

K O M M E N T A R

Weichen gestellt

Dänemarks Parlamentsparteien haben jetzt die Weichen für den Bau eines Tunnels unter der Ostsee nach Deutschland gestellt. Er soll ab 2020 Puttgarden auf Fehmarn mit Rødby auf der dänischen Insel Lolland verbinden. Der dänische Verkehrsminister Hans Christian Schmidt und eine klare Mehrheit der Parlamentsparteien in Kopenhagen stimmten für dieses Großprojekt. Statt gigantischer Brückenpfeiler über den Fehmarnbelt wollen die Skandinavier jetzt den längsten Absenktunnel der Welt mit vorgefertigten Betonröhren errichten.

Die Dänen finanzieren den 17,6 Kilometer langen Tunnel mit 5,1 Milliarden Euro nach heutigen Schätzungen allein. Für Deutschland fallen Anbindungskosten an Land von „nur“ bis zu 1,7 Milliarden Euro an.

Trotz der gigantischen Kosten und Kritik von Umweltschützern müssen sich die dänischen Politiker wohl kaum vor Bürgerprotesten wie bei Stuttgart 21 fürchten. Jedenfalls nicht im eigenen Lande. Bei einem Bürgerdialog im Hafensdörfchen Rødby wurden so gut wie keine grundsätzlichen Einwände auf dänisch hervorgebracht, wie die Deutsche Presseagentur mitteilte. Die Kritiker waren Deutsche und hatten mit der Fähre von Fehmarn übergesetzt.

Leider ist es in Deutschland Sitte geworden, zu Großprojekten erst einmal Nein zu sagen. Stuttgart 21, die Fehmarnbeltquerung oder der Großflughafen Berlin-Brandenburg werden angeprangert. So freuen sich manche „Berufsrevolutionäre“ über die aufkommende Protestkultur. Sicherlich kann man bei dem einen oder anderen Projekt verschiedener Auffassung sein, doch sollten Lösungen im Vorfeld der Vertragsabschlüsse gefunden werden und nicht – wie so oft üblich – nachdem Genehmigungen längst erteilt wurden. Oft ist dabei politisches Ränkespiel angesagt. Beispiel dafür sind die Grünen im Bayerischen Landtag. Sie haben die Olympischen Winterspiele aufs Korn genommen. Bundesparteichefin und Dampfplauderin Claudia Roth, einst Befürworterin der Bewerbung, schwenkte ebenfalls um und ist nun gegen das Milliardenprojekt.

Man kann nur hoffen, dass wieder mehr Sachlichkeit bei der Verwirklichung von Großprojekten in Deutschland einzieht. Dazu gehören auch die Bauten wie der Fehmarnbelttunnel oder Sportstätten für die Olympischen Winterspiele. Denn die sind auch wichtige Referenzen für die deutsche Bauindustrie und ihre Ingenieurkunst, die oft im Ausland mehr Beachtung findet als im eigenen Lande.

RAINER OSCHÜTZ

2014 Baustart:

Dänen stellen Weichen für Ostsee-Tunnel

KÖPENHAGEN (dpa). – Dänemark hat die Weichen für den Bau eines 18 Kilometer langen Ostsee-Tunnels nach Deutschland gestellt. Kürzlich stimmten in Kopenhagen sieben von acht Parlamentsfraktionen einem entsprechenden Bauvorschlag zu. Verkehrsminister Hans Christian Schmidt stellte sich ebenfalls erstmals eindeutig hinter Pläne für einen

Absenktunnel zwischen Puttgarden auf der schleswig-holsteinischen Insel Fehmarn und dem dänischen Rødby auf Lolland. „Wir werden jetzt das Tunnelprojekt im Turbotempo vorantreiben“, sagte Schmidt zu der politischen Absichtserklärung der Fraktionen. Das Kopenhagener Folketing muss vor dem 2014 geplanten Baustart noch die endgültige for-

melle Entscheidung treffen. Die Kieler Landesregierung begrüßte die Entscheidung. Ein Tunnel sei auch aus Sicht Schleswig-Holsteins günstiger, weil damit der Eingriff in Natur und Schiffsverkehr weniger stark ausfalle, sagte Verkehrsminister Jost de Jager (CDU). Für die Gegner des geplanten Verkehrsprojektes ändert sich dagegen nichts an ihrer ablehnenden

Haltung. „Eine Tunnellösung ist immerhin besser als die ursprünglich geplante Brücke. Aber wenn überhaupt, dann muss es ein gebohrter Tunnel sein, der in der Bauphase weniger Umweltschäden anrichtet, als ein Absenktunnel“, sagte der Vorsitzende des Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbeltquerung, Malte Siegert. ■ Fortsetzung auf **SEITE 2**

Dänen stellen ...

■ Fortsetzung von **SEITE 1**

Auch der NABU fordert weiterhin einen gebohrten Tunnel. Deswegen behalte sich die Naturschutzorganisation weiterhin juristische Schritte gegen das Projekt vor, sollte der Beschluss zum Bau tatsächlich fallen, sagte NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller.

Die grundsätzliche Kritik an dem Projekt bleibe bestehen. Mit der Fertigstellung des Ostsee-Tunnels 2020 würde sich die Fahrzeit zwischen Hamburg und der dänischen Hauptstadt um eine auf gut drei Stunden verkürzen. Dänemark will die auf 5,1 Milliarden Euro geschätzten Baukosten allein finanzieren. Sie sollen durch Mautgebühren innerhalb von 35 Jahren wieder eingefahren werden.

Das gigantische Bauvorhaben ist auf der direkt betroffenen schleswig-holsteinischen Insel Fehmarn wegen der deutlich höheren Belastung durch Straßen- und Bahnverkehr umstritten. Im dänischen Parlament ist nur die linksorientierte Einheitsliste gegen das Bauvorhaben. Die staatliche Baugesellschaft Femern A/S will unter dem Ostseegrund je-

weils 200 Meter lange und 75 000 Tonnen schwere Betonsegmente versenken. Sie sollen in noch zu bauenden Fabriken in der Region vorgefertigt werden.

Schmidt begründete die dänische Abkehr vom ursprünglichen Projekt einer riesigen Schrägkabelbrücke auch mit dem Argument, dass der Tunnelbau mehr Arbeitsplätze auf dänischer Seite wie auch in Norddeutschland bringe: „Diese schweren Elemente muss man ja in der Nähe produzieren.“ Bei einer Brückenlösung würde man viel Stahl aus Fernost importieren, meinte der Minister.

Für die deutsche Seite fallen Anbindungskosten an Land an, die offiziell auf 800 Millionen Euro veranschlagt sind. Nach Einschätzung des Bundesrechnungshofes könnten sie bis auf 1,7 Milliarden Euro steigen. Bei der Unterzeichnung des Staatsvertrages 2008 durch die Regierung hatte Kopenhagen wegen des „deutlich größeren dänischen Interesses“ die gesamte Finanzierung des eigentlichen Tunnel- bzw. Brückenbaus übernommen.