

Audioguide Station „Marienleuchte & Fehmarnbelt“

(Fahrgeräusch Auto auf Autobahn)

In 10 Minuten nach Dänemark – so schnell soll es gehen, wenn der Fehmarnbelttunnel fertig gebaut ist. Ein mehrere Milliarden Euro teures Projekt und nicht unumstritten.

(Poltern und Rattern auf Baustelle)

Im Jahr 2020 beginnen die Arbeiten für dieses gigantische Bauwerk: Ein Tunnel für den Straßen- und Eisenbahnverkehr - unter der Ostsee hindurch. Eine direkte Verbindung zwischen Puttgarden auf Fehmarn und Rødbyhavn im dänischen Lolland gibt es dann - etwa 18 km lang. Das bedeutet, nicht nur die Großräume Hamburg und Kopenhagen miteinander zu verbinden, sondern dadurch auch Mitteleuropa mit Skandinavien. Der längste Absenktunnel der Welt soll entstehen und gleichzeitig der längste kombinierte Tunnel für Straße und Schiene.

Erste Pläne dafür entstehen bereits Jahrzehnte zuvor. In einem Staatsvertrag zwischen Dänemark und Schweden wurde die Verbindung über den Öresund geregelt und auch die Grundlage für die Fehmarnbeltquerung gelegt. Darin verpflichtete sich nämlich Dänemark, die Möglichkeit einer festen Fehmarnbelt-Querung zu untersuchen und sich bei den deutschen Nachbarn dafür einzusetzen.

Mit Erfolg: Ein Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark wird im Jahr 2008 unterzeichnet und hält die entsprechenden Vereinbarungen fest. Zuständig für diesen Bau der Superlative ist der Staat Dänemark. Das dänische Baugesetz gilt für das Projekt, der Betrieb und die weitere Finanzierung des Tunnels werden von dort aus geregelt. Und auch auf deutscher Seite liegt die Baugenehmigung vor.

(Leises Plätschern, Motorensummen, Möwenschreie)

Begonnen wurde mit dem Bau eines Arbeitshafens in der Nähe von Rødbyhaven. Von hier werden zum Beispiel die fertigen Tunnelelemente angeliefert, die ausschließlich in der Produktionsanlage auf dänischer Seite hergestellt werden. Auf dem Meeresgrund wird ein 60 Meter breiter Graben gezogen, in den müssen diese Tunnelteile dann versenkt werden. In den Röhren entsteht schließlich die Eisenbahnverbindung mit 2 Gleisen und die Autobahn mit vier Spuren.

(Gluckern unter Wasser)

Und auch das regelt die staatliche Vereinbarung: Regelmäßig soll der dänische Bauträger die Auswirkungen auf die Lebensräume im Meer untersuchen und diese Daten werden von den Behörden geprüft.

(Poltern und Rattern auf Baustelle)

Auf deutscher Seite ist die Baustelle mit Arbeitshafen östlich von Puttgarden auf Fehmarn, wesentlich kleiner als auf dänischer Seite. Aber insgesamt doch so groß wie 145 Fußballfelder. Hier werden die Einfahrten für den Tunnel sowie die entsprechenden Straßen- und Gleisanschlüsse gebaut. Außerdem müssen verschiedene Über- und Unterführungen errichtet werden. Das meiste Baumaterial kommt per Schiffstransport über den Arbeitshafen. Im Jahr 2029 soll alles fertig sein.

(menschliche Stimme: Durchsage in der Fähre)

Weiterhin sorgen die Fährschiffe für den Transport von Menschen und Gütern zwischen Dänemark und dem europäischen Festland, wie schon seit 1963 und auch nach der Fertigstellung des Tunnels.

(Vogelzwitschern)

Im Osten der riesigen Baustelle bei Puttgarden stehen - unberührt von den umfassenden Veränderungen in ihrer Nachbarschaft – die Leuchttürme von Marienleuchte.

Der jüngere, schlanke, runde Turm aus Stahlbeton - aus dem Jahr 1964. Rot weiß verkleidet ist er und etwa 33 Meter hoch. Er weist den Schiffen den sicheren Weg durch den Fehmarnbelt.

In der Nähe steht noch das alte Gebäude. Ein gelb getünchter Backsteinbau mit einem quadratischen Turm in der Mitte. Auf der Dachplattform - in 18 Metern Höhe - sehen wir auch das alte Laternenhäuschen, das 135 Jahre lang als Leuchtfeuer seinen Dienst tat.

Als dieser Turm 1832 feierlich eingeweiht wird, soll sogar seine Namensgeberin, die dänische Königin Marie Sophie Frederikke vor Ort gewesen sein. Denn damals steht Fehmarn gerade mal wieder unter dänischer Herrschaft.

Schließlich wird die Insel - nach dem monatelangen Deutsch-Dänischen Krieg und langen Verhandlungen - im Jahr 1864 zusammen mit Schleswig und Holstein endgültig Preußen zugesprochen.

(Dumpfes Hupen: Nebelhorn)

Zu der Zeit hat der alte Leuchtturm noch ein Nebelhorn zur Warnung, später eine Sirene. Mittlerweile ist es still geworden in dem alten Gemäuer. Der gesamte Gebäudekomplex steht unter Denkmalschutz.

(Vogelzwitschern/Wind)

Und in Zukunft wird hier - ganz in der Nähe - eine der wichtigsten transeuropäischen Verkehrswege entlang führen – als feste Verbindung zwischen Mitteleuropa und Skandinavien.

Text: © Claudia Maschner