

Belttunnel: 2015 wird zum Jahr der Verzögerungen

Statt der geplanten Weichenstellungen erlebt das deutsch-dänische Milliardenprojekt in diesem Jahr nur Rückschläge – Die „Beltretter“ wittern Morgenluft

Von Curd Tönnemann

Kiel/Puttgarden. 2015 sollte das Jahr der wichtigen Entscheidungen für den geplanten Fehmarnbelttunnel werden. Kostenschätzungen für den Tunnel und seine Bahnanbindung auf deutscher Seite sollten vorgelegt werden, der Zeitplan für das Milliardenprojekt sollte aktualisiert werden. Die dänische Regierung wollte einen endgültigen Beschluss fassen. Nichts ist aus all dem geworden. Ach doch: Der Zeitplan, nachdem das Bauwerk 2021/22 für den Verkehr freigegeben werden sollte, hat sich endgültig erledigt.

Nicht zuletzt, weil Schleswig-Holstein mit der Planung nicht nachkommt. Die Erörterungstermine sind erst im Herbst abgeschlossen. Aber es könnte nicht einmal die letzte Öffentlichkeitsbeteiligung zu dem umstrittenen Projekt gewesen sein. Entsprechende Andeutungen machte der Kieler Ver-

kehrsminister Reinhard Meyer (SPD) bereits.

Der 20. August wird daher ein ernüchternder Tag für den dänischen Verkehrsminister Hans Christian Schmidt von der rechtsliberalen Venstre-Partei. Er ist nach Kiel gekommen, um der deutschen Seite einmal richtig Dampf zu machen. Die Dänen wollen endlich loslegen mit ihrem ersten Spatenstich für die mindestens 5,5 Milliarden Euro teure und 17,6 Kilometer lange Verkehrsverbindung zwischen Puttgarden und Rødbyhavn. In ihrem eigenen Tunnelhinterland bauen sie längst. Und dann erlebt Schmidt, wie ihm sein Kieler Amtskollege eröffnet, dass das mit der deutschen Planung noch viel langsamer läuft als in Kopenhagen ohnehin bekannt. Ein Planfeststellungsbeschluss, damit die Baureife, werde voraussichtlich erst 2017 vorliegen. „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“ wird zum Wort des Tages. Und Schmidt schluckt.



Diese Animation trägt. Licht am Ende des (Belt)Tunnels ist noch immer nicht in Sicht. Grafik: Femern A/S

Denn jetzt haben die Dänen ein Problem. Als die ausgewählten Baukonsortien mit ihrem Preis um die Ecke kommen, schickt die dänische Regierung sie zur Nachkalkulation. 7,4 Milliarden Euro sind der frisch gewählten Regierung in Kopenhagen bei aller Euphorie für das Projekt zu viel. Zumindest auch die EU zwischenzeitlich ihren Zuschuss für die Zeit bis 2019 ab-

speckt. Mit spitzem Bleistift werden die Kosten im Oktober auf 6,2 Milliarden Euro gedrückt. Doch das hilft den Dänen wenig, wenn mit dem Bau nicht begonnen wird. Die Kalkulation der Bauunternehmen ist nur bis Mai 2016 verbindlich. Danach wird's vermutlich teurer – da hilft auch langsamer bauen nichts. Es ist kurz vor Weihnachten, als die Dänen bekanntgeben, dass sie ihr ultimatives Votum für den Tunnel erst 2016 abgeben.

Unterdessen hat sich die Protestbewegung gegen die feste Beltquerung in diesem Jahr neu formiert. Blaue Holzkreuze, angelehnt an den symbolischen Widerstand gegen Castoren im Wendland, prangen an beinahe jeder Ecke in Ostholstein. Die „Beltretter“ geben ihren Kampf nicht auf. Im Rücken haben sie 50 000 Einzelargumente, die Bürger, Behörden und Verbände bis zum Sommer in 3100 Einwendungen gegen den Tunnel vorgebracht haben.