



Positionspapier zur deutsch-dänischen Infrastruktur



Dansk-Tysk
Handelskammer
Deutsch-Dänische
Handelskammer

Daten: geofabrik.de, gadm.org
Kartographie: Jonas Heiberg



Fehmarnsundbrücke

Umgehung Hamburg (A20, A21)



Deutsch-dänische Infrastruktur ist die Basis für den Handel zwischen Deutschland und den nord-europäischen Ländern. Für Unternehmen in Dänemark, Schweden und Norwegen öffnet sie das Tor nach Europa. Für deutsche Unternehmen erschließt sich ganz Skandinavien.

Deswegen positioniert sich die Deutsch-Dänische Handelskammer zu zentralen Infrastrukturprojekten im deutsch-dänischen Kontext. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf Norddeutschland. Die zentralen Projekte sind:

- die feste Fehmarnbeltquerung und ihre möglichst zügige und kostengünstige Fertigstellung
- die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung, v. a. der Ersatzbau für die Fehmarnsundbrücke und die Storstrømbrücke
- der Ausbau der A7, v. a. der zügige Ersatzbau für die Rader Hochbrücke und ihre Auslegung auf sechs Fahrspuren
- die Umgehungsrouen um Hamburg, v. a. die A20 und die A21
- die Modernisierung des Nord-Ostsee-Kanals und der Häfen

Fehmarnbeltquerung

Die Fehmarnbeltquerung ist das größte zur Zeit geplante Infrastrukturprojekt Nordeuropas. Die Querung selbst wird durch die dänische Seite finanziert, Deutschland sorgt lediglich für die Anbindung ans deutsche Verkehrssystem. **Die neue Verbindung wird die Spielregeln für das Wirtschaften in der Region verändern. Sie steht für Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit zwischen den Metropolregionen Hamburg/Lübeck und Kopenhagen/Malmö und auch für die Verbindung Kontinentaleuropas mit Skandinavien.** Mehr Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit sind das Ergebnis von geringeren Transaktionskosten, kürzeren Reisezeiten und der Erschließung der Randlagen in Lolland/Falster und Ostholstein.

Die dänischen Behörden haben bereits im April 2015 die Genehmigung für das Projekt erteilt. Für die weitere Planung und Realisierung ist vor allem ein belastbarer Zeitplan aus Deutschland notwendig. Beantragt im Oktober 2013, liegt das Vorhaben derzeit beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr in Kiel zur Planfeststellung. Der entsprechende Beschluss wird für 2017 erwartet. Da mit Klagen zu rechnen ist, könnte der Bau 2019 begonnen und 2026 abgeschlossen werden.

Der Zeitpunkt des Baubeginns hängt damit am Planfeststellungsverfahren sowie den zu erwartenden Klagen auf der deutschen Seite. **Aus Sicht der Deutsch-Dänischen Handelskammer verdient das Projekt hohe Priorität bei Politik und Verwaltung des Landes Schleswig-Holstein. Gleichwohl sehen wir die Notwendigkeit, gründlich und formal korrekt zu planen, um Klagen weitgehend zu vermeiden bzw. diese zügig bearbeiten zu können.**

Gegenüber dem ursprünglichen Plan hat sich der Zeitplan um fünf Jahre verschoben. Auf der dänischen Seite ist durch diese Verzögerung ein Problem entstanden: Die Baukonsortien haben sich in der Ausschreibung bis Mai 2016 an ihre Angebote gebunden. Da eine Verlängerung der Bindefrist für jedes einzelne Konsortium kalkulatorische Risiken enthält und mit Kosten verbunden ist, muss der Bauherr nun eine Entscheidung treffen. **Die Deutsch-Dänische Handelskammer spricht sich dafür aus, das Vergabeverfahren nach Wertung im Wettbewerb nun abzuschließen. Die Alternative – ein Stopp des Verfahrens mit einem neuen Ausschreibungsverfahren oder die Verlängerung der Bindung mehrerer Konsortien – wäre deutlich teurer.**

Die Wartezeit bis zur juristischen Klarheit in diesem Projekt muss sinnvoll genutzt und der Elan gewahrt werden. Das Projekt könnte dann bereits ab 2016 im Detail vorbereitet werden, um sofort nach rechtsgültiger Planfeststellung mit dem Bauen beginnen zu können.

Hinterlandverbindung der Fehmarnbeltquerung

Für den Erfolg des Projektes ist die Hinterlandanbindung ebenso wichtig wie der Tunnel selbst. Auf deutscher Seite ist die Fehmarnsundbrücke der Flaschenhals: Sie ist auf der Schiene nur für den Personenverkehr ausgelegt, auf der Straße nur zweispurig. Diese Einschränkungen mindern das Potenzial der Fehmarnbeltquerung erheblich. Der benötigte Ersatzbau wird jedoch nach aktueller Planung nicht vor 2028 abgeschlossen sein. **Aus Sicht der Deutsch-Dänischen Handelskammer sollten daher Planung und Realisierung der Fehmarnsundbrücke beschleunigt werden.** Auf dänischer Seite ist die Storstrømbrücke ein „missing link“, deren Neubau gesichert werden muss.

Jütlandroute

Über den Jütlandkorridor und die A7/E45 werden gut 70 % des deutsch-dänischen Warenhandels abgewickelt. Das jährliche Wachstum auf der Strecke dürfte über die nächsten zehn Jahre zwischen drei und vier Prozent jährlich betragen. Die Strecke wird auf absehbare Zeit die wichtigste Verkehrsader zwischen Deutschland und Dänemark bleiben. Das Nadelöhr ist die Rader Hochbrücke, die seit zwei Jahren nur noch mit Einschränkungen befahren werden darf. Für den Schwergüterverkehr ist sie vollständig gesperrt. Die Lastbegrenzungen zwingen beispielsweise die Windenergieunternehmen Siemens und Vestas, Gondeln und Türme vom Hafen in Aarhus aus nach Deutschland zu verschiffen. Die Kosten – die an den Endkunden weitergereicht werden – sind weit höher als für den Transport über die Straße.

Aktuelle Untersuchungen attestieren der Rader Hochbrücke eine Restnutzungsdauer von zehn Jahren. Derzeit ist ein vierspuriger-Ersatzbau für die Zeit ab 2026 geplant. Die neue Brücke soll im Jahr 2029 fertiggestellt sein. Damit fällt das Ende der Restnutzungsdauer auf den Fertigstellungstermin der neuen Brücke. **Gegeben die immer wieder zu sehenden Verzögerungen bei großen Bauprojekten, lässt dies zumindest Spielraum für Befürchtungen im Hinblick auf mögliche Verkehrsbehinderungen. Das Projekt muss deshalb höchste Priorität in den Planungsbehörden bekommen.** Angesichts der Lebensdauer der neuen Brücke, der zu erwartenden Steigerungen beim Verkehrsaufkommen und der geringen Kostendifferenz zwischen einer vier- und sechsspurigen Brücke erscheint die Planung von vier Fahrspuren als zu zurückhaltend. **Die Deutsch-Dänische Handelskammer tritt dafür ein, die Brücke auf sechs Fahrspuren auszulegen.**

Umfahrung von Hamburg

Der Großraum Hamburg ist Knotenpunkt und Engpass zugleich für die norddeutsche Infrastruktur. Die Umgehung der Stadt ist damit ähnlich wichtig wie ihre Erreichbarkeit. **So wohl Verkehre aus Fehmarn als auch aus Jütland müssen Hamburg effektiv umfahren können. Entscheidend sind daher der Weiterbau der A20 samt westlichem Elbtunnel bei Glückstadt sowie der Ausbau der A21 zur Ostumfahrung der Stadt.**

Nord-Ostsee-Kanal und Häfen

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt und eine der Hauptverkehrsadern Nordeuropas. Mit Start oder Ziel Dänemark durchquerten 2014 6,4 Millionen Tonnen Fracht den Nord-Ostsee-Kanal. Davon wurden allein knapp die Hälfte zwischen dem Hamburger Hafen und den dänischen Häfen verschifft. Es ist für den deutsch-dänischen Handel wichtig, dass der Nord-Ostsee-Kanal leistungsfähig bleibt. Zurzeit stehen die Fertigstellung der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel sowie die Grundinstandsetzung der Schleusen auf beiden Seiten des Kanals an.

Der Nord-Ostsee-Kanal ist wichtig für den seeseitigen Zugang der dänischen Industrie zum Hamburger Hafen. An dessen Leistungsfähigkeit und internationaler Wettbewerbsfähigkeit hat die dänische Wirtschaft ein hohes Interesse. **Deswegen begrüßen wir die Pläne zur Vertiefung der Elbe. Während der Hamburger Hafen für viele dänische Unternehmen auch das Tor zur Welt ist, sind für die deutsch-dänischen Beziehungen auch leistungsfähige Häfen in den Regionen wichtig.** Eine leistungsfähige Fährroute Rostock-Gedser samt Hafentiefung in Rostock ist für den SCANDRIA-Korridor – die kürzeste Verbindung zwischen Adria und Skandinavien – wichtig.

Fazit

Der deutsch-dänische Handel ist abhängig von einer funktionierenden und leistungsfähigen Infrastruktur.

Es gilt, die Bestandsstrecke Jütlandroute zu modernisieren bzw. ihre Funktionsfähigkeit zu sichern. Bei der Fehmarnbeltverbindung gilt es, die Verzögerung zu minimieren, die Kosten im Rahmen zu halten und die Hinterlandanbindung zu schaffen. Für reibungslosen Handel sind ferner die Bahn- und Schifffahrtsinfrastruktur zu modernisieren.

Die Zeiten für Infrastrukturinvestitionen sind historisch günstig sind. Die Kosten für langfristige Finanzierungen – für öffentliche und private Akteure – sind weit niedriger als noch vor wenigen Jahren.



Dansk-Tysk
Handelskammer
Deutsch-Dänische
Handelskammer

Deutsch-Dänische Handelskammer
Kongens Nytorv 26, 3.
DK-1050 Kopenhagen K
T +45 33 91 33 35
www.handelskammer.dk