse er delvist gennemført, bl.a. etablering af paddehegn samt erstatningshabitater og redekasser til diverse fuglearter.

Der er rejst klager mod den tyske myndighedsgodkendelse, som skal forhandles ved Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig.

De mundtlige forhandlinger af syv klager ved Forbundsforvaltningsdomstolen finder sted i efteråret 2020.