



Wie eine gigantische Schlange am Horizont: Die Öresundbrücke verbindet seit 15 Jahren die dänische Hauptstadt Kopenhagen mit dem südschwedischen Malmö. Bis 2030 soll sich das 2,8 Millionen Euro teure Bauwerk durch Weggebühren für Autos und Bahnunternehmen rechnen. Fotos Frank Behling

Der Preis des Brückenbaus

In Dänemark ist man sich uneinig, ob große Querungen einfacher umsetzbar sind als in Deutschland

VON NIKLAS WICZOREK

Odense. Ganz Dänemark scheint einig zu schweigen, während die Kritik an der festen Fehmarnbelt-Querung in Deutschland lauter wird. Heute reist Bundeskanzlerin Angela Merkel nach Kopenhagen, um zu versichern, dass der Staatsvertrag gilt. Doch nur weil das Land der tausend Inseln Querungen kennt, wird nicht alles überbrückt.

1935 muss es sich für Mogens Niensens Vorfahren allerdings angefühlt haben, als würde ein neuer Horizont aufgetan: Die Kleiner-Belt-Brücke von Jütland zur Insel Fünen inmitten Dänemarks öffnete. Mit der ersten gro-

ßen Brücke begann der Staat, sich selbst zu erschließen. Nun, im Ruhestand nach einem langen Arbeitsleben an der Spitze der Hygienefirma Ken im südfinnischen Broby, fürchtet der 76-jährige Nielsen, dass der Region die Arbeitskräfte davonlaufen. Also will er ihr wieder den Horizont erweitern. Es gehe ihm darum, „die Regionen auf beiden Seiten zu entwickeln“, sagt Nielsen, der jetzt Vorsitzender eines Vereins für eine Brücke von Fünen nach Alsen ist. Über Sonderborg soll Südfinen so Zentraleuropa erreichen.

Sonderborg ist auch eines der Zentren der deutschen Minderheit. Doch Carsten

Leth Schmidt, Vorsitzender der Schleswigschen Partei, ist skeptisch: „Bei der Fünen-Alsen-Verbindung würde ich den gesellschaftlich-wirtschaftlichen Nutzen schon gerne sehen“, kommentiert er Mogens Niensens Herzensprojekt und fühlt sich im dänischen Trend.

Seit der Transitverbindung (siehe Infotext) würden neue Projekte in Dänemark erheblich kontroverser gesehen, sagt Leth Schmidt und verweist auf das Ingenieursportal Ing.dk. Dort kritisieren Experten, dass die staatliche Fehmarnbelt-Gesellschaft Femern A/S ihre Verkehrsanalysen nicht veröffentlicht. „Die Transportbranche hat in Dänemark traditionell einen großen Einfluss, die lobbyieren sehr tüchtig“, so Leth Schmidt: „Und Transportbranche und Fehmarnbelt – das hängt sicherlich zusammen.“

Wenig überraschend: Ein Transportzweig begrüßt die Querung nicht. „Ich sehe gar keine Vorteile!“, sagt Annette Ustrup Svendsen, Sprecherin von Scandlines, dänisch-deutsches Fährunternehmen zwischen Fehmarn und Rödby. Ihr Fazit: Ob Deutschland oder Dänemark, große Bauten würden

immer teurer und dauerten länger als geplant: „Das liegt zum Teil auch daran, dass die ersten Planungen nicht ehrlich durchgeführt werden, weil sonst die politische Zustimmung zu einem Projekt nicht sicher ist.“

Mit den jüngsten beiden Großprojekten, der Großer-Belt-Brücke sowie der Öresundbrücke, stellte der dänische Staat Fahrpläne ein. Scandlines wurde 2007 privatisiert und muss jetzt gegen Deutschland und Dänemark antreten: „Wir fahren weiter! Denn wir sind davon überzeugt, dass wir ein wettbewerbsfähiges Produkt anbieten“, betont Ustrup Svendsen.

Die Finanzierungsmethode ist der Unterschied zwischen deutschen und dänischen Großprojekten, auf den sich alle einigen: Im Nachbarland kann viel umfangreicher privat-öffentlich finanziert werden. „Es ist einfach eine effektive Methode, sich zu organisieren“, hofft Mogens Nielsen für die Verbindung von Fünen und Alsen. Diese Effekte kennt auch Carsten Leth Schmidt. Der Politiker erinnert an die Autobahn nach Sonderborg seit 2012. „Und es stehen enorm viele Infrastrukturprojekte in Deutschland auf dem Programm“, winkt der Deutsche mit dem dänischen Grenzpfahl.

Ein erbautes Transitland

Jütland, Fünen, Seeland: Die drei größten Landmassen Dänemarks waren nie getrennte Welten, und Brücken schweißten sie weiter zusammen. 1935 wurde die 1,2 Kilometer lange Kleiner-Belt-Brücke zwischen Jütland und Fünen fertiggestellt. 35 Jahre später und rund 500 Meter länger gestellte sich die Neue Kleiner-Belt-Brücke dazu. Zwischen Fünen und See-

land hängt seit 1998 die Großer-Belt-Brücke. Der Koloss ist mehr als 6,5 Kilometer lang, 250 Meter hohe Stahlbetonpylone halten die Fahrbahn – übertroffen nur noch von der Öresundbrücke. Die Acht-Kilometer-Kombination aus Tunnel und Brücke kreiert zwischen Kopenhagen und Malmö in Schweden seit 2000 einen neuen Wirtschaftsraum. wez



Ein Stützpfiler für Dänemarks Binnenverkehr ist die Großer-Belt-Brücke zwischen Seeland und Fünen. Deswegen ist ihre Maut mittlerweile auch heftig umstritten.

Anschub von ganz oben für den Belt-Tunnel

Kanzlerin Merkel besucht heute Kopenhagen – Dort beschließt zugleich das Parlament das Baugesetz für das Milliarden-Projekt

VON ARNOLD PETERSEN

Berlin/Kopenhagen. Für den Bau des Fehmarnbelt-Tunnels ist heute ein entscheidender Tag. Das dänische Parlament will das Baugesetz für den Tunnel endgültig beschließen. Pünktlich zu diesem Ereignis reist Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) auf Einladung der dänischen Ministerpräsidentin Helle Thorning-Schmidt nach Kopenhagen. Herausragendes Thema des Treffens ist das Milliardenprojekt, das die Dänen nun zügig in

Angriff nehmen wollen. Merkel hat Dänemark zuletzt 2006 offiziell besucht.

Als Thorning-Schmidt Ende März Merkels Besuch ankündigte, strich sie die Bedeutung der Querung für ihr Land noch einmal heraus. „Ich werde der Kanzlerin berichten, wie sehr uns dieses Projekt begeistert.“ Der einschließlich beider Rampen 18,2 Kilometer lange Tunnel hatte zuletzt auch in Dänemark wegen gestiegener Kostenschätzungen für Schlagzeilen gesorgt. An der breiten politischen Un-

terstützung hat sich aber nichts geändert. Bis auf die äußerste Linke stehen alle politischen Parteien hinter dem über sieben Milliarden Euro teuren Tunnelprojekt. Das gilt ebenso für die breite Mehrheit der Bevölkerung. Einwände gegen das Planungsverfahren gab es kaum. Bedenken und Ablehnung regen sich nur auf deutscher Seite, weshalb den Dänen ein ausdrückliches Bekenntnis der Kanzlerin wichtig ist.

Merkel wird sie nicht enttäuschen. Die Verkehrsmi-

nister beider Länder, der Sozialdemokrat Magnus Heunicke und Alexander Dobrindt (CSU), bekräftigten gestern in einer gemeinsamen Erklärung die Bedeutung der Verbindung als transeuropäische Achse: „Wir stehen zu unserer Vereinbarung, dieses wichtige Verkehrsprojekt gemeinsam zum Erfolg zu bringen.“ Als gute Nachbarn arbeiteten Deutschland und Dänemark seit vielen Jahren sehr erfolgreich zusammen.

Für Sozialdemokratin Thorning-Schmidt ist die

Visite der christdemokratischen Kollegin ein Coup. Dänemark steht vor Neuwahlen – und Merkel genießt in dem Nachbarland hohes Ansehen. Dass die mächtige Deutsche der seit Oktober 2011 in Kopenhagen regierenden Ministerpräsidentin die Aufwartung macht, dürfte dieser im Wahlkampf helfen, auch wenn er offiziell noch nicht angelaufen ist. Merkel und Thorning-Schmidt wird ein gutes Verhältnis nachgesagt, obwohl sie unterschiedlichen Parteienfamilien angehören.

Meistgeklickt am Montag:

1. A 215: Drei schwere Unfälle am Wochenende
2. Großeinsatz für verirrtten „Kapitän“ auf der Ostsee
3. Platt und Co.: Neue Amtssprachen fürs Land
4. Umweltminister: Druck auf Habeck wächst
5. Besoldung: Regierung einig mit Gewerkschaften

www.

kn-online.de

Doppeltes Leid durch Handy-Gaffer

Kiel. 150 Gaffer haben vergangene Woche den Einsatz von Polizei und Rettungsdiensten im Kieler Stadtteil Gaarden behindert. Ein Phänomen, mit dem die Polizei in der Landeshauptstadt bislang in dieser Form nicht konfrontiert wurde, das landesweit aber kein Einzelfall ist.

Im August vergangenen Jahres sorgten Katastrophentouristen für Empörung, die mit Smartphones die Bergung eines Badetoten in Bösdorf (Kreis Plön) filmten. Die Aufnahmen tauchten später im Internet auf. Im Februar dieses Jahres beobachtete die Polizei Staus und mehrere Folgeunfälle auf der Autobahn 1. Dort hatte sich zuvor ein Auto überschlagen. In Höhe der Unfallstelle bremsten viele Fahrer stark ab, um Handyfotos zu schießen. Nur mit Platzverweisen konnte die Polizei im März die Löscharbeiten an einem brennenden Gebäude in Kaltenkirchen sichern. Dort standen vier junge Männer und behinderten die Feuerwehr. Einsichtig zeigten sich die Gaffer nicht. Erst nach Drohungen, sie in Gewahrsam zu nehmen, zogen sich die Schaulustigen zurück.

Das Filmen und Fotografieren per Smartphone sei ein zunehmendes Problem, mahnen Experten. „Wenn Gaffer am Unglücksort zur Kamera greifen und diese Bilder ins weltweite, nie vergessende Netz stellen, wird den Opfern und ihren Angehörigen ein weiteres Mal Leid zugefügt“, mahnt Schleswig-Holsteins Landtagspräsident Klaus Schlie (CDU). Gafferei lasse sich nur eindämmen, indem man aufklärt, sensibilisiert und an die moralischen Werte der Menschen appelliert. „Wenn es uns dann gelingt, den Gaffer zum Helfer werden zu lassen, haben am Ende alle gewonnen“, so Schlie.

„Wo es zur Ermöglichung von Rettungseinsätzen erforderlich ist, sollten Absperrungen zum Einsatz kommen, die diese gewährleisten“, fordert Patrick Breyer von der Piratenpartei. Härtere Strafen lehnt er ab: „Sie wirken erfahrungsgemäß nicht abschreckend, funktionieren nicht, sind deshalb nicht sinnvoll.“ Holger Bauer vom Landesfeuerwehrverband hat Vorbehalte gegen mobile Sichtschutzwände: „Wer soll die aufstellen? Die Kameraden sind am Einsatzort ausreichend gefordert.“ bas

Kleinkind nach Unfall liegengelassen

Tarp. Es ist ein Albtraum für Eltern: Die kleine Tochter läuft auf die Straße – kurz darauf bringt ein Nachbar das Mädchen schwer verletzt zurück. Die Zweijährige kommt mit Kopfverletzungen und Prellungen ins Krankenhaus. Dieser Vorfall ereignete sich, so die Polizei, vergangene Woche in Tarp (Kreis Schleswig-Flensburg). Der Nachbar habe nach seiner Aussage das Mädchen gefunden, als es verletzt auf der Straße lag. Die Polizei vermutet einen Unfall mit Fahrerflucht.