

**Pressesprecher  
Bernd Sanders**Landeshaus  
24100 Kiel  
Telefon 0431-988-1440  
Telefax 0431-988-1444  
Internet: <http://www.landsh.de/cdu-fraktion/>  
e-mail: [fraktion@cdu.landsh.de](mailto:fraktion@cdu.landsh.de)**PRESSEMITTEILUNG****Nr. 156/02 vom 4. April 2002****Uwe Eichelberg: Feste Fehmarn-Belt Querung, es sind noch viele Fragen offen!**

Am 3. April 2002 besuchten Uwe Eichelberg, verkehrs- und wirtschaftspolitischer Sprecher der CDU-Landtagsfraktion und Roland Diekmann, Bundestagskandidat für den Wahlkreis Ostholstein und Landesvorsitzender der CDA, den Nautischen Verein Vogelfluglinie, um mit den Vorstandsmitgliedern sowie dem Line Manager John Steen-Mikkelsen der Reederei Scandlines Verkehrsentwicklungen auf der Vogelfluglinie zu diskutieren.

Die Idee zu einer festen Fehmarn-Belt Querung entstand in den 80er Jahren mit dem Anschluss der früheren Freihandelszone also auch mit den Ländern Skandinaviens an den gemeinsamen Markt von Europa. Die Länder des Nordens sollten enger mit den Märkten Europas verbunden werden. Trotz jährlich stark steigender Waren- und Personenverkehre von und nach Skandinavien ist nicht die Fehmarn-Belt Querung der Engpass sondern nun schon seit mehr als 10 Jahren die Umfahrung Hamburgs, also die Elbquerung.

Obwohl die Transitverkehrsprognosen für Deutschland gerade im LKW-Fernverkehr Zuwachsraten von mehr als 100 % für die nächsten 10 Jahre aufzeigen, leider hält die Landesregierung die Zahlen für unsere Straßen schon seit einem halben Jahr zurück, wird der Bau der festen Fehmarn-Belt Querung nicht unbedingt die erträumte Erleichterung bringen.

Die Vertreter der Scandlines zeigten die technischen Verbesserungen in der Abfertigungs- und Schiffstechnik auf, die die Passage wesentlich vereinfachen und kostengünstig gestalten.

Festgestellt wird ebenso, dass die festen Verbindungen zwischen Dänemark und Schweden unter schwerem Kostendruck leiden, weil die Fähren im Wettbewerb kaum LKW-Transporte auf den Brücken zulässt. Das Projekt der Städte Malmö und Kopenhagen droht ein finanzielles Fiasko zu werden, da auch das Zusammenwachsen nicht wie geplant verläuft.

Aufgrund der Erfahrungen will Uwe Eichelberg die schleswig-holsteinische Landesregierung auffordern, nicht nur Alternativ-Kalkulationen für eine feste Fehmarn-Belt Querung bei fortbestehendem Fährverkehr vorzulegen, sondern auch eine Neubewertung der zukünftigen Verkehrsströme zwischen Deutschland und den skandinavischen Ländern verlangen.

Eichelberg und Diekmann: „Zu viele Rahmenbedingungen früherer Studien haben sich in den letzten Jahren verändert.“

1. Deutschland ist wiedervereint, mit großen Häfen auch an der Mecklenburger Küste und guten Straßenanbindungen zu den europäischen Märkten auch unter Umgehungen Hamburgs.
2. Massengüter werden neben dem Schiff wegen der heute schon festen Verbindungen zwischen Schweden-Dänemark-Deutschland per Bahn über die Jütlandlinie verfrachtet. 6 Euro-City-Züge verbinden Hamburg mit Kopenhagen und Malmö per Fähre. Es bedarf keiner weiteren Verbindung.
3. Die Wirtschaft in Schweden und Dänemark bevorzugt wegen der dezentralen Lage der Gewerbegebiete den LKW-Transport. Die Regierungen haben dementsprechend, auch aus Kostengründen, in den letzten 10 Jahren das Autobahnnetz erheblich ausgebaut und Bahnlinien aufgegeben.
4. Containerverkehre übernehmen zunehmend gerade die für die Exporte notwendigen Transporte per Feederverkehr zu den Häfen der Ostseeküste (Lübeck, Rostock) oder durch den NOK nach Hamburg bzw. zu den ARA Ports an der Schelde.
5. Neue Fährschiffstypen (Zweiend-Schiffe) beschleunigen die Überfahrten. Moderne RoRo-Verkehre zwischen Lübeck-Travemünde und Südschweden erleichtern die Nutzung die Straße als „Blaue Autobahn“ als Ersatz für den Bahnverkehr.
6. Nach dem Einsatz der „Superfast-Fähren“ zwischen Schweden und Finnland im Sommer 2002 nach Rostock werden kostengünstig Trailer und Container auf dem LKW weg von der Jütlandlinie aber auch weg von der Vogelfluglinie verlagert. Die Autobahnanschlüsse sind bereits heute ausreichend, erhalten aber mit der Fertigstellung der A20 und dem Ausbau der Verbindung nach Magdeburg unter Umgehung Berlins an Attraktivität. So könne die LKWs mit einem Fahrer und in einer Schicht die Märkte in Italien und Südfrankreich erreichen. (Ruhezeitenregelung)
7. Die großen Papier- und Zellulosefabriken Skandinaviens planen in der Zukunft verstärkt die Güter über Stettin zu verschiffen und dort auf Binnenschiffe umzuladen, die dann als „schwimmende Läger“ über das Fluss- und Binnenkanalnetz Europas die Bedarfsregionen versorgen.
8. Der Ausbau der Zulaufstrecken durch Schleswig-Holstein, selbst ohne den Bau einer 2. Brücke nach Fehmarn, ist auch mittelfristig durch den

Bundesverkehrswegeplan mit Straßen- und vor allem Bahnausbau mit Kosten von nahezu 1 Mrd. Euro nicht finanzierbar. Selbst die für den Brücken-/Tunnelbau über die Ostsee zu leistende Anschubfinanzierung ist aus heutiger Sicht selbst

mit Hilfe der EU nicht realisierbar. Soll Schleswig-Holstein etwa noch Ausfallbürgschaften für den Bau gewähren? Auch in Dänemark sind die Zulaufstrecken mit 1 Mrd. Euro auszubauen.

9. Wie es sich in Dänemark zeigte, genießen die PKW-Fahrer als Passagiere auf der Fähre die Überfahrt als Ruhe- und Erlebnisphase bei gleichzeitiger Kostenersparnis. Für die LKW-Fahrer ist es die vorgeschriebene Ruhezeit.

Nach Meinung der am Gespräch beteiligten Fachleute und Politiker, wird die Politik nicht verhindern können, dass selbst nach dem Bau einer festen Fehmarn-Belt Querung Fährten wie zwischen Dänemark und Schweden oder wie zwischen Frankreich/Belgien und England die Wettbewerbslage für die Investoren stark einschränken.

All diese Unsicherheiten wie auch Verlagerungen von Verkehrsströmen und neue wirtschafts- wie verkehrspolitische Rahmenbedingungen zwingen zum Überdenken alter Pläne, für die die Politik in der Entscheidungsfindung zu viel Zeit benötigt. Die Einführung der Öko-Steuer und Maut wirken verstärkt auf die Verlagerung von Verkehren, die als Gebührenzahler früher einkalkuliert wurden. Das Gesamt-Risiko ist nicht überschaubar und wird sicher kaum Investoren anlocken.

Aufgabe einer Regierung muss es sein, Arbeitsplätze zu schaffen. Reiner Transitverkehr bringt keine Wertschöpfung sondern nur Lasten. Auch aus diesem Grund ist zumindest mittelfristig ein Fährverkehr und Hafenumschlag für unser Land vorteilhafter.