

# Über Hamburg nach Berlin?

## **Umwege schaffen Investitionsruinen – oder: Machen die Dänen den selben Fehler zwei Mal ?**

### **Eine Streitschrift gegen die geplante feste Querung des Fehmarnbeltes**

Von Nils Kahl für fahr-plan.info – verfasst an Weihnachten 2011

#### **Die Ausgangslage**

Schweden, Dänemark und der „Kontinent“ sollen besser zusammen wachsen. Die Europäische Union plant und fördert deshalb den (Aus-)Bau bestimmter **Korridore für den Warenverkehr**, und auch der Personenverkehr zu Lande soll beschleunigt und verbessert werden.

In den vergangenen Jahren sind die lange geplanten und ersehnten Verbindungen über den Großen Belt und den Öresund Realität geworden. Die dänische Hauptinsel **Seeland und die Metropole Kopenhagen** sind seitdem auf direktem Wege sowohl mit dem schwedischen Festland als auch mit Jütland und den Wirtschaftszentren im Westen Dänemarks verbunden.

Der Wegfall der Fährlinien hatte dabei auch wirtschaftliche Folgen, denn an den Küsten der Inseln sank die Kaufkraft, während sie in den Zentren stieg.

Seit der Eröffnung der **Großen-Belt-Querung** zwischen Fünen und Seeland werden auf den Fähren zwischen Puttgarden und Rødby (**Vogelfluglinie**) keine Eisenbahnwagen mehr mitgenommen. Güter- und Nachtzüge nehmen nun den **längeren Weg** über Kolding und Flensburg. Dies hat unter anderem zur Folge gehabt, dass die Schlafwagenverbindungen aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz stark an Attraktivität verloren haben und einige Züge bereits gestrichen wurden.

Planer und Entscheider mögen sich damals gedacht haben, dass die zusätzlichen Einnahmen an **Trassenentgelten**, die den staatlichen Betreibern der Eisenbahninfrastruktur nun zufließen, die Aufwendungen für den Bau des Tunnels und der Brücke mit ausgleichen würden. Jedoch wird der erzwungene **Umweg** von den Kunden nicht angenommen: Güter werden zunehmend auf der Straße befördert und der Ruf nach einer festen Querung über die Ostsee wurde lauter.

#### **Die Entscheidung**

So wurden in den vergangenen Jahren **Querungen über die Ostsee** zwischen Falster und der deutschen Küste bei Rostock und die Verbindung über den Fehmarnbelt diskutiert.

Die Verbindung über Rostock wäre die längste künstliche Meeresquerung der Welt geworden. Sie läge aber genau auf dem Verlauf des von der Europäischen Union genannten Korridors.

Schließlich wurde der Beschluss gefasst, eine kombinierte Schienen- und Straßenverbindung zwischen den Inseln Fehmarn und Lolland zu verwirklichen, wobei die Zulaufstrecken für die Eisenbahn nachrangig ausgebaut werden.

Was bedeutet diese Entscheidung für die zukünftigen Verkehrsströme?

1. Von Hamburg, Bremen und aus Westeuropa wird es schneller auf dem Weg nach Skandinavien, eine Passage mit dem **Schiff** wird es nicht mehr geben.
2. Von Berlin, Tschechien und Polen aus wird der Weg - vor allem mit der Eisenbahn - **länger**. Im Bahnhof Gedser wurden bereits die Gleise entfernt, der Fährhafen wird zugunsten einer schnelleren Abfertigung des Straßenverkehrs umgebaut. Der Umweg wurde erzwungen.
3. Schon heute fahren die Züge zwischen Berlin und Kopenhagen über Hamburg, also **217 km weiter**. Selbst nach Fertigstellung der festen Verbindung beträgt die Fahrzeit immer noch etwa 5 ½ Stunden und ist so **nicht konkurrenzfähig**. Mit dem Auto über Rostock geht es schneller als mit dem Zug über Hamburg – und mit dem Flugzeug erst recht.

## Die Beurteilung

Zu mindestens für die Verkehre aus Berlin, Mittel- und Südeuropa wird sich also wiederholen, was am Großen Belt zu beobachten war. Spediteure werden den Umweg scheuen. Ihre Fahrer müssen ohnehin regelmäßig Pause machen, das können sie sehr gut auf der Fähre.

Falls Dänen und Deutsche mit Trassenentgelten kalkulieren, um damit den Bau zu finanzieren: Die Rechnung wird nicht aufgehen. Aber auch andere Gründe sprechen gegen den Bau:

4. Auf Fehmarn und Lolland fallen **Arbeitsplätze** weg.
5. Der Transitverkehr und damit der **Lärm** auf beiden Inseln wird zunehmen – nicht zuletzt deshalb sollen ja Schienen und Straßenverbindungen fristgerecht ausgebaut werden. Die Folgen für den Tourismus sind nicht nur positiv.
6. Die **Schienenstrecken** um Hamburg sind bereits jetzt so ausgelastet, dass eine Zunahme nicht verkraftet wird. In und um Rostock gibt es allerdings noch Kapazitäten.

## Die Alternative

Moderne Fähren fahren **umweltschonend und schnell**. Sie legen automatisch an und ab und können zügig be- und entladen werden. Die Reederei nennt im Fahrplan einen Zeitraum von 15 Minuten Aufenthalt im Hafen, und alle Fähren erreichen mindestens 18,5 Knoten, das sind etwa 35 km/h, mittlere Fahrgeschwindigkeit. Neue Fähren können vielleicht noch mehr.

So lässt sich die Strecke Warnemünde – Gedser, die **kürzeste Verbindung**, mit dem Schiff in etwa 1 Stunde und 15 Minuten überwinden. Die Eisenbahnstrecke zwischen Rostock und Berlin kann mit 160 Stundenkilometer befahren werden. Wird die Strecke von Nykøbing nach Gedser für schnellere Geschwindigkeiten neu gebaut, dann sind Fahrzeiten von etwa **4 Stunden und 40 Minuten zwischen Berlin und Kopenhagen** erreichbar. Dies ist konkurrenzfähig.

Gleiches gilt für die Verbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen: Zwar sind ICE-Züge, die den Fehmarnbelt per Schiff queren, etwa 40 Minuten länger unterwegs als solche, die die ganze Strecke mit eigener Kraft bewältigen. (- Angenommen, die Zeit zum „Boarden“ und die Rangierfahrt vom Schiff in den Bahnhof sind mit wenigen Minuten so lang wie die Fahrt über die feste Verbindung).

Aber der Ausbau der Zulaufstrecken und die Verwendung von Fahrzeugen, die bogenschnelles Fahren und die Weiterfahrt nach Schweden und Norwegen auf der einen und nach Belgien, Frankreich, Italien oder Großbritannien auf der anderen Seite ermöglichen, machen auch diese Verbindung wieder **konkurrenzfähig**: In nur **3 Stunden und 41 Minuten sind die Innenstädte Hamburgs und Kopenhagens** miteinander verbunden – das ist schneller als mit dem Flugzeug.

Und schöner ist es auch: Das Erlebnis einer Fährfahrt wertet sowohl den öffentlichen Verkehr als auch die Fahrt mit dem eigenen Auto und im gewerblichen Kraftverkehr mit willkommenen Pausen auf. Nebenbei werden auf den Schiffen **Umsätze** getätigt, die der heimischen Wirtschaft und den Finanzministern der beteiligten Staaten zugute kommen. Auch das Umfeld der Hafenanlagen kann von Durchreisenden, die zum Anhalten gezwungen sind, profitieren.

Für Güter, die zwischen Hamburg und Skandinavien unterwegs sind, sollte wieder ein Trajekt angeboten werden, sei es auf den häufiger verkehrenden Fähren auf der Vogelfluglinie oder/und auf einer zusätzlichen Eisenbahnfährverbindung zwischen Lübeck-Travemünde und Gedser.

Im Vergleich zu früher kann das Verladen rationeller und schneller gestaltet werden. Es ist billiger und im Vergleich zur Fahrt durch den Tunnel gibt es weniger Beschränkungen – das gilt auch für die Fahrt über Odense.

## Was zu tun ist

- Ausbau der Zulaufstrecken Lübeck – Puttgarden und Rødby – Vordingborg – Ringsted
- Neubau der Hafenanlagen in Gedser und Warnemünde
- Statt der festen Querung: Kauf neuer Fähren und neuer Züge
- Qualitätssteigerung durch Wettbewerb auch auf der Schiene, freier Netzzugang