

Faktenblatt zum Fehmarnbelt-Tunnel

Juli 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
	Elemente an Land produziert, in eigens errichteter Fabrik nahe Rødbyhavn auf der dänischen Insel Lolland
	Schritt für Schritt gebaut: Transport der fertigen Tunnelelemente 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.
Stand der Arbeiten in Dänemark	Im Sommer 2020 hat der Bau des Arbeitshafens bei Rødbyhavn begonnen. Er soll bis Ende 2021 fertiggestellt sein. Zum Jahreswechsel fiel der Startschuss zum Bau der Tunnelementfabrik sowie der Portal- und Rampenanlagen auf dänischer Seite. Der Umriss des dänischen Tunnelportals ist bereits gut erkennbar. Die Vorbereitungen für den Bau der Tunnelementfabrik laufen auf Hochtouren. Im Juli 2021 haben vor der Küste Lollands die Aushubarbeiten für den 18 km langen Tunnelgraben begonnen.
Stand der Arbeiten in Deutschland	In Deutschland wurden 2019/2020 einige bauvorbereitende Maßnahmen im Rahmen des genehmigten Sofortvollzugs auf Fehmarn umgesetzt: u.a. ein Amphibienzaun sowie Ausgleichsflächen und Nisthilfen für verschiedene Vogelarten. Im Frühjahr 2021 begannen weitere Vorarbeiten für die Einrichtung der Baustelle bei Puttgarden: So wurden Frisch- und Abwasserleitungen sowie Stromkabel verlegt und eine Baustraße errichtet. Eine Transformatorstation befindet sich derzeit im Bau. Im Laufe des Sommers 2021 wird die Baustelle Schritt für Schritt eingerichtet. Dazu gehören eine weitere Baustraße und Büros, außerdem wird die Baustelle eingezäunt. Im Spätsommer wird damit begonnen, auf landwirtschaftlichen Flächen Oberboden abzutragen, der während der Bauzeit zwischengelagert wird. Noch in diesem Jahr startet der Bau des Arbeitshafens bei Puttgarden.