Medienbeobachtung AG

Neue Zürcher Zeitung
11.09.2009 Seite 1 / 2
Auflage/ Seite 143009 / 67 7293
Ausgaben 300 / J. 7398444
Regio Basiliensis

Das Transitland Dänemark – eine Art Spiegel der Schweiz

Grosse Nachbarländer, grosse Verkehrsbauten und eine grenzüberschreitende Metropole

An das europäische Verkehrskreuz Deutschland schliessen zwei kleine Länder an, die zu dem werden, was sie bildlich immer schon waren: die Schweiz zum Tunnel nach Italien, Dänemark zur Brücke nach Skandinavien.

P. S. Nur kurz macht der Diesel-ICE auf seinem Weg von Kopenhagen nach Hamburg Station in Rødby, ganz unten auf der dänischen Insel Lolland. Bevor er aber weiterbrummt in den Bauch des Fährschiffs «Deutschland», das ihn und seine Passagiere während 45 Minuten nach Puttgarden auf dem deutschen Ostsee-Vorposten Fehmarn schippern wird, wird der Blick frei auf die grosse Anlage des Hafen-Bahnhofs, oder besser: auf das, was von ihr noch zu sehen ist. Die Gleise, auf denen das Trajekt langer Züge vor- und nachbereitet wurde, sind von wucherndem Grün durchzogen, und hinter einem Perron verlieren sie sich im Buschwerk. Die Agonie des Brückenkopfs auf der Linie zwischen den wirtschaftlich starken Regionen Südschweden und Nordwestdeutschland kommt nicht von ungefähr. Seit 1998 wird die einst stolze «Vogelfluglinie» von einer distanzmässig längeren, aber durchgehenden Strassen- und Schienenverbindung zwischen dem Osten und dem Westen Dänemarks konkurrenziert, die man, was Dimension und Wirkung angeht, durchaus als «Neat» Dänemarks bezeichnen darf.

Das Herzstück der neuen Transversale besteht aus einer Brücken- und Tunnelanlage über den 18 Kilometer breiten Grossen Belt zwischen den Inseln Seeland (mit der Hauptstadt Kopenhagen) und Fünen, welche die innerdänische Magistrale bis hinüber zur Halbinsel Jütland um 50 Minuten verkürzte. International an Bedeutung gewann dieser Korridor durch die Inbetriebnahme von Tunnel und Brücke auch über den 16 Kilometer breiten Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö im Jahr 2000. Seither besteht eine durchgehende Landverbindung über die Ostsee zwischen der skandinavischen Halbinsel und dem europäischen Festland. Abgesehen davon, dass der künstliche Landweg den internationalen und nationalen Verkehr beschleunigte, schuf er rund um die Pole Kopenhagen sowie Malmö und Lund im benachbarten Schweden eine grenzüberschreitende Metropolitanregion mit 3,5 Millionen Einwohnern – eine Art nordische Regio Basiliensis.

Querfinanzierung Schiene - Strasse

Seit die Reisezeit über den Öresund von 60 auf 15 Minuten reduziert wurde, verdoppelte sich die darüber abgewickelte Verkehrsmenge; täglich werden heute 70 000 Personen gezählt. Stark zugenommen hat die Zahl der Pendler. Zum einen gleichen schwedische Grenzgänger Unterschiede von Angebot und Nachfrage in den Arbeitsmärkten der beiden Länder aus, zum anderen haben Dänen ihre Wohnsitze nach Schweden verlegt, wo sie von günstigeren Lebenshaltungskosten profitieren. Während der Brückenschlag für Automobilisten und Lastenzüge blosses Bindeglied zwischen Schnellstrassen ist, nahmen Dänemark und die schwedische Region Schonen die neue Eisenbahnverbindung zum Anlass, den regionalen Personenverkehr in einem einzigen Netz zusammenzufassen. Beide Seiten des Sunds und dessen schwedisches Hinterland werden heute von durchgehenden Zügen erschlossen, die auch den Kopenhagener Flughafen bedienen.

Dieser Verkehr wurde von den Behörden beider Seiten 2007 gemeinsam international ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt eine Tochtergesellschaft der Dänischen Staatsbahn sowie der privaten schottischen First-Gruppe. Der Bau der beiden grossen Brückenschläge wurde staatlichen Gesellschaften übertragen, die sich mit den schweizerischen Alptransit-Tunnelbau-Gesellschaften vergleichen lassen. Allerdings betreiben die dänischen Bauherren ihre grossen Bauwerke gleich selber. In das Öresund-Konsortium teilen sich Dänemark und Schweden je zur Hälfte. Abschliessend müssen für die Kosten sowohl der Verbindung über den Öresund (4,2 Milliarden Franken) und über den Grossen Belt (5,1 Milliarden Franken) die Benützer aufkommen. In beiden Fällen sollen die Kosten binnen 30 Jahren vor allem durch eine strassenseitige Maut von rund 50 Franken pro Auto refinanziert werden. Unter dem Strich ergibt sich so wie in der Schweiz eine Querfinanzierung der Schiene durch die Strasse.

© Neue Zürcher Zeitung, Zürich

Die dänische «Netzvariante»

Inzwischen hat Dänemark ein drittes grosses Brückenschlagprojekt lanciert, und zwar zur Revitalisierung der «Vogelfluglinie» zwischen Rødby und Puttgarden, über die bahnseitig nur noch die zweistündlich verkehrenden Tagesverbindungen Kopenhagen–Hamburg abgewickelt werden. Von Dänemark angestossen, trägt auch Deutschland das Bauwerk über den 19 Kilometer breiten Fehmarnsund mit, das bis 2018 erstellt werden soll. Die in einem Staatsvertrag fixierten Beteiligungen machen die unterschiedlichen Interessenlagen des kleinen und des grossen Landes deutlich. Während Dänemark eine grob auf 6,6 Milliarden Franken veranschlagte Bahn- und Strassenbrücke bis zu ihrer geplanten Fertigstellung allein vorfinanzieren wird, verpflichtet sich Deutschland lediglich zum auf rund 1,8 Milliarden Franken veranschlagten Ausbau seiner maroden Zufahrtsstrecken bis spätestens sieben Jahre nach Eröffnung des Grossbauwerks.

Auch dänischerseits stellt man im Hinterland eine ebenso grosse Investition in Strassenbauten und die Elektrifizierung der Eisenbahn in Aussicht. Während man mit der Reduktion des durchgehenden Landweges von Kopenhagen nach Hamburg um 160 auf 350 Kilometer argumentiert und mit der Reduktion der Bahnreisezeit von 4,5 auf 3 Stunden, spielen auch regionalpolitische Überlegungen eine Rolle. Immerhin dürfen sich die strukturschwachen Regionen Lolland und Falster von der Wiederbelebung der durch sie verlaufenden «Vogelfluglinie» einen gewissen Entwicklungsschub erhoffen. Solche Gedankengänge erinnern stark an die Genese der Netzvariante mit zwei Korridoren, die sich im Entscheidfindungsprozess zu den schweizerischen Alpentransversalen durchsetzte. Geradezu anheimelnd ist die von dänischen Verkehrsfachleuten hinter vorgehaltener Hand geäusserte Begründung der politisch gewollten Doppelspurigkeit im kleinen Königreich: Es gehöre halt zum Ehrgeiz jedes Verkehrsministers in Kopenhagen, einen grossen Brückenschlag zu realisieren. Wie war und ist das doch gleich mit den langen Tunnels in der Eidgenossenschaft?

© Neue Zürcher Zeitung, Zürich