

Workshop B Feste Querung oder Hafen: Widerspruch oder Ergänzung





Teilvorhaben der festen Fehmarnbelt-querung innerhalb des Verkehrskorridors
Hamburg - Kopenhagen/Malmö

- Dänische Eisenbahn-Hinterland-anbindung (119 km)
- Feste Fehmarnbeltquerung Abschnitt von Küste zu Küste (20 km)
- Deutsche Eisenbahn-Hinterland-anbindung (89 km)
- Deutsche Straßen-Hinterland-anbindung (20 km)

Die Brücke

wird ca. 19 km lang

soll aus einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahnstrecke
und einer vierstreifigen Straßenverbindung bestehen

geplante Inbetriebnahme 2018

Es wird eine Schrägseilbrücke als bevorzugte technische Lösung angesehen

Kosten ca. 4,4 Milliarden Euro (Preisstand 2008)

Bauzeit ca. 7 Jahren

ein Absenktunnel ist als bevorzugte Alternativlösung ausgewählt worden.

Die Brücke soll über Nutzergebühren finanziert werden.

Dazu kann Dänemark Mautgebühren für die Straßennutzung und Entgelte für die Nutzung der Schienenwege erheben. Aus den Nutzergebühren werden dann die staatlich verbürgten Kredite zurückgezahlt.

Die feste Fehmarnbeltquerung oder Nutzung der Häfen

Dazu Ansichten eines betroffenen Transportunternehmens

Wir nutzen seit Jahrzehnten bei der Durchführung unserer Transporte sowohl die Direktfähren ab Rostock und Travemünde,

als auch die kurze Fähre ab Puttgarden nach Rødby in Dänemark und weiter in den Raum Malmö die Öresundbrücke bzw. in die anderen Relationen die Fähre ab Helsingör nach Helsingborg in Schweden.

Ab Puttgarden haben wir ca. 200 Überfahrten pro Monat und zurück ca. 300 Fahrten der heutige Fährpreis liegt unter 300,-€ pro Überfahrt.

Fahrzeit ab Lübeck nach Helsingborg/S via Dänemark auf dem Landweg ca. 5 h

Ab Travemünde sind es ca. 360 Überfahrten Fahrtzeit auf der Fähre ca. 9 h

Brücke oder Hafen?

Als Transportunternehmen, in einem extrem harten Wettbewerbsumfeld, sind wir dazu gezwungen, so produktiv wie möglich zu arbeiten.

Wartezeiten vor den Fähren sind teuer und unproduktiv.

Transporte, die ab Ostdeutschland nach Skandinavien gehen oder umgekehrt laufen, werden auch zukünftig nicht auf die Fehmarn-Belt-Querung wechseln.
(Rostock – Puttgarden = 220 km + 35,-€ Maut)

Aber für Routen, die via Travemünde gehen, ist die Streckenführung über Puttgarden und die dänischen Inseln nach Schweden, Norwegen oder teilweise Finnland eine echte Alternative.

Für die Fährverbindungen ab Kiel wird es aufgrund der Anlaufhäfen in Göteborg und Oslo, wohl keine spürbaren Auswirkungen durch die Brücke geben.

Brücke oder Hafen?

Bei einem Vergleich mit der Öresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö, die im Juni nun schon seit 9 Jahren in Betrieb ist, kann man feststellen, dass diese Brücke für die beiden verbundenen Städte, nach einigen anfänglichen Akzeptanzproblemen, ein echter Gewinn ist.

Dass die Fehmarn-Belt-Querung zwischen Dänemark und Deutschland eine ähnliche Entwicklung durchlaufen wird, ist unserer Auffassung nach zu erwarten.

Die Fahrzeit mit dem Lkw/Pkw z.B. von Lübeck nach Helsingborg/SE wird sich vermutlich um mindestens 1 Stunde verkürzen

Ein noch größeres Interesse an der Brücke über den Fehmarnbelt hat sicherlich die Eisenbahn, deren Zeitersparnis schätzungsweise 2,5 h betragen wird (kein Umweg mehr über innerdänische Storebelt-Brücke).

Brücke oder Hafen?

Durch die Verkürzung der Fahrzeit werden die Regionen weiter zusammenwachsen und Skandinavien verliert ein Stückweit seine Randlage zum europäischen Kontinent.

Zwar kommt aus unserer Sicht die heutige Fährverbindung von Puttgarden nach Rødby in Dänemark einer festen Brücke sehr nahe. Eine Fährabfahrt gibt es alle 30 Minuten rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr (Sturmunterbrechungen ausgenommen).

Dennoch wird der Fahrzeitgewinn eine entscheidende Rolle bei der Verwirklichung der festen Fehmarnbeltquerung spielen.

Für uns als Dauernutzer werden dann leider die Fährpreis-Verhandlungen entfallen und man wird sich mit einem starren Tarif und Mengenrabattstaffeln zufrieden geben müssen.

Brücke oder Hafen?

Die Lübecker Häfen werden im Verkehr nach Schweden und Norwegen sicherlich einen Mengenverlust hinnehmen müssen. Dies gilt aus unserer Sicht jedoch nur für den RoRo Verkehr mit den Fähren. Die Papierladungen, direkt verladen in einem Seeschiff, werden weiterhin direkt in Lübeck an den Papierterminals anlegen.

Die Fehmarnbelt-Querung als Brücke ist von den Skandinaviern in jedem Fall gewollt und wir sollten sie dabei tatkräftig unterstützen.

Zu den Gewinnern werden die Metropol-Regionen Kobenhagen/Malmö und Lübeck/Hamburg gehören, auch hier sollten wir uns tatkräftig engagieren.

Da alle Wirtschaftsprognosen, jedenfalls die der vergangenen Jahre, immer von tendenziell kräftig steigendem Transportvolumen gesprochen haben, wird die Delle für die ab Lübeck tätigen Fährgesellschaften nur von kurzer Dauer sein.

Brücke oder Hafen?

Wir glauben, dass die Fehmarn-Belt-Brücke eine auf mittlere Sicht sehr gute Ergänzung für die Zukunft unserer Region und unserer Häfen ist, wenn wir die frei werdenden Ressourcen für andere Verbindungen in der Ostsee nutzen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.