

Deutsch-dänischer Ostseetunnel vor Kostenexplosion

Anschlussbrücken als Nadelöhre / Bau könnte eine Milliarde Euro teurer werden als geplant

KOPENHAGEN/FEHMARN, 18. Februar (dpa). Der geplante deutsch-dänische Ostseetunnel wird vermutlich deutlich teurer als geplant. Auf deutscher Seite hat sich die Anschlussbrücke über den benachbarten Fehmarnsund als „Nadelöhr“ erwiesen, das ausgebaut und ergänzt werden muss. Dänemark muss zusätzlich zu ersten Planungen die gut 3 Kilometer lange Storstrømsbrücke neu bauen, über die Finanzierung der Zusatzkosten wird heftig gestritten. Beides zusammen dürfte mehr als eine Milliarde Euro kosten.

Ab 2021 sollen Autos und Züge durch den 17,6 Kilometer langen Tunnel zwischen dem dänischen Rødby und Puttgarden auf der Insel Fehmarn fahren. Die Dänen haben sich bereit erklärt, den eigentlichen Tunnelbau wegen ihres deutlich größeren Interesses allein zu finanzieren; veranschlagt sind dafür bisher 5,5 Milliarden Euro. Aus deutscher Sicht galt der 2008 unterzeichnete Staatsvertrag über den Tunnelbau als eine Art Schnäppchen, da für die Anschlusskosten südlich der Ostsee nur rund eine Milliarde Euro vorgesehen waren.

Zum Anschluss gehört aber auch die wegen ihrer Architektur „Kleiderbügel“ genannte Fehmarnsundbrücke zwischen Schleswig-Holsteins Festland und der Ostseeinsel Fehmarn. Schon heute erweist sich die windanfällige Konstruktion mit nur zwei Spuren und einem Bahngeleis regelmäßig als Nadelöhr. Ersatz wird dringend benötigt. Schleswig-Holsteins Landesregierung, gebildet von SPD, Grünen und Südschleswigischem Wählerverband (SSW), fordert deshalb den Bau eines Tunnels zwischen dem Festland und Fehmarn.

Andreas Tietze, der Verkehrsfachmann der Grünen, steht dem gesamten Projekt skeptisch gegenüber. „Ich halte es aber für möglich, dass ein Sundtunnel die ökologischste Variante wäre“, sagt er. Die Kosten dafür schätzt er auf bis zu 800 Millionen Euro. Einen vierspurigen Tunnel

mit zwei Bahngleisen fordert auch der Kieler Verkehrs-Staatssekretär Frank Nägele. Auf dänischer Seite wurde die Gefahr einer Kostenexplosion erstmals im Herbst 2011 deutlich, als wochenlang keine Züge über die Storstrømsbrücke bei Vordingborg fahren. Risse in der 1937 eingeweihten Stahlkonstruktion, die 75 Kilometer vom Tunnel und 100 Kilometer von Kopenhagen entfernt steht, ließen das Risiko zu hoch erscheinen. Nach einer provisorischen Ausbesserung stand schnell fest, dass dies für den Betrieb mit dem Tunnel und den vorgesehenen schnelleren Zügen zwischen Hamburg und Kopenhagen nicht reichen würde.

Der Beschluss zum Neubau für 520 Millionen Euro war zwar schnell gefasst. Aber dänische Politiker sind wegen der Finanzkrise nicht mehr so spendabel wie noch 2008, als sie den Staatsvertrag unter-

zeichneten. Als Verkehrsminister Henrik Dam Kristensen monatelang keine Mehrheit im Parlament für die Finanzierung der neuen Brücke fand, drohte der Sozialdemokrat im Rundfunksender DR: „Wir können die Fehmarnbelt-Querung nicht bauen, wenn man sie nicht benutzen kann, weil die Storstrømsbrücke nicht funktioniert.“ Diese Woche beginnt eine neue Verhandlungsrunde. Kristensen gibt sich sicher, dass die Finanzierung bald stehen wird. Auch dass von der EU zugesagte Zuschüsse über etwa 10 Prozent der Baukosten in Kopenhagen plötzlich wieder als „wacklig“ gelten, beunruhigt den Minister nicht. „Es könnte gut sein, dass im Gefolge der schlechten Konjunktur letztlich alles etwas billiger wird“, sagt er. Aber festlegen will er sich nicht: „Wir können Endgültiges erst sagen, wenn der Bauauftrag unterschrieben ist.“



Windanfällig: Die Brücke über den Fehmarnsund soll ersetzt werden.

Foto dpa

FA 2

19.02. 2013