

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Kosten für Fehmarnbelttunnel verdoppeln sich

Dänemark und Deutschland müssen wohl über 10 Milliarden Euro bezahlen



Foto: Ramboll Group

So soll der Fehmarnbelttunnel einmal aussehen – selbst die geringe Verkehrsdichte ist realistisch

Beim geplanten Fehmarnbelttunnel drohen die Kosten zu explodieren. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen aus dem Jahr 1999 kalkulierten mit Kosten von rund 3,5 Milliarden Euro für den Bau der eigentlichen Querung. Zudem sollte Deutschland für den Anschluss der A1 und einer Hochgeschwindigkeitsbahntrasse 800 Millionen Euro investieren. Mittlerweile dürften sich die Kosten verdoppeln.

Die staatliche dänische Planungsgesellschaft Femern A/S beziffert die reinen Baukosten nun auf 5,5 Milliarden Euro (Preisstand 2008). Auf deutscher Seite müssen für den Anschluss weit über 2 Milliarden Euro investiert werden, vor allem, wenn die Bahn die Zusage ihres Chefs Rüdiger Grube einhält, eine gänzlich neue Bahntrasse für die 89 Kilome-

ter von Lübeck bis Fehmarn zu bauen. Nach ersten Schätzungen kostet allein dies 1,5 Milliarden Euro. Zudem soll die unter Denkmalschutz stehende Fehmarnsundbrücke saniert und daneben ein Parallelbauwerk vom einem Kilometer Länge entstehen. Und auch auf dänischer Seite gibt es zusätzliche Investitionen bei der Anbindung. Die Stor-

strömbrücke im Norden muss saniert werden – für 523 Millionen Euro.

Damit steht der wirtschaftliche Nutzen des Megaprojekts in Frage, zumal das 2002 prognostizierte Verkehrsaufkommen dramatisch unterschritten wird. Statt einer jährlichen Zunahme von sechs Prozent lag der Anstieg der Pkw-Verkehre lediglich bei 0,5 Prozent. Seite 10

Scandlines will Null-Emissions-Fähre bauen

Deutschland-Chef Gernot Tesch sieht sie als Antwort auf den Fehmarnbelttunnel



Fotos: Scandlines

Die Null-Emissions-Fähre mit den säulenförmigen Flettnerrotoren wäre das modernste Schiff der Welt

Für Scandlines wäre der Bau des Fehmarnbelttunnels ein schwerer wirtschaftlicher Schlag. Im vergangenen Jahr transportierte die deutsch-dänische Fährreederei 11,7 Millionen Passagiere, 2,7 Millionen Pkw und 0,8 Millionen Frachteinheiten. Das Routennetz umfasst die Fährlinien Puttgarden-Rødby, Rostock-Gedser und Helsingør-Helsingborg, die wirtschaftlich wichtigste ist jedoch die Vogelfluglinie. Kein Wunder, dass der Deutschland-Chef Dr. Gernot Tesch massiv gegen das Megaprojekt ist. Doch er hat auch gute Argumente – und ein Gegenkonzept. Als erste Reederei weltweit will Scandlines bis 2020 ein Null-Emissionsschiff bauen.

„Das ist unsere Antwort auf die gigantomanischen Baupläne und eine echte ökologische Alternative“, so Tesch. In Zusammenarbeit mit dem Germanischen Lloyd wurde ein

Brennstoffzellenschiffentwickelt, das zudem über Flettnerrotoren und Solarzellen zusätzliche Energie erzeugen soll. Bis 2015 will Scandlines außerdem die vier regelmäßig im Rundlauf befindlichen Fähren für die verschärften Umweltvorgaben in den ECAs Nord- und Ostsee umrüsten. Rund 24 Millionen Euro wird der Einbau von Scrubbern und zusätzlicher Batterien für die dieselektrischen Antriebe kosten, dafür verzichtet die Reederei auf je einen der fünf Hauptmotoren, die in Ausnahmesituationen hinzugeschaltet

wurden. Das spart Platz und Gewicht.

45 Minuten brauchen die Schiffe für 19 Kilometer

Mit der neuen Fähre würde Scandlines indes den Kurzstreckenverkehr gänzlich revolutionieren. Die 19 Kilometer, die das Unternehmen im halbstündigen Shuttleverkehr bedient, würden ohne jede Umweltbelastung in nur 45 Minuten zurückgelegt. Um Zeit für ein Wendemanöver zu sparen, sind die Fährschiffe schon jetzt spiegelgleich gebaut: Das heißt, sie verfügen über zwei Brücken

und auf jeder Schiffsseite auch Propeller und Ruder. „Das ist ein absolut einwandfrei funktionierendes System, auch im Hinblick auf die mit 15 Minuten extrem kurzen Hafenziegezeiten. Warum soll man dies durch einen wirtschaftlich völlig sinnlosen Bau gefährden?“, fragt Tesch mit Blick auf den Fehmarnbelttunnel. Das Bundesverkehrsministerium solle lieber seine ohnehin viel zu knappen Mittel in wichtigere Infrastrukturprojekte wie den Nord-Ostseekanal und den Bau der A 20 mit der Elbquerung bei Glückstadt sowie der Ha-



Dr. Gernot Tesch,
Scandlines Deutschland