

Staatsgarantien und Zuschüsse für die Fehmarnbelt-Querung sind wahrscheinlich unzulässig. EU-Gericht annulliert vergleichbares Modell bei der Brücke zwischen Kopenhagen und Malmö. Die Folgen für Fehmarnprojekt werden jetzt geprüft



Ist wohl rechtswidrig finanziert worden: Die Öresundbrücke verbindet die dänische Hauptstadt Kopenhagen und das schwedische Malmö Foto: Markus Brandt/dpa

Rückschlag für Querung

Von Sven-Michael Veit

Die Finanzierung des Ostseetunnels zwischen Deutschland und Dänemark steht auf tönernen Füßen. Als „letzten Warnschuss“ betrachtet Konstantin von Notz, Bundestagsabgeordneter aus Schleswig-Holstein und Fraktions-Vize der Grünen im Bundestag, ein Urteil des Gerichts der Europäischen Union (EuG) über das System der staatlichen dänischen Beihilfen für Infrastrukturprojekte. „Weitreichende Auswirkungen“ auf die Fehmarnbelt-Querung hält von Notz für realistisch: „Das wäre das endgültige Ende der Querung“, so seine Einschätzung.

Das EuG hat vorige Woche in einem bislang nur auf Englisch vorliegenden Urteil die Finanzgarantien Dänemarks und Schwedens für den Bau der Öresund-Querung zwischen Kopenhagen und Malmö für unzulässig erklärt. Die EU-Kommission habe für die im Jahr 2000 eröffnete Verbindung nicht ordnungsgemäß geprüft, ob Zuschüsse mit den Wettbewerbsregeln des EU-Binnenmarkts vereinbar seien. Deshalb annullierte das Gericht die Entscheidung der Kommission, die nun eine solche Prüfung vornehmen müsse.

Die Öresund-Brücke wird – sollte die Prüfung negativ ausgehen – nicht wieder abgerissen werden müssen. Für die geplante Fehmarnbelt-Querung aber könnte das bedeuten, dass dort ein neues formelles Prüfverfahren durchgeführt werden muss. Das aber kostet Zeit, die die staatliche dänische Realisierungsgesellschaft Femern A/S nicht hat.

Dänemark will den etwa 7,4 Milliarden Euro teuren Tunnel mit Zuschüssen der EU bauen. In der Finanzplanung von Femern A/S ist eine Geldspritze aus Brüssel in Höhe von 1,4 Milliarden Euro vorgesehen, eine erste Tranche von 589 Millionen Euro steht bereit. Dänemark muss sie bis Ende 2020 abrufen, sonst verfällt das Geld. Und die Beihilfeprüfung der EU-Kommission, die nächsten Sommer neu gebildet werden muss, dürfte mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen: Alle Fristen für Zuschüsse würden versäumt, ohne die aber kann nicht gebaut werden.

Zudem hat das EuG noch über eine Klage der Fährreederei Scandlines zu entscheiden, die auf der Vogelfluglinie die Fähren über den Fehmarnbelt betreibt. Sie klagt gegen den EU-Zuschuss für den Tunnel. Dessen Gewährung sei

„rechtsfehlerhaft“, heißt es in der Klagebegründung, weil er zu „unverhältnismäßigen Wettbewerbsverzerrungen“ durch unzulässige staatliche Beihilfen führe. Denn die Subvention aus Brüssel würde dazu beitragen, die florierende privatwirtschaftlich betriebene Fährreederei Scandlines durch die staatliche dänische Realisierungsgesellschaft Femern A/S vom Markt zu verdrängen. Und so eine Form von staatlich gelenktem Kapitalismus ist im gemeinsamen Markt der noch 28 EU-Staaten eigentlich des Teufels.

Der schleswig-holsteinische Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP) wies auf taz-Anfrage darauf hin, das EuG habe die Kommissionsentscheidung „aufgrund von Verfahrensfehlern annulliert“. Das Urteil besage aber nicht, „dass das Staatsgarantiemodell rechtswidrig sei“, so Buchholz in einer ersten Bewertung: „Unsere Juristen prüfen das komplexe Urteil zur Öresundquerung derzeit näher.“

Ähnlich sehen das auch der dänische Verkehrsminister Ole Birk Olesen und EU-Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager, die ebenfalls Dänin ist. Beide verweisen lediglich auf Formfehler. Auch nach Ansicht von Lars Friis

Die Fehmarnbelt-Querung

Die feste Fehmarnbelt-Querung (FFBQ) besteht aus drei Teilen: einem Straßen- und Schienentunnel zwischen den Inseln Lolland und Fehmarn sowie dem Ausbau der Anschlüsse in Dänemark und in Schleswig-Holstein zwischen Fehmarn und Lübeck.

Für den Tunnel sollen 89 an Land vorgefertigte Elemente in einem Meeresschuttgraben versenkt werden. Er wird knapp 18 Kilometer lang, 60 Meter breit und 16 Meter tief.

Die Kostenschätzung allein für den Tunnel ist von 5,5 Milliarden Euro vor einigen Jahren auf aktuell 7,4 Milliarden Euro gestiegen. Die Hinterlandanbindung in Dänemark dürfte etwa 1,2 Milliarden Euro kosten, die auf deutscher Seite bis zu drei Milliarden Euro.

Macht alles zusammen rund 11,5 Milliarden Euro.

Cornett, Deutschland-Chef von Femern A/S, besagt das Urteil nicht, „dass die Finanzierungsform gesetzeswidrig ist“, antwortet er auf Anfrage der taz. Im Gegenteil sei „die Finanzierung des Fehmarnbelt-Tunnels robust“.

Anders sieht das Wilhelm Mecklenburg, Anwalt des deutschen Aktionsbündnisses gegen die Fehmarnbelt-Querung: „Die Wirkung der Entscheidung des Gerichts ist, dass die Beihilfen

nicht durchgeführt werden dürfen“, so seine Analyse. Mit der Staatsgarantie könnte „ein staatlicher Tunnelbetreiber sich eines privatwirtschaftlichen Konkurrenten entledigen“, kritisiert auch Malte Siegert, Fehmarnbelt-Experte des Umweltverbandes Nabu, der die Klage der Reederei Scandlines unterstützt: Der Ostsee-Tunnel, das größte und teuerste Verkehrsprojekt Nordeuropas, wackelt.

südwest

Mensch im Tier

Na also, geht doch. Bei Flensburg hat sich ein junger Damhirsch namens Hannes einer Herde Bio-Rinder angeschlossen. Nicht weit entfernt lebt Rothirsch Sven mit Galloways. In der herbstlichen Brunft versucht er schon mal laut röhrend, die Kühe zusammenzutreiben, beweist ansonsten aber Integrationsbereitschaft: Er hat seinen Biorythmus auf tagaktiv umgestellt. Und einer dritten Herde hat sich ein Kamerunschaf zugesellt. Von Tieren Menschlichkeit lernen – keine schlechte Idee.

Strahlenmüll kommt später

Castoren mit hochradioaktivem Atommüll kommen frühestens 2020 nach Brokdorf. Der Betreiber hat noch keine Anträge vorgelegt

Der Transport von sieben Castoren mit wiederaufbereitetem hochradioaktivem Atommüll von England ins Zwischenlager auf dem Gelände des AKWs Brokdorf wird frühestens 2020 erfolgen. „Es ist sehr unwahrscheinlich, dass dies bereits im nächsten Jahr umgesetzt werden könnte“, sagte der Präsident des Bundesamtes für kerntechnische Entsorgungssicherheit (BfE), Wolfram König. Für das Zwischenlager lägen noch keine prüffähigen Antragsunterlagen des AKW-Betreibers PreussenElektra vor, einer Tochtergesellschaft des Energiekonzerns Eon. Deutschland muss noch fünf Castoren mittelradioaktiven Abfällen aus La Hague aufnehmen und 21 mit hochra-

dioaktiven Abfällen aus Sellafield. Es handelt sich um Atommüll aus Deutschland, der in den Wiederaufarbeitungsanlagen in Frankreich und England aufgearbeitet wurde. Sie werden verteilt auf die Standorte Brokdorf, Isar (Bayern) und Biblis (Hessen).

Das Zwischenlager in Brokdorf wird Anfang 2019 übergeben an die vom Bund gegründete „BGZ Gesellschaft für Zwischenlagerung“. Sie wird künftig alle zwölf Zwischenlager mit ausgedienten Brennelementen und die zwölf Lager mit schwach- und mittelradioaktiven Abfällen der deutschen Atommeiler führen.

Das Zwischenlager Brokdorf hat eine Genehmigung für 100 Castoren. Bisher

lagern dort nach Angaben der Atomaufsicht in Kiel 30 Castoren. Brokdorf stellt die Atomstromproduktion Ende 2021 endgültig ein. Insgesamt 75 Castoren mit Atommüll aus dem eigenen AKW-Betrieb dürften am Ende anfallen plus die sieben Sellafield-Castoren, so eine Sprecherin von PreussenElektra.

Ob die Behörden zusätzliche Auflagen für die Lagerung der Sellafield-Castoren machen werden, ist unklar

Unklar ist aber, ob die Behörden zusätzliche Auflagen für die Lagerung der Sellafield-Castoren machen werden. Atomkraftgegner halten die Lagerrisiken des Behälter-Typs aus Sellafield für größer als für andere Castoren. Die Castoren HAW28M sind laut BfE speziell für radioaktive Abfälle aus der Wiederaufbereitung vorgesehen. Die atomaren Zwischenlager sind auf 40 Jahre angelegt.

„Wir müssen uns darauf einstellen, dass dieser Zeitraum nicht reicht“, sagte König. Als früherer Präsident des Strahlenschutzamtes habe er die Nutzungsdauer bewusst begrenzt. „Zwischenlager, wie sie derzeit ausgestaltet sind, können keine Endlager sein“, so König. (dpa)