



# Fehmarnsundquerung

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 19/3455

# Brücken- und Tunnellösungen werden untersucht



# Die Sundbrücke kann so ertüchtigt werden, dass sie für den langsamen Verkehr erhalten bleibt



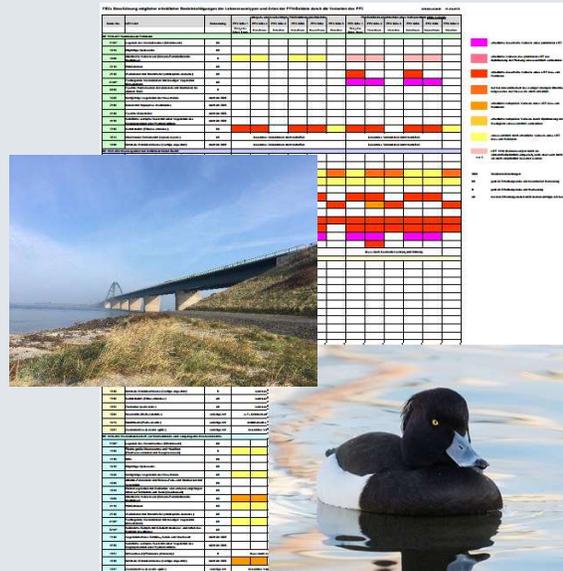
- Weiternutzung der Brücke für 130 Jahre möglich
- Ertüchtigungsmaßnahmen werden hierfür notwendig
- Erhalt der Brücke zeichnet sich für Tunnelvarianten als günstig ab

# Der Weg zu den Vorzugsvarianten der Planungspakete

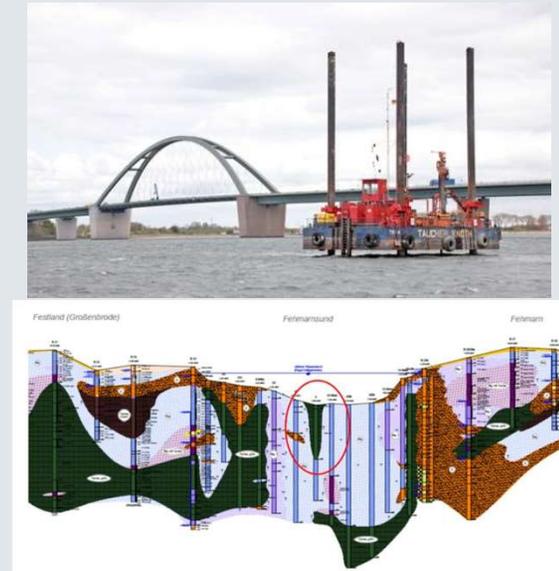
## Matrix mit den 5 Wirkungsbereichen



## Umwelt(-rechtliche) Risiken



## Technische Risiken



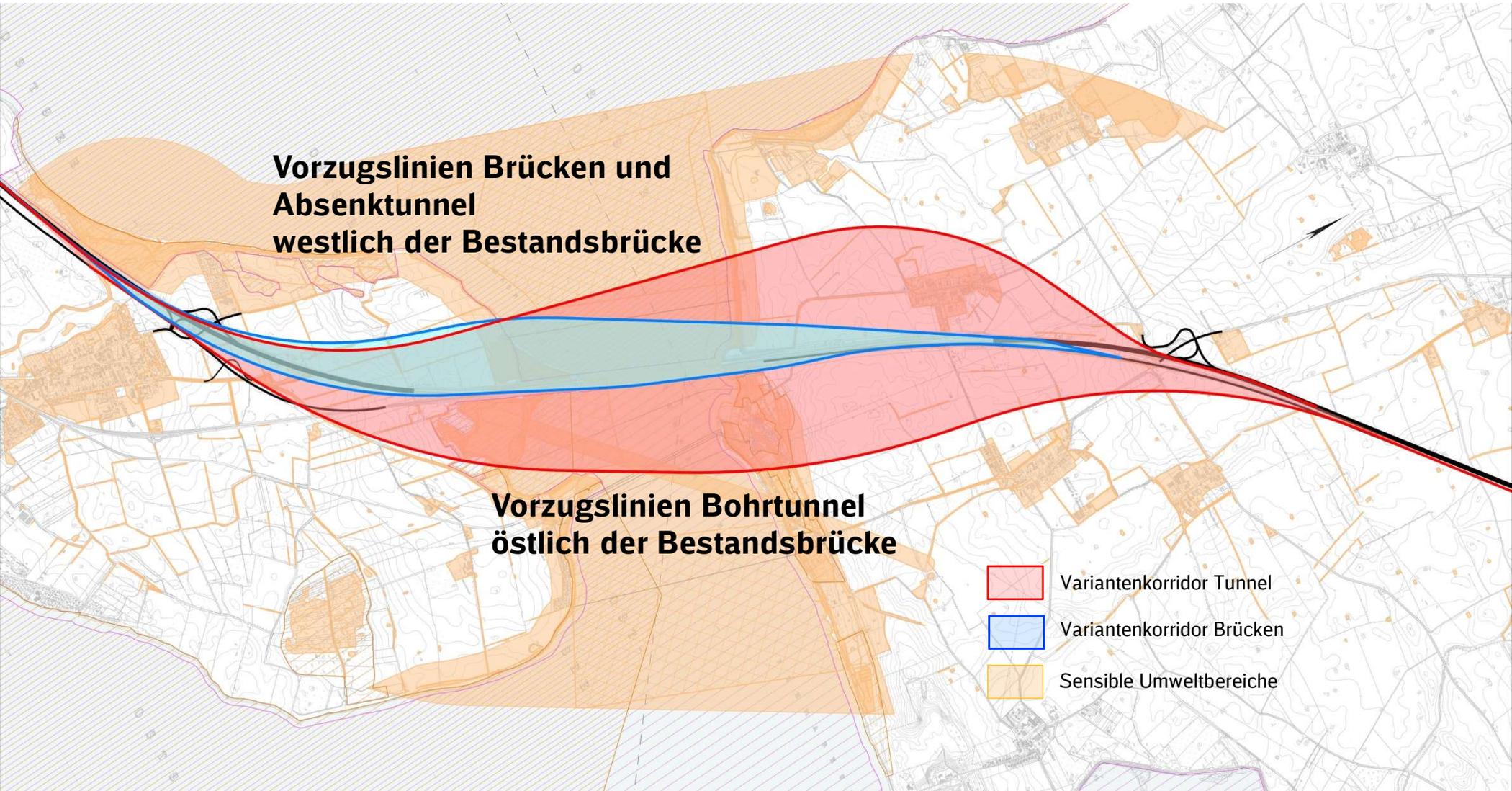
+

+

## Sensitivitätsuntersuchungen



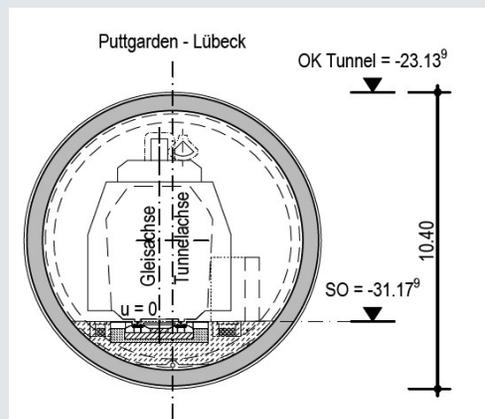
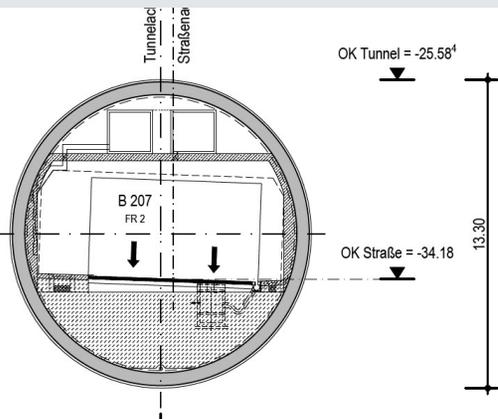
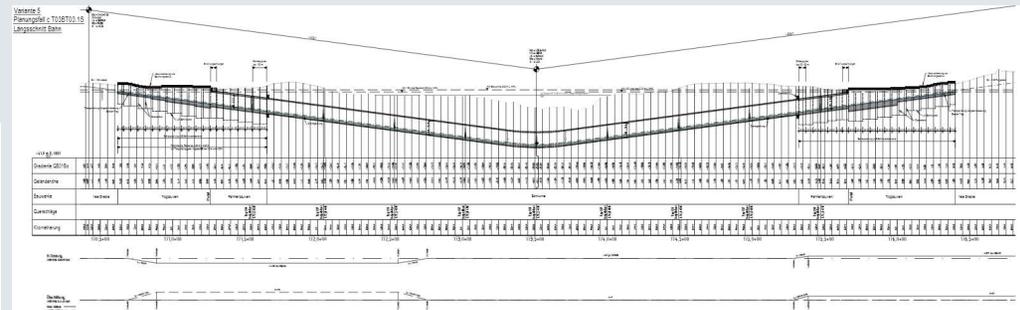
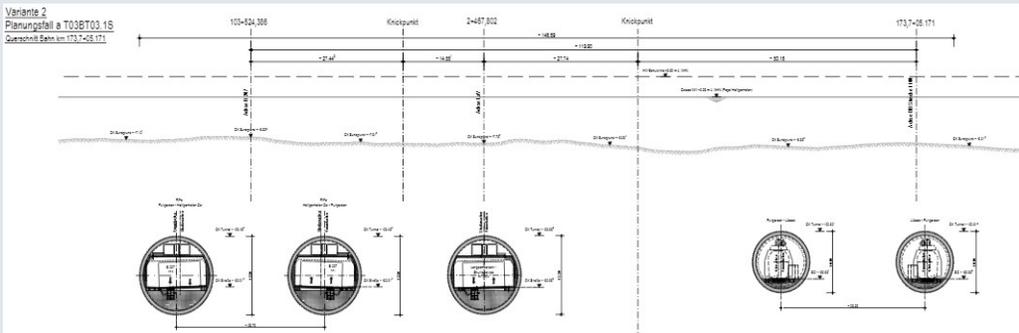
# Planungskorridor Lage der voraussichtlichen Vorzugslinien



# Mögliche Vorzugsvariante Bohrtunnel: Bohrtunnel ohne Erhalt der Bestandsbrücke



# Mögliche Vorzugsvariante Bohrtunnel: Bohrtunnel ohne Erhalt der Bestandsbrücke



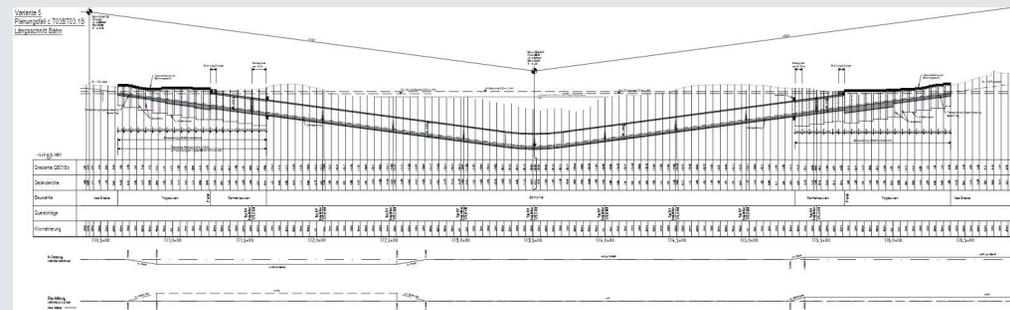
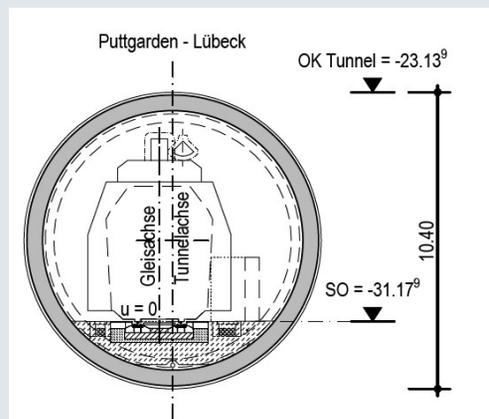
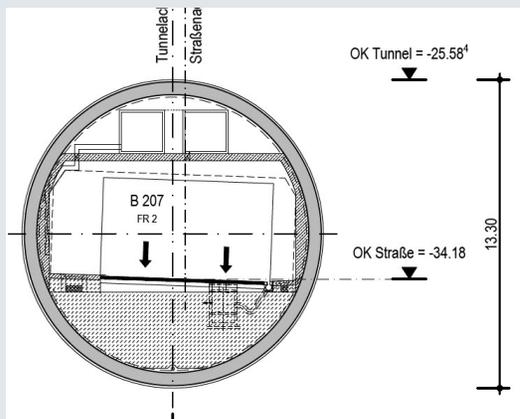
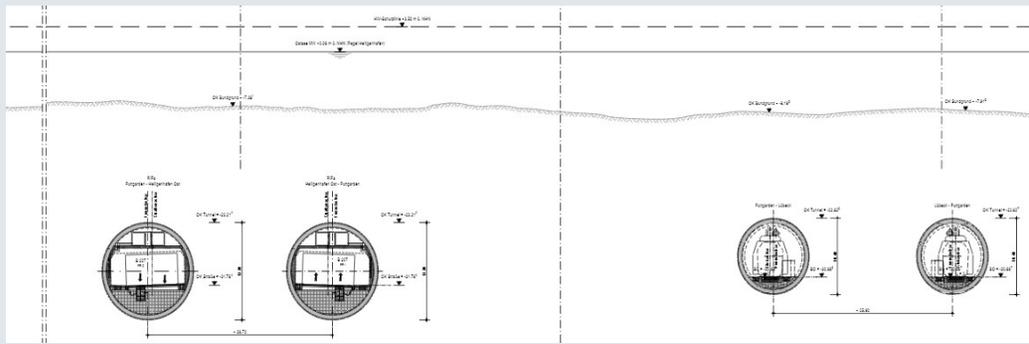
max. Tiefenlage:	-33 mNN
Länge Hauptbauwerk*:	2,4 km / 3,67 km
Tunneldurchmesser*:	13,3 m / 10,4 m

\* Straße / Schiene

# Mögliche Vorzugsvariante Bohrtunnel: Bohrtunnel mit Erhalt der Bestandsbrücke



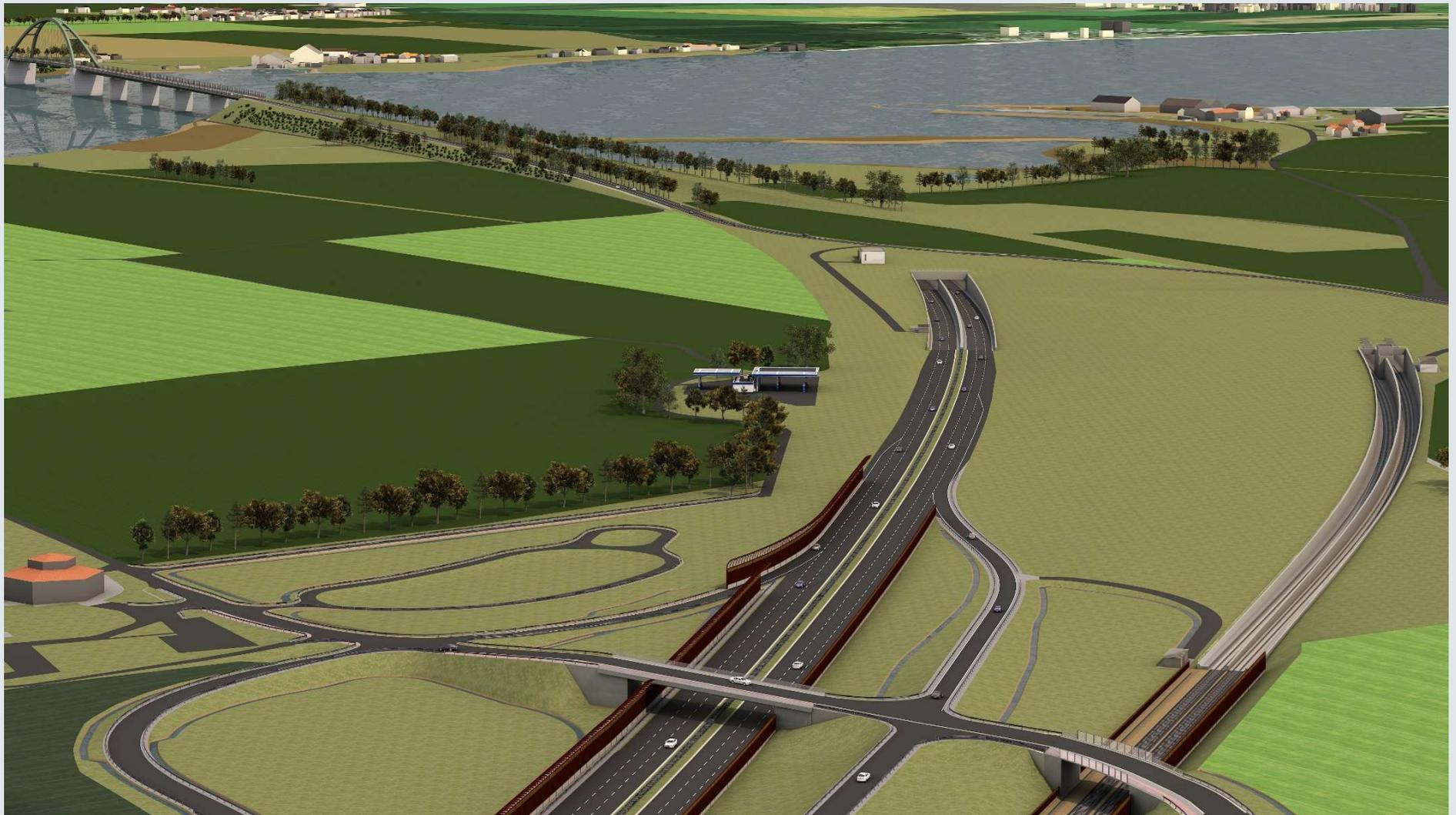
# Mögliche Vorzugsvariante Bohrtunnel: Bohrtunnel mit Erhalt der Bestandsbrücke



max. Tiefenlage:	-33 mNN
Länge Hauptbauwerk*:	2,4 km / 3,67 km
Tunneldurchmesser*:	13,3 m / 10,4 m

\* Straße / Schiene

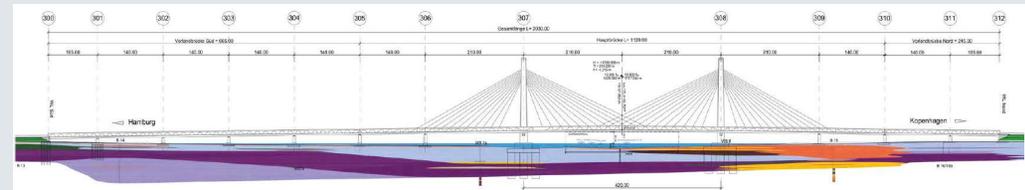
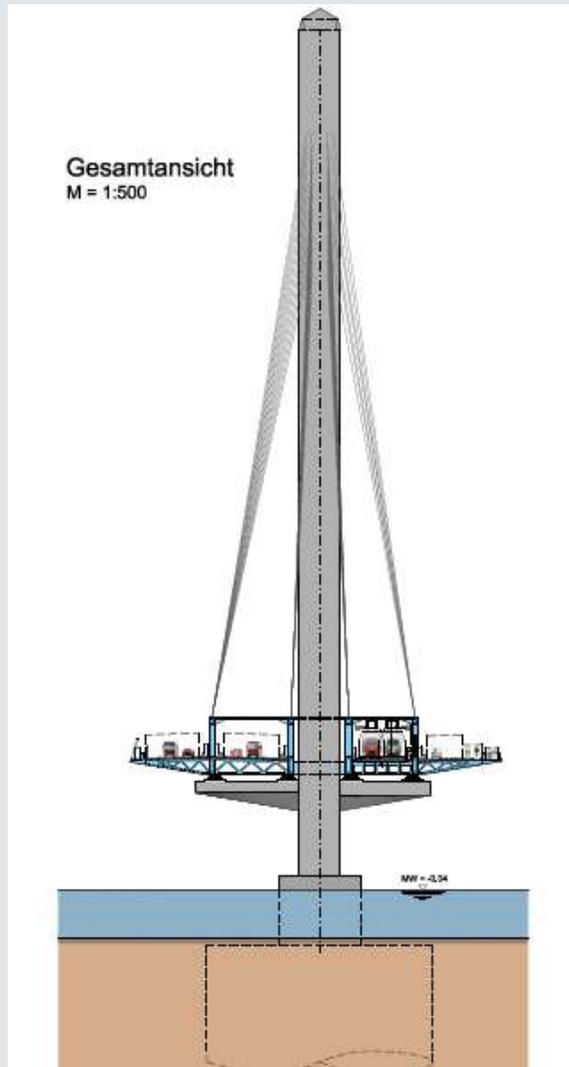
# Mögliche Vorzugsvariante Bohrtunnel Bohrtunnel mit Erhalt der Bestandsbrücke



# Mögliche Vorzugsvariante Kombinierte Brücke: Schrägseilkonstruktion mit Z-Pylon ohne Erhalt der Bestandsbrücke



# Mögliche Vorzugsvariante Kombinierte Brücke: Schrägseilkonstruktion mit Z-Pylon ohne Erhalt der Bestandsbrücke



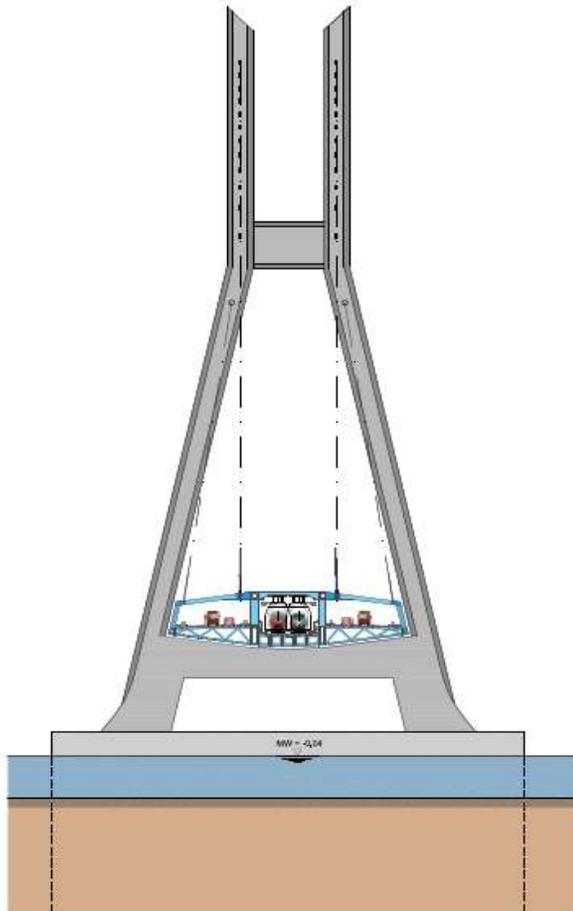
Länge Hauptbauwerk:	2,03 km
Pylonhöhe:	170 m
Querschnittsbreite:	72 m

# Mögliche Vorzugsvariante Kombinierte Brücke: Schrägseilkonstruktion mit A-Pylon mit Erhalt der Bestandsbrücke



# Mögliche Vorzugsvariante Kombinierte Brücke: Schrägseilkonstruktion mit A-Pylon mit Erhalt der Bestandsbrücke

Gesamtquerschnitt  
M = 1:500



Länge Hauptbauwerk:	2,02 km
Pylonhöhe:	160 m (69 m Bestand)
Querschnittsbreite:	46 m

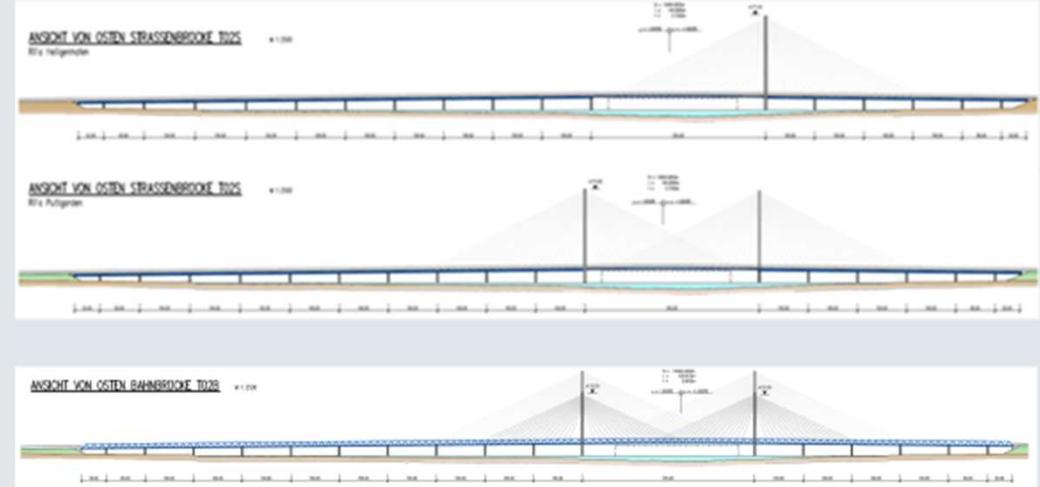
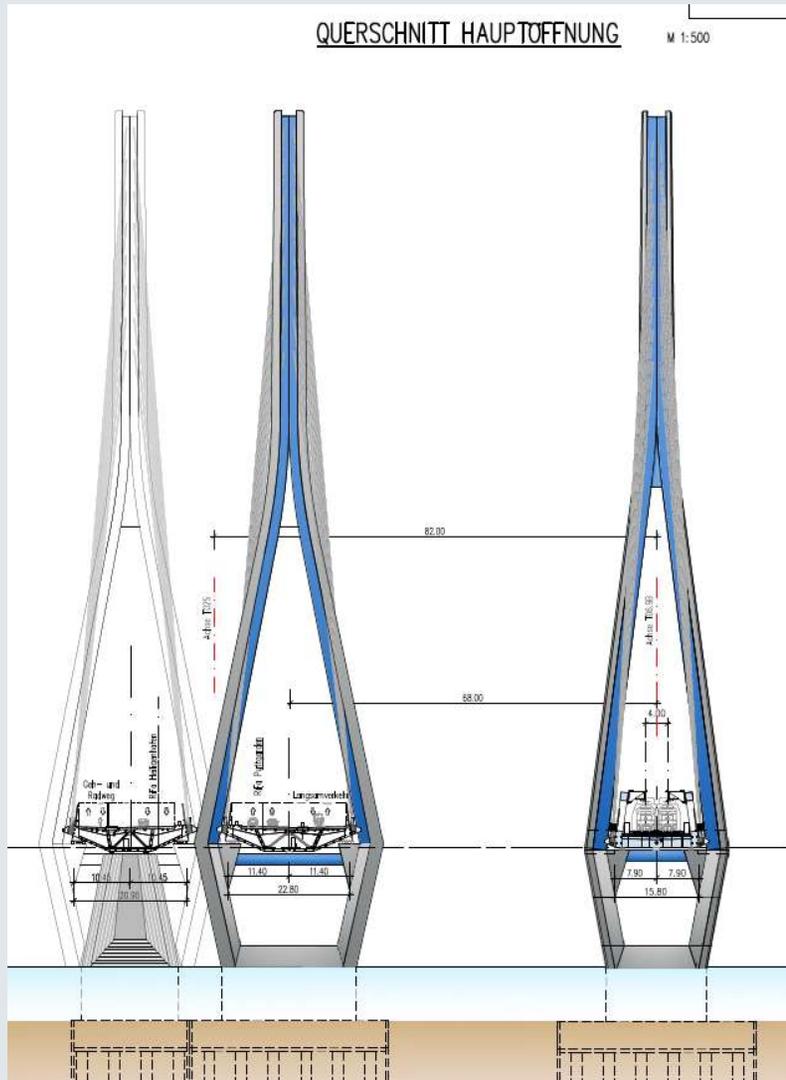
# Mögliche Vorzugsvariante Kombinierte Brücke Schrägseilkonstruktion mit A-Pylon mit Erhalt der Bestandsbrücke



# Mögliche Vorzugsvariante Getrennte Brücke: Schrägseilkonstruktion ohne Erhalt der Bestandsbrücke



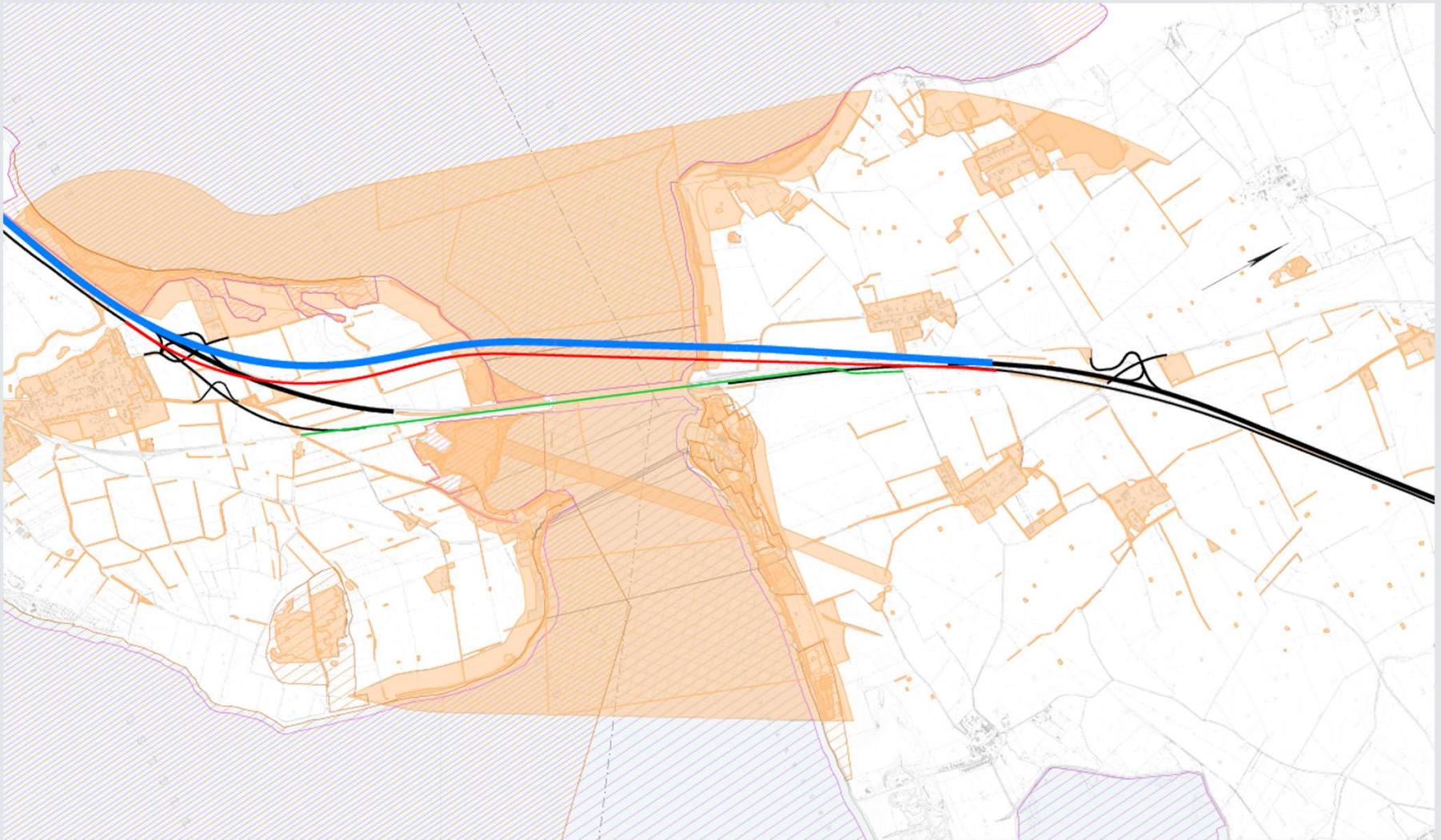
# Mögliche Vorzugsvariante Getrennte Brücke: Schrägseilkonstruktion ohne Erhalt der Bestandsbrücke



Länge Hauptbauwerk:	1,9 km / 1,9 km
Pylonhöhe:	160 m
Querschnittsbreite*:	21 m / 23 m / 15,8 m

\*Rifa+Geh-/Radweg / Rifa+LAV / Schiene

# Mögliche Vorzugsvariante Getrennte Brücke: Schrägseilkonstruktion mit Erhalt der Bestandsbrücke





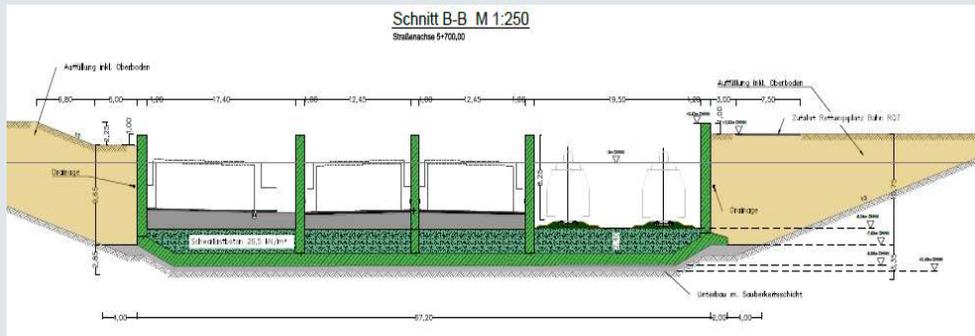
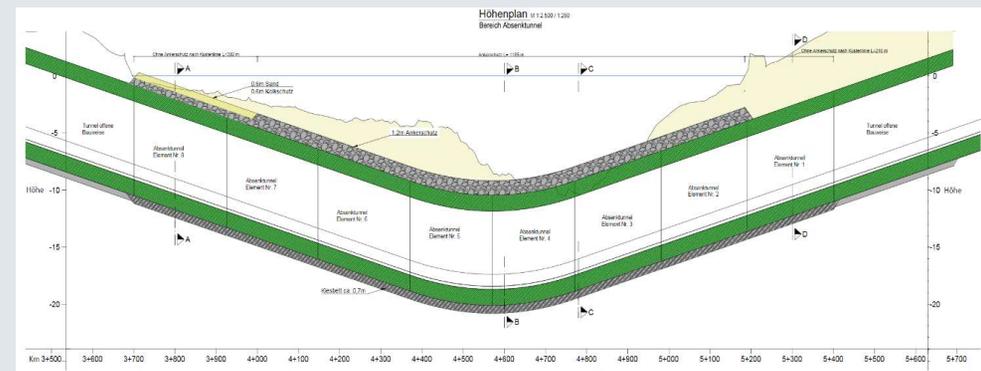
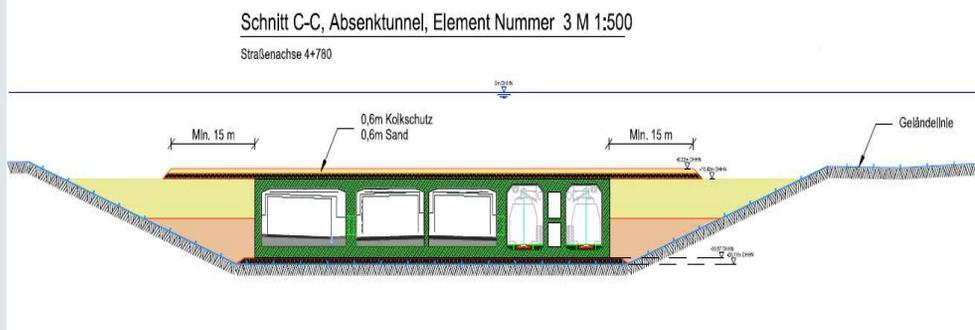
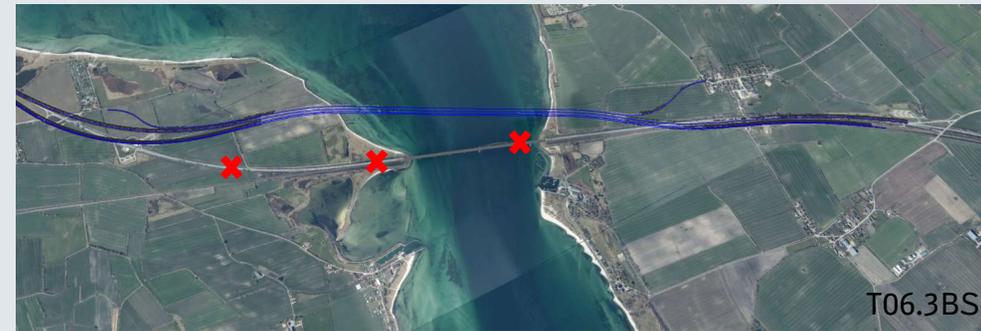
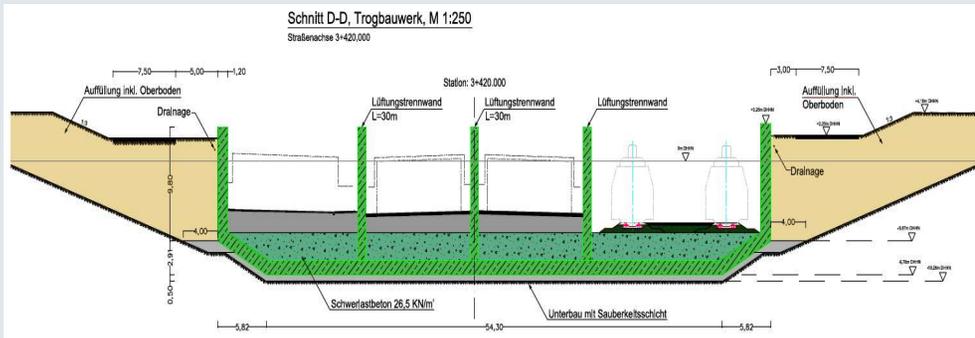
# Mögliche Vorzugsvariante Getrennte Brücke Schrägseilkonstruktion mit Erhalt der Bestandsbrücke



# Mögliche Vorzugsvariante Absenktunnel: Absenktunnel ohne Erhalt der Bestandsbrücke



# Mögliche Vorzugsvariante Absenktunnel: Absenktunnel ohne Erhalt der Bestandsbrücke

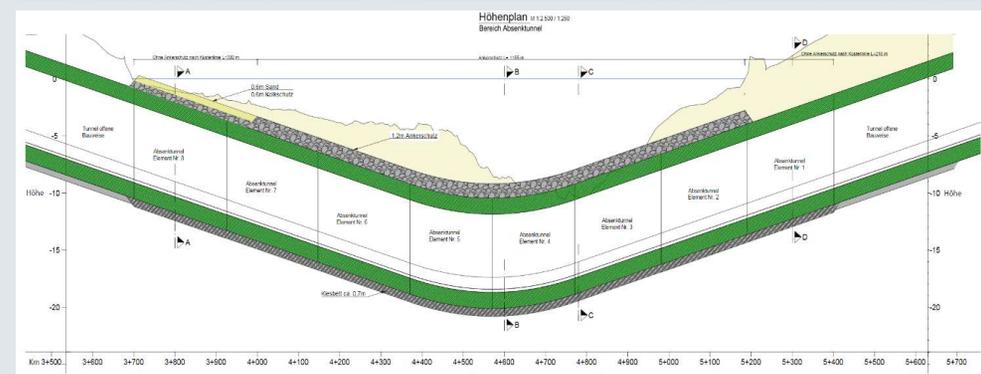
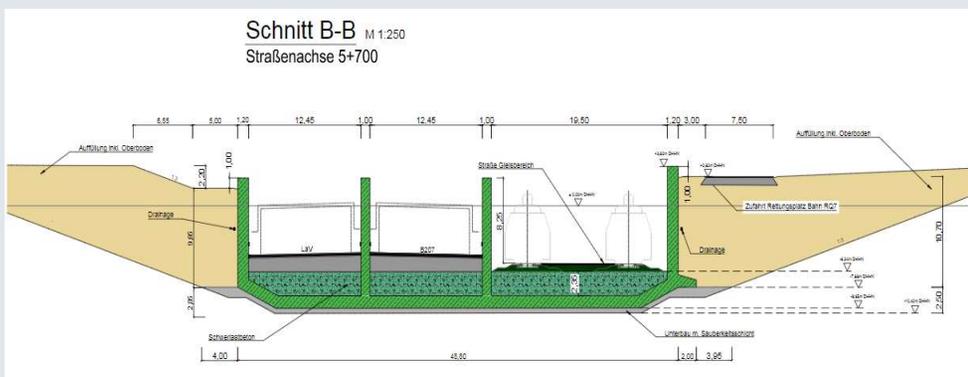
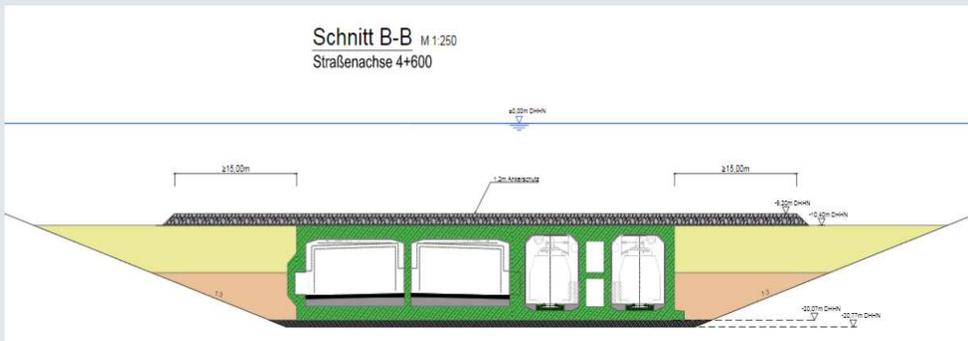
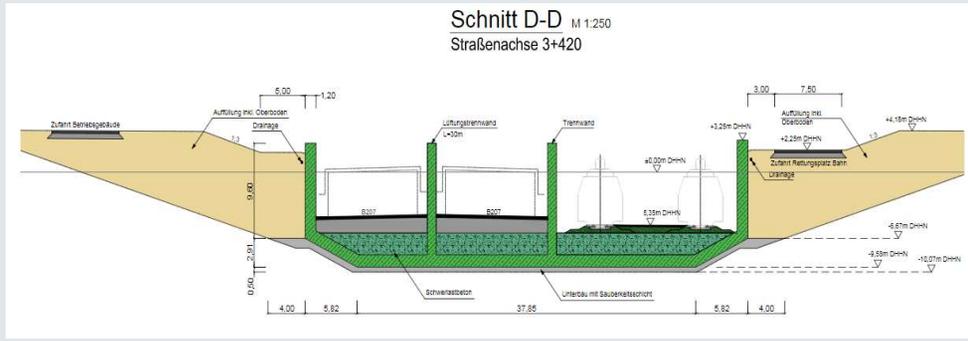


max. Tiefenlage:	-20 mNN
Länge Hauptbauwerk:	1,7 km
Querschnittsabmessungen:	64 m x 10 m

# Mögliche Vorzugsvariante Absenktunnel: Absenktunnel mit Erhalt der Bestandsbrücke



# Mögliche Vorzugsvariante Absenktunnel: Absenktunnel mit Erhalt der Bestandsbrücke



max. Tiefenlage: -20 mN  
 Länge Hauptbauwerk: 1,7 km  
 Querschnittsabmessungen: 47 m x 10 m

# Mögliche Vorzugsvariante Absenktunnel Absenktunnel mit Erhalt der Bestandsbrücke



# Entscheidung des Runden Tisches Fehmarnsundquerung



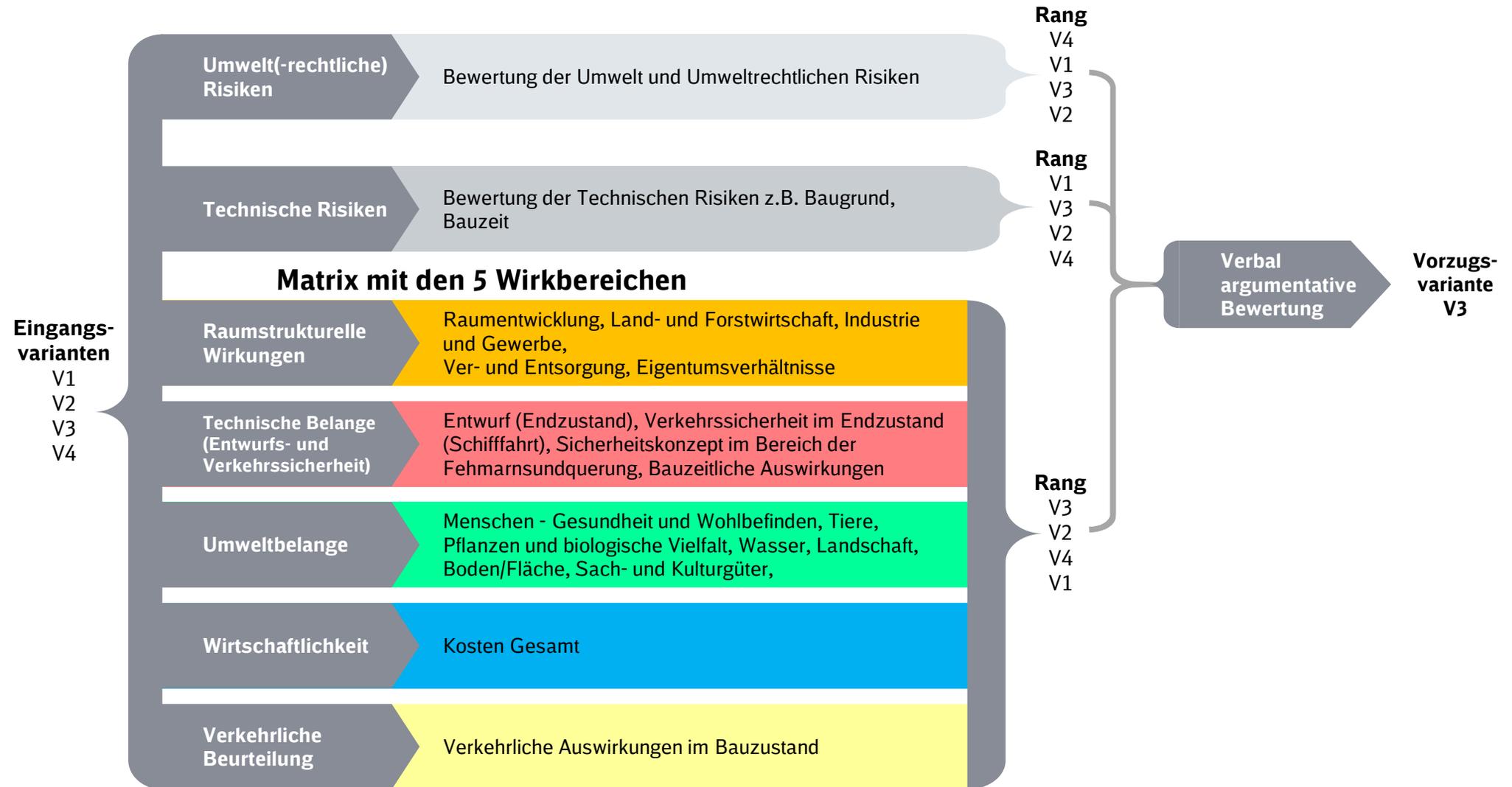
Der Runde Tisch Fehmarnsundquerung hat sich in enger Zusammenarbeit mit den Vorhabenträgern intensiv mit den Auswirkungen der verschiedenen Varianten befasst und am 18. 12. 2019 eine Lösung erarbeitet, die vom Dialogforum am 09.01.2020 im Konsens verabschiedet wurde. Sie umfasst im Kern:

- **Bau eines Absenktunnels**
- **Beibehaltung der Bestandsbrücke für die langsamen Verkehre unter Übernahme der Unterhaltung durch Bund oder Land**



Mehr zum Projekt unter [www.anbindung-fbq.de](http://www.anbindung-fbq.de)

# Bewertungslogik am Beispiel



# Entscheidung des Runden Tisch Fehmarnsund

Ergebnis der Sitzung vom 18.12.2019

Am 09.01.2020 hat das Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung den folgenden Beschlussvorschlag des Runden Tisches Feste Fehmarnsundquerung vom 18. 12. 2019 im Konsens gebilligt:

- Der Runde Tisch Fehmarnsundquerung (RT FSQ) begrüßt die Absicht des Bundes, des Landes und der Vorhabenträger, die Region in die Variantenfindung der künftigen Querung des Fehmarnsundes einzubinden. Das Jahrhundertbauwerk Feste Fehmarnbeltquerung bedarf einer Anbindung, die raum-, sozial-, naturverträglich und nachhaltig ist. Die Planung und Umsetzung einer europäischen Verkehrsmagistrale dürfen nicht allein auf Kostengründen basieren.
- Der RT FSQ spricht sich für die künftige Querung des Fehmarnsundes durch die Variante Absenktunnel aus. Die sogenannten langsamen Verkehre (Gewichtsbegrenzung bis 3,5 Tonnen außer für landwirtschaftliche Fahrzeuge) sollen über die ertüchtigte Fehmarnsundbrücke (Bestandsbrücke) laufen, deren dauerhafte Unterhaltung von Bund oder Land gewährleistet werden soll.
- Durch die Variante Absenktunnel wäre ein Lärmschutz im Bereich des Fehmarnsundes (auch im Hinblick auf die gemeinsamen Kernforderungen der Region) am besten dauerhaft gewährleistet. Mit dieser Variantenlösung könnten weitergehende übergesetzliche Forderungen an den Lärmschutz (TEN-Trassen Beschluss des Bundestages vom 27.01.2016), vor allem auch für die touristischen Bereiche am Fehmarnsund, vermieden werden.
- Ein Absenktunnel hätte keine dauerhafte Beeinträchtigung bzw. Veränderung des Landschaftsbildes am Fehmarnsund zur Folge; z.B. wären erforderliche Lärmschutzwände bei den Zufahrten einer Tunnellösung gegenüber den Brückenvarianten rund 40% kürzer (2.000 Meter lang statt 5.500 Meter).