

# Eine achtzehn Kilometer lange Brücke über den Fehmarnbelt?

## In Hamburg gegründeter Verein arbeitet Pläne aus

Von unserem Redaktionsmitglied

Hamburg, 8. Juli

Fehmarn-Lolland e.V. — so lautet die simple Bezeichnung eines Vereins, der sich in Hamburg konstituiert hat. Der Untertitel freilich ist anspruchsvoller und verrät ein Programm, das auf eine Planungsarbeit von vier Jahren aufbaut: Studiengesellschaft zur Vorbereitung einer standfesten Verbindung über den Fehmarnbelt im Zuge der Vogelfluglinie.

Anders gesagt: die Initianten des Vereins, dem einflußreiche westdeutsche Industriefirmen angehören, wollen die Vogelfluglinie durch den Bau einer 18 Kilometer langen Brücke zwischen der deutschen Ostsee-Insel Fehmarn und dem dänischen Eiland Lolland (Laaland) komplettieren.

Das hört sich gut und vernünftig an und ist, wie es in einer Denkschrift des Vereins glaubhaft versichert wird, auch technisch kein Problem. Das große „Aber“ dürfte jedoch in den veranschlagten Kosten liegen. Für die von Puttgarden auf Fehmarn nach Rödby auf Lolland führende Eisenbahn- und Autobrücke müßten etwa 1,3 Milliarden Mark ausgegeben werden.

Den eindrucksvollen Daten über Kosten und Länge der Brücke werden nicht minder imposante Zahlen für den Bedarf an Baumaterialien zur Seite gestellt. Die Brücke mit Einrichtungen auch für den Transport von Erdgas und Öl und für die Aufnahme von Stromkabeln würde 285 000 Tonnen Stahl und 750 000 Tonnen Zement verschlingen.

Zum besseren Verständnis muß hier eingefügt werden, daß die Vogelflug-

linie die kürzeste Verbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen — anders: zwischen Mitteleuropa und Skandinavien — sein wird. Im nächsten Sommer soll sie fertiggestellt sein und die jetzige provisorische Fährroute Großenbrode—Gedser (Fahrzeit: knapp drei Stunden) ersetzen. Autos und Eisenbahnzüge werden dann zwar den 1,3 Kilometer breiten Fehmarnsund auf einer Brücke passieren können, für die Überwindung des 18 Kilometer breiten Fehmarnbeltes jedoch müssen sie zu einer einstündigen Seefahrt an Bord der Fährschiffe rollen.

Diese Trajekt-Verbindung nun möchte der Fehmarn-Lolland-Verein durch eine Brücke ersetzt wissen. Für die Kosten hat er bereits einen Finanzierungsplan zur Hand. Seiner Ansicht nach sollte das Geld, das vom nächsten Jahr an die Belt-Überfahrt mit den Fährschiffen der Deutschen Bundesbahn und der dänischen Staatsbahnen entrichtet werden muß, als Brückengeld erhoben werden.

Das Interesse der deutschen und skandinavischen Wirtschaft an einer Brücke über den Fehmarnbelt ist einleuchtend. Denn auch eine Brückenverbindung über das zweite „Wasserloch“ in der Vogelfluglinie, über den Dänemark und Schweden trennenden Öresund, ist seit Jahren Gesprächsthema der drei skandinavischen Länder im Nordischen Rat; man denkt da entweder an eine zwölf Kilometer lange Brücke zwischen Kopenhagen und Malmö oder an eine feste Verbindung der nur fünf Kilometer auseinander liegenden Städte Helsingör und Helsingborg.

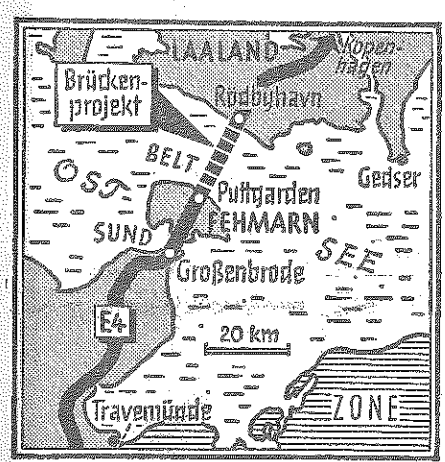
Die deutschen Gründer des Vereins Fehmarn-Lolland befürchten, daß die neue Vogelfluglinie im nächsten Jahr wegen des Fehmarnbeltes nur begrenzte Reserven haben wird. Sie meinen, daß Seefahren dem Verkehr auf die Dauer nicht gewachsen sind und daß sie in Leistung und Sicherheit nicht den modernen Anforderungen entsprechen. Deshalb die ernsthafte Bemühung, dieses 18 Kilometer lange unfeste Stück der Europastraße 4 zwischen Lissabon und Kopenhagen zu befestigen.

Freilich, der Bauzeit von vier bis fünf Jahren müßten noch zwei bis drei Jahre für die Vorbereitungsarbeiten hinzugefügt werden.

Aber das Ziel, ein flüssiger Durchgangslandverkehr mit Skandinavien —

„eine europäische Aufgabe“ —, lohnt solche Überlegungen. Daß es sich dabei nicht um eine Utopie handelt, über die man zur Tagesordnung übergehen könnte, beweist bei allen Vorbehalten der Bahn die Tatsache, daß der ehemalige Hamburger Finanzsenator Dudek dem Vorstand angehört. Und Finanzminister, auch ehemalige, pflegen Realisten zu sein.

Bernhard Würdehoff



Zeichnung: Werner Schmidt