



Dänischer Tunnelplaner Lykke (vor einem Modell): „Welche Einwände habt ihr?“

PROTESTE

Ein ganz besonderes Loch

Ein Tunnel soll künftig Deutschland und Dänemark verbinden, unter der Ostsee, 20 Kilometer lang. Während die Dänen sich auf ein Jahrhundertprojekt freuen, organisieren die Deutschen den Widerstand. Warum eigentlich? *Von Hauke Goos*

An einem kalten Wintertag trafen in Lalandia, einem Feriencenter auf der dänischen Ostseeinsel Lolland, zwei Männer aufeinander, es war eine Art Duell. Der eine kam aus Deutschland, der andere aus Dänemark. Es ging um die Frage, ob Lolland und Fehmarn, ob Dänemark und Deutschland durch einen Tunnel verbunden werden sollen oder durch eine Brücke oder ob al-

les bleiben soll, wie es ist. Es ging auch um zwei Arten von Politik.

Hendrick Kerlen, der Deutsche, saß unten im Publikum. Er lehnt die Querung ab, er hält einen Tunnel für ebenso unsinnig wie eine Brücke, und er hatte Argumente mitgebracht, Zahlen und vor allem Fragen.

Steen Lykke, der Däne, saß oben auf dem Podium. Er arbeitet für Femern A/S, ein staatliches dänisches Unternehmen,

das die Querung verwirklichen soll. Lykke hatte ebenfalls Zahlen dabei und einen Haufen Antworten.

Kerlen und Lykke sind Ingenieure, beide jenseits der 60, sie haben Karriere gemacht, waren lange im Ausland tätig, sie haben einen ähnlichen Blick auf die Welt. Beide sind kühl, rational, interessiert am Machbaren. Eigentlich müssten sie Verbündete sein.



JEPPE CARLSEN / DER SPIEGEL

Verkehrsminister bekannt, dass die Regierung sich für den Tunnel entschieden habe.

Ein Jahrhundertbauwerk: knapp 20 Kilometer lang, 40 Meter breit, fast 10 Meter hoch. 5,5 Milliarden Euro Baukosten, mindestens. Vier Röhren, zwei für eine Autobahn mit je zwei Fahrstreifen, zwei für die Eisenbahn mit je einem Gleis. Zusammengesetzt aus riesigen, an Land gefertigten Betonelementen, die von Schiffen aus in einen gewaltigen Graben auf den Grund der Ostsee hinabgelassen werden sollen – es würde einer der längsten Absenktunnel sein, die jemals gebaut wurden.

Der Ingenieur Lykke sprach von Frischluftversorgung und Notfallmanagement, von Farben und künstlichen Vogelschwärmen, die den Autofahrer begleiten. Er erwähnte die LED-Leuchten an den Tunnelwänden, mit denen beruhigende Lichteffekte möglich würden, gegen die Tunnelangst. Lykke klang wie ein Hypnotiseur.

Der Meeresboden würde ausgebaggert, Millionen Kubikmeter Schlamm würden bewegt, zigtausend Tonnen schwere Tunnелеlemente abgesenkt werden.

Er sei nicht sonderlich besorgt, sagte der Meeresbiologe. Wenn man das Ganze richtig anpacke, seien die Auswirkungen auf die Umwelt nicht von Dauer.

Warum man sich auf einen sogenannten Absenktunnel festlege und einen gebohrten Tunnel mit keinem Wort erwähne, wollte ein deutscher Naturschützer wissen. Es war eine berechtigte Frage, aber eine Frage für Fachleute, die es dem Femern-Vertreter ermöglichte, eine rein technische Antwort zu geben auf eine politisch gemeinte Kritik.

Der Naturschützer stellte drei weitere Fachfragen, Detailfragen, und mit jeder Frage schienen die Deutschen kleiner und die Dänen auf dem Podium größer zu werden. Vielleicht machten sie sich einen Spaß daraus, diese seltsamen Deutschen mit ihren Bedenken durch nachsichtige Höflichkeit einfach auflaufen zu lassen. Sie sahen auf den deutschen Naturschützer herunter wie auf jemanden, dessen Sprache sie nicht verstehen.

Am Ende meldete sich ein Vertreter des dänischen Radfahrverbands zu Wort. Auch die Fahrradfreunde würden gern dazu beitragen, dass sich der Tunnel amortisiere, sagte er. Wieso kein Radweg geplant sei?

Kerlen verzichtete darauf, seine Fragen zu stellen. Es gab nichts mehr zu sagen.

Der Abend in Lalandia, sagt Kerlen später, sei „interessant“ gewesen. Er wisse jetzt, wogegen er kämpfe. Und gegen wen. Steen Lykke, der Tunnelmann, ist sein Gegner. Jener Mann, der eigentlich auch sein Verbündeter sein könnte.

Vor dem Haus, das Kerlen sich auf der Insel Fehmarn gebaut hat, steht auf einem Holztisch neben dem Eingang eine Maschine. Es ist eine kleine Maschine, motorgetrieben, sie steht da und surrt leise vor sich hin. „Eine Steinschleifmaschine“, sagt Kerlen, und diese Maschine könnte eine prima Metapher sein für den Kampf, den Kerlen kämpft: aus Steinen, groben, rauhen, schartigen, Schmuckstücke zu machen, glatt und geschmeidig – ein Triumph der Beharrlichkeit.

Hendrick Kerlen lebt seit 30 Jahren auf Fehmarn. Für ihn ist es das erste Mal, dass er sich einer Sache, die entschieden scheint, entgegenstellt. Sein Haus steht

Das Problem ist, dass Lykkes Antworten nicht zu Kerlens Fragen passen.

Lykke, randlose Brille, grauer Vollbart, leitet bei Femern A/S die Planungen für den Tunnel. Mit ihm nach Lalandia gekommen waren ein Vogelkundler, ein Meeresbiologe und ein norwegischer Fachmann für Tunnelangst.

In der Halle warteten fast ebenso viele Deutsche wie Dänen auf die Schlacht der Argumente. „Fehmarn 21“, so nennen die deutschen Gegner das Querungsprojekt inzwischen. Die angehängte 21 stellt den geplanten Tunnel in eine Reihe mit anderen umstrittenen Großprojekten, mit dem Bahnhof in Stuttgart, der Hamburger Elbvertiefung, dem Großflughafen Berlin Brandenburg. Die 21 ist zu einer Chiffre geworden, für die Hybris der Planer ebenso wie für das Selbstbewusstsein der Bürger. Sie setzt ein Projekt, das alle Hürden genommen zu haben schien, zurück in die Vorläufigkeit.

Die Dänen hatten vier mögliche Querungsvarianten geprüft; lange sah es so aus, als würden sie eine Brücke favorisieren. An diesem Abend gab der dänische

Vertiefte Nachbarschaft



Der rund 20 km lange Tunnel zwischen Fehmarn und Lolland soll ab 2014 aus insgesamt 89 vorgefertigten Einzelelementen gebaut werden. Sie werden von Schiffen aus in einen Graben am Meeresboden hinabgelassen, der anschließend wieder verfüllt wird.

Meerestiefe: bis zu 30 m

Steinschicht

Sand

Kies

42,20 m breit

8,90 m hoch

DER SPIEGEL



HARTMUT SCHWARZBACH / DER SPIEGEL

Deutscher Tunnelkritiker Kerlen: „Man darf Fragen stellen, aber das ist kein Dialog“

am Rande von Westermarkelsdorf, einem Dorf im äußersten Nordwesten der Insel, aus dem Küchenfenster geht der Blick hinaus auf Felder, die bis zum Horizont reichen. Es ist das Haus eines Mannes, der die Ordnung liebt und der gern seine Ruhe hat. Warum tut er sich das an mit seinen 73 Jahren: die endlosen Diskussionen, den ganzen Streit?

Kerlen ist Wirtschaftsingenieur. Er hat lange im Ausland gearbeitet, 32 Jahre lang war er bei einer Consulting-Firma beschäftigt. Sein Job war es, Infrastrukturprojekte auf der ganzen Welt zu begleiten. Hendrick Kerlen war in Malawi und in Peru, er hat sich um den Hochwasserschutz in Südkorea gekümmert und das afghanische Energieministerium beraten, er war dabei, als der Generalverkehrsplan für Groß-Bangkok entworfen wurde.

„Ich kenne die Standards, ich weiß, wie man Projekte planen muss“, sagt Kerlen.

Am Anfang, als er zum ersten Mal von dem Projekt hörte, war die Beltquerung noch ein deutsch-dänisches Gemeinschaftsunternehmen. Bislang verbindet nur eine Fährlinie die beiden Inseln Lolland und Fehmarn, die Fahrt über die Ostsee dauert eine Dreiviertelstunde und kostet mit dem Auto 66,50 Euro.

Die Querung soll die Fahrzeit verkürzen, ähnlich wie bei der Öresund-Brücke, die seit dem Jahr 2000 Dänemark mit Schweden verbindet. Dänemark und Deutschland sollen miteinander verbun-

den werden, wie es einer Welt entspricht, die zusammenwächst. Die Entfernung zwischen Lolland und Fehmarn ist groß, rund 20 Kilometer, das machte Kerlen neugierig.

Eigentlich wäre einer wie Hendrick Kerlen ideal, um die Menschen auf einer Insel wie Fehmarn vom Sinn einer solchen Anstrengung zu überzeugen. Er hat Erfahrung und Sachverstand, er ist genau, ohne pedantisch zu sein, er formuliert deutlich, ohne scharf zu werden. „Ich hätte mich nicht engagiert, wenn die ökonomischen Studien überzeugend gewesen wären“, sagt er.

Kerlen besorgte sich also Material, volkswirtschaftliche Studien, Gutachten, Verkehrsprognosen, das ganze Zeug. Er näherte sich dem Querungsprojekt mit



dem Blick eines Ingenieurs. Vielleicht lag darin das erste Missverständnis.

Die Zahlen, sagt Kerlen, „stimmten hinten und vorne nicht“. Sie erschienen ihm willkürlich, die Berechnungen handwerklich unsauber, sie erfüllten die Standards nicht, an die er glaubt. Das war der Moment, als ihm erste Zweifel kamen, „mein Jagdfieber erwachte“.

Es gibt eine Studie, 2004 vom dänischen Verkehrsminister in Auftrag gegeben, die das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts ermitteln sollte. Kerlen hat in seinem Leben selbst viele solcher Gutachten geschrieben, er weiß, dass man den Nutzen leicht mit dubiosen Annahmen manipulieren kann.

Die Studie kam auf ein Verhältnis von 1:1,25. „Die Weltbank würde sagen, das ist ein marginales Projekt“, sagt Kerlen und lächelt fein. „Hier war von Anfang an klar, dass die Interessen der Bauindustrie dahinterstehen.“ Und wie er da auf seinem Sofa sitzt, sehr aufrecht, die Hände vor der Brust verschränkt, kann man durchaus den Eindruck gewinnen, dass ihm das alles mittlerweile auch großen Spaß bereitet.

Eigentlich ist Kerlen von dem Bauprojekt gar nicht betroffen, jedenfalls nicht unmittelbar. Er wohnt nicht an der Bundesstraße, die zur Autobahn ausgebaut werden soll, die Trasse führt nicht über sein Grundstück, er fürchtet weder Lärm noch Verkehr. Er ist vor allem gegen die Querung, weil er ihre Notwendigkeit nur behauptet, an keiner Stelle jedoch bewie-

sen findet. Das geht gegen seine Ingenieurs-ehre, und es verletzt seinen Bürgersinn.

Eine Zeitlang glaubte Kerlen, die Politiker würden sich interessieren für das, was er herausgefunden hatte. Die Querung kostet Milliarden, die Abgeordneten, die darüber entscheiden müssen, sind Laien, keine Ingenieure wie er; was also läge näher, als Leute zu fragen, die sich mit der Materie auskennen?

So gesehen war Kerlens Kampf zunächst einmal die Geschichte einer Annäherung. Wer politisch Einfluss nehmen will, muss sich einmischen, muss verstehen, wie Politik funktioniert und wie Politiker Entscheidungen treffen, damit er sie möglicherweise rückgängig machen kann.

Inzwischen muss man sagen, dass Kerlens Annäherung an die Politik gescheitert ist. Je näher er der Politik kam, desto mehr, so schien es ihm, entzog sie sich. Dazu kam, dass er die Politik viel ernster nahm als viele Politiker, er suchte nach Vernunft und Sinn, wo es um Macht und Emotionen geht.

Im Grunde, sagt Kerlen, kommt es auf das Verhältnis von Kosten und Nutzen an. Was ist sinnvoll? Was vernünftig?

Der Mann, der diese Fragen für sich längst beantwortet hat, sitzt in einem Besprechungsraum in Kopenhagen. Vorn, am Eingang, steht der Tunnel als Minia-



Fährhafen Puttgarden auf Fehmarn
Milliarden für ein paar Minuten Zeitgewinn

turmodell unter Glas, vom Fenster aus fällt der Blick auf einen künstlichen See. Steen Lykke, bei Femern für den Tunnel verantwortlich, ist Ingenieur, wie Kerlen, auch er sieht die Welt nüchtern, gewohnt, Zahlen und Messdaten einer kalten Prüfung zu unterziehen.

Lange war er Partner eines angesehenen dänischen Planungsbüros, er hat in Libyen und in Saudi-Arabien gearbeitet, „wir haben praktisch alles gemacht“, sagt er stolz: große, komplizierte Gebäude, Krankenhäuser, La Défense in Paris, die Oper in Sydney.

Für das Öresund-Projekt verließ Lykke seine alte Firma. Er glaubte, die Verbindung nach Schweden sei eine Aufgabe, die man nur einmal im Leben bekommt.

Anschließend realisierte er für eine japanische Firma ein Tunnelprojekt in Istanbul, sieben Jahre lebte er am Bosphorus, es hätte der Ausklang einer großen Ingenieurskarriere sein können. Als er 2008 nach Dänemark zurückkehrte, bot sich mit der Fehmarnbeltquerung der Höhepunkt seiner Laufbahn, so sieht er das.

Warum aber sind die Dänen so einmütig für die Querung? Naturschutzverbände ebenso wie die dänischen Grünen, Politiker aller Parteien, und die Bürger sowieso?

Beim Bau der Brücke über den Großen Belt habe es anfänglich Skepsis und Widerstand gegeben, sagt Lykke. Am Anfang waren zwei Drittel der Dänen gegen die Brücke. Während des Baus schmolz der Widerstand auf rund ein Drittel, heute lehnten ein bis zwei Prozent der Menschen die Querung ab. Lykke lud Skeptiker wie die dänischen Umweltschützer früh ein, um ihre Bedenken anzuhören. Welche Einwände habt ihr? Wie können wir die entkräften?

Lykke hatte in Dänemark gewonnen, weil er Respekt für seine Gegner hatte. Respekt für ihre Argumente, für ihre Bedenken, Respekt für die Wähler. Sein

Vorteil war, dass Dänen Brücken einfach lieben.

Allerdings ist der Fehmarnbelt eine der meistbefahrenen Meerengen der Welt, die Gefahr ist groß, dass irgendwann ein vollbeladener Öltanker mit einem Brückenpfeiler zusammenstößt.

Lykkes Aufgabe besteht nun darin, etwas zu bauen, gegen das man nicht fahren kann. Eine unsichtbare Querung. „Der Tunnel ist nichts anderes als ein Loch in der Erde“, sagt er. „Aber es ist ein ganz besonderes Loch in der Erde.“

Die Dänen, so sieht es aus, wollen nicht den Fehler machen, etwas unversucht zu lassen, was besser gewagt worden wäre. Sie sehen die Gefahr eher im Unterlassen. Für die Deutschen liegt die Gefahr mehr im Tun.

Die Dänen, sagt Lykke, wollen nach Europa. Sie freuen sich auf Bauaufträge für die dänische Industrie und auf Ausflüge zur Baustelle, sie sehen vor allem die Chancen. Die Deutschen sind schon in Europa. Sie sehen vor allem die Risiken. Die deutschen Politiker versuchen gerade, Europa zu retten, die Idee von Europa, die sie selbst maßgeblich mitentwickelt haben, es ist eine Aufgabe, die enorm viel Kraft kostet. Vielleicht sind auch die Menschen in Deutschland einfach müde.

Sie haben den Glauben daran verloren, dass ein paar Minuten Zeitgewinn ein Mil-

liardenprojekt rechtfertigen. Sie wollen keine Visionen, sondern Sachpolitik.

Eine einzige öffentliche Veranstaltung habe es am Anfang gegeben, 2007, mit einem Bundestagsabgeordneten der CDU, sagt Hendrick Kerlen, der Ingenieur, in seinem Haus auf Fehmarn. Damals seien Fragen gesammelt und dann „selektiv beantwortet“ worden. „Das, was vom schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Carstensen als Bürgerbeteiligung verkauft wird, ist keine Bürgerbeteiligung. Das sind Monologe, die er und seine Minister ab-

Am Ende meldete sich ein Vertreter der dänischen Radfahrer: wieso kein Fahrradweg geplant sei?

halten. Man darf Fragen stellen, Statements abgeben. Aber das ist kein Dialog.“

Solange es keinen echten Dialog gibt, ist Kerlens Strategie einfach: Er unterzieht die Ansprüche der Planer einem Wirklichkeitstest. Und findet Widersprüche.

Die Straße nach Puttgarden, so stellen es die Planer dar, sei eine „Magistrale Nordeuropas“. Andererseits, sagt Kerlen, wolle man hier während der Bauphase eineinhalb Jahre lang mit einer Ampel-

kreuzung auskommen, weil hier so wenig Verkehr sei, dass man eine Behelfsbrücke nicht braucht. Er hat viele solcher Beispiele gefunden, und irgendwann war ihm klar, dass er als Bürger von der Politik nicht ernst genommen wird.

Tatsächlich ist das Verhältnis von Bürgern und Politikern oft geprägt von gegenseitiger Verachtung. „Bei der Infrastrukturplanung sind wir Deutschen Entwicklungsland“, so sagt es Hendrick Kerlen, der Ingenieur. „Wer so etwas plant, der gehört wirklich eingesperrt“, das sagt Malte Siegert, ein Verbündeter Kerlens, er arbeitet beim Naturschutzbund auf Fehmarn.

Siegert ist der Stratege, die Stimme des Widerstands. Er kann wunderbar erklären, warum so viele Menschen gegen die Beltquerung kämpfen, Umweltschützer und Landwirte, Tourismusmanager und frühere CDU-Wähler, Biobauern und Ingenieure wie Hendrick Kerlen.

Der Abend in Lalandia war für Siegert nur eine Runde in einem Kampf, der gerade erst begonnen hat. Es steht noch eine Umweltverträglichkeitsprüfung der deutschen Behörden aus, auch das dänische Parlament muss noch zustimmen. Bis zum Baubeginn, das ist Siegerts Hoffnung, können noch Jahre vergehen.

Die Deutschen, sagt Siegert, wollen die Beltquerung nicht, weil sie diese Querung



HARTMUT SCHWARZBACH / DER SPIEGEL

Tunnelgegner Siegert: „In einer Nacht-und-Nebel-Aktion durchgewinkt“

nicht brauchen. Niemand brauche sie. Die Spediteure wollten sie nicht, weil ihre Fahrer dann auf der Fähre die notwendige Lenkpause nicht mehr einlegen können, es gebe zu wenig Güterverkehr, zu wenig Lkw und zu wenig Pkw sowieso. Siegert baut gerade an einer riesengroßen Barrikade.

Vor fünf Jahren, sagt Siegert, trafen sich Vertreter großer Konzerne in Berlin zu einer Investorenkonferenz. Es ging um die geplante Querung, darum, ob das Projekt eine Zukunft habe. Die Baukonzerne Hochtief und Bilfinger + Berger waren gekommen, die Deutsche Bahn, auch Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. Geplant war ursprünglich, dass private Wirtschaft und öffentliche Hand sich die Kosten teilen sollten.

An jenem Tag im September winkte die Industrie ab, auch die Deutsche Bahn meldete Bedenken an. Mit einem Mal sah es so aus, als sei das Querungsprojekt tot. Bald darauf entschied Tiefensee, den Dänen das Projekt komplett zu überlassen.

Die Deutschen, das war offenbar die Idee, würden lediglich dafür sorgen, dass man die Zeitersparnis, die der Tunnel bringen soll, nicht auf dem Weg dahin bereits einbüßt: Die Bahnstrecke soll modernisiert, eine Autobahn bis nach Puttgarden gebaut werden, dem jetzigen Fahrhafen.

Es war ein Angebot, um nicht das Gesicht zu verlieren. Ein Nein, das klingen sollte wie ein Vielleicht. Sollten die Deutschen gehofft haben, dass die Dänen da-

nach auf das Projekt verzichten würden, so ging der Plan nicht auf. Die Dänen erklärten sich mit allem einverstanden, Tiefensee unterzeichnete in Kopenhagen einen Staatsvertrag, und am 18. Juni 2009, kurz vor Mitternacht, begann im Deutschen Bundestag die Debatte um dessen Ratifizierung.

Oben, auf der Tribüne des Bundestags, saß Malte Siegert und hörte aufmerksam zu. Der Staatsvertrag, sagt er, sei dann irgendwann von einer Handvoll Abgeordneter durchgewinkt worden. „Europas

Der SPD-Abgeordnete sagte: „Glauben Sie wirklich, dass wir die Regierung im Regen stehen lassen?“

größtes Infrastrukturprojekt ohne Kenntnis der Auswirkungen auf den Bundeshaushalt in einer Nacht-und-Nebel-Aktion durchzupeitschen – das empfinde ich als einen Skandal.“

Für Kerlen, den Ingenieur, stellt sich die Frage, ob Politiker ihrem Beruf überhaupt noch gewachsen sind. Vereinfachen sie die immer komplexer werdende Welt, wie es ihnen passt? Oder verstecken sie sich hinter der Komplexität, obwohl doch alles eigentlich ganz einfach ist?

Kerlen träumt inzwischen von einer Demokratie nach Schweizer Vorbild. In

Wirklichkeit, glaubt er, lebe Deutschland in einer Wettbewerbsdemokratie. Die Parteien sind in erster Linie dazu da, Macht zu erwerben, um anschließend öffentliche Ämter zu besetzen.

Kerlen will Respekt.

Wenn er richtig in Fahrt ist, erzählt Kerlen die Geschichte vom Info-Abend. Vor drei Jahren waren er und ein paar Mitstreiter einmal mit einem Bundestagsabgeordneten der SPD unterwegs, die Sozialdemokraten stellten in der Großen Koalition den Verkehrsminister. Der Abgeordnete saß im Verkehrsausschuss des Bundestages, es ging um die geplante Querung und um die bevorstehende Abstimmung zum deutsch-dänischen Staatsvertrag.

Sie setzten sich auf der Fähre zusammen, die Puttgarden mit Rødby verbindet. Der SPD-Abgeordnete hörte sich geduldig die Argumente der Querungsgegner an, nickte zustimmend, am Schluss bedankte er sich. Und sagte dann: „Aber glauben Sie wirklich, dass wir die Regierung im Regen stehen lassen?“

Für Kerlen ist das die Essenz von Politik, in einem einzigen Satz.

Vielleicht ist die Steinschleifmaschine tatsächlich eine Metapher. Die Steine, die an der Maschine geschliffen wurden, liegen in einer Schale am Fenster, glatt und geschmeidig, Kerlen und seine Frau haben sie von langen Strandspaziergängen mitgebracht, es muss Spaß machen, so einen Stein zu glätten und zu formen.

Sitzt Kerlen auch an der Maschine?

„Ich hätte die Geduld nicht“, sagt er. ♦