

Bezirk Bonn

06.12.2025: Weihnachtsfeier

Das 2. Adventswochenende begannen wir traditionell mit unserer Weihnachtsfeier. Die festlich geschmückten Tische waren gefüllt mit Gebäck und Süßem. Ulrich Rosen gab mit einer kurzen Begrüßung den Kaffee bzw. Tee frei.

Den fachlichen Rahmen startete dann Wilhelm Stricker mit einem Bericht über Europas derzeit größtes Bauprojekt, den Fehmarnbelt-Tunnel. Er hatte zwei Videos über die Tunnelbaumaßnahme beschafft und zusätzlich gab er mit ganz aktuellen Angaben, vom November 2025, einen umfassenden Blick auf dieses gigantische Projekt. Der Fehmarnbelt-Tunnel gehört zu der geplanten Eisenbahnverbindung zwischen Skandinavien und Italien, die bereits vor rund 30 Jahren durch die europäischen Verkehrsminister vereinbart wurde. In Österreich gehört dazu der im Bau befindliche Brenner-Basis-Tunnel.



Bild 1: Wilhelm Stricker bei seinem Vortrag (c) Montage Kurt Andrä

Was noch interessant ist:

Die Elemente werden an Land produziert, in einer eigens errichteten Fabrik nahe Rødbyhavn auf der dänischen Insel Lolland. Der Transport der fertigen Tunnelelemente erfolgt über den großen Arbeitshafen nahe Rødbyhavn zum ausgehobenen Tunnelgraben, dann folgt das Absenken auf See und das Verbinden mit den übrigen Tunnelelementen, Abschließend erfolgt das Fixieren mit einer Kies- und Sandverfüllung und das Abdecken mit einer Steinschicht gegen Beschädigungen z. B. durch Schiffe. Wann die ersten Elemente auf der dänischen Seite abgesenkt werden, ist noch nicht bekannt.

Auf Lolland wird ein Umspannwerk errichtet, über das der Tunnel später mit Ökostrom aus dem dänischen Netz versorgt werden soll. An Land entstehen Brücken für die neue Linienführung der Bahn und Autobahn E 47.

Der 18 km lange Tunnelgraben ist fertig ausgehoben. Der Großteil des Aushubs wird für die Landgewinnung vor der Küste Lollands verwendet. Dort entstehen insgesamt rund 300 Hektar Natur- und Erholungsgebiete.

Größe der dänischen Baustelle

- Insgesamt über 500 Hektar. Davon Tunnelementfabrik inklusive Produktionsanlagen und Arbeitshafen: rund 220 Hektar bzw. 310 Fußballfelder.
- Derzeit arbeiten mehr als 2.000 Beschäftigte auf der dänischen Tunnelbaustelle.



Bild 2: 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. Es ist zentraler Bestandteil des Skandinavisch-Mediterranen Korridors des EU-Kernverkehrsnetzes und schließt die Lücke zwischen skandinavischen und europäischen Schienennetzen. Ein prioritäres Projekt der EU-Kommission. 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. (c) Femern S/A

Die zukünftige Reisezeit durch den Tunnel

- sie beträgt 7 Minuten mit dem Zug (Reisegeschwindigkeit 200 km/h) oder
- 10 Minuten mit dem Auto (Reisegeschwindigkeit 110 km/h)

Etwas über die Finanzierung

- Refinanzierung durch Mautgebühren der Kraftfahrzeuge und Entgelte der Eisenbahnen.
- Prognostizierte Rückzahlungszeit: 28 Jahre. Die Maut für Pkw soll 65 € betragen.
- Finanzierungsverantwortung liegt allein bei Dänemark, da das deutsche Verkehrsministerium sich nicht am Projekt beteiligen wollte. Eine umfangreiche EU-Förderung ist genehmigt.



Bild 3: Die **Tunnelröhren**: elektrifizierte Eisenbahnstrecke: 2 Gleise in separaten Röhren. Autobahn: 4 Spuren, je 2 in einer Fahrtrichtung mit durchgehendem Seitenstreifen in separater Röhre. Sowie eine Röhre für Inspektionen und Technik. (c) Femern S/A



Bild 4: Bauart: **Absenktunnel** Bauweise: 79 Standard-Tunnelemente: je 217 m lang, 42 m breit, 9 m hoch, 73.000 t schwer. Die ersten Elemente werden 2026 auf der dänischen Seite abgesenkt. Tunnelgraben fertig ausgehoben: ca. 12 m tief, ca. 100 m breit, 15 Mio. m³ Aushub. (c) Femern S/A



Bild 5: Am dänischen Tunnelportal hatten die Arbeiten Anfang Mai 2022 begonnen. Mittlerweile sind die Betonagen für den Tunnelabschnitt in offener Bauweise abgeschlossen. Auch die Lichtübergangszone an der dänischen Tunneleinfahrt ist hergestellt. Sie wird für einen sanften Übergang der Lichtverhältnisse während der Fahrt durch den fertigen Tunnel sorgen. Deutsche Baufirmen u. a. Wayss & Freytag und Max Bögl sind am Bau beteiligt. (c) Femern S/A



Bild 6: Am Buffett (c) Kurt Andrä

Die knappe Stunde verging wie im Flug, da Wilhelm mit vielen Bildern die umfangreichen Arbeiten detailliert darstellen konnte. Dieser Beitrag soll nicht der letzte zu dieser beeindruckenden Baustelle sein, sie wird uns sicherlich in den nächsten Jahren, oder auch zwischendurch, beschäftigen. Denn die Baustelle im Fehmarn-Belt, wie vorher schon erwähnt, wird allein von den Dänen „gestemmt“. Die Arbeiten auf der deutschen Seite, d. h. auf der Insel Fehmarn, unter dem Fehmarnsund (Tunnel) bis aufs Festland und weiter bis Lübeck, werden eine große Herausforderung für die Beteiligten unter Führung der Deutschen Bahn sein. Zu den Pressestellen, sowohl der Deutschen Bahn als auch der Femern A/S haben wir Kontakt und werden somit auf dem ‚laufenden‘ gehalten. Der VDV-Bonn wird in Zeitabständen seine Mitglieder über den Baufortschritt informieren.

Pünktlich zum Ende des „Fehmarnbelt-Beitrags“ lieferte der Cateringservice das bestellte Buffet. Es gab verschiedene Salate, Fingerfood, unterschiedliche Fleisch- sowie Fischhäppchen und weitere Beilagen. Passende Getränke, mit oder ohne, waren ebenso in ausreichender Menge da. Die anschließende Stille an den Tischen ließ vermuten, dass es allen Teilnehmern gut geschmeckt hat.

Allen Kolleginnen und Kollegen, die sich um das Gelingen dieses Nachmittags erfolgreich gekümmert haben, ein herzliches Dankeschön.

Nachdem das Buffet fast „geräumt“ war und die anregenden Gespräche an den Tischen langsam verstummten, wurde gegen 19 Uhr die „Runde“ aufgehoben.

Rolf Bull und Wilhelm Stricker