

## Brückenschlag wird konkret

Hamburg – Die Unterzeichnung des Staatsvertrages zwischen Deutschland und Dänemark zum Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt steht offenbar unmittelbar bevor. Er ist formaljuristische Voraussetzung für die weiteren Realisierungsschritte des derzeit größten Infrastrukturprojektes in Nordeuropa.

Sie erwarte die Ratifizierung „very soon“, sagte die dänische Transportministerin Carina Christensen gestern auf einem gemeinsamen Symposium der Handelskammer Hamburg und der IHK Schleswig-Holstein in der Hansestadt. Davon geht auch die Staatssekretärin im Kieler Wirtschaftsministerium, Karin Wiedemann, aus. Der Vertrag werde „in den nächsten Tagen“ fertig sein, sagte sie.

Wo es noch Klarstellungsbedarf gibt, blieb gestern offen. Möglicherweise liegt er in der nachträglich in das Vorhaben aufgenommenen Eisenbahnverbindung. Diese soll als zweispurige elektrifizierte Hochleistungsstrecke realisiert werden.



Eine Stunde schneller im Auto, zwei Stunden schneller im Zug: Mit dem Bau der Brücke über den Fehmarnbelt rücken die Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen eng zusammen  
Grafik hfr

Um den kompletten Zeitvorteil zwischen Hamburg und Kopenhagen – über zwei Stunden – ausnutzen zu können, müsste der Abschnitt zwischen Bad Schwartau und Puttgarden entsprechend ausgebaut werden. Dänemark macht zur Voraussetzung, dass dies spätestens sieben Jahre nach der geplanten Fertigstellung der Brücke – 2018 – erfolgt sein wird. Die Finanzierungslast hierfür liegt den gestrigen Angaben zufolge bei der Deutschen Bahn AG.

Die 4,3 Milliarden Euro teure feste Querung über den Fehmarnbelt soll die letzte Lücke im Norden innerhalb der Transeuropäischen Netze (TEN) schließen. Deshalb fördert die EU-Kommission sie bis 2013 mit zunächst 374,3 Millionen Euro. Ein gleich hoher Betrag steht für die Folgejahre in Aussicht.

Realisiert werden soll das Vorhaben von einer privaten, staatlich kontrollierten Investitionsgesellschaft. Die Baukosten werden kreditfinanziert und sollen über eine Maut zurückgezahlt werden. Für etwaige Finanzlücken trägt das Königreich Dänemark im Rahmen einer Staatsgarantie das alleinige Risiko. Ferner fallen Kosten für die

Hinterlandanbindungen von 500 Millionen Euro und 800 Millionen Euro in Deutschland an. Die Amortisation ist für einen Zeitraum zwischen 23 und 37 Jahren berechnet.

Nach anfänglichen vereinzelt regionalwirtschaftlichen Bedenken wird das Vorhaben nicht nur von der dänischen und schwedischen, sondern inzwischen von der gesamten norddeutschen Wirtschaft unterstützt, sagte der Hauptgeschäftsführer der IHK Schleswig-Holstein, Bernd Rohwer. Nicht nur die Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen/Malmö würden von dem Vorhaben, das die 320 Kilometer von Hamburg nach Kopenhagen um 65 Minuten im Auto auf drei Stunden Fahrzeit verkürzt, profitieren, betonte er. Die Erfahrungen mit Brückenbauwerken in Dänemark zeigten, dass sich für die gesamte Region entlang solcher Verkehrsachsen neue Entwicklungschancen auftäten.

Nach Auffassung von Wiedemann wird allein schon das Wachstum des Verkehrs so stark sein, dass sich die Jütland-Route über Kolding und Flensburg als Hauptverkehrsachse behaupten wird. Gleichwohl nehme das Land die dort vorgetragenen Bedenken Ernst.

Seit die Dänen ihr Land in Ost-West-Richtung mit den Brücken über Öresund, Großen und Kleinen Belt nachweisbar erschlossen haben, teilen sie diese Bedenken nicht mehr. Das dadurch hervorgerufene Wachstum der Wirtschaft war für sie der Grund, die Vogelfluglinie zum zentralen Projekt ihrer Verkehrspolitik zu machen.

Von Wolfgang Buhmann

<xml id="artikel" src="/global/xml/teleschau/99\_gn-fehmarnbeltart\_gvh11563j1.xml" />

nordclick/kn vom 24.06.2008 01:00:00

Quelle im Internet: <http://www.kn-online.de/artikel/2414249>