

Scandlines erwägt Klage gegen den Belttunnel

EU soll Projekt auf Wettbewerbsverzerrung prüfen. Zur Not soll ein Gericht entscheiden.

Von *Curd Tönnemann*

Puttgarden – Die deutsch-dänische Reederei Scandlines, die mit vier Fähren auf der Vogelfluglinie Puttgarden-Rødby verkehrt, prüft eine Klage gegen den Fehmarnbelttunnel. Sie begründet das mit einer „offensichtlichen Wettbewerbsverzerrung“. „Wenn ein Staatsunternehmen, ausgestattet mit Staatsgarantien und EU-Subventionen, in den Wettbewerb zu privaten Unternehmen tritt, widerspricht das allen ordnungspolitischen Grundsätzen“, sagte Scandlines-Geschäftsführer Gernot Tesch (46/Foto) den LN. Vorbild für die Rechtsbeschwerde soll Scandlines Öresund sein.

Das Tochterunternehmen hat erst kürzlich bei der Europäischen Kommission Beschwerde gegen den Betreiber der Festen Öresund-Querung eingereicht, der von einem gleichen Finanzierungsmodell profitiert wie die dänische Staatsgesellschaft Femern A/S für ihren Tunnelbau am Belt. „Zur Not werden wir die Rechtmäßigkeit dieser Finanzierungspraxis auch im Hinblick auf den Fehmarnbelttunnel von einem Gericht prüfen lassen“, kündigte Tesch jetzt an.

Im Kieler Wirtschaftsministerium bleibt man gelassen. Die EU-Kommission habe die dänischen Staatsgarantien in Hinblick auf Planungs- und Genehmigungsphase schon 2009 geprüft und nicht beanstan-

det, teilte ein Ministeriumssprecher mit. Wenn es sich überhaupt um eine Beihilfe handele, diene sie der Förderung „eines wichtigen Vorhabens von europäischem Interesse“. Damit sei sie nach EU-Vorschrift zulässig. Eine Wettbewerbsverzerrung sei nicht zu erkennen.

Scandlines fürchtet mit Fertigstellung des Tunnels um sein Fährgeschäft auf dieser, aber auch anderen Routen. Konkurrierende Fährlinien, neben Puttgarden auch Rostock, würden „erhebliche Verkehrsvolumen einbüßen“. Viele Linien müssten dann stark eingeschränkt oder schlimmstenfalls komplett eingestellt werden, so die Sorge. Die Reederei plädiert für ein Moratorium – auch angesichts der anhaltenden Diskussion auf deutscher Seite. Tesch: „Vielleicht gibt es in fünf oder zehn Jahren neue Erkenntnisse, beispielsweise wie die notwendige Hinterland-Infrastruktur in Anbetracht knapper öffentlicher Mittel überhaupt finanziert werden soll.“ Zunächst müsse das Projekt neu auf den Prüfstand.

Eine entsprechende Bitte des Dialogforums, wo Befürworter und Kritiker vertreten sind, hat Verkehrs-Staatssekretär Frank Nägele jüngst an Berlin gerichtet. Eine Antwort steht aus. Am nächsten Freitag will Kiel den Startschuss für das Planfeststellungsverfahren geben. Damit geht das Vorhaben in die konkrete Phase. **Seiten 2 und 9**



Scandlines kämpft gegen Tunnel

Protest der Goldgrube



Von Curd Tönnemann

Seit fünf Jahrzehnten verkehren auf der Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødby regelmäßig Fähren. Seit 15 Jahren heißt der Platzhirsch dort Scandlines. Alle Versuche von Konkurrenten, im Fährhafen von Puttgarden Fuß zu fassen, wurden abgewehrt. Die Norweger, die eigene Linien auf der Route betreiben wollten, sind bis heute nicht da. Scandlines weiß seine Goldgrube zu schützen.

Und jetzt soll ein Tunnel kommen. 2021 soll er fertig sein. Er würde die Scandlines-Fähren wohl nicht überflüssig machen, aber den Ver-

kehr aufsplitten. Darf es einen da wundern, dass Scandlines alle Register zieht, um noch etwas länger allein in der Goldgrube zu sitzen?

Eine Rechtsbeschwerde bei der EU oder gar eine Klage vor Gericht sollen klären, ob der Tunnel, gebaut von einem dänischen Staatsunternehmen, nicht eine unzulässige Verzerrung des Wettbewerbs darstellt.

Allerdings: Wo kämen wir hin, wenn Europa keine Beihilfe mehr leisten dürfte für Projekte, die ein Staat anschiebt? Dann gäbe es wohl vieles bei uns nicht.

Berichte Seiten 1 und 9



Die deutsch-dänische Reederei Scandlines verkehrt derzeit mit vier Fähren auf der Vogelfluglinie zwischen Puttgarden (Ostholstein) und Rødbyhavn (Lolland).

Foto: Gerd J. Schwensen

„Staatstunnel verzerrt den Wettbewerb“

Scandlines-Geschäftsführer Tesch: Notfalls muss ein Gericht die Rechtmäßigkeit des Beltprojekts überprüfen.

Puttgarden – Die Reederei Scandlines macht sich Sorgen um die Zukunft ihrer Fähren auf der Linie Puttgarden-Rødby. Grund ist der Fehmarnbelttunnel. Scandlines-Geschäftsführer Gernot Tesch äußert sich zu Chancen und Risiken.

Lübecker Nachrichten: Sie kämpfen gegen den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung – was nicht verwundert. Sie könnten Ihre Kundenschaft an den Tunnel verlieren. Wie will Scandlines überleben?

Dr. Gernot Tesch: Zwischen Puttgarden und Rødby betreiben wir eine der effizientesten Fährlinien weltweit. Wenn der Belttunnel tatsächlich kommen sollte, dann werden wir uns auf Grund unserer Kostenführerschaft dem Wettbewerb stellen können. Denn im Gegensatz zum Tunnel werden wir weiter profitabel operieren.

LN: Scandlines hat in der Vergangenheit das düstere Szenario gezeichnet, dass die Fährlinie mit Eröffnung eines Tunnels sterben könnte, Hunderte Arbeitsplätze verloren gingen. Jetzt sprechen Sie auf einmal von Wettbewerb ...

Tesch: Da ein Tunnel zur Kostendeckung erheblich höhere Volumen als eine Fährlinie benötigt, ist er auf Verkehrsverlagerungen angewiesen. Mit seiner Eröffnung werden daher viele konkurrierende Fährlinien erhebliche Verkehrsvolumen einbüßen. Viele Linien müssten stark eingeschränkt, schlimmstenfalls eingestellt werden.

LN: Selbst wenn die prognostizier-

ten Verkehrsströme nicht eintreten, wird der Tunnel nach seiner Eröffnung nicht einfach geschlossen.

Tesch: Genau das ist das Problem, der Tunnel wird den Markt weiter beeinflussen. Eine feste Querung, zudem in Staatsbesitz, wird den Markt nie verlassen können wie ein Wettbewerber, der sagt: „Ich habe mich verkalkuliert, ziehe meine Schiffe ab, setze sie woanders ein.“ Deshalb sollte im Vorwege ganz genau geprüft werden, ob das Projekt volks-, aber auch einzelwirtschaftlich Sinn macht.

LN: Der Tunnel wird immer da sein ...

Tesch: Genau deshalb sollte genau geprüft werden, ob er überhaupt



●● Mit der Tunnelöffnung werden viele konkurrierende Fährlinien erhebliche Verkehrsvolumen einbüßen.“

Scandlines-Geschäftsführer Gernot Tesch

gebaut werden sollte. Der dänische Staat wird eventuelle Verluste tragen und auf die Rendite für das eingesetzte Kapital verzichten können. Es gibt keinerlei Druck bezüglich der Gewinnerwartungen. Wir als Privatunternehmen müssen dagegen zwingend eine Rendite erwirtschaften. Ein privater Unternehmer würde sich dreimal überlegen, ob er eine solche Investition wie den Tunnelbau tätigt, und das Risiko berücksichtigt.

LN: Sie sprechen von einer Wettbewerbsverzerrung?

Tesch: Die Wettbewerbsverzerrung ist offensichtlich. Wenn ein Staatsunternehmen, ausgestattet mit Staatsgarantien und EU-Subventio-

Vom Elektriker zum Boss

Gernot Tesch (46) ist Geschäftsführer von Scandlines Deutschland. Er begann seine Fährschifffahrtskarriere 1996 bei der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee (DFO), die 1998 in Scandlines umfirmierte. 2010 wurde Tesch in die Geschäftsführung berufen. Mit Sitz in Warnemünde verantwortet er die Bereiche Umwelt, Recht/Kartellangelegenheiten, Strategie/spezielle Projekte, Lobbying sowie EU-Angelegenheiten.

Der gelernte Schiffselektriker verfügt über einen deutschen Uni-Abschluss in Betriebswirtschaftslehre, den Master of Business Administration (MBA) in Schifffahrt und Logistik erwarb er an der Middlesex University in London. Tesch ist verheiratet und hat zwei Kinder.

nen, in den Wettbewerb zu privaten Unternehmen tritt, widerspricht das allen ordnungspolitischen Grundsätzen. Denn diese Art der Finanzierung steht nicht allen Marktteilnehmern zur Verfügung. Im Übrigen hat Scandlines Öresund I/S vor kurzem bei der Europäischen Kommission eine Beschwerde gegen den Betreiber der Festen Öresund-Querung eingereicht, der auch von diesem Finanzierungsmodell profitiert. Das geht ganz klar zu Lasten eines fairen Wettbewerbs. Zur Not werden wir die Rechtmäßigkeit dieser Finanzierungspraxis auch im Hinblick auf den Fehmarnbelttunnel von einem Gericht überprüfen lassen.

LN: Zählen Sie doch mal auf: Was bietet Scandlines an Vorteilen gegenüber einem Tunnel?

Tesch: Fährsysteme verfügen über logistische Vorteile. Lkw-Fahrer müssen nach vierstündiger Fahrt eine vorgeschriebene 45-minütige Ruhepause einlegen. Das entspricht exakt unserer Überfahrtszeit. Das Argument, ein Tunnel mache den Lkw-Verkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen schneller, ist deshalb falsch. Auch im Passagierbereich haben wir gute Chancen. Es gibt Menschen, die haben eine Tunnelphobie, würden mit ihrem Wagen nie in eine 17 Kilometer lange Röhre fahren. Außerdem haben wir mit unserem attraktiven Bordershop-Verkehr ein neues Angebot für Dänen und Schweden.

LN: Machen Sie Ihre Fähren doch einfach attraktiver ...

Tesch: Das tun wir bereits. Wir stellen unsere vorhandenen Fähren auf Hybrid-, also auf teilweisen Batterie-Antrieb um. Die Testphase mit einem Schiff ist angelaufen. Wenn die Tests erfolgreich sind, werden wir alle vier Fähren umrüsten. Außerdem planen wir für das Ende der Dekade eine komplett neue Fährschiffsgeneration, die mit Brennstoffzellen ausgerüstet ist, deren Betrieb keinerlei Schadstoffe mehr verursachen würde.

LN: Wie könnte ein Kompromiss aussehen, mit dem Gegner und Befürworter des Tunnelprojekts leben können?

Tesch: Eine Neubewertung des Gesamtprojekts ist dringend erforderlich und in Anbetracht der milliardenschweren Einbeziehung der Steuerzahler auch selbstverständlich. Vielleicht gibt es in fünf oder zehn Jahren neue Erkenntnisse, etwa wie die notwendige Hinterlandinfrastruktur in Anbetracht knapper öffentlicher Mittel überhaupt finanziert werden soll, ohne wichtige Projekte zu verdrängen.

LN: Ihre Vision – sagen wir für das Jahr 2023?

Tesch: Mit unseren Hybridfähren sind wir noch umweltfreundlicher unterwegs als heute. Bekämen wir eine Planungssicherheit von mindestens zehn Jahren ohne feste Querung, könnten komplett neue Fähren, die 30 Prozent größer sind als die heutigen, den Fehmarnbelt völlig emissionsfrei überqueren.

Interview: Curd Tönnemann