



Grundlagen des Projekts

Im September 2008 unterzeichneten Dänemark und Deutschland den Staatsvertrag zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung, der 2009 von beiden Staaten ratifiziert wurde.

Die Feste Fehmarnbeltquerung wird als rund 18 km langer Absenktunnel gebaut und wird die deutsche Insel Fehmarn mit der dänischen Insel Lolland verbinden. Die Verbindung umfasst eine zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke und eine vierspurige Autobahn.

Der Fehmarnbelt-Tunnel wird in derselben Bauweise wie der Tunnel der Öresundverbindung zwischen Dänemark und Schweden gebaut. Er wird aus 89 Tunnelelementen bestehen, die nahe Rødbyhavn in einer Fabrik an Land produziert und anschließend zum ausgehobenen Tunnelgraben transportiert werden. Auf See werden sie abgesenkt, mit den übrigen Tunnelelementen verbunden, mit einer Kies- und Sandverfüllung fixiert und mit einer Steinschicht abgedeckt.

Der Fehmarnbelt-Tunnel ist das bedeutendste Infrastrukturprojekt Nordeuropas. Er schließt eine wichtige Lücke zwischen den skandinavischen und europäischen Schienennetzen und ist ein zentraler Bestandteil des EU-Kernverkehrsnetzes. Deswegen unterstützt die EU das Projekt finanziell.

Die Reisezeit durch den Tunnel beträgt künftig sieben Minuten mit dem Zug und zehn Minuten mit dem Auto. Die Fährüberfahrt dauert zurzeit 45 Minuten – ohne Warte- und Ladezeiten zu berücksichtigen.

Mit dem Fehmarnbelt-Tunnel wird sich die Dauer einer Zugfahrt zwischen Hamburg und Kopenhagen verkürzen – von derzeit ca. 5 Stunden auf dann 2 ½ Stunden.

In Zukunft werden Güterzüge den 160 Kilometer langen Umweg über den Großen Belt vermeiden. Der Fehmarnbelt-Tunnel fördert die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und reduziert so klimaschädliche Emissionen.

Verantwortlichkeiten zwischen Dänemark und Deutschland

Die staatliche dänische Projektgesellschaft Femern A/S ist damit beauftragt, den Fehmarnbelt-Tunnel als öffentliche Infrastruktur zu planen, zu bauen und zu betreiben. Für den Schienenteil des Tunnels auf deutschem Hoheitsgebiet ist Femern A/S der Vorhabenträger, für den Straßenteil die Bundesrepublik Deutschland.

Die Landanbindung auf der deutschen Seite umfasst die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden sowie den Ausbau der B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen und Puttgarden zur vierspurigen Bundesstraße. Die DB Netz AG ist für den Ausbau der Schienenanbindung

verantwortlich, die DEGES setzt den Ausbau der B 207 um. Eine neue Fehmarnsundquerung soll ebenfalls als Absenktunnel gebaut werden, den die DB Netz AG und die DEGES gemeinsam verantworten.

Die Schienenanbindung auf dänischer Seite verläuft zwischen Ringsted und Rødbyhavn. Die Bahnverkehrsbehörde (Banedanmark) ist für den Ausbau der Schienenanbindung zuständig, der bereits im Gange ist.

Finanzierung

Das Baubudget für den Absenktunnel beträgt insgesamt 7,1 Mrd. Euro (Preisstand 2015). Darin enthalten sind rund 1 Mrd. Euro an Reserven. Für die Finanzierung ist allein Dänemark verantwortlich.

Der Fehmarnbelt-Tunnel wird durch die Aufnahme von Krediten finanziert, die durch dänische Staatsgarantie abgesichert sind und durch die künftigen Nutzungsgebühren refinanziert werden. Der prognostizierte Rückzahlungszeitraum für den Tunnel beträgt 28 Jahre.

Als prioritäres Projekt im EU-Verkehrsnetz (TEN-V) wird der Tunnel umfangreich durch die Europäische Kommission gefördert: Die Kommission hat für den Zeitraum 2007-2015 Mittel in Höhe von ca. 200 Millionen Euro und für 2016-2023 in Höhe von 589 Millionen Euro gewährt.

Femern A/S hat im Februar 2016 eine Finanzanalyse vorgelegt, die zeigt, dass das Vorhaben auf einer soliden finanziellen Grundlage steht. Die Finanzanalyse wurde von externen Experten intensiv geprüft. Diese wurde zuletzt im November 2020 aktualisiert.

Stand des Projekts

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.

In Dänemark hat im Sommer 2020 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.

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.