

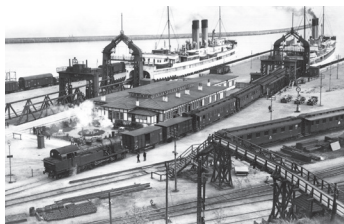
OSTSEEFÄHREN

Lars-Kristian Brandt



Koehler





Die Fährschiffe **PREUSSEN** und **KONIGS GUSTAF V** um 1930 in Sassnitz. Die Dampfloks 78106 schiebt Waggons an Bord der schwedischen Fähre.
Foto: Bildarchiv der Eisenbahndiffusion/ DLA Darmstadt

Am nächsten Tag wurde der planmäßige Betrieb aufgenommen. Zum Einsatz kamen zu Beginn das schwedische Eisenbahnschiff **DROTTNING VICTORIA** sowie die beiden deutschen Einheiten **DEUTSCHLAND (I)** und **PREUSSEN**. Alle drei Fähren verfügten über ähnliche Abmessungen und Ausstattungen. Auf dem Fahrzeugdeck waren jeweils zwei Bahngleise verlegt.

Etwa acht Monate später wurde am 14. März 1910 auch die zweite schwedische Eisenbahnfähre, die **KONIGS GUSTAF V**, auf der Königslinie in Dienst gestellt. Die Ablieferung erfolgte verspätet aufgrund der mangelnden Erfahrung der schwedischen Bauwerft. Dieses Problem hatte man aber einkalkuliert und deshalb die **DROTTNING VICTORIA**, die erste in Dienst gestellte schwedische Fähre, zuvor auf einer erfahrenen englischen Werft in Auftrag gegeben, wo sie dann auch pünktlich fertiggestellt wurde. Man wollte den Eröffnungstermin unter keinen Umständen gefährden.

Die Fährlinie entwickelte sich gut, und man stieß bald an die Kapazitätsgrenzen, sodass bereits 1913 über den Einsatz einer fünften Fähre nachgedacht

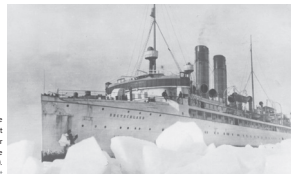
wurde. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914 machte allerdings die weiteren Planungen zunichte. Während des Krieges wurden die deutschen Fährschiffe teilweise durch die Kaiserliche Marine abgezogen und für militärische Zwecke verwendet. Die Beförderungszahlen brachen während der Kriegsjahre massiv ein, erst nach Kriegsende erhielten sie sich allmählich wieder.

Zum 1. April 1920 gingen die beiden deutschen Fährschiffe in den Besitz der Deutschen Reichsbahn (DR) über. Diese war nach dem Ende der Monarchie im Deutschen Reich die Nachfolgegesellschaft der Preussischen Staatseisenbahnen (PStB).

Knapp vier Jahre später, im Januar 1924, kam es zu einem besonderen Ereignis: Die Fährschiffe **DEUTSCHLAND (I)** und **PREUSSEN** fielen am 25. Januar des Jahres für einige Wochen in Eis der Ostsee fest. Im Winter 1926/29 gab es erneut Probleme mit schwerem Eisgang, sodass die beiden Betreiber der Königslinie sich darauf einigten, gemeinsam eine Eisbrecherfähre bauen zu lassen. Bereits am 25. Februar 1931 kam das Eisenbahnschiff **STARKE** unter schwedischer Flagge auf der Königslinie in Fahrt. Im Gegensatz zu



Aufnahme an Bord der **DROTTNING VICTORIA** um 1955. Foto: Sammlung Jährwägenmuseet/Severd Wälther



Die Dampffähre **DEUTSCHLAND (I)** steckt vor Stubbenkammer im Eis der Ostsee fest (Winter 1924). Foto: Sammlung Brandt



Die TRELLEBORG (I) kurz nach ihrer Ablieferung im Jahr 1958 Foto: Sammlung Järnvägsmuseet/Seved Walther

nach Warnemünde, Gdynia bzw. Swinemünde fahren. Erst ab März 1948 verkehrten die DROTTNING VICTORIA, die KONUNG GUSTAF V und die STARKE wieder zwischen Sassnitz und Trelleborg. Den Sassnitzer Fährhafen und den Rügendamm hatte man dafür provisorisch hergerichtet. Bis zur endgültigen Be-

seitigung aller Kriegsschäden dauerte es allerdings noch bis Anfang der 1950er-Jahre. Wegen des Baus militärischer Anlagen auf Rügen verkehrten die Fährschiffe der Königinlinie von Oktober 1952 bis August 1953 erneut ersatzweise von Warnemünde aus nach Trelleborg. Erst ab dem 17. August 1953 wurde die

Königinlinie ab Sassnitz wieder uneingeschränkt von den drei schwedischen Dampffährschiffen bedient.

Schnell zeigte sich jedoch, dass diese allmählich zu alt und zu klein für den künftigen Trajektverkehr geworden waren. Nach kurzen Verhandlungen entschieden sich die beiden Partner Statens Järnvägar (SJ) und Deutsche Reichsbahn (DR) in den 1950er-Jahren dafür, je ein modernes dieselbetriebenes Auto- und Eisenbahnfährschiff für die Königinlinie bauen zu lassen. Im Jahr 1958 bzw. 1959 wurden die beiden Neubauten TRELLEBORG (I) und SASSNITZ (II) in Dienst gestellt. Beide Fährschiffe verfügten über jeweils vier Gleise und ein separates Pkw-Deck. Für diese neue Fährschiffgeneration mussten die Fährhöfen bereits der Ostsee umgebaut werden. In Sassnitz wurde dazu das vorhandene Fährbett I vergrößert und mit einer neuen Fährbrücke ausgestattet. An diesem Anleger konnten künftig Drei-, Vier- und Fünfgleisefahren festmachen. Des Weiteren entstand ein neues, modernes Fährgebäude aus Be-

ton, Glas und Stahl, „Glasbahnhof“ genannt, mit einer geschwungenen Fahrzeughalle über dem Hochufer. Das zweite Fährbett in Sassnitz wurde nicht umgebaut. Es dient künftig weiterhin den alten Dampffähren zum Anlegen. Die Umbauarbeiten wurden nach etwa dreijähriger Bauzeit im Jahr 1959 abgeschlossen.

Mit dem Bau der Berliner Mauer am 13. August 1961 schottete sich die 1949 gegründete Deutsche Demokratische Republik (DDR) gegenüber der westlichen Welt radikal ab. Fortan waren touristische Reisen für DDR-Bürger auf der Königinlinie nahezu unmöglich, und der Fährhafen Sassnitz verwandelte sich in ein Sperrgebiet. Nun nutzten hauptsächlich Skandinavien und Westberliner die Linie als Passagiere. Trotz allem stiegen auf der Königinlinie die Transportzahlen, insbesondere im Frachtverkehr. Dies veranlasste die Deutsche Reichsbahn dazu, ein Auto- und Eisenbahnfährschiff bauen zu lassen, das im Sommerfahrplan die Linie Warnemünde – Gedser bediente und den Rest des Jahres für Vertretungen zwischen Sassnitz



Mit weiß geöffneter Heckklappe liegt die Skåne (I) im Fährbett 1 des Sassnitzer Stadthafens (um 1970). Sie besaß als erste Fähre der Linie ein separates Lkw-Deck über dem Eisenbahndeck. Bildmitte: Die in den 1950er-Jahren modernisierten Fähranlagen mit dem markanten „Glasbahnhof“ Foto: Sammlung Brandt



Seit 1962: Skandinavienkai Travemünde



Die Schweden-Fähre NILS HOLGERSSON (I), die Finnland-Fähre HANSA EXPRESS und die Dänemark-Fähre GOSER (I) am Skandinavienkai (Mitte der 1960er-Jahre) Foto: Archiv Lübecker Hafen-Gesellschaft

Bereits im Jahr 1953 eröffnete die Statens Järnvägar (SJ) eine erste Fahrlinie für den Passagier- und Auto-transport zwischen dem Lübecker Stadtteil Travemünde und Trelleborg in Südschweden. Zum Einsatz kamen anfangs die beiden Dampffähren Drottning Victoria und Konung Gustaf V, die diese neue Route ausschließlich in der Sommersaison neben ihrem Einsatz auf der Königslinie zwischen Sassnitz und Trelleborg bedienten. Angelegt wurde in Travemünde am Ostpreußenkai. Der Anleger hat seinen Namen von der in den 1930er-Jahren bestehenden

Passagierschifflinie in die ehemalige deutsche Provinz Ostpreußen. Mit dieser Verbindung konnte der politisch unsichere „Polnische Korridor“ auf dem Seeweg umfahren werden.

Aufgrund fehlender RoRo-Rampen am Travemünder Ostpreußenkai mussten die beiden Trelleborg-Fähren der Statens Järnvägar (SJ) die Fahrzeuge in den 1950er- und 1960er-Jahren umständlich durch Seitenporten laden. Um diesen Missstand zu beheben, schlug der weitdenkende Hamburger Reeder Johann

Amandus Reinecke dem Lübecker Bürgermeister Max Wartemann im Jahr 1959 vor, in Travemünde einen Kai für Autofähren zu errichten. Es gab zwar Pläne, den alten Ostpreußenkai mit einer RoRo-Rampe zu versehen, jedoch wurden diese aufgrund fehlender Erweiterungsfächen nicht weiterverfolgt. Stattdessen entschied man sich dafür, einen gänzlich neuen Anleger auf dem Gelände einer ehemaligen Pelztierfarm und Fischersiedlung in der nahe gelegenen Siechenbucht zu errichten. Bereits im Frühjahr 1962 wurde dieser Anleger als Skandinavienkai fertiggestellt und am 28. März des Jahres in Betrieb genommen. Erste Autofähre am Kai war die NILS HOLGERSSON (I) der von Reinecke neu gegründeten Reederei TT-Linie. Sie verband künftig ebenfalls Travemünde mit Trelleborg (S. 44).

Schon am 24. Juli 1962 kam die finnische Reederei Finlines mit einer zweiten Autofahrline an den erst kurz zuvor eröffneten Skandinavienkai. Diese setzte den Neubau HANSA EXPRESS fortan zwischen Travemünde und Finnland ein (S. 52).



Die schwedischen Dampffähren Drottning Victoria und Konung Gustaf V verbanden bereits ab 1953 Travemünde mit Trelleborg. Fahrzeuge mussten am Ostpreußenkai durch Seitenporten verladen werden. Foto: Archiv Lübecker Hafen-Gesellschaft



Die 1993 gebaute Robin Hood (V) und ihr zeitgleich entstandenes Schwesterschiff Nils Dacke (III) tauchten im Jahr 2014 die Namen. Foto: Dieter Streich



1963 bis 2022: Fährbahnhof Puttgarden



Blick vom Fährschiff Deutschland (II) auf den Fährbahnhof Puttgarden im Jahr 1963. Die ersten vier Wagen des Paris-Skandinavien-Express werden von Zuglok V 200.115 wegrangiert. Die übrigen Wagen am Bahnsteig werden im Anschluss von einer Rangierlok auf die Fähre geschoben. Foto: Bildarchiv der Eisenbahnhofstiftung/Reinhold Palm

Für das Trajektieren von Eisenbahnwaggons zwischen Puttgarden und Radby wurde auf beiden Seiten des Fehmarnbells jeweils ein großzügiger Fährhafen mit Fährbahnhof errichtet. Die Bauarbeiten auf deutscher Seite begannen Mitte 1959 und dauerten bis Mai 1963. Die Kosten für den neuen Fährbahnhof Puttgarden beliefen sich auf rund 38,9 Millionen DM. Hinzu kamen noch einmal circa 38,5 Millionen DM für den angeschlossenen Fährhafen. Der Fährbahnhof auf deutscher Seite erstreckte sich auf einer Fläche von mehr als 50 Hektar und maß in seiner Länge rund 1,5 Kilometer. Verbaut wurden insgesamt 22 Kilometer Gleise und 145 Weicheneinheiten sowie eine Vielzahl an Signalen. Für die gesamten Planungen des neuen Bahnhofes waren als Bemessungsgrundlage die verkehrstarken Sommermonate Juli und August herangezogen worden.

Im Gegensatz zum dänischen Fährbahnhof Redby Færge hatte der Fährbahnhof Puttgarden bis 1997 vielfältigere betriebliche Aufgaben zu erfüllen. Im Nord-Süd-Verkehr verteilten sich die Züge von Puttgarden aus auf die drei Hauptrichtungen Niederlande/Großbritannien, Köln/Belgien/Frankreich und Schweiz/

Italien/Österreich/Jugoslawien über Hannover. Außerdem begannen und endeten in Puttgarden diverse Reisezugwagen, darunter Speise- und Schlafwagen.

Der Fährbahnhof erhielt für den Fahrgastwechsel drei Bahnsteige mit sechs Bahnsteiggleisen, von denen je drei Gleise an eines der beiden Hauptfährtarben angeschlossen waren. Die Gleise waren untereinander und mit den Fährbetten so verbunden, dass ein einzelnes Fährschiff Eisenbahnwagen für bis zu zwei Züge bringen und im Anschluss wiederum Wagen von zwei Zügen laden konnte. Hierbei betrug die Gesamtleezeit des Fährschiffes nur 40 Minuten.

Im südlichen Bereich des Fährbahnhofs befand sich zwischen den beiden Ein- und Ausfahrthgleisen eine Gleisgruppe, in der Wagen abgestellt, vorgeheizt, mit Wasser versorgt und in einer Reinigungsanlage gesäubert wurden. In einer angrenzenden Halle konnten Dieselloks und Wagen untersucht und gewartet werden. Daneben befanden sich ein fünfgeschossiger Bau mit Büro-, Werkstatt- und Lagerräumen des Bahnbetriebswerkes sowie eine Tankanlage für Dieselloks. Im östlichen Bereich des Fährbahnhofs lagen



Rangierlok 260.280-3 in Puttgarden im Sommer 1965. Im Anschluss werden die Wagen des Holland-Skandinavien-Express an Bord des Fährschiffes DANMARK (II) geschoben. Foto: Bildarchiv der Eisenbahnhofstiftung/Freder Schiffer



Stammfähren von Nordö/Finnlines zwischen Travemünde und Malmö

Name	Baujahr	Länge	Breite	Tiefgang	Tonnage	Ladekapazität	Passagiere	Einsatzzeit auf der Linie
SVEALAND (fr. MALMÖ (ab 1997 SUEA LINE))	1973 als SVEALAND (U)	182,7 m	22,1 m	6,2 m	6.962 BRT	2.100 Lademetrier	236	1982 - 1990
LUCH RIDER (ab 1993 ASK)	1982	150,8 m	20,2 m	5,4 m	5.088 BRT	920 Lademetrier	240	1982 - 1983 und 2002
SCANDINAVIA (ab 1987 SCANDINAVIA LINE)	1969 als FINN-KARIBER	137,3 m	24,5 m	5,2 m	6.209 BRT	1.390 Lademetrier	150	1984 - 1990
HANSA LINK	1968 als FRIEDRICH CRETZER	187,0 m	24,4 m	7,0 m	21.717 BRT	2.400 Lademetrier	400	1990 (nur sporadisch)
LÜBECK LINK	1980 als FINNIDE	192,6 m	27,0 m	6,8 m	33.163 BRZ	3.058 Lademetrier	240	1990 - 2007
MALMÖ LINK	1980 als FINNARK	192,5 m	27,0 m	6,8 m	33.163 BRZ	3.058 Lademetrier	250	1990 - 2007
POLARIS	1975 als DANA FUTURA	176,6 m	22,9 m	7,1 m	20.326 BRZ	2.300 Lademetrier	130	1998 - 2000
FINNEDALOR	1987	157,6 m	25,3 m	6,0 m	20.783 BRZ	1.400 Lademetrier	119	2000 - 2001 und 2004 - 2007 und 2011
FINNARBOR	1996 als GÖTLAND	168,2 m	28,3 m	6,6 m	25.996 BRZ	2.400 Lademetrier	200	2003 - 2004 und 2006 - 2007 und 2011
FINNELLOPER	1999	186,3 m	28,7 m	6,0 m	29.841 BRZ	2.469 Lademetrier	400	2005 und 2012 - 2015 und 2021 - 2022
FINNANTHRE (III)	1995	183,0 m	29,9 m	7,4 m	33.313 BRZ	3.060 Lademetrier	274	seit 2007
FINNTRADER	1995	183,0 m	28,7 m	7,4 m	33.313 BRZ	3.052 Lademetrier	270	seit 2007
EUROPHINE	2007	218,8 m	30,5 m	7,1 m	45.923 BRZ	4.200 Lademetrier	500	2007 - 2009 und 2018 - 2021 und 2023 - 2024
NORDVIND (ab 2018 FINNARKA)	2007	218,8 m	30,5 m	7,1 m	45.923 BRZ	4.200 Lademetrier	500	2007 - 2009 und 2012 - 2018 und seit 2024
FINNENGLE	1999	186,3 m	28,7 m	6,0 m	29.841 BRZ	2.469 Lademetrier	400	2009 - 2012
FINNELLOR	2000 als STINA BRITANNICA	186,3 m	28,7 m	6,0 m	33.769 BRZ	3.099 Lademetrier	400	seit 2022



Die FINNTRADER im Juni 2023 vor Travemünde
Foto: Dieter Streich

Kreuzfahrtröhren zwischen Lübeck und Malmö

Im Jahr 1992 öföfnete der norwegische Unternehmen Elling Ellingsen mit seinem Unternehmen Sea-Link, zu dem auch die Reederei Nordö-Link gehörte, eine Auto- und Kreuzfahrtröhrlinie zwischen Lübeck und Malmö, die von der Tochtergesellschaft Euroway betrieben wurde. Die erste Föhre des Unternehmens, die FRANS SUELL, wurde zusammen mit einem baugleichen Schwesterschiff bei der Werft Brodösplit in Split (Jugoslawien) im Auftrag gegeben. Aufgrund der Jugoslawienkriege wurde die FRANS SUELL verspätet abgeliefert und nahm anstatt Mitte 1991 erst im Mai 1992 den Verkehr auf. Nachdem auf deutscher Seite zunächst nur Travemünde bedient worden war, verlängerte man die Route im September 1992 bis nach Lübeck, wo am Börtgortai Fußpassagiere ein- und aussteigen konnten. Die Stadt Lübeck gestattete dort wegen des zusätzlichen Verkehrs keine Pkw- und Lkw-Verladung. Die Be- und Entladung von Fahrzeugen erfolgte weiterhin nur in Travemünde am Skandinavienkai. Im Frühjahr 1993 stieg Silja Line als Partner in den Betrieb der Verbindung ein, die danach als Silja Line Euroway vermarktet wurde. Silja Line brachte mit der SILJA

FESTIVAL ein zweites Schiff in den Dienst ein, nachdem das zweite von Euroway bestellte Schiff, die FRANS KOCKUM, aufgrund der Kriegswirren in Jugoslawien nicht rechtzeitig fertiggestellt werden konnte. Silja Line Euroway verlängerte die Route ab 1. September 1993 über Malmö hinaus nach Kopenhagen, um die Attraktivität für Minikreuzfahrten weiter zu steigern. Am 10. April 1994 wurde der Betrieb wegen der zu schwachen Nachfrage und der anhaltend schwierigen Finanzlage der schwedischen Betriebsgesellschaft eingestellt.



Die FRANS SUELL am Travemünder Skandinavienkai
Foto: Kai Ottel



1977 bis 2005: Gasturbinenschiff FINNJET



Die FINNJET um 1980 in der Lübecker Bucht. Foto: Dieter Ströck

Mit der FINNJET begann eine neue Ära in Travemünde. Über 20 Jahre sah man das Schiff dort an- und ablegen. Die von Gasturbinen angetriebene Autofähre wurde im Dezember 1973 von der Enso-Gutzeit Oy bei der Oy Wärttilä Ab in Helsinki bestellt. Nach ihrer Fertigstellung sollte sie etwa dreimal so

groß sein wie ihre Vorgängerschiffe FINNHANSA () und FINLANDIA. Am 20. Mai 1975 wurde die FINNJET auf Kiel gelegt. Zehn Monate später fand am 28. März 1976 der Stapellauf ohne große Feierlichkeiten statt, und schon am 9. Dezember gleichen Jahres begann die erste Probefahrt, die über zwei-

einhalb Tage andauerte. Im März 1977 verließ die FINNJET die Werft in Helsinki, um bei HDW in Kiel den Unterwasseranstrich zu erhalten. Auf der Rückfahrt wurde ein erster kurzer Testanlauf in Travemünde unternommen. Anschließend kehrte das Schiff wieder nach Helsinki zurück. Am 28. April 1977 war es

dann so weit: Die FINNJET wurde von Annikki Mattila, der Ehefrau des damaligen Vorstandsvorsitzenden von Enso-Gutzeit, getauft und an den Eigner abgeliefert. Am 13. Mai 1977 ging das Schiff auf Jungferreise nach Travemünde, zwei Wochen später als ursprünglich geplant: Die Maschinenoffiziere hatten



Seit 2004: Kreuzfahrtschiffe COLOR FANTASY und COLOR MAGIC



Die Color Fantasy im September 2019 auf der Kieler Förde Foto: Lars-Kristian Brandt

Die beiden Schwesterschiffe COLOR FANTASY, Baujahr 2004, und COLOR MAGIC, Baujahr 2007, sind nach Aussage der norwegischen Reederei Color Line die größten Kreuzfahrtschiffe der Welt mit Autodeck. Neben der Beförderung von Lkw, Bussen, Wohnmobilen oder Pkw sind diese Fähren auch auf die

Mitführung von Passagieren ohne Fahrzeug ausgelegt. Mit den beiden Schwesterschiffen bietet die Reederei Color Line ihren Gästen seit 2004 bzw. 2007 zwischen Kiel und Oslo Minikreuzfahrten an. Diese starten am ersten Tag um 14 Uhr im Ausgangshafen, ermöglichen am nächsten Tag von 10 bis 14 Uhr

einen kurzen Ausflug in die jeweils andere Stadt und enden am dritten Tag der Reise morgens um 10 Uhr wieder im Ausgangshafen.

Die beiden Fährschiffe sind jeweils rund 224 Meter lang, 35 Meter breit und können pro Überfahrt etwa

2.700 Passagiere und bis zu 750 Pkw (550 auf der Color Magic) mitnehmen. Als Annehmlichkeiten für die Passagiere verfügen beide Schwesterschiffe unter anderem jeweils über eine Show Lounge, mehrere Restaurants und Bars, eine 163 Meter lange Promenade mit einer Raumhöhe über drei Decks, eine



Zukunft: Der Fehmarnbelt-Tunnel



Visualisierung des Tunnelportals in Puttgarden auf der Insel Fehmarn. Der künftig längste Absenktunnel der Welt ermöglicht eine Zugverbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen in nur 2,5 Stunden – statt der bisherigen fünf Stunden. Grafik: Sund & Balt

Für eine schnellere und direkte Anbindung Skandinaviens an Mitteleuropa entsteht derzeit zwischen Deutschland und Dänemark ein rund 18 Kilometer langer und etwa 74 Milliarden Euro teurer kombinierter Schienen- und Straßentunnel unter dem Fehmarnbelt. Dieser wird parallel zur Fahrlinie Puttgarden – Rødby gebaut und soll voraussichtlich im Jahr 2031 fertiggestellt werden. Die Fahrt durch diesen Tunnel wird mit dem Auto etwa zehn Minuten und mit dem Zug rund sieben Minuten dauern. Damit ist die Zeitersparnis gegenüber der 45-minütigen Fährüberfahrt enorm.

Man sollte allerdings bedenken, dass Lkw-Fahrer nach einer gewissen Lenkzeit gesetzliche Pausen einlegen müssen und auch Autofahrer Auszeiten benötigen.

Dafür bietet sich die Fährre über den Fehmarnbelt ideal als „fahrender Rastplatz“ an, zumal an Bord Restaurants und sanitäre Einrichtungen zur Verfügung stehen. Zugleich kann man den erholsamen Blick auf die Ostsee genießen, was bei einer Tunneldurchfahrt entfällt. Die Reederei Scandlines wird nach eigener Aussage daher auch nach Eröffnung des Fehmarnbelt-Tunnels den Fahrverkehr zwischen Puttgarden und Rødby aufrechterhalten. Hierbei setzt das Unternehmen verstärkt auf Emissionsfreiheit. Neben dem Einsatz der neuen Elektrofähre THE BALTIC WHALE sollen die beiden Doppelschiffen der DEUTSCHLAND (IV) und SCHLESWIG-HOLSTEIN zu Plug-in-Hybridfähren umgerüstet werden. Dabei wird der Elektromotor für den Schiffsantrieb von einer Batterie gespeist, die während der Liegezeit in nur zwölf Minuten mit



Die neue Elektrofähre THE BALTIC WHALE wurde ursprünglich als FORUNA gebaut. Ihren neuen Namen erhielt sie nach auf der türkischen Bauwerft. Foto: Scandlines

mindestens 80 Prozent der Energie aufgeladen werden kann, die für eine Überfahrt erforderlich ist. Die übrige Energie wird von Dieselsaggregaten erzeugt.

Absenktunnel

Bereits in den 1990er-Jahren gab es erste Vorstudien für eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt, in denen verschiedene Brücken- und Tunnelvarianten verglichen wurden. Im September 2008 unterzeichneten Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Transportministerin Carina Christensen schließlich den Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik

Deutschland und dem Königreich Dänemark zum Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung. Im November 2010 wurde bekannt gegeben, dass das Projekt als Absenktunnel weitergeplant werden soll. Hierbei wird im Gegensatz zu einem gebohnten Tunnel zunächst unter Wasser von Baggerschiffen ein Graben ausgehoben. In diesen werden danach mithilfe von Spezialschiffen die Tunnелеlemente abgesenkt.

Nach jahrelangen Protesten und gerichtlich vorgebrachten Beschwerden gegen das Projekt auf deutscher Seite hat das Bundesverwaltungsgericht im



Visualisierung des Absenkvorgangs eines Tunnелеlements. Solche Elemente sind bis zur Verbindung mit den jeweils anderen vorbeigehend mit wasserdrichten Schotten versehen. Später verhilfen Gummidichtungen zwischen den einzelnen Elementen die Eindringen von Wasser. Grafik: Sund & Balt