

# Vom Fehmarnbelt nach Talsinki

## Der Verkehrsraum Ostsee im Wandel

Autor: Christoph Kersting

Redaktion: Martin Gramlich

Regie: Christoph Kersting

Sendung: Dienstag, 25. Oktober 2011, 8.30 Uhr, SWR2 Wissen

---

**Bitte beachten Sie:**

*Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.*

*Mitschnitte auf CD von allen Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen/Aula (Montag bis Sonntag 8.30 bis 9.00 Uhr) sind beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden für 12,50 € erhältlich.*

*Bestellmöglichkeiten: 07221/929-6030*

**Kennen Sie schon das neue Serviceangebot des Kulturradios SWR2?**

*Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem kostenlosen Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert.*

*Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de*

*SWR 2 Wissen können Sie ab sofort auch als Live-Stream hören im SWR 2*

*Webradio unter [www.swr2.de](http://www.swr2.de) oder als Podcast nachhören:*

*<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>*

---

OT Karl-Heinz Breitzmann:

Ich habe einmal verglichen die Menge von rund 600 Millionen Tonnen Gütern, die jährlich auf der Ostsee transportiert werden, mit dem Weltseetransport von etwas über acht Milliarden Tonnen inzwischen. Und dann kommen wir auf sieben bis acht Prozent. Das ist eine außerordentlich erstaunliche Zahl, insbesondere wenn man das vergleicht mit der eingegrenzten Zahl von unter 100 Millionen Einwohnern. Wir werden ja in wenigen Tagen sieben Milliarden Menschen werden, am 31. Oktober, hat die UNO beschlossen. Und wir sind aus dieser Sicht, wenn wir nur die Ostseeanrainenden Regionen zählen, ungefähr ein Prozent der Weltbevölkerung, aber sieben bis acht Prozent des Weltseetransports. Insofern spielt der Ostseeraum eine ganz erstaunliche Rolle im Welttransport und in der Weltwirtschaft.

Sprecher:

Der Seeverkehrsexperte Karl-Heinz Breitzmann ist Direktor des Ostseeinstituts an der Universität Rostock und hat damit sein Arbeitsfeld quasi vor der Haustür. Die Ostsee und ihre neun Anrainerstaaten: von der Flensburger Förde im Westen bis Sankt Petersburg im Osten. Vom Stettiner Haff im Süden bis zum Bottnischen Meerbusen zwischen Schweden und Finnland im Norden.

Ansage:

Vom Fehmarnbelt nach Talsinki. Der Verkehrsraum Ostsee im Wandel.  
Eine Sendung von Christoph Kersting.

Sprecher:

An Meerengen trennen manchmal nur wenige Kilometer Wasser Städte und dicht besiedelte Wirtschaftszentren. Große Infrastrukturprojekte sollen die Menschen an diesen Nadelöhren noch stärker verbinden, auch im Verkehrsraum Ostsee ist das der Fall. Ein Beispiel: die Brücke am Öresund: Sie verbindet seit zehn Jahren die dänische Hauptstadt Kopenhagen und das schwedische Malmö. Und es sind weitere Verbindungen geplant: Zum Beispiel zwischen der deutschen Ostsee-Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland. Das größte Projekt soll aber einmal am Finnischen Meerbusen entstehen. Hier liegen zwischen der finnischen Hauptstadt Helsinki und Estlands Hauptstadt Tallinn gerade mal 80 km Wasser.

Atmo

Fähre / Durchsage Estnisch

Sprecher:

Neun Uhr morgens auf der Expressfähre von Tallinn nach Helsinki. Die See ist ruhig, der Himmel klar über dem Finnischen Meerbusen über dem Finnischen Meerbusen. Das Boot hat vor einer halben Stunde im Hafen von Tallinn die Leinen los gemacht und wird nach zwei Stunden Fahrzeit pünktlich gegen halb elf die finnische Hauptstadt erreichen. Jaak Raid und Andrus Uudmae haben zwei der begehrten Fensterplätze haben ergattert. Doch für den Blick über die Ostsee haben die beiden jungen Geschäftsleute heute keinen Sinn. Sie sitzen mit Schlips und Kragen hinter ihren Laptops und bereiten sich auf einen Arbeitstermin in Helsinki vor.

OT Jaak Raid mit OVERVOICE:

Wir sind Aktionäre eines finnischen Unternehmens und haben dort heute Gespräche in

einer Bank. Wir sind oft in Helsinki. Klar, man liest in den Zeitungen von einem Tunnel, einer Brücke, dass wir zu einer großen Stadt zusammen wachsen usw. Es sind ja vor allem finnische Tagestouristen, die zu uns nach Tallinn kommen, und wir profitieren da schon enorm von. Auf der anderen Seite arbeiten viele Esten in Finnland, vor allem im Raum Helsinki.

Sprecher:

Tatsächlich ist die Fähre auch an diesem Tag voll von Menschen, die das Wochenende bei ihren Familien in Estland verbracht haben. Jetzt fahren sie zur Arbeit von einer Hauptstadt in die andere: Viele Bauarbeiter, Handwerker und Busfahrer sind heute dabei - typisch für einen Montagmorgen. Jeden Monat sind es bis zu 400 000 Menschen, die die 80 Kilometer zwischen Estland und Finnland, Tallinn und Helsinki, hin- und herfahren. Besonders im Sommer, wenn die Tagestouristen dazu kommen, sind die bis zu 40 Fähren pro Tag oft ausgebucht.

Atmo: Fähre

Sprecher:

Viele Finnen und Esten sprechen darum etwas scherzhaft von „Talsinki“, wenn sie der Hauptstadtregion im Nordosten Europas einen Namen geben wollen. Dass der Begriff eine Erfindung des estnischen Schriftstellers Jaan Kaplinski aus den 1990er Jahren ist, wissen nur wenige. Für Kaplinski war die Idee von „Talsinki“ damals eine Vision, für die Menschen heute ist es fast schon Normalität: 2004 wurde die ehemalige Sowjetrepublik Estland EU-Mitglied, seit dem estnischen Beitritt zum Schengen-Raum vor vier Jahren gibt es keine Grenzkontrollen mehr. Und neuerdings haben Esten und Finnen sogar eine gemeinsame Währung: Estland hat seine Krone zum Jahresbeginn 2011 gegen den Euro eingetauscht.

Atmo: Schiffssirene

Sprecher:

Zumindest geographisch noch näher sind sich die Menschen über 1000 km südwestlich von Talsinki am anderen Ende der Ostsee: Auf der deutschen Insel Fehmarn und dem dänischen Lolland. Nur 18 Kilometer trennen die beiden Inseln. Dazwischen liegt der Fehmarnbelt, eine der am meisten befahrenen Schifffahrtsstraßen der Welt. 60.000 Frachter und 30.000 Fähren durchfahren das Nadelöhr pro Jahr, das sind rund 250 Seeschiffe pro Tag. Nun sollen die Inseln noch näher zusammen rücken: Durch eine feste Verbindung, die so genannte Fehmarnbeltquerung. So steht es im deutsch-dänischen Staatsvertrag, den beide Länder im September 2008 unterzeichnet haben.

Info-Video

„Von Hamburg nach Kopenhagen und Skandinavien – die Verwirklichung einer Vision. Die Vision einer Region, die eng verbunden ist, einer Region in einem wachsenden Nordeuropa.....“ unter Sprecher blenden

Sprecher:

Ein Informations-Video der Femern A/S. A/S ist die dänische Bezeichnung für Aktiengesellschaften, wobei der Staat hier einziger Anteilseigner ist. Femern A/S plant im Auftrag des dänischen Verkehrsministeriums die Querung des Fehmarnbelts, wobei es inzwischen genauer heißen müsste „unter“ dem Fehmarnbelt. Ursprünglich sollte eine

Brücke Fehmarn und Lolland verbinden. Doch dann machte Femern A/S Anfang 2011 einen überraschenden Schwenk: Man favorisiere nun doch einen so genannten Absenktunnel aus Stahlröhren, die ab 2014 30 Meter tief im Meeresgrund verlegt werden sollen.

Atmo: Info-Video

Sprecher:

Die Dänen halten das Heft in der Hand, weil sie das Mammutprojekt finanzieren. Geschätzte Kosten: Rund fünf Milliarden Euro – nur für die Querung. Weitere Milliarden kommen auf beiden Seiten für die Anbindung des Hinterlandes hinzu. Das Ganze soll sich dann ab 2020 durch Maut-Einnahmen refinanzieren. Fünf Milliarden Euro: Viel Geld, vor allem für ein kleines Land wie Dänemark. Aber die Rechnung wird am Ende aufgehen, ist sich Femern A/S-Sprecher Ajs Dam sicher:

OT Ajs Dam mit OVERVOICE:

In der Realität ist das doch genauso ein deutsches wie ein dänisches Projekt. Der wesentliche Verkehr wird aus Deutschland kommen. Und wir finanzieren das Ganze eben, Dänemark ist die Bank in diesem Projekt, weil wir das Ganze für eine sehr gute Idee halten. Wir haben die Verbindungen über den Öresund und den Großen Belt gebaut, und wir sehen, dass die Menschen davon profitieren. Der Verkehr nimmt zu, und eine Barriere verschwindet. Darum meinen wir, dass eine feste Fehmarnbeltquerung eine gute Sache ist, ökonomisch und gesellschaftlich. Die Deutschen werden das indirekt mitfinanzieren, weil sie als Hauptnutzer die Maut zahlen werden.

Sprecher:

Für das dänische Königreich ist die Fehmarnbeltquerung die logische Fortführung der Fehmarnsundbrücke, die seit den 1960er Jahren Fehmarn mit dem deutschen Festland verbindet. Vor allem aber sehen die Dänen in der Querung die Vollendung einer Art verkehrstechnischen Trilogie: 1998 wurde die Brücke über den Großen Belt eingeweiht, seitdem ist die westdänische Insel Seeland samt der Hauptstadt Kopenhagen mit dem westlichen Festlandteil Jütland verbunden. Es folgte im Jahr 2000 die Öresund-Brücke, die seither Kopenhagen mit dem östlich gelegenen Malmö in Schweden verbindet. Und jetzt sei eben die feste Verbindung nach Deutschland an der Reihe, erklärt Stephan Siegert. Der Deutsche arbeitet als Verfahrensmanager bei der dänischen Femern A/S:

OT Stephan Siegert:

Mit der festen Fehmarnbeltquerung können wir es erreichen, dass sich der Weg zwischen Skandinavien und Zentraleuropa erheblich verkürzt. Und wir schaffen es auf diese Weise auch eine neue Entwicklungsachse zu schaffen, nämlich zwischen den Metropolregionen Hannover und Öresund, also Kopenhagen und Malmö zusammen. (...) Im Moment liegt die Fehmarnbeltregion eher abseits, und durch diese neue Verkehrsachse rückt auf einmal diese Region von einer heutigen Randlage in eine sehr zentrale Lage.

Atmo: Krankenhaus/Dienstbesprechung

Sprecher:

Vom Fehmarnbelt zurück an den Finnischen Meerbusen. Dienstbesprechung auf der Reha-Station des Herttoniemi-Hospitals im Osten Helsinkis. Annika Funu-Cracker berichtet ihren Kollegen von einer Patientin, die ihre Medikamente nicht nehmen will. Die

Krankenschwester ist 39 und kommt ursprünglich aus Estland. Ihre Ausbildung hat sie vor 20 Jahren in Tallinn gemacht. Seit 2007 arbeitet sie in Helsinki, die ersten Jahre in der ambulanten Pflege, seit einigen Monaten im Herttoniemi-Hospital. Rund 2.500 Euro verdiene sie dort – gut drei Mal so viel wie Kollegen in Estland, erzählt die Krankenschwester.

OT Annika Funu-Cracker mit OVERVOICE:

Finnland ist gut für mich, ich mag es und plane hier zu bleiben. Auch weil Esten und Finnen sich ja sehr ähnlich sind, sie haben eine ähnliche Geschichte und Sprache, sind vom Charakter her eher ruhig und introvertiert. Natürlich gibt es auch Unterschiede, die Arbeitskultur in Finnland ist zum Beispiel moderner: Hier habe ich viel Verantwortung, in Estland ist noch alles sehr viel hierarchischer.

Sprecher:

Fast auf jeder Station des Krankenhauses gebe es eine Kollegin oder einen Kollegen aus Estland, berichtet Annika. Esten nehmen nicht nur häufig die Fähre nach Finnland, viele werden dort auch sesshaft wie die Krankenschwester Annika. Ein Trend, den auch die Zahlen der finnischen Registrierungsbehörde bestätigen. Denn neuerdings haben estnische Staatsbürger die russischen Immigranten als größte Ausländergruppe in Finnland abgelöst: Knapp 30.000 Esten leben und arbeiten inzwischen vor allem im Großraum Helsinki.

Atmo: Cafe

Sprecher:

Finnland ist größer, reicher und für viele das Vorzeige-Modell des europäischen Wohlfahrtsstaates – Grund genug für so manchen Esten sein Glück auf dem finnischen Arbeitsmarkt zu suchen. Dafür sei Estland jünger, dynamischer und die Menschen dort seien dadurch mobiler als ihre finnischen Nachbarn, sagt der estnische Politologe Rainer Kattel. Er selbst ist ein typischer Vertreter dieses jungen Estland: Schon mit 28 Jahren wurde Kattel Professor an der Technischen Universität Tallinn – und tatsächlich trifft man auch sonst in den Chefetagen estnischer Unternehmen oder in Ministerien nur wenige, die über 45 sind. Inzwischen ist Kattel Mitte 30, er sitzt in einer der schicken Bars am Rand der Altstadt von Tallinn, nippt an seinem Milchkaffee und schwärmt vom Großraum Tallinn – Helsinki.

OT Rainer Kattel mit OVERVOICE:

Talsinki, das ist einfach eine sehr starke Idee, vor allem unter ökonomischen Gesichtspunkten, aber auch für meinen wissenschaftlichen Arbeitsbereich: Ich stelle mir da eine gemeinsame Universität in Helsinki und Tallinn vor. Schon heute sind die Beziehungen ja sehr eng. Ein Drittel unseres Exports gehen nach Finnland und Schweden, und es ist heute leichter von Tallinn nach Helsinki zu kommen als in die zweitgrößte Stadt Estlands, Tartu. Mit der Fähre über die Ostsee, das ist für uns doch wie Busfahren. Ich selbst wohne nicht weit vom Tallinner Hafen, ich wohne also quasi in „Talsinki“...

Sprecher:

So ähnlich empfinden das auch Menschen wie die Krankenschwester Annika Funu-Cracker in Helsinki – oder Leo Lindell, der den umgekehrten Weg eingeschlagen hat.

## Atmo Hotel/Rezeption

### Sprecher:

Der 27-jährige Finne steht wie jeden Morgen kurz hinter der Rezeption eines großen Vier-Sterne-Hotels am Rand der schmucken Altstadt von Tallinn. Mit zwei anderen Hotelangestellten geht er am Rechner die Belegungslisten durch, notiert sich, wann genau an diesem Tag zwei große Reisegruppen eintreffen. Sein eigentlicher Arbeitsplatz liegt im Verwaltungstrakt des Gebäudes: Leo Lindell arbeitet im Management des Hotels.

### OT Leo Lindell mit OVERVOICE:

Für meine Branche ist Finnland einfach nicht so spannend: Die Hotel-Industrie in Tallinn ist da sehr viel dynamischer. Ich glaube einfach, dass wir in vielen Lebensbereichen sehr viel gemeinsam haben. Dieses Innovative zum Beispiel. Nokia in Finnland, und Skype kommt ja aus Estland. Esten und Finnen sind ausgeprägte Familienmenschen, gehen gerne in die Sauna.

### Sprecher:

Auch Politologe Rainer Kattel betont die Gemeinsamkeiten in punkto Lebensgefühl und Mentalität. Die Esten hätten sich schon immer eher als Skandinavier empfunden. Zwar seien die Beziehungen zu den anderen baltischen Ländern, Lettland und Litauen, auch sehr gut, aber eben nicht so eng wie zu Finnland. Schon zu Sowjetzeiten galt Tallinn nicht nur geographisch als die westlichste Stadt hinter dem Eisernen Vorhang: Denn im Norden Estlands schauten viele finnische Fernsehen. So lernten sie nicht nur die Sprache der Nachbarn, sondern auch eine etwas andere Sichtweise auf die Welt. Doch Rainer Kattel sieht auch Unterschiede zwischen Esten und Finnen:

### OT Rainer Kattel mit OVERVOICE:

Ich denke, was die Finnen auszeichnet, ist ihre Fähigkeit zum Konsens, sei es im politischen oder gesellschaftlichen Bereich. Da hat das Land in den letzten 100 Jahren eine erstaunliche Entwicklung gemacht. Wir Esten sind da ganz anders. Wir sind nicht sonderlich konsensfähig. Wir sehen uns auch historisch immer sehr schnell in der Opferrolle. Und schließlich fehlt uns auch diese typisch finnische Selbstironie, die sich ja herrlich in den Filmen von Kaurismäki zeigt. Wir wollen dafür immer gut aussehen, vor allem gegenüber dem Westen, das ist fast schon paranoid.

### Sprecher:

Die Konsensfähigkeit der Finnen zeigt sich etwa im Umgang mit ihren Minderheiten. Nur fünf Prozent der rund fünf Millionen Einwohner Finnlands sind Schweden, dennoch ist das Land zweisprachig: Finnisch und Schwedisch sind offizielle Amtssprachen. Ganz anders in Estland: Dort sind ein Drittel der 1,3 Millionen Staatsbürger russischstämmig. Nur die Hälfte dieser Menschen hat allerdings die estnische Staatsbürgerschaft, viele sprechen schlecht oder gar nicht Estnisch. 1.500 Kilometer südwestlich ist die Minderheitenfrage kein wirkliches Thema. In Schleswig-Holstein leben 50.000 Dänen als anerkannte Minderheit mit eigener politischer Vertretung.

## Atmo Demo auf Fehmarn

Sprecher:

Differenzen gibt es allerdings beim Thema "Feste Fehmarnbeltquerung". Viele Menschen vor allem in Ostholstein befürchten Umweltschäden, Lärm, weniger Touristen und unüberschaubare Kosten. Regelmäßig gehen die Gegner des Projekts auf die Straße, wie hier auf Fehmarn: Demo kurz hochblenden

Sprecher:

Einer der schärfsten Kritiker trägt pikanterweise den gleichen Nachnamen wie der Verfahrensmanager der Projektfirma Femern A/S, Stephan Siegert. Malte Siegert ist Leiter eines Vogelschutzreservats auf Fehmarn und gleichzeitig Vorsitzender des Aktionsbündnisses gegen eine feste Fehmarnbeltquerung. Wobei Siegert das Abrücken von der Brückenlösung schon einmal als Teilerfolg wertet:

OT Malte Siegert:

...auch wenn die Art des Tunnels, die man da bauen will, immer noch nicht die gute Form ist, die wir uns wünschen. Das wäre nämlich ein richtig gebohrter Tunnel unter dem Fehmarnbelt. Aber es ist auf jeden Fall besser als eine Brückenlösung. Denn eine Brücke wäre schlecht für den Wasseraustausch zwischen Nord- und Ostsee. Sie wäre erheblich gefährlich für die am dichtesten befahrene Wasserstraße der Welt: etwa 70.000 Schiffsbewegungen im Jahr, zunehmend auf etwa 100.000 bis 2030, also dass es da zu einer Kollision zwischen Brücke und Schiffen kommt, ist absehbar. Und insofern sind wir sehr froh, dass die Dänen da zur Besinnung gekommen sind und sich rechtzeitig noch für eine Tunnellösung entschieden haben.

Sprecher:

Doch woher kommt der plötzliche Sinneswandel bei der für den Bau verantwortlichen Femern A/S? Es habe in dem Staatsunternehmen von Beginn an einen hausinternen Wettbewerb um die beste Variante einer Querung gegeben, erklärt Femern A/S-Manager Stephan Siegert:

OT Stephan Siegert:

Und im Rahmen dieses Wettbewerbes ist es dann mit einem ganz kleinen, aber immerhin mit einem Vorsprung auf einen Tunnel hinausgelaufen. Zum einen, was die Kosten angeht, ist man anfangs davon ausgegangen, dass ein Brückenbauwerk günstiger ist als eine Tunnellösung. Das hat sich mittlerweile egalisiert. Wir müssen aber auch andere Faktoren mit in den Blick nehmen. Das heißt, insbesondere auch die Umweltfaktoren. Und da hat der Absenktunnel gegenüber der Brücke doch gewisse Vorteile, weil wir uns ja hier im Bereich einer Hauptvogelflugroute befinden.

Sprecher:

Doch die Entscheidung für den Absenktunnel reicht Projektgegner Malte Siegert und seinen Mitstreitern längst nicht. Denn auch hier seien die ökologischen Auswirkungen immens:

OT Malte Siegert:

Die Belastungen für die Schweinswale, eine aussterbende Population in der Ostsee, sind erheblich. Die Sedimentierung der Ostsee durch sechsjährige Bauarbeiten, da wird ja viel gegraben werden, sind ebenso erheblich. Es wird die Ostsee braun färben, das ist natürlich für den Tourismus eine Katastrophe. Das ist auch wiederum für die

Schweinswale, aber auch für die Laichgebiete von Dorsch und Hering schwierig. Da lagert sich dieses Sediment ab, zudem wir im Fehmarnbelt ein so genanntes FFH-Gebiet haben, ein Schutzgebiet mit höchstem europäischem Schutzstatus. Dadurch geht dann dieser enorme Krater von 60 Meter Breite, 30 Meter Tiefe und 20 Kilometer Länge. Das sind etwa 30 Millionen Kubikmeter Aushub, eine unvorstellbare Menge, und man fragt sich natürlich, warum die EU dort ein Schutzgebiet ausweist, wenn infrastrukturell und von Baumaßnahmen her eigentlich immer alles möglich ist.

Sprecher:

Hinzu komme der zunehmende Güterzugverkehr, der ab 2020 durch zahlreiche Ostseebäder rollen würde. Der Lärm werde viele Urlauber verschrecken, ist sich Malte Siegert sicher. Völlig anders sieht man das bei Femern A/S. Es sei sogar genau umgekehrt, erwidert Siegerts Namensvetter, Manager Stephan Siegert:

OT Stephan Siegert:

Um nur mal eine Zahl zu nennen: Der Anteil der Urlauber aus dem benachbarten Dänemark hier in Ostholstein beträgt gerade mal zwei Prozent im Schnitt. Das heißt, wir eröffnen ganz neue Perspektiven auch für das örtliche Fremdenverkehrsgewerbe. Die Argumente müsste man auch mal vergleichen mit ebenfalls touristisch sehr qualitativen Bereichen, in denen es aber schon eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur gibt. Nehmen wir den Chiemgau. Der Chiemgau ist eine der attraktivsten touristischen Regionen in Deutschland. Da führt die A8 durch nach Salzburg, wir haben dort auch eine europäische Eisenbahntrasse, die mehr oder weniger parallel zur Autobahn verläuft – und der Fremdenverkehr blüht vor Ort. Also deshalb denke ich: Wenn man solche Aspekte mit in den Blick nimmt, kann man die Sorgen und Ängste etwas relativieren.

Sprecher:

Doch nicht nur Umweltschützer und Bewohner Ostholsteins, auch unabhängige Verkehrsexperten sehen das Projekt „Feste Fehmarnbeltquerung“ durchaus kritisch. Zu den Skeptikern gehört auch Karl-Heinz Breitzmann. Der Direktor des Ostseeinstituts in Rostock stellt zunächst einmal grundsätzlich fest:

OT Karl-Heinz Breitzmann:

... dass die Ostsee, das Meer, die Anrainer-Staaten verbindet und nicht trennt. Wenn Sie die gleiche Frage an Raumordner in Skandinavien richten, dann werden Sie häufig hören: Die Ostsee ist eine Barriere, ein „bottleneck“. Ich sehe das andersherum. Die Ostsee ist immer ein Verbindungselement, über die Schifffahrt selbstverständlich. (...) Selbstverständlich sind alle Verkehrsarten auch im Ostseeraum erforderlich, also ich bin nicht der Meinung, dass wir mit dem Seeverkehr alleine zurechtkommen. Aber ich sage mal ein Beispiel: Es ist wenig sinnvoll - wenn wir über Klimafragen reden - wenn Exporte aus Westeuropa selbst aus Hafenstädten wie Rotterdam oder Hamburg in Hafenstädte des Ostseeraums, meinetwegen St. Petersburg, mit dem Lkw transportiert werden. Warum gehen die nicht auf das Schiff?

Sprecher:

Die Straßen- und Schienen-Verbindungen über den Großen Belt und den Öresund haben sich laut Karl-Heinz Breitzmann durchaus bewährt: Am Öresund etwa sei eine neue Metropolregion Kopenhagen-Malmö entstanden. Tatsächlich wohnen viele Menschen inzwischen auf der schwedischen Seite und pendeln täglich zur Arbeit in die dänische

Hauptstadt. Anders bewertet der Seeverkehrsexperte die Situation am Fehmarnbelt: Die Wirtschaftszentren Kopenhagen auf der einen und Hamburg/Hannover auf der anderen Seite lägen weit voneinander entfernt. An dieser Situation ändere grundsätzlich auch eine feste Querung nichts, auch wenn sich damit die Fahrtzeit von heute vier auf künftig drei Stunden verkürze.

OT Karl-Heinz Breitzmann:

Man muss also als Ökonom, und ich bin Ökonom, eine Nutzen-Kosten-Gegenüberstellung machen. Und das heißt, die Frage ist zu stellen: Welchen Nutzen würde denn eine solche feste Querung haben im Vergleich zur jetzigen hocheffizienten Lösung? Das Problem ist, wenn man sich einmal wirtschaftlich die hohen Investitionen und auch die nicht unerheblichen Betriebskosten, wenn der Tunnel dann genutzt wird, im Vergleich zur jetzigen Fährlösung ansieht, dann kommt man auf ein sehr ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis. Und dann fragt man sich: Haben wir nicht viele andere große Projekte, Verkehrs- und Infrastrukturprojekte im Ostseeraum, die ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis haben?

Sprecher:

Projekte wie die Anbindung des Hinterlands im östlichen Teil Europas etwa, die fehlt vor allem in Teilen Russlands und in den baltischen Staaten. Autobahnen nach westlichem Vorbild gibt es dort fast keine, und in Estland beispielsweise ist ein Schienennetz quasi nicht vorhanden. Hinzu kommt: Eisenbahnen jenseits der polnischen Grenze haben noch immer die sowjetische Spurbreite, was zu Verzögerungen an den Grenzen führt. Es fehlt schlichtweg die verkehrstechnische Anbindung an Westeuropa. Das soll sich vor allem ändern durch die „Rail Baltica“, eine neue Eisenbahnlinie von Warschau über Litauen und Lettland nach Tallinn.

Ausschnitt Video:

„Rail Baltica will cross Finland, Estonia, Latvia, Lithuania and Poland. During the initial phase...

Sprecher:

Spätestens 2016 soll die neue Verkehrsachse in Betrieb gehen, heißt es in einem Werbefilm der EU. Das letzte Teilstück und quasi die Krönung der „Rail Baltica“ wäre eine direkte Verbindung unter der Ostsee zwischen Tallinn und Helsinki ähnlich der geplanten Fehmarnbeltquerung im Westen. Damit käme man in weniger als fünf Stunden von Warschau nach Helsinki. Das zumindest ist die Vision von Ingenieuren, Verkehrsexperten und Politikern auf beiden Seiten des Finnischen Meerbusens. Ein wahrhaft ambitioniertes Projekt: Mit rund 90 Kilometern Länge wäre der Tunnel der mit Abstand längste seiner Art weltweit – fast zwei Mal so lang wie der Eurotunnel beispielsweise, der auf 50 Kilometern Länge unter dem Ärmelkanal verläuft. Laut einer von der estnischen Regierung in Auftrag gegebenen Studie würden sich die Kosten für das Mammutprojekt auf drei Milliarden Euro belaufen.

Atmo: EU-Video

Sprecher:

Teuer, technisch ambitioniert, visionär - das Ganze sei dennoch keineswegs ein Hirngespinnst, sagt zum Beispiel Roope Mokka. Der Soziologe und Zukunftsforscher ist

Gründer des Demos-Instituts in Helsinki, einer Denkfabrik, die Zukunftsmodelle urbaner Räume untersucht und entwirft.

OT Roope Mokka mit OVERVOICE:

Ein solcher Eisenbahntunnel ist durchaus realistisch, ich würde sogar sagen, er ist entscheidend dafür, wie sich die ganze Region global behaupten wird. Denn wenn wir über eine solche Verbindung sprechen, zumindest aus finnischer Sicht, ist es mehr noch ein Tunnel nach Europa als nur nach Tallinn. Es geht doch für uns um die Frage, ob wir so etwas wie ein Vorort von St. Petersburg mit seinen fünf Millionen Menschen sein wollen, oder ob wir als Talsinki-Region ein Bindeglied zwischen Ost und West sind und damit in einer ganz anderen Liga spielen.

Sprecher:

In frühestens zehn Jahren könnte es laut Roope Mokka so weit sein, dass der Tunnel gebaut wird. Entscheidend sei dabei vor allem die Frage, wie schnell die Energiepreise aus dem Ruder liefen und so Auto und Flugzeug als Transportmittel gegenüber der Bahn unerschwinglich machten. Sogar für das beim Bau des Bahntunnels anfallende Gestein haben Architekten der Universität Helsinki schon einen Verwendungszweck gefunden: Mit dem Baumaterial ließe sich mitten in der Finnischen Bucht eine künstliche Insel aufschütten, auf der 20.000 Menschen leben könnten – und die natürlich auch einen besonderen Namen tragen würde: Talsinki.

Atmo: Fähre

Sprecher:

Auch ihm gefalle die Idee einer festen Querung unter dem Finnischen Meerbusen, erzählt Valdar Liive auf der Abendfähre zurück nach Tallinn. Liive leitet eine Außenstelle des estnischen Wirtschaftsministeriums in Helsinki und pendelt wöchentlich vom einen Teil „Talsinkis“ in den anderen, wie er sagt:

OT Valdar Liive mit OVERVOICE:

Finnland und Estland treiben seit 700 Jahren Handel, das sind auch 700 Jahre gegenseitiges Vertrauen! Wir haben gemeinsame Werte: Was ist gut, was schlecht? Was macht die Qualität eines Produkts aus? Um aber global konkurrenzfähig zu sein, müssen kleine Länder wie wir zusammenarbeiten. Denn wenn Sie etwa von Indien aus auf die Region schauen, dann liegt zwischen uns nicht mehr als ein breiter Fluss. Auch ein Tunnel ist da eine gute Werbung für unsere Region, ich mag die Idee sehr, und technisch ist das machbar. Vor 15 Jahren hieß es noch: ein Tunnel? Totaler Nonsens! Heute sagen dieselben Leute: Ja, das ist möglich, und vielleicht in zehn Jahren Realität.

\*\*\*