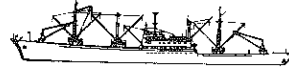


LOLLAND

Rödby Havn

RÖDBY



Hochbrücke über
den Fehmarnbelt

Puttgarden

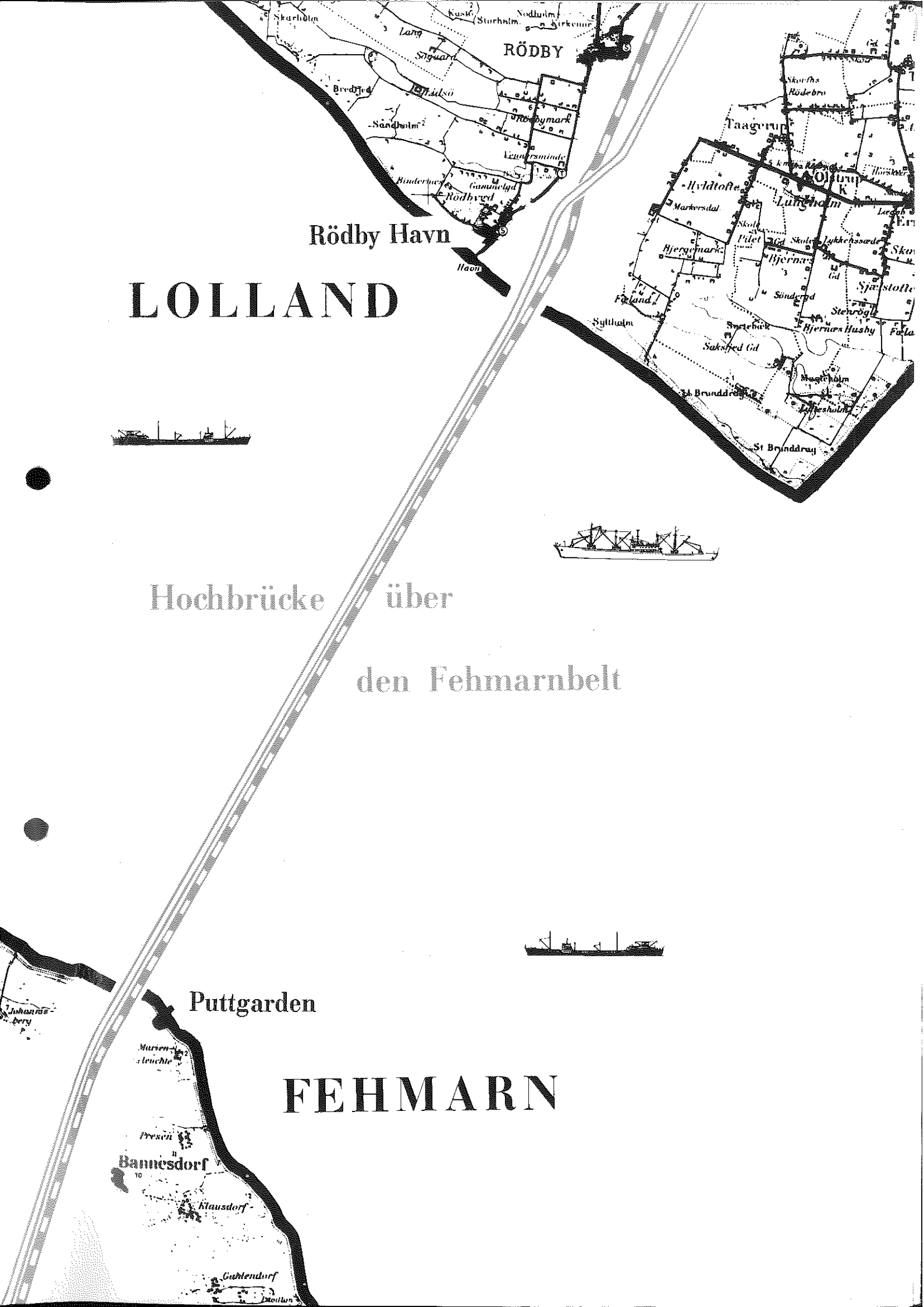
FEHMARN

Bannedorf

Klausdorf

Gutendorf

Stollan



FEHMARN-

LOLLAND

EXPOSÉ

betreffend den Bau einer Hochbrücke zwischen
Fehmarn und Lolland im Zuge der Europastraße 4

I.

Die Europastraßen 3 und 4, und zwar

E 3 – von Lissabon über Paris, Hamm, Hannover, Hamburg, Schleswig, Flensburg, Frederikshavn – über die Kattegatfähre – nach Göteborg und Stockholm,

und

E 4 – von Lissabon über Madrid, Basel, Frankfurt, Hannover, Hamburg, Lübeck, Fehmarn – Fehmarnbeltfähre – Kopenhagen – Oeresundfähre – nach Stockholm und Helsinki,

sind die beiden transkontinentalen Straßenverbindungen zwischen der Iberischen Halbinsel und den skandinavischen Ländern. Von Hamburg aus nach Kopenhagen verläuft die E 4 über Fehmarn im Zuge der sogenannten Vogelfluglinie.

Die E 4 kann in ihrem Abschnitt Hamburg – Kopenhagen – Stockholm ihre wachsenden Verkehrsaufgaben nur als durchgehendes Bauwerk bewältigen, mit anderen Worten: zur Überwindung der Meeresstraßen, die die E 4 unterbrechen, müssen standfeste Anlagen (Brücken oder Tunnel) geschaffen werden.

II.

Sobald die im Bau befindliche Brücke über den Fehmarnsund, zwischen dem deutschen Festland und Fehmarn, fertiggestellt ist – Frühjahr 1963 –, bleiben als „Wasserlöcher“ im Zuge der E 4

- der Oeresund rund 12 km zwischen Dänemark und Schweden auf der Linie Kopenhagen–Malmö bzw. 5 km breit auf der Linie Helsingör–Hälsingborg,
- der Fehmarnbelt rund 18 km breit zwischen Fehmarn und Dänemark.

Die standfeste Verbindung über den Oeresund ist seit Jahren Gesprächsthema zwischen den drei skandinavischen Ländern im Nordischen Rat. Das zur Förderung einer solchen Verbindung gegründete „Brokonsortiet Hälsingborg–Helsingör“ in Hälsingborg hat den Regierungen Schwedens und Dänemarks einen von der Firma Krupp-Rheinhausen ausgearbeiteten Brückenvorschlag unterbreitet. Ein Alternativ-Vorschlag sieht eine Verbindung zwischen Kopenhagen und Malmö vor, zusammen mit dem Ausbau der Kopenhagen vorgelagerten Insel Saltholm, zu einem inter-skandinavischen Großflughafen (4 km Kopenhagen–Saltholm; 8 km Saltholm–Malmö).

Um den sprunghaft gestiegenen rollenden Verkehr über den Fehmarnbelt besser bedienen zu können, hatten sich die deutsche und dänische Regierung im Abkommen vom 13. Juni 1958 auf einen Trajektverkehr zwischen Fehmarn und Lolland geeinigt. Auf

Lolland wird zu diesem Zweck der Fährhafen Rødby Havn ausgebaut, auf Fehmarn ist bei Puttgarden ein neuer Fährhafen im Entstehen.

Eine standfeste Verbindung zwischen Fehmarn und Lolland wurde damals nicht in Erwägung gezogen aus Gründen, die seinerzeit verständlich erschienen. Nicht verständlich ist dagegen, daß der Trajektverkehr amtlicherseits mit keinem Wort als eine Übergangslösung bezeichnet worden ist.

Seefähren sind auf die Dauer dem Verkehr nicht gewachsen.

Es liegt auf der Hand, daß im Zuge einer Europastraße ein Trajektverkehr, der beispielsweise durch Eisgang blockiert oder durch Reparaturen an den Fähren oder menschliches Versagen behindert werden kann, nicht den modernen Anforderungen an Verkehrsleistung und -sicherheit entspricht, die an eine transkontinentale Route gestellt werden müssen.

Es steht daher außer Zweifel, daß dieses 18 km lange unfeste Stück der E 4 unter dem Druck der Entwicklung befestigt werden muß.

III.

Die E 4 hat in ihrem Zuge durch Deutschland eine Reihe wichtiger Verkehrsknotenpunkte, wie Karlsruhe, Mannheim, Frankfurt, Hannover. Auch der Raum Hamburg-Lübeck ist ein solcher Sammel- und Verteilerpunkt für den gesamten von Süden und Westen kommenden und aus dem Norden einströmenden Verkehr und umgekehrt. Das Netz der deutschen Bundesbahn und das Autobahnnetz mit seinem im Zehnjahresplan der Bundesregierung vorgesehenen Ausbau bildet zwangsläufig das Kernstück für den gesamten Transitverkehr zwischen Westeuropa, den Alpenländern, dem Mittelmeerraum und Skandinavien. Bei den zu bewältigenden Entfernungen und Gütermengen darf die selbstverständliche Zügigkeit des Verkehrs nicht im letzten Übergangsabschnitt durch ein unbefestigtes und dementsprechend „unzuverlässiges“ Stück in Frage gestellt werden.

IV.

Bautechnisch bietet eine 18 km lange Eisenbahn- und Autobahnbrücke über den Fehmarnbelt keine Probleme. Dies war schon zu Beginn der vierziger Jahre die Auffassung der Leitung der Reichsautobahnen, in deren Auftrag Vorarbeiten während des letzten Krieges eingeleitet wurden, eben im Hinblick auf den Bau einer Brücke im Zuge der Vogelfluglinie.

Die Ansatzpunkte der Brücke auf Fehmarn und Lolland müssen in Zusammenarbeit mit den Verwaltungsstellen der beiden hauptbeteiligten Länder fixiert werden, wobei neben den vorhandenen Verkehrswegen, an die die Brücke anschließt, eine Vielzahl von Faktoren zu berücksichtigen sein werden. Dabei ist natürlich von größter Bedeutung, daß die Brücke über den Fehmarnsund und die Anfahrtswege sowohl auf Fehmarn wie auf Lolland der Fertigstellung entgegengehen.

Die Untertunnelung des Fehmarnbelts ist als Möglichkeit einer standfesten Verbindung bei den bisherigen Untersuchungen berücksichtigt, aber als Lösung nicht in Betracht gezogen. Immerhin wird diese Variante einer abschließenden Überprüfung bedürfen.

V.

Das Zusammenwachsen Europas und das stetig steigende Verkehrsaufkommen werden den Bau einer standfesten Verbindung Fehmarn/Lolland erzwingen. Es sei vergleichsweise daran erinnert, daß 1926 der Vorschlag eines deutschen Autobahnnetzes als Utopie verrissen wurde. Daß 1933 das Netz in Angriff genommen werden konnte, wurde dadurch ermöglicht, daß die „Gesellschaft zur Vorbereitung der Autostraße HANsestädte/FRAnkfurt/BAsel“, bekannt als HAFRABA, von 1926 an das Projekt der reinen Autostraßen auf das gründlichste studiert und für die Beantwortung aller denkbaren Fragen ein umfangreiches Material gesammelt hatte.

Der Bau einer standfesten 18 km langen Verbindung über den Meeresarm zwischen Dänemark und der Bundesrepublik bedarf einer vergleichsweise weitgespannten Vorbereitungsarbeit, zumal von keinem der beiden Staaten die Initiative für eine derartig große überregionale Planung zu erwarten ist.

VI.

In den vergangenen drei Jahren sind Vorstudien über die Realisierbarkeit des Projektes angestellt worden.

Dazu gehört ein von berufener Seite erstellter im Frühjahr 1961 abgeschlossener Vorentwurf für eine kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke, der von den neuesten Erkenntnissen im Brückenbau ausgeht. Höhe der Brücke und Breite der Durchfahrten sind mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

Die Bodenverhältnisse im Fehmarnbelt entlang der mit den behördlichen Entscheidungsträgern beider Staaten zu fixierenden Brückentrasse bedürfen noch genauerer Untersuchung. Dagegen konnte mit dankenswerter Unterstützung der zuständigen Stellen umfangreiches Material über Strömungsverhältnisse im Fehmarnbelt, über Windgeschwindigkeiten, Wellenhöhen, Eisdruck usw. beschafft werden.

Die Kosten einer kombinierten Eisenbahn- und Autobahnbrücke mit Einrichtungen für den Transport von elektrischer Energie, Erdgas, evtl. Öl sind bei reichlichen Reserven auf ca. 1,3 Milliarden DM veranschlagt. Der Bedarf an Stahl wurde dabei mit 285 000 t, der an Zement mit 750 000 t berechnet.

Nach den bisherigen Feststellungen ist nicht damit zu rechnen, daß der Bau der Fehmarn-Lolland-Brücke ernsthafte Probleme des internationalen Rechts aufwirft oder sonstige Komplikationen hervorruft.

Von militärischer Seite sind keine Einwendungen zu erwarten.

In den skandinavischen Staaten, vor allem in Dänemark, dürfte dieses Brückenprojekt begrüßt werden und aktive Unterstützung finden, besonders infolge der positiven Einstellung der nordischen Länder zur EWG.

Daß alle Bestrebungen um einen europäischen Zusammenschluß der Unterstützung des Brückenprojektes dienen und umgekehrt, liegt auf der Hand.

Als Grundlage für die Finanzierung sind Brückengelder vorgesehen, die etwa in Höhe der jetzigen Fährkosten zu erheben sind. Im Hinblick auf die Wachstumziffern des Verkehrs von und nach Skandinavien in den letzten Jahren ist damit zu rechnen, daß die Brückenbaukosten verzinst und langfristig getilgt werden können.

VII.

Die Frage, ob die im Ausbau befindliche Trajektverbindung zwischen Fehmarn und Lolland nach ihrer praktischen Leistungsfähigkeit eine optimale Verkehrsverbindung zwischen den Wirtschaftsräumen: dem westeuropäischen Festland und Skandinavien/Finnland darstellt, ist zu verneinen. Gegenwärtig ist allerdings der Ausbau von Fährhäfen auf deutscher und dänischer Seite eine absolute Notwendigkeit, da eine Hochbrücke erst in ca. 7–8 Jahren – davon 2–3 Jahre Vorbereitung und 4–5 Jahre Bauzeit – dem Verkehr übergeben werden kann, es sei denn, daß moderne Bauverfahren eine kürzere Bauzeit ermöglichen. Bis zur Inbetriebnahme der Brücke dürften – nebenbei bemerkt – die festen Fähranlagen der Eisenbahnverwaltungen abgeschrieben sein.

Mit der Fertigstellung der beiden Fährhäfen und ihrer Zuwege auf beiden Seiten und der damit erzielten Verkürzung der reinen Überfahrtszeit wird jedoch ein fließender Verkehr im eigentlichen Sinne nicht erreicht werden. Die Trajektlösung kann daher nur als eine Übergangslösung angesehen werden. Es bleiben als Elemente zwangsläufiger Verzögerungen und Aufenthalte:

die Bindung an einen Fahrplan – die zu erwartende Überfüllung im wochenlangen Spitzenverkehr des Sommers – das ständige Kreuzen des von jährlich ca. 80 000 Seeschiffen befahrenen Schifffahrtswangesweges im Fehmarnbelt – die Gefahr der Vereisung des ganzen Meeresarmes im Winter, die in vergangenen Jahren zu teilweise sehr erheblichen Unterbrechungen des Fährverkehrs führte – langwierige Reparaturen an den Fährschiffen und andere Ursachen.

Auch nach Fertigstellung der Brücke über den Fehmarnsund wird sich die Fahrtdauer von Kopenhagen nach Hamburg mit den Fahren über den Fehmarnbelt unter Berücksichtigung aller zeitraubenden Bemühungen um eine solche Reise, insbesondere der rechtzeitigen Platzbuchung und der Abfertigung auf beiden Seiten, bestenfalls auf $6\frac{1}{2}$ bis 7 Stunden verkürzen lassen, während eine standfeste Verbindung die Reisezeit von Hamburg nach Kopenhagen zu jeder Zeit auf längstens $4\frac{1}{2}$ Stunden verringert.

Solange die Vogelfluglinie nicht eine durchgehend feste Straße ist, wird daher ein großer Teil des ständig wachsenden Verkehrs, auf den die Vogelfluglinie nach Fertigstellung einen legitimen Anspruch hat, wie bisher auf den ca. 170 km längeren Umweg über Flensburg und den Großen Belt abwandern.

VIII.

Die vorstehenden Überlegungen und die technische Vorstudie rechtfertigen den Vorschlag, eine Organisation zu schaffen mit dem Zweck

im Rahmen einer Vorbereitungsgesellschaft alle Vorarbeiten zu leisten, welche in technischer, finanzieller, verkehrswissenschaftlicher und -politischer, sowie publizistischer Hinsicht für die Ausführung einer standfesten Verbindung zwischen Fehmarn und Lolland im Zuge der E 4 geeignet und erforderlich sind. Ziel der Vorbereitungsgesellschaft ist es, so rasch wie möglich den optimalen baureifen Entwurf vorzulegen, auf den sich alle beteiligten Interessenträger geeinigt haben.

Für eine solche

Gesellschaft zur Vorbereitung einer Hochbrücke über den Fehmarnbelt im Zuge der Vogelfluglinie

mit dem Sitz in Hamburg empfiehlt sich die Rechtsform eines eingetragenen Vereins. Für die Satzung stehen bewährte Vorbilder zur Verfügung.

IX.

Auf den Erwerb der Mitgliedschaft und Unterstützung der geplanten Organisation werden an erster Stelle die an der Vogelfluglinie und darüber hinaus die im Einzugsgebiet der E 4 gelegenen Gebietskörperschaften, Handelskammern und die interessierte Wirtschaft auf höchster Ebene anzusprechen sein.

Inwieweit beim Aufbau der Organisation unter dem Gesichtspunkt, daß es sich bei dem geplanten Bauwerk um eine europäische Aufgabe handelt, an das Interesse der Staaten, die nicht unmittelbar Anlieger, aber Nutznießer sind, und ihrer Wirtschaften, und an die Aufmerksamkeit der EWG-Behörden zu appellieren ist, muß die vorbereitende Arbeit ergeben.

Die Hauptarbeiten zur Vorbereitung des Projektes werden von Ausschüssen unter der Mitarbeit erfahrener Techniker, Wirtschaftler und Wissenschaftler zu leisten sein. Die Arbeiten der Ausschüsse zu koordinieren, ist die Aufgabe des Vorstandes bzw. der Geschäftsführung.

X.

Der ordentliche Etat der Vorbereitungsgesellschaft muß durch die Beiträge der Mitglieder gedeckt sein.

Die Einwerbung außerordentlicher Mittel zur Bestreitung notwendiger Vorkosten, wie Bodenuntersuchungen im Fehmarnbelt, weitere Entwurfsarbeiten, Sachverständigengutachten und Kostenanschläge etc., ist Aufgabe der Organisation. Über die Höhe des außerordentlichen Etats liegen Berechnungen vor.

Bei der Durchführung des Bauvorhabens wird Vorsorge zu treffen sein, daß alle zum außerordentlichen Etat beigesteuerten Mittel als Baukostenvorschüsse behandelt werden.

XI.

Die außergewöhnliche Bedeutung der zu bewältigenden technischen Aufgaben rechtfertigt die Erwartung, daß die Vorbereitungsgesellschaft sowohl beim Aufbau ihres Arbeitsapparates wie vor allem beim Studium technischer Fragen und bei der Ausarbeitung von Plänen auf die Mitarbeit der einschlägigen Industrie und Wissenschaft zählen kann.

Daneben wird sich die Vorbereitungsgesellschaft, um nützlich wirken zu können, um eine enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn und der Dänischen Staatsbahn bzw. den skandinavischen Bahnen und mit den zuständigen Behörden der durch die Vogelfluglinie berührten Gebietskörperschaften bemühen müssen. Die Gesellschaft wird daher zur Leistung optimaler Vorarbeiten darauf angewiesen sein, daß in ihren Organen und Ausschüssen Vertreter der Eisenbahnverwaltungen und der einschlägig beteiligten Behörden ihre Sachkenntnis zur Verfügung stellen.

XII.

Die Vorbereitungsgesellschaft ist nicht gedacht als Brückenbaugesellschaft. Wer einmal diese Funktion einzunehmen haben wird, ob ein nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen, etwa nach Art der Suez-Kanal-Gesellschaft, organisiertes oder ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen, ist von der Vorbereitungsgesellschaft zusammen mit allen Fragen zu untersuchen, die die praktische Durchführung des Projektes betreffen. Sie läßt sich daher nur in Abstimmung mit allen übrigen Ergebnissen der Vorarbeiten beantworten.

Hamburg im Juni 1962

Dr. jur. Kurt Vermehren

