



der Tunnelöffnung ihre Schiffe über den Fehmarnbelt schicken. Auf der Route verkehren auch Hybridfähren.

FOTOS: SCHLEMMER, ZILL (5)

zum Strand von Altenteil. „Zu verkaufen“-Schilder sieht man hier nicht. Während sich Lolland durch den Tunnel Aufwind erhofft, ist die Situation auf Fehmarn eine ganz andere. „Der Immobilienmarkt ist in jeder Hinsicht – Häuser, Grundstücke und Eigentumswohnungen – überaus stabil“, erklärt dazu Jan-Pieter Frick von Frick-Immobilien. „Anders als auf dem Festland tritt auf der Insel sogar das Phänomen auf, dass die küstennahen Dörfer und die Dörfer im Inneren der Insel in den letzten fünf Jahren gleichzeitig deutlich im Preis gestiegen sind.“ Das Thema Beltquerung habe auf Fehmarn anders als im restlichen Kreisgebiet bislang keinen nachteiligen Einfluss auf die erzielten Immobilienpreise. „Auf dem Festland hingegen beschäftigt die zukünftige Trassenführung die Kaufinteressenten und die daraus resultierende Verunsicherung hat, anders als auf der Insel, spürbaren Einfluss auf Kaufentscheidungen und somit auch auf die Preise.“ Einen positiven Preiseinfluss würde man nur im Bereich der Gewerbeimmobilien an den Hauptverkehrswegen verzeichnen.

In Dänemark „ist das gleiche Wasser wie hier“

Auch in Altenteil im Norden Fehmarns ist die Hochsaison zu Ende, doch eine paar Familien und Pärchen tummeln sich noch am Wasser. Hier genießen Gaby (62) und Wolfgang Schröder (66) aus Kempen am Niederrhein ihren Urlaub. Wäre der Fehmarnbelt nicht 18 Kilometer breit, sondern weniger, könnten die Nordrhein-Westfalen vielleicht gegenüber

Familie Zumpf am fast menschenleeren skandinavischen Ufer sehen. Die Schröders sind zum ersten Mal auf Fehmarn, weiter nördlich wollen sie eigentlich nicht reisen. Denn auf dänischer Seite „ist das gleiche Wasser wie hier“, sagt Wolfgang Schröder. Dänemark sei teurer, statt mehr als 100 Euro für ein Fährticket könnten sie ihr Geld auch hier ausgeben. In dieser Hinsicht wird der Tunnel wohl keine Alternative, schließlich sollen Kosten für das Projekt über Mautgebühren refinanziert werden. Für die Urlauber aus Kempen kämen mit der Baustelle erstmal wieder andere Urlaubsziele auf den Plan. Gaby Schröder: „Wenn ich eine Baustelle vor der Nase haben soll, würde ich nicht herkommen.“

Ähnlich urteilen auch Astrid (59) und Hans Ritter (67) aus Hildesheim. Sie verbringen zum siebten Mal ihren Urlaub auf dem Platz „Camping Fehmarnbelt“ in Altenteil – mit Blick auf Strand und Belt, „einfach geil“, sagt er. Was sagen sie dazu, dass die Baustelle für den Beltunnel im Norden Fehmarns ansetzt? „Oh, dann soll er nicht gebaut werden“, sagt Hans Ritter spontan. Während der Bauphase würden sie ansonsten nicht kommen, sagen die Niedersachsen. Als Auswärtige ist für sie die Querung am Belt nicht ausschlaggebend, denn „es gibt ja bereits eine feste Verbindung nach Dänemark, nur nicht hier“, merkt Astrid Ritter an.

Fehmarns Bürgermeister Jörg Weber (SPD) teilt die Skepsis, wenn es um die touristische Zukunft während der Tunnelbaustelle geht. „Ich würde behaupten, das wird sich negativ auswirken, auch wenn Statistiken was anderes sagen“, sagt Weber. „Ich glaube nicht an Baustellentourismus.“ Er fürchtet, dass viele Urlauber künftig „in Lübeck rechts abbiegen“, Richtung Mecklenburg-Vorpommern.

„Unsere Kinder werden das mit anderen Augen sehen“

Fehmarn, das Idyll. Hiersucht auch der Hamburger Werner Sacksen (68) regelmäßig einen Ausgleich von der Hektik der Stadt. Er besitzt ein Ferienhaus in Dänschendorf und ist gerade auf dem Weg zum Strand. Auf der Insel kann er abschalten. „Wenn man über die Brücke fährt, lässt man alles hinter sich.“ Stetig präsent seien jedoch die Diskussionen um den Tunnel. „Das Thema ist schon sehr alt. Damals gab es erst eine große Euphorie, dann große Skepsis, jetzt ist es geteilt, auch bei mir.“ Am Anfang wäre nicht jedem bewusst gewesen, dass zum Beispiel durch den Bau selbst viel Schaden angerichtet wird. Es sei extrem, was für die Hinterlandanbindung gemacht werden soll, nicht nur bei Lärmschutz und Verkehr, das ganze Land werde verändert.

Der Segler blickt auch mit Sorge auf sein Revier. „Das Wasser wird sich verändern, wird trüb sein. Für die Unterwasserwelt birgt es viele Nachteile, vor allem für die Badenden.“ Doch man müsse vielleicht langfristiger auf das Projekt schauen. Die Anbindung der Dänen, Schweden, Norweger würde sich verbessern. „Das Zusammenwachsen Europas ist für unsere Kinder und Enkel ein Gewinn.“ Der Hamburger vergleicht das Projekt im Belt mit der **Elbphilharmonie**, die im Vorfeld auch für große Skepsis sorgte – nun sei die „Elphi“ doch ein wichtiger Teil Hamburgs. Es sei wohl ein Gewöhnungsprozess. Dass er den Tunnel nutzen wird, möchte er nicht ausschließen, zumindest „wenn es günstiger ist“. Für ihn habe das Projekt zwar dennoch mehr Nachteile als Vorteile. „Aber unsere Kinder werden das mit anderen Augen sehen. Dann ist das Wasser auch wieder klarer.“

Die Grundsteinlegung für die **Elbphilharmonie** in Hamburg war am 2. April 2007. Eröffnet werden sollte das Konzerthaus ursprünglich 2010, daraus wurde der 11. Januar 2017. Die Kosten stiegen von 77 Millionen auf 789 Millionen Euro, was große Kritik einbrachte. Hoch gelobt wurde die Akustik des Hauses. Inzwischen gilt die „Elphi“ als ein Wahrzeichen Hamburgs.

Zahlen und Fakten zum Tunnelbau

So wird der Tunnel gebaut: Östlich von Rødbyhavn wird eine Fabrik zur Herstellung der Stahlbetonelemente errichtet, aus denen der Tunnel zusammengefügt wird. Außerdem wird hier eine Wohnanlage für die Tunnelbauarbeiter gebaut. Sowohl auf Fehmarn als auch in Rødbyhavn auf Lolland werden Arbeitshäfen 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 Tunnelelemente produziert werden. Der Hafen dient auch dazu, die fertigen Tunnelelemente aus der Fabrik auf den Fehmarnbelt zu schleppen.

Am Meeresboden wird ein 17,6 Kilometer langer Graben von Deutschland nach Dänemark ausgehoben, in den die etwa 40 m breiten und bis zu 15 m hohen Tunnelelemente abgesenkt, dort miteinander verbunden und anschließend abgedeckt werden sollen. Das Ausbaumaterial 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 des Tunnels ans Land zu bewerkstelligen. Sie nehmen die Ein- und Ausfahrtsrampen für Straße und Bahn auf und verbinden diese mit den Fernstraßen und Bahntrassen an Land.

Die Tunnelelemente werden in der Fabrik bei Rødbyhavn hergestellt und von dort nacheinander mit Schiffen auf den Fehmarnbelt geschleppt. Die Tunnelelemente werden eines nach dem anderen von beiden 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 sowie die Sicherheits- und Rettungsprozeduren für den Tunnel werden getestet und behördlich genehmigt, bevor der Tunnel dem Verkehr übergeben wird. Die vorübergehend genutzten Land- und Küstenflächen werden wiederhergestellt, die Tunnelfabrik und der Arbeitshafen werden rückgebaut. Der größte Teil des ausgehobenen Meeresbodens wird für Landgewinnungsflächen auf Lolland und Fehmarn genutzt. Strände und Dünen, Natur- und Weidflächen werden die Landschaft dieser Flächen prägen.

Chronologie der Beltquerung

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

2008 Verkehrsminister von Deutschland und Dänemark unterschreiben Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark zum Bau einer festen Fehmarnbeltquerung.

2009 Das dänische Parlament sowie Bundestag und Bundesrat stimmen dem Staatsvertrag zu. Start der Umweltuntersuchungen und technischen Untersuchungen (Brücken- und Tunnelvarianten).

2011 Entscheidung für den Bau eines Absenktunnels.

2013 Antrag auf Planfeststellung in Deutschland eingereicht.

2015 Baugesetz im dänischen Parlament mit großer Mehrheit beschlossen.

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

2018 Ende des Jahres Planfeststellungsbeschluss für den Fehmarnbelttunnel erwartet.

Die Gegner: Seit April befassen sich die Richter des Europäischen Gerichtshofs mit den Klagen der beiden Fährunternehmen Scandlines und Stena Line gegen den dänischen Staat sowie 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 mit der Auflage zurückgeleitet wird, ihn erneut einer juristischen Prüfung zu unterziehen. Auch der Naturschutzbund Deutschland (Nabu) ist der Klage beigetreten. Nabu-Bundesgeschäftsführer Leif Müller nennt das Projekt „ein unseriöses finanziertes, infrastrukturell überflüssiges Vorhaben“ mit irreparablen Schäden für Natur und Umwelt.

Zahlen/Vergleiche

18 Kilometer lang wird der Tunnel – das entspricht einer Länge von circa 176 Fußballfeldern.

7 Minuten soll die Fahrt zwischen Deutschland und Dänemark im Zug durch den Fehmarnbelttunnel dauern, 10 Minuten mit dem Auto.

110 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit im Tunnel für Autos. Züge durchfahren ihn mit 200 km/h.

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

16 000 Seiten an Berichten und Bestandserfassungen füllen die Umweltuntersuchungen zum Tunnel.

73 000 Tonnen wiegt jedes der Standardelemente des Tunnels – so viel wie 14 000 Elefanten. Sie werden in bis zu 45 Meter Tiefe unter Wasser zusammengesetzt.

7,1 Milliarden Euro beträgt das Gesamtbudget für den Bau nach der aktuellsten Finanzanalyse aus dem Jahr 2016. Dänemark finanziert den Fehmarnbelttunnel.

Die Menge an Stahl (360 000 Tonnen), die für den Tunnel benötigt wird, entspricht 50 Eiffeltürmen.

2,5 Millionen Beton werden im Belttunnel verbaut. Damit könnte man einen Bürgersteig von Dänemark nach China bauen. *Alev Dogan*

„BeltMedia Lab2“: Deutsch-dänisches Projekt

Junge deutsche und dänische Journalisten

informieren in einer vierteiligen Serie ab dem 7. Oktober immer sonntags über die Fehmarnbelt-Region. Die Reporter Stefanie Schlemmer und Beke Zill (beide Lübecker Nachrichten), Alev Dogan (Kieler Nachrichten), Peter Levinsen Hansen (Lolland Falsters Folketidende) und Christina Ledertoug (Sjallandske Medier) waren auf deutscher und dänischer Seite in der Belt-Region unterwegs, um sie vor dem Hintergrund des Tunnelprojekts vorzustellen. Der geplante Fehmarn-



Beke Zill (LN, v.l.), Peter Levinsen Hansen (Lolland Falsters Folketidende), Alev Dogan (Kieler Nachrichten) und Christina Ledertoug (Sjallandske Medier). Auf dem Foto fehlt Stefanie Schlemmer (LN).

FOTO: JENS WOLLESEN (SJMEDIER)

belttunnel zwischen Puttgarden und Rødby soll Deutschlands Norden mit Dänemarks Süden verbinden. Das Journalisten-Team

„BeltMedia Lab2“ rückt in Zusammenarbeit mit Femern Belt Development die Menschen in den Fokus, die von dem Projekt betroffen sind.



Paddeln auf dem Belt bei Kramnitz: Rolf Zumpf (49) mit Sohn Lars (12) aus Eslingen.



Genießen ihr Camper-Idyll in Altenteil: Astrid (59) und Hans Ritter (67) aus Hildesheim.



Werner Sacksen aus Hamburg rät, die nächste Generation im Blick zu haben.