

Zahlen, Daten, Fakten – Das Projekt

8. Dezember 2011

- Am 3. September 2008 unterzeichneten die Verkehrsminister Dänemarks und Deutschlands den Staatsvertrag zum Bau der Festen Fehmarnbeltquerung, welcher 2009 von beiden Staaten ratifiziert wurde.
- Die Feste Fehmarnbeltquerung wird ca. 19 km lang sein und die deutsche Insel Fehmarn mit der dänischen Insel Lolland verbinden.
- Noch ist nicht endgültig entschieden worden, ob die Querung als Brücke oder als Tunnel gebaut wird. Femern A/S hat jedoch im November 2010 auf Basis der bisher vorliegenden Untersuchungsergebnisse einen Absenktunnel empfohlen, der dänische Verkehrsminister hat diese Empfehlung im Februar 2011 bestätigt. Die endgültige Entscheidung wird im Rahmen der Genehmigungsverfahren in Deutschland (Planfeststellungsverfahren) und Dänemark (Baugesetz) getroffen.
- Die Querung umfasst eine zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke und eine vierspurige Autobahn.
- Während die derzeitige Fährüberfahrt 45 Minuten dauert, werden Zugpassagiere über die Feste Fehmarnbeltquerung nur ca. sieben Minuten benötigen, Autofahrer etwa zehn.
- Die Dauer einer Zugfahrt zwischen Hamburg und Kopenhagen wird sich durch die feste Querung von viereinhalb auf ca. dreieinhalb Stunden verkürzen.
- In Dänemark wird bis 2013 die Vorlage eines Baugesetzes im dänischen Folketing vorgestellt und erwartungsgemäß Ende des Jahres verabschiedet. Für den in Deutschland befindlichen Abschnitt der festen Querung werden die Planfeststellungsunterlagen voraussichtlich im Oktober 2012 der deutschen Planfeststellungsbehörde übergeben. Der Planfeststellungsbeschluss wird für das Jahr 2014 erwartet.
- Die Durchführung der Bauarbeiten für die Feste Fehmarnbeltquerung ist von 2014 bis 2020 geplant.
- Die Kostenschätzungen für einen Absenktunnel belaufen sich auf rund 5,5 Mrd. EUR (Preisstand 2008).
- Der Bau der festen Querung wird durch die Aufnahme von durch dänische Staatsbürgschaften abgesicherten Krediten finanziert, die wiederum über Mauteinnahmen von

Die Femern A/S ist mit der Aufgabe betraut, eine feste Querung zwischen Deutschland und Dänemark über den Fehmarnbelt zu entwerfen und zu planen. Das Unternehmen ist Teil der staatlichen dänischen Sund & Bælt Holding A/S, die bereits über Erfahrungen aus dem Bau der festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund verfügt.

Seite 1/2

Kraftfahrzeugen und Eisenbahnen refinanziert werden. Für die Finanzierung ist allein Dänemark verantwortlich.

- Die Hinterlandanbindung auf der deutschen Seite umfasst den Ausbau der B 207 (E 47) zwischen Heiligenhafen und Puttgarden zur vierspurigen Bundesstraße, die Elektrifizierung der Bahnstrecke Lübeck–Puttgarden und die Sicherung ausreichender Kapazität auf der eingleisigen Bahnstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden.
- Auf dänischer Seite beinhaltet die Hinterlandanbindung die Elektrifizierung der Bahnstrecke Ringsted–Rødbyhavn, den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke von Vordingborg bis zur Masnedø und von Orehoved bis nach Rødbyhavn sowie den erforderlichen weiteren Ausbau der bestehenden Autobahn E 47 zwischen Rødbyhavn und Sakskøbing.