

Datum 28.01.2015
Quelle Süddeutsche Zeitung, München, Seite 5
Schlagwörter "A 15", "Bauvorhaben", "Dänemark", "Deutschland", "Kosten", "Tunnel"

Stresstest für Deutschland

Dänemark will den Fehmarn-Tunnel unter der Ostsee vorantreiben. Doch die Deutschen scheuen große Projekte

VON THOMAS HAHN

Hamburg – Die Enttäuschung über die Deutschen schwingt zwischen den Zeilen. Denn der dänische Verkehrsminister Magnus Heunicke konnte sie natürlich nicht direkt hineinschreiben in seinen Informationsbrief an den Verkehrsausschuss zur neuesten Entwicklung rund um das Vorhaben einer festen Querung des Fehmarnbelt. Die Deutschen haben ihren Teil beizutragen zu diesem milliarden schweren Verkehrsprojekt, das einen 17,6 Kilometer langen Eisenbahn- und Auto-Tunnel durch die Ostsee zwischen der dänischen Insel Lolland und dem deutschen Fehmarn vorsieht und so Skandinavien direkter mit Mitteleuropa verbinden soll. Aber Heunicke's deutscher Kollege Alexander Dobrindt (CSU) hat einräumen müssen, dass der Ausbau der Strecken zur Anbindung des Tunnels an Schleswig-Holsteins Hinterland "mehrere Jahre" später fertig wird. Erst 2024 statt 2021, dem Jahr, in dem die Dänen ihren Mammut-Tunnel eröffnen wollen. Laut Staatsvertrag hätte es auch schlimmer kommen dürfen, weshalb Heunicke schreibt, die Nachricht sei "an und für sich positiv".

Gar nicht positiv für die Dänen ist jedoch die Nachricht, dass sich auch die Elektrifizierung der Schienenanbindung um drei Jahre verzögern wird. "Gemäß dem Staatsvertrag sollte die Elektrifizierung zum Zeitpunkt der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein", schreibt Heunicke. Nach Stand der Dinge wird daraus nichts. Es droht, was keiner will: Wenn die Dänen ihre ehrgeizigen Pläne einhalten, könnten die Güterzüge aus ihrer modernen Unterwasserröhre ab 2021 zunächst über die alte, eingleisige, nicht elektrifizierte Trasse durch die Badeorte an der Lübecker Bucht rattern und die Ruhe der Einheimischen und der Touristen empfindlich stören. Heunicke könnte vermutlich fluchen, wenn er dürfte.

Wer weiß, was die Dänen sonst noch so alles erleben werden mit ihrem großen Nachbarn bei diesem gemeinsamen Riesenprojekt? Denn die Deutschen scheinen gerade die Langsamkeit zu entdecken, wenn es um komplizierte Bau-Vorhaben geht. Eine besonders glückliche Hand hatten sie in der jüngeren Vergangenheit ja nicht gerade, wenn man an die berühmteste Baustelle des Landes denkt, den Flughafen Berlin Brandenburg, der schon so lange unvollendet ist, dass man ihn sich fertig gar nicht mehr vorstellen kann. Oder an die Elbphilharmonie in Hamburg. Oder an Stuttgart 21, den wohl meistverfluchten Bahnhofsneubau seit Erfindung der Dampflok.

In die nächste Peinlichkeit zu stolpern mit Kostenexplosionen und wütenden Bürgerprotesten, wollen die Deutschen jetzt offenbar unter allen Umständen vermeiden bei der umstrittenen Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung durch dicht besiedeltes ostholsteinisches Gebiet. Das lässt sich auch aus dem Bericht des Bundesverkehrsministeriums herauslesen, der am Montag

den Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages erreichte und aus dem die Lübecker Nachrichten zitierten. Demnach rechnet der Bund mit einer Bauphase für die neue Eisenbahntrasse von 2019 bis 2024 und mit Kosten von 1,5 Milliarden Euro statt den vorgesehenen 850 Millionen. "Wie realistisch diese Planung sein wird, hängt wesentlich vom Zeitbedarf der Planfeststellungsverfahren ab", heißt es in dem Bericht. Außerdem wird es eine neue Querung von Fehmarn zum deutschen Festland brauchen anstelle der alten Fehmarnsundbrücke. Kostenpunkt je nach Variante laut Bericht: 250 bis 600 Millionen Euro.

Die zuständigen Ministerien hatten gar nicht erst lange Verteidigungsreden bemüht, als vor zwei Wochen jener Brief öffentlich wurde, in dem Bundesverkehrsminister Dobrindt seinem Kollegen Heunicke die Verzögerungen mitteilte. Der grüne Bundestagsabgeordnete Konstantin von Notz hatte den Brief in Umlauf gebracht, natürlich mit gesalzenen Kommentaren dazu ("Resultat einer desolaten Planung"). Aber dann verwies das Bundesverkehrsministerium darauf, dass schließlich das Raumordnungsverfahren von Schleswig-Holsteins rot-grüner Landesregierung vom vergangenen Jahr mit Bürgerbeteiligung und 8300 Einwendungen die veränderte Planung hervorgebracht habe – mit einer neuen Bahntrasse von 55 Kilometern an den Ostseebädern Holsteins vorbei. "Ein Maximum an Bürgerbeteiligung und Transparenz" habe man bemüht, sagte Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD), damit "wir am Ende ein längeres, aber dafür rechtssicheres und bürgerfreundliches Verfahren haben, das für mehr Akzeptanz sorgen soll." Tenor: Die Verzögerung ist einer Gründlichkeit geschuldet, die Kritiker mitnehmen und Fehlern vorbeugen will.

Warum nicht gleich so? Der deutsch-dänische Staatsvertrag zur Feste Fehmarnbeltquerung stammt aus dem Jahr 2008. Er war das Zugeständnis der schwarz-roten Bundesregierung an den Umstand, dass Dänemark die Kosten für das Projekt, um es zu retten, allein übernahm. Als öffentlich-private Partnerschaft mit beiden Ländern war es zunächst geplant, aber dann stiegen Investoren aus, Dänemark sprang ein, Deutschland sollte nur noch die Anbindung des neuen Verkehrsweges an die eigenen Ufer regeln. Die Bundesregierung wählte dafür die billigste Variante. Der Bundesrechnungshof warnte vor einer Kostenexplosion, doch die Bundesregierung ließ diese Kritik zunächst ebenso abblitzen wie die Bedenken von Naturschützern, Ökonomen und Einheimischen. Der Verdacht liegt nahe, dass sich die Politik mit Eifer ins nächste Bau-Desaster gestürzt hätte, wenn sie nicht anderswo ungute Erfahrungen gemacht hätte. Die Proteste gegen Stuttgart 21 zeigten Wirkung.

2011 initiierte Schleswig-Holsteins damalige CDU-Landesregierung das "Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung", in dem Befürworter und Kritiker das Projekt begleiten sollten. "Man wollte kein Stuttgart 21. Also ein runder Tisch", sagt Horst Sieverling, Geschäftsführer des Forums. Das Forum mit seinem Sprecher Christoph Jessen, vormals deutscher Botschafter in Dänemark, ist zum Schaufenster für die Debatten rund um das Projekt geworden. Die glühenden Befürworter aus dem dänischen Staatsunternehmen Femern A/S sitzen genauso in dem Gremium wie die kompromisslosen Gegner von der "Allianz gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung". Mancher Naturschutzverband verweigert sich dem Forum, die Atmosphäre muss anfangs rau gewesen sein. Aber mithilfe eines Moderators hat sich der Ton "gebessert", wie Sieverling sagt.

Jedenfalls kann jetzt keiner sagen, er sei nicht nach seiner Sicht der Dinge gefragt worden. Auf der Internetseite des Forums gibt es Videos von den Sitzungen, Frage-Antwort-Sektionen, Dokumente. Wer dort aufmerksam hingeschaut hat, den dürfte es nicht überrascht haben, dass die Deutschen mit dem dänischen Zeitplan nicht

mithalten können. Sogar Bettina Hagedorn, SPD-Bundestagsabgeordnete für Ostholstein und Gegnerin der Tunnelpläne, lobt: "Die Politik hat angefangen, die Lehren aus Stuttgart 21 zu ziehen."

Enak Ferlemann (CDU), Staatssekretär im Berliner Verkehrsministerium, nennt die Verzögerung den "Preis der Bürgerbeteiligung" und findet: "Den kann man bezahlen." Aber für die Menschen in der Lübecker Bucht kann sie zur Belastung werden. Rumpelt von 2021 an der Güterverkehr drei Jahre lang durch die Badeorte, wenn Dänemark die Tunnelstrecke wie geplant hibekommt? "Kann sein, wenn man das wollen würde", sagt Ferlemann. Deutsche und dänische Bahn könnten sich aber auch darauf einigen, Güterzüge alternativ über die Jütlandlinie zu leiten. Ferlemann blickt gelassen auf die Folgen der Verzögerung: "Wir tun alles, um den Staatsvertrag einzuhalten." Kritiker wie Hagedorn sagen dagegen: "Es ist ein völlig neues Projekt geworden." Der Staatsvertrag gehöre nachgebessert: "Man müsste sich an einen Tisch setzen und den Vertrag realitätsnah machen. Die Politik muss sich ehrlich machen."

Und Dänemarks Verkehrsminister Heunicke? Muss abwarten. Seinem Ausschuss teilt er mit: "Ich werde den Bundesverkehrsminister im Februar 2015 treffen und die genaueren Folgen des neuen Plans für die Fertigstellung der deutschen Schienenhinterlandanbindung diskutieren."

Stuttgart 21 und der Streit um den Flughafen Berlin-Brandenburg haben Spuren hinterlassen

Lernen aus den Fehlern: Diesmal sollen die Bürger mitreden dürfen

DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München