

LEITARTIKEL



Von Nick Vogler

Helfen ist so einfach

Reglos liegt der Mann an der Bushaltestelle. Manche gehen einfach vorbei. Ist er betrunken? Steht er unter Drogen? Gut, dass ein Passant in dieser doch schon empfindlich kalten Oktobernacht doch nachgefragt hat. Der Mann hat nicht geantwortet, es wurde ein Notruf abgesetzt, der Mann wurde mit einem Mantel warmgehalten, der Passant redete mit beruhigenden Worten auf den Patienten ein. Später stellt sich heraus: Kreislaufprobleme hatten ihm zu schaffen gemacht. So einfach kann Hilfe sein, so vorurteilsfrei muss Hilfe sein. Und so bedingungslos.

Und doch versagt immer mehr Menschen laut einer Studie in solchen Momenten der Mut. Warum nur? Sicher: Abrufbereit ist das Wissen um sinnvolle und richtige Handgriffe der ersten Hilfe nicht bei jedem. Wie geht das noch mal mit der stabilen Seitenlage? Was tun, wenn man keinen Puls mehr spürt? Wie versorge ich eine stark blutende Wunde? Aber selbst, wer all das nicht weiß: Sich um Hilfe kümmern, kann jeder. Andere Menschen einbinden, zum Beispiel. Eine Notrufnummer wählen. Oder aufpassen, dass andere Ersthelfer sich nicht in Gefahr begeben – zum Beispiel an einer stark befahrenen Straße.

Man kommt im Normalfall nicht täglich in solch eine Situa-



Jeden kann ein Unglück treffen. Gut, wenn dann couragierte Helfer zur Stelle sind.

tion. Aber es lohnt sich, seelisch darauf vorbereitet zu sein. Denn es ist aus einer größeren Masse heraus auch schwierig, Verantwortung zu übernehmen. Doch der Gedanke: „Warum gerade ich?“, ist in Notsituationen der falsche. Es hat nichts mit sich Aufspielen oder in den Mittelpunkt setzen zu tun, wenn man Hilfe anbietet. Dass es das Problem der Gaffer gibt, die ohne zu helfen Unglücke fotografieren oder filmen, macht es den eigentlich Hilfsbereiten nicht leichter. Der Gedanke, selbst für einen Gaffer gehalten zu werden, mag den ersten Hilfs-Impuls stoppen oder verzögern. Ebenso ist das Agieren vor solchem Publikum nicht eines jeden Sache. Und doch muss auch das alles zweitrangig sein. Oft verstreichen bei solchem Zögern wertvolle, vielleicht entscheidende Sekunden.

Bleibt die Sorge, etwas falsch zu machen. Ausgebildete Ersthelfer aber versichern: Nichts ist so falsch, wie unterlassene Hilfe. Auch für medizinische nicht Interessierte lohnt es sich, den Begriff Erste Hilfe mal zu googeln. Oder in einem Buch nachzulesen. Und was spricht dagegen, einen Kurs zu belegen und Techniken aufzufrischen, die man vor vielen Jahren in der Fahrschule gelernt hat? Wer dafür ein paar Euro und einen Nachmittag Zeit investiert, wird überrascht sein: Die Medizin hat sich weiterentwickelt – und doch gilt vieles noch, was früher gelehrt wurde.

Jeder begibt sich alltäglich mit großer Selbstverständlichkeit in Gefahr. Ob bei der Autofahrt, ob bei der Arbeit im Haushalt, oder beim Sport in der Freizeit. Oft genug geht es gut – zum Glück. Aber treffen kann es jeden. Gut, wenn dann couragierte Helfer zur Stelle sind.

SPEAKERS' CORNER



Von Florian Schroeder

Kindergeburtstag

Woran erkennt man einen echten Schurken aus einem echten Schurkenstaat? Seit ein paar Tagen wissen wir: daran, dass man ihm einen roten Teppich ausrollt sowie militärische Ehren und ein Staatsbankett zuteilwerden lässt. Die Ehrlichen und die Aufrichtigen, die kommen da nicht. Er wolle Erdogan nicht zuprosten, hat FDP-Chef Christian Lindner gesagt. Schade. Ich hätte zu gern gesehen, wie er ihm eines seiner Unterhemden überreicht, auf dem steht: „Für meinen Präsidenten“. Da hätte auch keiner meckern können, schließlich ist es der türkische Präsident, der Lindner dank des Türkei-Deals die bösen Flüchtlinge vom Hals hält. Erdo ist doch unser Türsteher.

So dankbar wie wir dem sein müssen, hätte die gesamte Bundesregierung kommen und ihm die Füße küssen müssen.

Die Kanzlerin aber hat als Erste abgesagt, wollte an dem Abend ihre Blazer nach Farben sortieren und Kartoffelsuppe kochen für den Dieselgipfel, um die Autolobby geschmeidig zu machen; Horst Seehofer wollte die Ziehung der Lottozahlen nicht verpassen, und die Grünen hatten sich schon „Männer, die auf Ziegen starren“ auf DVD ausgeliehen. So war das Staatsbankett wie ein trauriger Kindergeburtstag, zu dem keiner kommt. Bundespräsident Steinmeier hatte noch überlegt, ob er einen Zauberer mieten soll. Der hätte dann für Erdogan ein paar Journalisten und die Menschenrechte verschwinden lassen können. Denn Erdogan feiern heißt Europa feiern: Weil der türkische Assi-Türsteher die anderen Assis vom Reinkommen abhält, haben die schicken Leute drinnen 'ne schicke Party. Das ist dann wohl Europa 2018.

Florian Schroeder ist Kabarettist und Moderator.

Fehmarnbelt: Zwischen Sorge und Hoffnung

Ein Tunnel unter der Ostsee soll Lolland und Fehmarn miteinander verbinden. Auf einer Rundtour haben wir mit Touristen über die Zukunft der Urlaubsregionen gesprochen. Um die neue Querung samt Für und Wider einzuordnen, ziehen viele von ihnen Vergleiche zu anderen Großprojekten.

Von Stefanie Schlemmer und Beke Zill

Lolland/Fehmarn. Im Fährhafen von Puttgarden auf Fehmarn sind die Reihen überschaubar. Nach endlos langen Warteschlangen im Hochsommer hat sich die Lage entspannt. Ohne Reservierung geht es sofort auf die Fähre. Das Deck füllt sich schnell, Möwen fliegen tief über die Fahrgäste hinweg, spähen mit geschultem Blick nach Leckerbissen. Der frische Duft der Ostsee, ein Hauch Schiffsdiesel, Pommes und Hotdog. Spätestens hier beginnt für deutsche Reisende der Urlaub.

„Mit einem Tunnel wird die Fahrt einfacher“

Hinter dem Fährgelände von Rødbyhavn erstreckt sich weites Land. Wenige Autos, wenige Menschen, viele Schilder mit der Aufschrift „til salg“ („zu verkaufen“). Auch ein paar Kilometer die Küste entlang, im „Western Camp“, geht es gemütlich zu, nur wenige Urlauber sind noch hier. Wie jedes Jahr ist Sandra Olsen (20) gemeinsam mit Partner und Hund aus Hørsholm angereist. Langweilig wird es für die Dänin nicht. Sie kennt hier viele Leute, ihre Eltern leben auf Lolland. Sie hilft im „Western Camp“ aus. Sandra Olsen kennt das Beltunnelprojekt gut, und offenbart im Gespräch den schwierigen Spagat zwischen Infrastruktur und Umweltschutz. „Es ist eine Schande, dass durch die Bauarbeiten so viel zerstört wird“, sagt sie, und fügt sofort hinzu: „Auf der anderen Seite sehe ich natürlich den Sinn.“ Mit einem Tunnel wäre die Fahrt nach Deutschland viel einfacher, vielleicht würden viele dort längere Ferien machen. Sie selbst würde den Tunnel nicht nutzen, sagt sie. „Es gibt wirklich verschiedene Meinungen.“

Auf der anderen Seite des Camps stehen kleine Hütten, die meisten sind verlassen. Aus einer kommen gerade Mette (62) und Tonny Jensen (68) mit ihren Enkeln Nicola (11), David (10) und Augusta (4) aus Kopenhagen. Der Tunnel sei ein großes Thema, und er sei „sehr teuer“, betont der Großvater. Doch es sei eine gute Idee, „es wird einfach, rüberzufahren“. Seine Frau Mette ist etwas skeptischer. „Vielleicht ist es gut. Bei der **Storebælt-Brücke** gab es auch erst viele Zweifler, jetzt ist es ein Erfolgsprojekt.“ Dennoch würden sie wegen des Tunnels nicht öfter nach Deutschland fahren, sagen die Eheleute.

Die 18 Kilometer lange Konstruktion aus zwei Brücken und einem Tunnel über den Großen Belt (**Storebælt**) verbindet Ost- und Westdänemark miteinander. Die Bauarbeiten starteten 1988, fertiggestellt wurde die Brücke zehn Jahre später. Die Baukosten des Querungsprojekts beliefen sich auf 21,4 Milliarden Dänische Kronen, umgerechnet 2,7 Milliarden Euro. Viele Dänen waren anfangs gegen den Bau, doch das ist vorbei. Vor der Brückeneinweihung fuhren täglich rund 8000 Fahrzeuge zwischen Fünen und Seeland, heute sind es mehr als 30.000.

„Man steigt auf die Fähre und ist im Urlaub“

Etwas weiter steht das Wohnmobil von Marianne Münchmeyer (51) und Ralph Hansen (57) und den Kindern Pauline (17), Konstantin (16) und Lilly (8). Gemütlich frühstückt die Familie aus Düsseldorf in der Sonne. Ralph Hansen hat schon einmal von dem Projekt gehört, „ich dachte es wäre eine Brücke“, sagt er. Ein Tunnel? Gut, den würden sie nutzen, wenn es Termindruck gäbe. Mit mehr Zeit im Gepäck würden sie aber die Fähre bevorzugen, sagt Münchmeyer. Die Nordrhein-Westfalen sind tags zuvor ebenfalls mit dem Schiff angereist. „Man steigt auf die Fähre und ist im Urlaub“, schwärmt Münchmeyer. Zwar wäre eine Schiffsfahrt mit Blick auf die Themen Infrastruktur und Logistik etwas umständlicher. Doch bei den Düsseldorfern zählt das Gefühl. Hansen: „Vor vier Jahren sind wir lieber mit der Fähre nach England statt durch den **Eurotunnel** gefahren.“ Für die Region wäre der Beltunnel ein Gewinn, sagt der 57-Jährige, und blickt auf ein großes dänisches Erfolgsprojekt zurück. „Seit die **Öresundbrücke** da ist, ist die Region zusammengewachsen.“

Wenige Minuten vom Camp entfernt geht es mit dem Auto fast direkt auf den Strandsand von Kramnitze. Verlassen und scheinbar unberührt breitet sich ein Paradies für Menschen aus, die die Ruhe suchen. Andrea (41) und Rolf Zumpf (49) mit Sohn Lars (12) aus Eslingen bei Stuttgart genießen einen Strandtag mit Paddel-tour. Die Urlauber haben erst von dem Tunnel erfahren, als sie sich über die Region informiert haben, erzählt das Ehepaar. „Es gibt eine gute Fährverbindung. Außerdem ist es spannend, mit der Fähre zu fahren“, sagt die 41-Jährige und stellt sich die Frage nach dem Nutzen des Tunnels. Den Sinn sehe sie auch bei „**Stuttgart 21**“ nicht. Außerdem gebe es bei dem Bauvorhaben in ihrer Heimat Verzögerungen und große Einschnitte in die Natur, was auch beim Fehmarnbelt-Projekt nicht auszu-schließen sei.

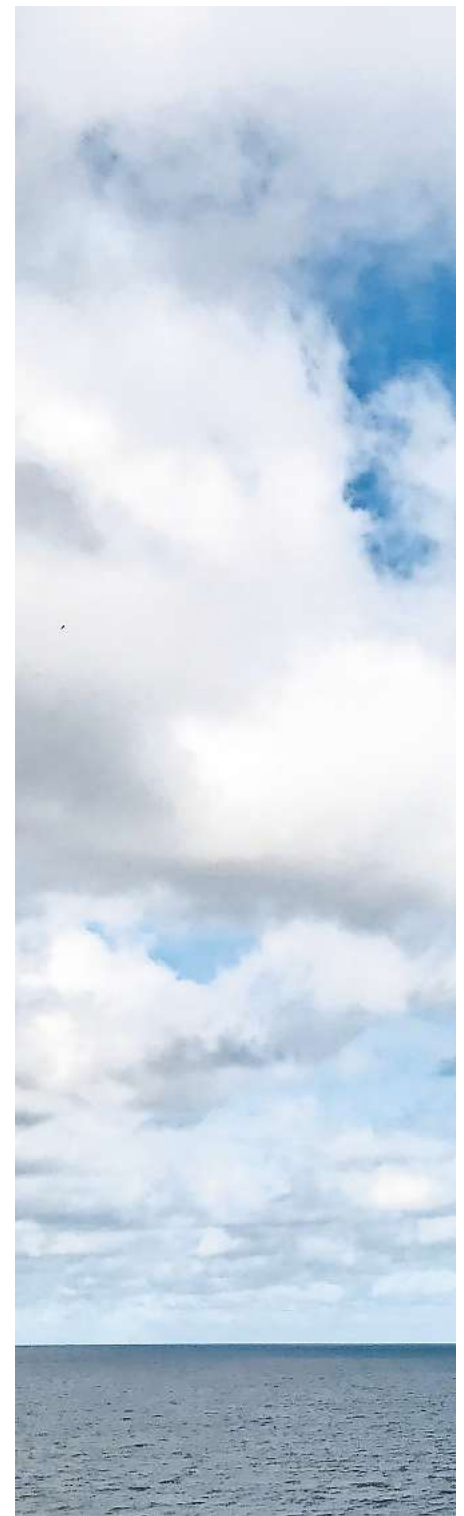
Der 1994 eingeweihte, 50 Kilometer lange **Eurotunnel** verbindet den europäischen Kontinent, genauer gesagt das französische Calais, mit Großbritannien. 1987 hatte der Bau begonnen. 15 Milliarden Euro kostete das Bauwerk im Armelekanal, ursprünglich sollte es die Hälfte sein. Mehrfach stand der Betreiber wegen der Kosten vor der Pleite, darunter litten auch Hunderttausende Kleinaktionäre. Nutzer sind hauptsächlich Briten, doch auch Berufspendler lassen sich mit dem Shuttle-Zug ins Nachbarland fahren. Zuletzt war vor allem die illegale Migration ein Problem.

Dänischer Makler: „Baut diesen Tunnel“

Auf dem Weg zurück zum Fährhafen geht es auf einen Absteiger nach Rødbyhavn. Die besten Jahre liegen hinter dem Ort, er wirkt vergessen, verlassen. An den Schaufenstern des Immobilienbüros Poul Erik Bech hängen Exposé zahlreicher Häuser. Angesprochen auf den Leerstand in der Region und den wenig bevölkerten Küstenstreifen, erwähnt Makler Jesper Andersen vor allem die Immobilienkrise, von der sich Dänemark erst nach und nach erholt. Er schätzt, dass ein Haus, das in Rødby eine Million Kronen kostet, in Kopenhagen das Dreifache wert ist. „Baut diesen Tunnel“, sagt er den deutschen Journalistinnen mit Nachdruck.

Viele Dänen erhofften sich durch die Querung und die Hinterlandanbindung eine Verbesserung der Lebenssituation auf Lolland. „Man benötigt dann nur noch eine Stunde von hier nach Kopenhagen“, erklärt der Makler. Natürlich würde der Tunnel helfen, „für hiesige Unternehmen wird es viel einfacher. Das Wachstum wird größer, kein Zweifel.“ Neue Unternehmen würden sich hier niederlassen, sagt Jespen, und blickt optimistisch in eine Zukunft mit Tunnel.

Es geht zurück auf die andere Seite, nach Fehmarn. Rauf auf die Fähre, raus aufs Deck, Ausblick genießen und wieder runter zum Wagen. Von Puttgarden aus in Richtung Westen schlängeln sich kleine Straßen bis hin



Die Reederei Scandlines will auch nach

Die 7845 Meter lange **Öresundbrücke** verbindet die dänische Insel Seeland mit dem schwedischen Festland. Nach vier Jahren Bauzeit wurde sie am 1. Juli 2000 fertiggestellt. Kosten: eine Milliarde Euro. Kritiker bemängelten damals diesen hohen Preis sowie die Wirkungen auf die Umwelt. 20.000 Menschen pendeln heute täglich über den Öresund. Inzwischen ist die wirtschaftliche Bilanz positiv, die negativen Auswirkungen auf Dorsch und Hering sowie eine Seehundkolonie und Wasserpflanzen sollen sich nicht bewahrt haben.



Sandra Olsen (20), hier mit „Mickey“, versteht Befürworter und Gegner.



Mette (62) und Tonny Jensen (68) mit ihren Enkeln Nicola (11), David (10) und Augusta (4) aus Kopenhagen. Die Dänen sprechen sich für den Tunnel aus, auch wenn er teuer sei.



LN-Grafik | jochen.wenzel@wgrafik.de