

Schiff vom alten Schlag

● Sie ist 193,3 Meter lang, 27,6 Meter breit und lief Kiel erstmals am 8. Juni 1996 an. Seinerzeit hieß die „Aidacara“ noch „Aida“ und war das einzige Schiff der Reederei. Am Sonntag bestimmte das Schiff die Silhouette der Landeshauptstadt. Ein Schiff vom alten Schlag? Das kommt ganz darauf an, auf den Vergleich nämlich. Um ein deutlich älteres Schiff dreht es sich im heutigen Törn-Tipp, und der führt nach Helgoland. Mit dem Museumsfeuerschiff „Elbe 1“ können Besucher ab Mai an acht Terminen auf die Reise von Cuxhaven nach Helgoland gehen. Los geht es morgens um acht Uhr, gegen 22 Uhr sind die Kurzurlauber zurück. Anmeldungen lohnen sich, denn die ersten Termine sind ausgebucht. Aber bitte nicht die 112 wählen, auch wenn es aufs Feuerschiff gehen soll – richtig ist die 04721/727120. roc

SHNOTIZEN

Retter befreien zwei Wattwanderer

AMRUM. Zwei Wattwanderer sind vor der Insel Föhr von Seenotrettern aus den kalten Fluten geholt worden. Wie die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) am Sonntag in Bremen berichtete, wollten die 25 und 26 Jahre alten Männer am Freitag bei Niedrigwasser von der Nordspitze Amrums zur Nachbarinsel Föhr gehen. Ohne in den Tidenkalender zu schauen, liefen sie in die auflaufende Flut. Spaziergänger alarmierten die Seenotretter. Als das Tochterboot des Rettungskreuzers „Ernst Meier-Hedde“ aus Amrum eintraf, standen die Wattwanderer bereits bis zur Hüfte in der acht Grad kalten Nordsee.

Helgoland plant 100 neue Wohnungen

HELGOLAND. Auf der Hochseehelgoland sollen im kommenden Jahr etwa 100 neue Wohnungen rund um den Leuchtturm entstehen. „Im Juli wollen wir den Zuschlag geben, wer die Wohneinheiten bauen darf“, sagte Bürgermeister Jörg Singer. „Es soll bezahlbarer Wohnraum mit Meeresblick für Singles und Familien entstehen.“ Für 90 der 100 Wohnungen gebe es Nachfragen. Die Gemeinde realisiert das 20-Millionen-Euro-Projekt selbst. Im Frühjahr kommenden Jahres soll Baubeginn sein, Ende 2018 könnten die ersten Wohnungen fertig sein. „Es wird die letzte größere Baufläche auf Helgoland sein.“ Die Fläche auf dem grünen Oberland hatte die Gemeinde 2013 vom Bund erworben.

FÜR SIE AM LESERTELEFON

NURIA LI CAUSI
0431/903 2831



Wie lange wird es dieses Bild noch geben? Eine Scandlines-Fähre verlässt den Hafen Puttgarden Richtung Dänemark.

FOTO: VIDICOM

Kieler Nachrichten
10. April 2017

Fährgesellschaft kontra Tunnelbauer

Um die Querung des Fehmarnbelt ist eine PR-Schlacht entbrannt – Argumente, Sandwiches und dänisches Bier

VON ULRICH METSCHIES

RØDBY/KOPENHAGEN. Man knallt sich Vorhaltungen an den Kopf, diskreditiert das Geschäftsmodell des Widersachers und wirft sich gegenseitig vor, die Öffentlichkeit systematisch falsch zu informieren: Seit Jahren geht es schon so, das öffentliche Gezänk zwischen der Fährreederei Scandlines und den Planern des Fehmarnbelt-Tunnels. Dass beide Seiten versuchen, Politiker für ihre Position zu gewinnen, ist also nicht neu.

Neu und in dieser Art einmalig in dieser PR-Schlacht ist der jüngste Werbeschachzug von Scandlines: Ohne seinen Widersacher zu informieren, schnappte sich der Betreiber der Vogelfluglinie eine Gruppe ostholsteiner Bürgermeister, die die dänische Wirtschaftsförderungsgesellschaft Femernbelt Development zu einer zweitägigen Infotour auf die Inseln Lolland und Falster, zu einem Besuch ins Kopenhagener Rathaus sowie zu einer Besichtigung der festen Querungen von Großem Belt und Öresund eingeladen hatte.

Der Tunnel rechnet sich nur auf dem Papier.

Marko Möller, Scandlines-Manager

Kaum hatten die deutschen Gäste vergangene Woche in Puttgarden die Fähre nach Rødby betreten, wurden sie von Scandlines-Manager Marko Möller freundlich in Empfang genommen und in einen Konferenzraum geführt. Dort gab es dann nicht nur Kaffee, Limo und lecker Sandwiches, sondern auch eine Präsentation mit jeder Menge glasklarer Botschaften: Scandlines ist demnach gut für die Region und die Umwelt, der geplante Tunnel hingegen hat eine miese Klimabilanz, null positive Effekte auf den Tou-

rismus in der Region und eine Wirtschaftlichkeitsberechnung, die auf falschen Verkehrszahlen beruht: „Der Tunnel rechnet sich nur auf dem Papier“, sagt Möller den deutschen Gästen. Denn dessen Planer würden davon ausgehen, dass Scandlines den Fährbetrieb einstelle, sobald die 18 Kilometer lange Querung in Betrieb gehe. „Das aber“, so versichert der Scandlines-Mann, „werden wir auf gar keinen Fall tun.“

Im Gegenteil: Scandlines werde den Fährbetrieb weiter optimieren und mit Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe die Ökobilanz seiner Flotte weiter verbessern. Ziel: Alle Vogelflugfähren sollen im Jahr 2020 emissionsfrei fahren – und zwar angetrieben mit dem Strom fehmarnscher Windmüller.

Doch Möller räumt ein, dass die Reederei auch Angst habe. Angst vor einem Preisdumping, mit dem die dänische Betreibergesellschaft Femern A/S versuchen könnte, den privaten Konkurrenten Scandlines aus dem Markt zu drängen. Dagegen, und auch gegen andere Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des staatlichen Kontrahenten, werde sich Scandlines mit aller Macht zur Wehr setzen – auch mit einer Beschwerde in Brüssel.

Interessiert hören die Bürgermeister zu, stellen Fragen zu Arbeitsplätzen, Ticketpreisen und der Funktionsweise von Hybridfähren, bevor sie nach 45 Minuten Überfahrt in Rødby von Bord der „Prins Richard“ gehen. Nein, sagt Oldenburgs Bürgermeister Martin Voigt, er habe die Scandlines-Präsentation nicht als unfaires Abgreifen einer Gästegruppe verstanden, schließlich sei ja niemand gezwungen worden. Und sich von beiden Seiten informieren zu lassen, dass sei doch immer gut.

An Land dann muss ein angesäuerter Stig Rømer Winther, Geschäftsführer von Femern Belt Development, se-

hen, wie er den Informationszustand in den Köpfen seiner Gäste wieder in die gewünschte Richtung bringt: „Natürlich darf Scandlines unsere Gäste informieren, dass man uns als

Gastgeber davon aber nichts gesagt hat, das ist kein guter Stil.“ Immerhin: Anders als Scandlines hat er nun nicht nur eine dreiviertel Stunde Zeit für gezielte Öffentlichkeitsarbeit,

sondern ganze zwei Tage. Und zudem noch einen handfesten taktischen Vorteil: An Bord des Reisebusses, der die Bürgermeister in Empfang nimmt, gibt es Carlsberg-Bier vom Fass.

Der Tunnel wird Reisezeiten drastisch verkürzen, den Tourismus beflügeln, Neuansiedlungen diesseits und jenseits der Grenze fördern, bessere Bedingungen für Pendler schaffen sowie jungen Menschen den Zugang zu Bildung und Ausbildung erleichtern. Das ist die Wahrheit der Dänen, unter denen man Kritiker des Milliarden-Projektes mit der Lupe suchen muss.

Die Fehmarnbelt-Querung ist absolut solide finanziert.

Mikkel Hemmingsen, Vorstandschef der Sund & Belt Holding A/S

Auf ihrer Reise treffen die Bürgermeister nicht nur Amtskollegen, die von den positiven Effekten der beiden bestehenden großen Querungen schwärmen, sondern auch Mikkel Hemmingsen, den Vorstandschef der Sund & Belt Holding A/S, zu der auch die Projektgesellschaft für die Fehmarnbelt-Querung gehört. Seine Botschaft an die Bürgermeister – und natürlich an Scandlines: „Wir können mit dem Bau sofort loslegen, sobald es von deutscher Seite grünes Licht gibt.“

Das wünschen sich die Dänen natürlich so schnell wie möglich, doch Hemmingsen macht klar, dass es ein Zurück nicht mehr gibt – selbst, wenn sich der Planfeststellungsbeschluss aus der Landeshauptstadt Kiel weiter verzögert und Klagen dagegen bereits so gut wie sicher sind: „Die Fehmarnbelt-Querung ist absolut solide finanziert“, sagt er. „Die Frage ist längst nicht mehr, ob sie kommt. Jetzt geht es nur noch um das Wie.“



So soll es aussehen, wenn Autos auf deutscher Seite in den 18 Kilometer langen Tunnel von Puttgarden nach Rødby auf der dänischen Insel Lolland fahren. Mit dem Milliarden-Projekt verkürzt sich die Fahrt durch den Fehmarnbelt von 45 auf unter zehn Minuten. Ob der Bau tatsächlich 2020 starten kann, ist offen, weil es noch keinen Planfeststellungsbeschluss auf deutscher Seite gibt. Zwei Tage lang ließ sich eine Gruppe ostholsteiner Bürgermeister in Dänemark über die Vorteile fester Querungen informieren.

FOTOS: DPA/MET



7,4 Milliarden Euro teures Projekt

Seit mehr als sieben Jahren ist ein Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland über das Projekt rechtskräftig. Geplant ist ein Tunnel unter dem Fehmarnbelt mit einer vierspurigen Autobahn und einer zweigleisigen Bahnverbindung, der die Wirtschaftsräume Dänemarks und Schwedens enger in die norddeutsche Region und letztlich ganz Europa integriert. Die geschätzten Kosten von zuletzt 7,4 Milliarden Euro will Dänemark allein tragen, Rücklagen

von einer Milliarde sind eingepplant. Femern A/S soll die Summe über gut verzinsten Anleihen am Kapitalmarkt finanzieren, der dänische Staat verbürgt sich für die Rückzahlung. Letztlich bezahlen sollen den Tunnel die Nutzer über Mautgebühren. Gedacht wird an Beträge von 65 Euro für Autos und 267 Euro für Lastwagen für eine Durchfahrt. Dazu kommen Zuschüsse der EU. In 36 Jahren könnte der Tunnel nach Angaben der Betreiber abbezahlt sein.