

● **Der Fehmarnbelttunnel:** Eine Querung, die nicht nur Fehmarn und Lolland, sondern auch Deutschland und Dänemark verbinden soll. Wie steht es um das Milliardenprojekt? Eine Bestandsaufnahme.

# Der lange Weg des Tunnels

**KIEL/KOPENHAGEN.** Die einen vergleichen den Fehmarnbelttunnel mit dem Berliner Flughafen, die anderen mit der Elbphilharmonie. Die einen glauben schon nicht mehr an seinen Bau, die anderen haben ihn bereits aus ihrem Bewusstsein verdrängt. Die feste Querung zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland – sie ist eine sehr, sehr lange Geschichte.

Im September vor genau zehn Jahren unterschrieben Deutschland und Dänemark den Staatsvertrag für den Bau der Fehmarnbelt-Querung. Eigentlich war es der große

Tag des damaligen Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee (SPD) und seiner dänischen Kollegin Carina Christensen. Aber Schleswig-Holsteins Regierungschef Peter Harry Carstensen

(CDU) ließ es sich nicht nehmen, bei der Vertrags-Unterzeichnung in Kopenhagen auch dabei zu sein. Empfangen wurde er von lautstarken Gegnern, die „Hee lücht, hee lücht“, „Ostseekiller“ und

„Judas“ riefen. In der Pressekonferenz bedankte sich Carstensen bei Angela Merkel – die war damals auch schon Bundeskanzlerin.

Laut Plan sollte der Bau des Tunnels 2015 beginnen. Tatsächlich wurde auf deutscher Seite bis heute keine Baugenehmigung erteilt. Denn: Im Rahmen des ersten Anhörungsverfahrens wurden über 3100 Einwendungen erhoben, im Zuge des ersten und zweiten Planänderungsverfahrens kamen 12 600 Stellungnahmen und 25 Einwendungen auf den Tisch. Doch es gibt einen, der die Hoffnung nicht aufgibt:

Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP). „Unser Amt arbeitet weiter mit Hochdruck an der Fertigstellung des Planfeststellungsbeschlusses, und wir erwarten den Beschluss noch in diesem Jahr“, sagte er zum Stand der Dinge.

Ein Abschluss wäre das dann noch nicht. Denn selbst wenn der Beschluss einmal vorliegt und rechtsgültig ist, könnte der Baubeginn sich weiter verzögern. Das zu erwartende Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht wird laut Wirtschaftsministerium voraussichtlich zwei Jahre dauern. Mindestens.

Rødbyhavn, Lolland

## Die unendliche Geschichte

**1863** Der holsteinische Ingenieur und Landvermesser Gustav Kröhnke hat die Idee einer direkten Verkehrsverbindung über den Fehmarnbelt.

**1963** Eröffnung der Fehmarnsundbrücke zwischen der Insel Fehmarn und dem deutschen Festland.

**1992** Die Verkehrsminister von Deutschland und Dänemark beschließen Voruntersuchungen für eine feste Querung.

**1995-1999** Voruntersuchungen zu einer festen Querung über den Fehmarnbelt.

**2008** Verkehrsminister von Deutschland und Dänemark unterschreiben einen Staatsvertrag zum Bau einer festen Fehmarnbelt-Verbindung.

**2009** Das dänische Parlament sowie Bundestag und Bundesrat stimmen dem Staatsvertrag zu. Umweltuntersuchungen und technische Untersuchungen (Brücken- und Tunnelvarianten) beginnen.

**2011** Entscheidung für den Bau eines Absenktunnels.

**2013** Antrag auf Planfeststellung wird in Deutschland eingereicht.

**2015** Baugesetz im dänischen Parlament mit großer Mehrheit beschlossen.

**2016** Femern A/S schließt vier Hauptbaaufträge mit internationalen Konsortien ab.

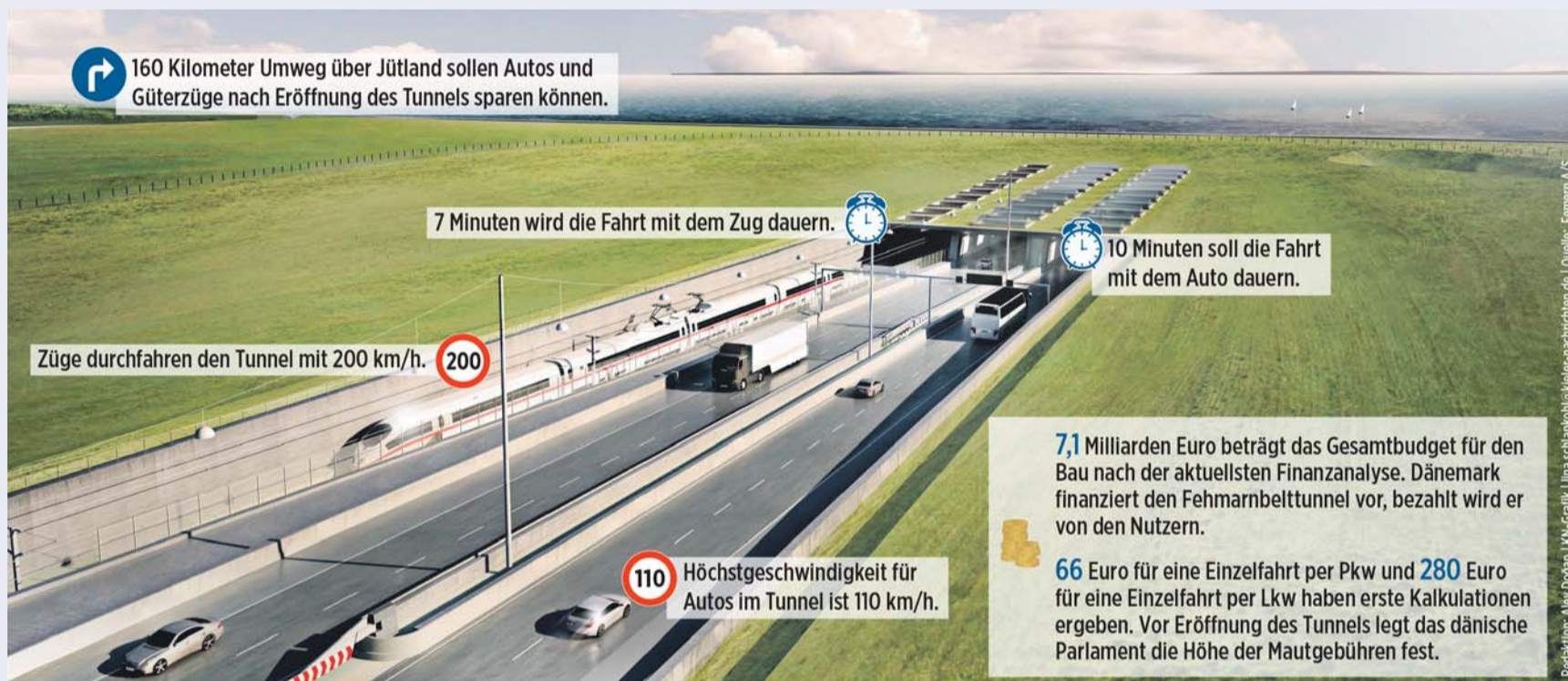
**2018** Für Ende des Jahres wird der Planfeststellungsbeschluss für den Fehmarnbelt-Tunnel erwartet.

## Die Gegner des Tunnels

Seit April befassen sich die Richter des Europäischen Gerichtshofs mit den Klagen der Fährunternehmen Scandlines und Stena Line gegen den dänischen Staat und die staatseigene Bau- und Betreibergesellschaft Femern A/S. Hintergrund der Klagen sind aus Sicht der Fährunternehmen wettbewerbsverzerrende staatliche Beihilfen, die Dänemark Femern A/S gewährt. Ziel der Kläger sei es, dass der Fall an die EU-Kommission zurückgeleitet und erneut einer juristischen Prüfung unterzogen wird. Auch der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) ist der Klage beigetreten. Nabu-Geschäftsführer Leif Miller nennt das Projekt „ein unseriös finanziertes, infrastrukturell überflüssiges Vorhaben mit irreparablen Schäden für Natur und Umwelt“. Ebenso engagieren sich zahlreiche lokale Bürgerinitiativen wie das Aktionsbündnis „Belt-Retter“ gegen den Bau des Tunnels.



**Die Kieler Nachrichten vom 4. September 2008. Zwei Dinge traten so nicht ein: Es wurde keine Brücke, sondern ein Tunnel. Und mit der Fertigstellung im Jahr 2018 hat es auch nicht so ganz geklappt.**



160 Kilometer Umweg über Jütland sollen Autos und Güterzüge nach Eröffnung des Tunnels sparen können.

7 Minuten wird die Fahrt mit dem Zug dauern.

10 Minuten soll die Fahrt mit dem Auto dauern.

Züge durchfahren den Tunnel mit 200 km/h.

200

Höchstgeschwindigkeit für Autos im Tunnel ist 110 km/h.

110

7,1 Milliarden Euro beträgt das Gesamtbudget für den Bau nach der aktuellsten Finanzanalyse. Dänemark finanziert den Fehmarnbelttunnel vor, bezahlt wird er von den Nutzern.

66 Euro für eine Einzelfahrt per Pkw und 280 Euro für eine Einzelfahrt per Lkw haben erste Kalkulationen ergeben. Vor Eröffnung des Tunnels legt das dänische Parlament die Höhe der Mautgebühren fest.

So stellen es sich die Planer vor: Die Visualisierung zeigt die Einfahrt in den Fehmarnbelt-Tunnel auf dänischer Seite in Rødbyhavn.

FOTOS: ICONO A/S FEMERN A/S, GOOGLE

## Wie man einen 17,6 Kilometer langen Tunnel baut – 45 Meter unter der Wasseroberfläche

Östlich von Rødbyhavn auf Lolland wird eine Fabrik zur Herstellung der Stahlbetonelemente errichtet, aus denen der Tunnel zusammengefügt wird. Hier entsteht auch eine Wohnanlage für die Bauarbeiter.

Sowohl auf Fehmarn als auch in Rødbyhavn werden Arbeitsstätten eingerichtet. Über die Häfen wird Baumaterial angeliefert, das für den Tunnelbau benötigt wird. Der Arbeitshafen in Rødbyhavn wird der weitaus größere der beiden sein, da hier die Tunnelemente produziert werden. Von hier aus werden auch die fertigen Tunnelemente aus der Fabrik auf den Fehmarnbelt geschleppt.

Am Meeresboden wird ein 17,6 Kilometer langer Graben von Deutschland nach Dänemark

ausgehoben, in den die etwa 40 Meter breiten und bis zu 15 Meter hohen Tunnelemente abgesenkt, dort miteinander verbunden und anschließend abgedeckt werden sollen. Das Aushubmaterial aus dem Graben wird zum Anlegen neuer Küstenbereiche bei Rødbyhavn und bei Puttgarden verwendet.

Portalbauten werden zu beiden Seiten des Fehmarnbelts errichtet, um die Anbindung

**Länge des Tunnels**  
17,6 Kilometer

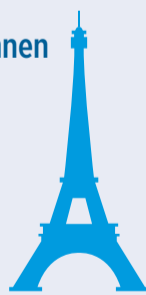


entspricht einer Länge von 176 Fußballfeldern

des Tunnels an Land zu bewerkstelligen. Sie nehmen die Ein- und Ausfahrtrampen für Straße und Bahn auf und verbinden diese mit den Fernstraßen und Bahntrassen an Land.

Die Tunnelemente werden in der Fabrik bei Rødbyhavn hergestellt und von dort nacheinander mit Schiffen auf den Fehmarnbelt geschleppt. Die Tunnelemente werden eines nach dem anderen von beiden

**Menge an Stahl**  
360 000 Tonnen



entspricht etwa 50 Eiffeltürmen

Küsten her in Richtung Mitte des Fehmarnbelts angesetzt.

Autobahn, Bahnanlagen sowie alle benötigten technischen, elektrischen und mechanischen Anlagen werden in den Tunnel eingebaut.

**Tests und Eröffnung:** Die technischen Anlagen, Sicherheits- und Rettungsprozeduren für den Tunnel werden getestet und behördlich genehmigt, bevor der Tunnel für

**Menge an Beton**  
2,5 Millionen Kubikmeter Beton

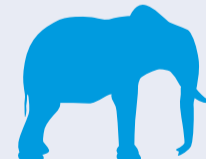


entspricht der Länge eines Bürgersteigs von Dänemark nach China

den Verkehr freigegeben wird. Die vorübergehend genutzten Land- und Küstenflächen werden wiederhergestellt, die Tunnelfabrik und die Arbeitsstätten rückgebaut.

Der größte Teil des ausgehobenen Meeresbodens wird für Landgewinnungsflächen auf Lolland und Fehmarn genutzt. Strände und Dünen sowie Natur- und Weideflächen sollen die Landschaft dieser Flächen prägen.

**Gewicht eines Tunnelements**  
73 000 Tonnen



entspricht dem Gewicht von ca. 14 000 Elefanten

## Das deutsch-dänische Media-Lab geht in seine zweite Runde

Während andernorts zwischen Deutschland und Dänemark nur ein Schritt liegt, trennen Fehmarn und Lolland 19 Kilometer Ostsee. Ein Tunnel soll eines Tages beide Seiten der Fehmarnbelt-Region miteinander verbinden.

Aber wie denken die

Menschen auf dieser und jener Seite des Belts über den Tunnel?

Die Chefredakteure von „Sjællandske Medier“ (Bente Johannessen), „Lolland-Falsters Folketidende“ (Lars Kottved), „Lübecker Nachrichten“ (Gerald Goetsch) und Kieler Nachrichten (Christian Longardt) haben ein gemeinsames Projekt ins Leben gerufen, um dieser Frage auf



**UNSERE NACHBARN**

den Grund zu gehen. So entstand im vergangenen Jahr das Belt-Media-Lab. Ein Team aus vier jungen Journalisten der vier Medienhäuser hat sich auf beiden Seiten der Ostsee auf die Suche nach Menschen gemacht, die in der Region leben und von einer festen Fehmarnbelt-Querung direkt betroffen sind – und auch eine Meinung zu ihr haben. In der Serie „Unsere Nachbarn“ lesen Sie ihre Geschichten.



Fehmarnbelt-Media-Lab 2018 (v.li.): Beke Zill („Lübecker Nachrichten“), Peter Levinsen Hansen („Folketidende“), Alev Doğan (KN), Christina Ledertoug („Sjællandske Medier“). FOTO: J. WOLLESEN



250 m

Puttgarden, Fehmarn