



# Brücke schafft neue Probleme

Eine Schrägseilbrücke mit Autobahn und Bahntrasse soll Dänemark mit Deutschland verbinden. Die gesamte Strecke ist 19 Kilometer lang.

Grafiken: Femern AS

Für die einen ist es der größte Flop des Jahrtausends, für die anderen ein politisches Prestigeobjekt. Ein paar halten die Idee für gut, doch die meisten – vor allem Häfen und Fährbetriebe – sind wenig begeistert. Die Rede ist von der festen Fehmarnbeltquerung, die den Norden Deutschlands mit Dänemark durch Schiene und Straße verbinden soll.

Geplant ist, ein etwa 19 Kilometer langes Bauwerk – vorzugsweise eine Schrägseilbrücke – von Puttgarden nach Rødby zu bauen. Die endgültige Linienführung steht noch nicht fest, eine Entscheidung dazu soll in den nächsten drei Jahren fallen. Es ist ein umstrittenes Projekt, doch das dänische Königreich und die Bundesrepu-

**Großprojekt:** Die geplante Fehmarnbeltquerung sorgt für Zündstoff. Kritiker befürchten, dass Verkehre auf die Straße abwandern, was die Emissionen in die Höhe treibt. Spediture loben den Zeitvorteil, von dem zum Beispiel Tiertransporte profitieren.

blik Deutschland haben einen Staatsvertrag geschlossen, der im Sommer ratifiziert wurde.

Die seit Jahrzehnten bestehende Vision, einen leistungsfähigen Verkehrskorridor zwischen Skandinavien und Kontinentaleuropa über den Fehmarnbelt zu bauen, soll nun Wirklichkeit werden. Dabei tragen die Dänen die Verantwortung für den Bau der Brücke, die 2018 für den Verkehr eröffnet werden und rund 4,6 Milliarden Euro kosten soll.

Als wichtigste Vorteile einer festen Querung nennt die Gesellschaft Femern, die die vorbereitenden Arbeiten für den Bau leitet und zum dänischen Transportministerium gehört, Zeiteinsparungen und Kostensenkungen im Personen- und Güterverkehr. Es sei eine lohnende Investition, da sich für die Wirtschaft Vorteile ergeben und somit auch die Volkswirtschaft profitiere.

Ist die Querung einmal fertig, werden die fünf Fähren, die heute zwischen Puttgarden und Rødby jährlich zwei Millionen Fahrzeuge und Personenzüge befördern, den Betrieb einstellen. Die Verantwortlichen prognostizieren, dass täglich etwa 7.700 Fahrzeuge, davon 1.000 Lkw, sowie 1.300 Güterwagen über die Brücke fahren werden.

In Sorge sind daher Häfen und Fährbetriebe auf deutscher Seite. »Die Verbindungen nach Schweden werden sicher unter Ladungsverlusten leiden. Wie stark sie sich auswirken werden, ist schwer einzuschätzen«, sagt Volker Polac, Betriebsstättenleiter der Stena Line Scandina-

via aus Travemünde. Nicht unerheblich werde die Konkurrenz durch die Bahn werden.

»Das Ladungsaufkommen in den westdeutschen Ostseehäfen würde durch die Brücke stärker zurückgehen als in den ostdeutschen. Verkehrsverlagerungen auf die Straße mit allen bekannten Problemen wären die Folge«, warnt auch Dr. Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock. Das Bauwerk sei ökonomisch wenig sinnvoll und ökologisch bedenklich.

Ähnliches ist von der Lübecker Hafengesellschaft (LHG) zu hören. »Eine Rückverlagerung des Verkehrs widerspricht sämtlichen umweltpolitischen Zielen«, erläutert LHG-Sprecher Rolf Klein. Auf einer Strecke von 300 Kilometern zwischen Lübeck und Malmö/Trelleborg und bei einem Gewicht von 2,5 Millionen Tonnen, die vom Schiff auf die Straße wechselten, würden knapp 80.000 Tonnen zusätzliches Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) produziert. Bei einer Verlagerung auf die Schiene wären es knapp 7.000 Tonnen, rechnet er aus.

Das jedoch sieht die Gesellschaft Femern anders. Ihrer Meinung nach leistet das Projekt einen positiven Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Bilanz – vor allem, weil zu erwarten sei, dass der emissionsintensivere Fährbetrieb eingestellt wird. Der Rückgang beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß werde 25 Jahre nach der Eröffnung auf jährlich 220.000 Tonnen veranschlagt.

Das entspreche einem jährlichen Pro-Kopf-Ausstoß von 20.000 Menschen. Derzeit lässt die Organisation eine Umweltverträglichkeitsanalyse durchführen.

»Wir sind nicht gerade euphorisch. Die Brücke ist politisch gewollt und bequemer als die Fähre, doch gibt es noch zu viele Variablen, die nicht abzusehen sind«, sagt Michael Gröning, Chef der gleichnamigen Spedition und Vorstandschef des Vereins Lübecker Spediture gegenüber **trans aktuell**. Niemand könne sagen, was passieren werde: »Üblicherweise kostet ein solches Bauwerk zwei- bis dreimal so viel.« Rätselhaft sei, wie hoch die Maut sein wird, ob die Brücke bis 2018 wirklich fertig ist und ob genügend Mittel für den Ausbau von Straßen- und Schienenanbindungen zur Verfügung stehen.

Henrik Ringskaer, Transportchef der Firma SPF Denmark,

die jährlich rund zwei Millionen Ferkel nach Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen transportiert, sieht dem Projekt zuversichtlich entgegen: »Für uns ist eine Brücke besser. Um die Ferkel zu schonen, kommt es bei unseren Transporten auf die kürzeste Fahrzeit an«, erläutert er. Statt 50 Minuten auf der Fähre fahren die Lkw künftig in 15 Minuten über die Brücke.

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Lübeck ist überzeugt, dass eine feste Verbindung positive wirtschaftliche Effekte für ganz Nordeuropa hat: Der Wettbewerb werde belebt und der Marktzugang verbessert. »Mit der Fehmarnbeltquerung entsteht eine neue Entwicklungs- und Wachstumsachse von Hamburg über Lübeck und Ostholstein nach

Kopenhagen und Malmö«, erläutert IHK-Sprecher Martin Krause. Die Brücke werde Arbeitsplätze sichern und schaffen sowie Unternehmen locken sich anzusiedeln.

Gleiche Rahmenbedingungen für alle fordert die LHG – sowohl für die Anbindung der Häfen als auch für die der Brücke auf deutscher Seite. »Für den Lübecker Hafen sind etwa eine Entlastung der A1 durch eine zusätzliche Ostumgehung Hamburgs, der weitere Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals dringend erforderlich«, sagt LHG-Sprecher Klein. Dass die Hinterlandverbindungen modernisiert werden müssen, bestätigt auch die IHK. Klein befürchtet aber, dass der Bau einer festen Querung »die Förderpötte dermaßen ausschöpfen würde, dass Investitionen in den Häfen und für deren Anbindungen ausbleiben werden«. Den Brückenbau an sich hält er ohnehin für viel zu teuer.

Nicole de Jong

## IHK sieht Vorteile für die Wirtschaft

## DIE KOSTEN

Die feste Fehmarnbeltquerung soll durch EU-Fördermittel und Kredite finanziert werden, für die der dänische Staat bürgt. Nutzer, die die Brücke befahren, sollen später die Kredite durch eine Maut tilgen. Wie hoch die Gebühr für die Überfahrt sein wird, orientiert sich an den Fahrpreisen. Das Bauwerk ist für eine Lebensdauer von mehr als 100 Jahren ausgelegt, soll aber innerhalb von 30 Jahren refinanziert sein. Derzeit wird mit insgesamt 4,6 Milliarden Euro für den Bau einer Brücke kalkuliert. Auf dänischer Seite werden zudem rund fünf Milliarden, in Deutschland etwa eine Milliarde Euro für die Modernisierung der Hinterlandanbindung veranschlagt.

## 1.000 Lkw sollen täglich rollen

Als wichtigste Vorteile einer festen Querung nennt die Gesellschaft Femern, die die vorbereitenden Arbeiten für den Bau leitet und zum dänischen Transportministerium gehört, Zeiteinsparungen und Kostensenkungen im Personen- und Güterverkehr. Es sei eine lohnende Investition, da sich für die Wirtschaft Vorteile ergeben und somit auch die Volkswirtschaft profitiere.

Ist die Querung einmal fertig, werden die fünf Fähren, die heute zwischen Puttgarden und Rødby jährlich zwei Millionen Fahrzeuge und Personenzüge befördern, den Betrieb einstellen. Die Verantwortlichen prognostizieren, dass täglich etwa 7.700 Fahrzeuge, davon 1.000 Lkw, sowie 1.300 Güterwagen über die Brücke fahren werden.

In Sorge sind daher Häfen und Fährbetriebe auf deutscher Seite. »Die Verbindungen nach Schweden werden sicher unter Ladungsverlusten leiden. Wie stark sie sich auswirken werden, ist schwer einzuschätzen«, sagt Volker Polac, Betriebsstättenleiter der Stena Line Scandina-

## ZAHLEN UND FAKTEN

Die Planer wollen aus wirtschaftlicher und technischer Sicht eine Schrägseilbrücke bauen. Sie soll Europas größtes Brückenbauwerk werden. Die Anlage könnte aus einer Hauptbrücke mit einer Gesamtlänge von 3.000 Metern sowie zwei Vorlandbrücken mit Rampenanschlüssen zu den Hinterlandanbindungen bestehen. Die Pylone, die die Hauptbrücke tragen, sollen je 280 Meter hoch sein und vor Ort aus Beton gefertigt werden. Insgesamt wird die Fehmarnbeltquerung etwa 19 Kilometer lang sein. Die Durchfahrthöhe soll mindestens 65 Meter betragen. Auf der oberen Ebene wird die Autobahn mit zwei Fahr- und einem Standstreifen je

Richtung angelegt, unten verläuft die zweigleisige, elektrifizierte Bahntrasse. Als Alternative behalten sich die Planer vor, einen 20 Kilometer langen Tunnel zu bauen. Bis 2011 soll die Planungsphase abgeschlossen sein. Bis dahin werden Umweltverträglichkeits-Untersuchungen durchgeführt (siehe auch [www.femernumwelt.de](http://www.femernumwelt.de)). Mit den Ergebnissen daraus wollen die dänische und deutsche Regierung die endgültige Linienführung sowie die bauliche Lösung festlegen. Mit den Bauarbeiten soll 2013 begonnen und die feste Fehmarnbeltquerung 2018 für den Verkehr geöffnet werden. Mehr Informationen auch unter [www.femern.de](http://www.femern.de).



Der Streckenverlauf: Wichtig ist den Verkehrsbetrieben eine gute Anbindung ans Hinterland. 2018 soll die Eröffnung sein.

**ADAC TruckService**

„Ach du grüne A9!“

**Sehen Sie nicht rot, sehen Sie gelb.**

ADAC TruckService – Europas schnelle Pannenhilfe für LKWs.

- Schnelle und markenunabhängige Hilfe
- 40.000 Servicepartner europaweit
- 95% Soforthilfe-Quote vor Ort

**ADAC**

ADAC TruckService

Pannenhilfenummer ☎ 0180 5 24 80 00\*

[www.adac-truckservice.de](http://www.adac-truckservice.de)

\*14 Cent/Min aus dem Festnetz der T-Home; ggf. abweichende Preise aus Mobilfunknetzen

VERSICHERUNG • TOURISTIK • FINANZDIENSTLEISTUNG • MOBILITÄT