

Der WirtschaftsReport

Eine Vision wird Realität

Februar 2012

4. Jahrgang

EUROPÄISCHE VERKEHRSNETZE sichern Standortqualität:

Fehmarnbelt-Querung als Wirtschaftsfaktor

> Günter Spahn

Trotz der vielen temporären negativen Schlagzeilen zur Zukunft der EU: Europa wächst weiter zusammen. Gewiss, die EU muss derzeit Herausforderungen bestehen. Viele EU-Staaten haben zu viele Schulden angehäuft. Doch zu Europa gibt es keine Alternative, wie jüngst zu Recht Altkanzler Helmut Kohl feststellte. Europa sei Versöhnung und Heimat; die EU bedeute Frieden und Freiheit. Unabhängig von den derzeitigen europäischen Herausforderungen durch die Finanzkrise ist die EU ein Erfolgsmodell, wenn man etwa die politische Entwicklung Europas seit dem Ende des 2. Weltkrieges würdigt. Dies gilt aber insbesondere auch für die wirtschaftliche Entwicklung.

Die aktuelle Abstimmung der Kroaten zur Mitgliedschaft ihres Landes in die EU beweist die nach wie vor vorhandene Attraktivität der EU. An der Pforte steht auch Serbien. Europa darf nicht auf Haushaltsprobleme, so wichtig deren Lösung auch ist, reduziert werden. Europa ist mehr. Europa ist heute die Definition für das Zusammenwachsen der Menschen und Kulturen und steht für gemeinsame Werte wie Frieden und Freiheit. Es war notwendig, dass Helmut Kohl im Umfeld der derzeitigen Aufregungen um die Finanzkrise daran erinnerte. Ein Beitrag für das Zusammenwachsen noch unterschiedlicher Strukturen sind u.a. auch die großen Projekte der Infrastruktur, die vor allem auch für die Stärkung der Wirtschaft stehen.

Europa braucht den Ausbau der Infrastruktur

Große Infrastrukturprojekte sind Beiträge der Standortentwicklung und stellen somit einen bedeutenden Faktor für die Entwicklung der Wirtschaft dar. Gerade in der EU haben die großen verkehrspolitischen Projekte nicht nur wichtige Beiträge der Verständigung ermöglicht. Sie gaben vor allem auch der Wirtschaft wichtige Impulse. So ist der zwischen 1987 und 1993 entstandene 50 Kilometer lange Eurotunnel für die Überwindung des Ärmelkanals (die Inbetrieb-



Computeranimation des Absenktunnels Fehmarnbelt-Querung (4-spurige Autobahn, zweigleisige Eisenbahn). © Femern

nahme erfolgte im November 1994) ein historischer Meilenstein für Frankreich und United Kingdom und somit auch für Europa geworden. Zwei wichtige Volkswirtschaften, Frankreich und United Kingdom, wurden durch die Überwindung der Wasserstraße von Dover verbunden, ohne das zeitaufwändige Umsteigen auf Fähren.

Auch die Schweiz hat als Alpenland und Bindeglied der Verkehrs- und Gütertransportströme, u.a. zwischen Deutschland nach Italien, die Wichtigkeit des derzeit entstehenden spektakulären Gotthard-Basistunnels erkannt. Das 57 Kilometer lange Projekt wird nach der Inbetriebnahme nicht nur die Verkehrszeiten reduzieren; der Tunnel wird auch einen ganz wichtigen Beitrag leisten, Güter umweltfreundlich auf der Schiene in und durch das Land zu transportieren. Wenn der Gotthard-Basistunnel und seine Verlängerung durch den Tunnel am Ceneri, der die Schweiz mit Italien verbindet, eröffnet wird, dann ist ein weiterer Baustein der europäischen Verkehrsnetze erfolgreich Wirklichkeit geworden.

Fehmarnbelt-Querung mehr als ein Traum

Eine durchaus mit Eurotunnel und Gotthard-Basistunnel vergleichbare Dimen-

sion nimmt die entstehende Fehmarnbelt-Querung zwischen Dänemark und Deutschland ein. Auch hier entstehen nicht nur neue Arbeitsplätze durch das Projekt. Die Fehmarnbelt-Querung ist

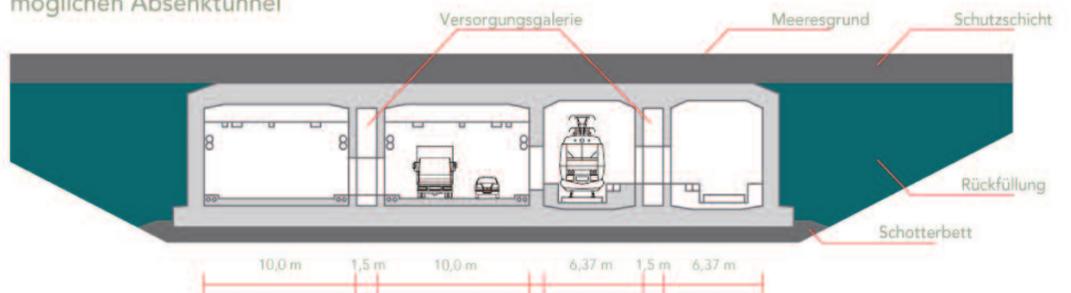
schaft, Kultur und vor allem der Arbeitsmärkte und somit der Wirtschaft. Es genügt ein Blick auf die Landkarte, um die Notwendigkeit der Fehmarnbelt-Querung zu verdeutlichen. Sie verbindet

weiligen Hinterland gewaltig in Sogwirkung der Öresundbrücke durch zusätzliche Investitionen, z.B. in die Bereiche Informationstechnologie, Medizintechnik und Biowirtschaft profitiert.

Wichtige Realisierungsphase

Das größte nordeuropäische Infrastrukturvorhaben Fehmarnbelt-Querung geht jetzt in die entscheidende Phase. Nachdem der Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland von den Parlamenten (in Deutschland am 18. Juni 2009) ratifiziert wurde, geht das 5,5 Milliarden Euro-Projekt nun in die konkrete Phase der Realisierung. Bereits Ende August 2011 hat die Gesellschaft Femern A/S, die im Auftrag des dänischen Verkehrsministeriums für die Planung und Erstellung der festen Fehmarnbelt-Querung verantwortlich ist, mit den Vorbereitungen der Ausschreibungen für die großen Bauverträge begonnen. Kurz vor Weihnachten 2011 wurde der „konsolidierte technische Bericht“, der die vier möglichen Verfahren der Querung analysiert, der Öffentlichkeit vorgestellt. Ein

Querschnitt durch einen möglichen Absenktunnel



Querschnitt der geplanten Fehmarnbelt-Querung durch einen 17,6 Kilometer langen Absenktunnel. © Femern

die Realisierung von Standort- und somit Wirtschaftspolitik pur! Die Bahn spart Umwege von 160 Kilometer. Durch die Querung wird die Lücke zwischen den nordeuropäischen und kontinentaleuropäischen Schienennetzen ganz im Interesse der EU geschlossen. Aber die Fehmarnbelt-Querung, vermutlich ein Absenktunnel, ist viel mehr. Sie ist ein erwünschter Beitrag der besseren grenzüberschreitenden Integration von Nachbarn und Bereichen wie Wissen-

nämlich durch den Lückenschluss nicht nur Schweden, Dänemark und Deutschland. Sie ist Strukturpolitik reinsten Wassers. In einer Linie werden die europäischen Metropolen, die zu den erfolgreichsten wirtschaftlichen Regionen Europas gehören, nämlich Kopenhagen und Hamburg, über Seeland, Lolland, Fehmarn und die alte Hansestadt Lübeck verbunden. Das 19 Kilometer-Projekt der festen Fehmarnbelt-Querung (davon ist der geplante eigentliche Absenktunnel 17,6 km lang) zwischen der dänischen Lolland- und der deutschen Fehmarn-Insel, die wiederum durch die deutsche Fehmarnsund-Brücke (Vogelfluglinie) mit dem Festland in Schleswig-Holstein verbunden ist, liegt auch im deutschen Interesse. Deutschland ist Skandinaviens größter Handelspartner. Die Fehmarnbelt-Querung wird nicht nur die gesamte Region um den Fehmarnbelt mit neun Millionen Menschen besser vernetzen und in der wirtschaftlichen Bedeutung ausbauen. Partizipieren wird vor allem auf deutscher Seite auch das Oberzentrum Hansestadt Lübeck und der gesamte Kreis Ostholstein und ganz allgemein Schleswig-Holstein. Derartige Erfahrungen hat man bereits bei der Verbindung der dänischen Hauptstadt Kopenhagen mit der südschwedischen Stadt Malmö über die großartige Öresundbrücke gemacht. Beide Städte haben mit ihrem je-

Absenktunnel ist die bevorzugte Variante. Ein Bohrtunnel, nach dem Konzept des Eurotunnels, ist mit höheren baulichen Risiken verbunden, da drei Tunnelröhren durch geologisch schwierige Bodenverhältnisse gebohrt werden müssten. Bei den zunächst favorisierten Brückenlösungen (Schrägkabelbrücke und klassische Hängebrücke) sprechen Wind- und Wetterverhältnisse gegen einen ständigen ungestörten Betrieb.

Alle vier Alternativen basieren auf den gleichen sicherheitstechnischen und funktionalen Anforderungen für eine vierspurige Autobahn sowie einer zweigleisigen Eisenbahnverbindung. Ein Absenktunnel, mit an Land vorgefertigten Elementen, ist auch von der Investitionssumme her gegenüber einem Bohrtunnel (Gesamtkosten würden 6,8 Milliarden Euro betragen) – neben den erwähnten technischen Schwierigkeiten – um 25% weniger Kosten zu realisieren. Wenn die endgültigen Entscheidungen auf der Basis der jetzt vorgelegten Empfehlungen durch Dänemark und Deutschland (u.a. in Deutschland durch den Planfeststellungsbeschluss der zuständigen Behörde in Schleswig-Holstein) vorliegen, kann mit dem Bau 2014 begonnen werden. Die Eröffnung des Jahrhundertvorhabens ist für das Jahr 2020 geplant. In acht Jahren ist dann Europa erneut besser zusammengewachsen.



Bereits die Öresundbrücke sorgte für wirtschaftliche Impulse in den Räumen Kopenhagen und Malmö. © Femern