



AUTOR



Dr. Jan Wedemeier
Senior Researcher am HWWI,
Niederlassung Bremen
Tel: 0421 - 2208 - 243

VERKEHR

Der lange Weg von Hamburg nach Skandinavien wird endlich kürzer

Die so genannte Vogelfluglinie – die Verbindung zwischen Dänemarks Hauptstadt Kopenhagen auf Seeland über Falster und Lolland nach Deutschland – feiert dieses Jahr ihr 50. Jubiläum. Heute ist die Vogelfluglinie mit ihren 300 km die direkteste Verkehrsverbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen über die Ostsee, um Güter, Innovationen und Wissen zwischen den beiden Metropolregionen zu transferieren. Der Bau der Vogelfluglinie vor 50 Jahren hat die europäische Integration von Skandinavien nach Westeuropa damals stark vorangetrieben. Die räumliche Verknüpfung wurde schnell zu einem wichtigen Meilenstein im transeuropäischen Verkehrsnetz.

Bereits 1863 hatte es erste Planungen gegeben, die beiden Länder durch eine Vogelfluglinie miteinander zu verbinden, durch welche die vormals zum Königreich Dänemark gehörenden Teile Holstein und Altona näher an Kopenhagen heranwachsen sollten. Auch wenn die Idee damals noch nicht umgesetzt wurde, hat sich im Laufe der Zeit nichts an ihrer ökonomischen Notwendigkeit geändert. Der stetig ansteigende Warenverkehr und die zusammenwachsenden Volkswirtschaften Europas führten 1963 schließlich zum Bau der Fehmarnsundbrücke vom deutschen Festland auf die Insel Fehmarn, womit der Grundstein für die Vogelfluglinie gelegt war. Die neue Route beschleunigte den Verkehr um zwei Stunden und ersetzte damit den bis dahin bestehenden üblichen Verkehrsweg Gedser-Großenbrode/Oldenburg in Holstein. Die Strecke entwickelte sich bald

zu einer der wichtigsten Verkehrsrouten im Schienen- und Kraftverkehr zwischen Skandinavien und Westeuropa.

Im Jahre 1998 wurde in Konkurrenz zur bestehenden Linie der Bau der Brücke über den Großen-Belt (der Schienenverkehr wird teilweise durch einen Tunnel geführt) abgeschlossen, was die Reisezeit zwischen Seeland über Jütland nach Hamburg zwar in Kilometern nicht verkürzte, aber die zeitlich aufwendige Schiffsübersetzung ersetzte. Infolgedessen wurde die Bedeutung der Vogelfluglinie geschwächt. Dies zog Umlenkungseffekte vor allem im Güter- und Schienenpersonenverkehr nach sich, da seitdem, mit Ausnahme des jüngeren Schienenpersonenverkehrs zwischen Hamburg und Kopenhagen, der gesamte Schienenverkehr über diese feste Querung abgewickelt wird.

Bis zum Jahr 2020 soll auf der bestehenden Vogelfluglinie ebenfalls eine feste, circa 19 km lange Querung unter den Fehmarnbelt von Puttgarden nach Rodbyhavn realisiert werden, was voraussichtlich zum Einstellen des gegenwärtigen Fährverkehrs führen wird. Durch den Bau der festen Querung wird vor allem auch die Nord-Süd-Achse – beginnend von Helsinki über Stockholm, Malmö und Kopenhagen, Rodby und Puttgarden, bis nach München, Mailand, Rom und Sizilien – im transeuropäischen Verkehrsnetz erschlossen. Der Bau des Tunnels wird die Reisezeit des Schienenpersonenverkehrs zwischen Kopenhagen und Hamburg von derzeit etwa 4,5 auf 3,5 bis 3 Stunden verringern, im Schienengü-

terverkehr verkürzt sich die Transportzeit um etwa zwei Stunden. Die Gesamtkosten des Baus werden einschließlich der Hinterlandverbindungen auf 5,5 Mrd. Euro geschätzt, wovon eine staatliche dänische Investitionsgesellschaft die Kosten für den Bau des Tunnels von etwa 4,3 Mrd. Euro trägt und sich dafür über eine Maut refinanziert. Zudem sollen auch höchstmögliche Gemeinschaftszuschüsse aus dem TEN-T-Programm der Europäischen Gemeinschaft beantragt werden.

Die ökonomischen Effekte, die von dem Tunnelbau ausgehen, haben eine direkte Auswirkung auf das Baugewerbe mit den Konstruktionsunternehmen und Ingenieurbüros. Geschätzte 3.000 bis 4.000 Arbeitskräfte werden für den Bau des Tunnels – welches im Absenkverfahren realisiert wird – nötig sein. Für den Erhalt nach der Fertigstellung des Tunnels ist mit mehreren Hundert dauerhaften Arbeitsplätzen zu rechnen. Für die Handlungsszenarien ergeben sich vor allem ökonomische

Effekte für Südschweden, dann für Dänemark und dann erst für die Lübeck-Holstein-Region – was maßgeblich auch die Finanzierungslastenverteilung zugunsten von Deutschland erklärt. Die Auswirkungen auf die Pendlerströme werden hingegen eher als gering eingestuft, da die Fehmarnbelt-Region räumlich nicht hinreichend verdichtet ist und die geografischen Distanzen zu den Arbeitsmarktzentren zu groß sind.

Einen großen wirtschaftlichen Nutzen dürfte aber insbesondere auch die Metropolregion Hamburg dank der schnellen Verbindung mit der Metropolregion Kopenhagen/Malmö ziehen. Hier liegt viel Potenzial, da beide Agglomerationsräume stark auf wissensintensive Dienstleistungen und forschungsintensive Industrien ausgerichtet sind. Die Öresund-Region gilt als eine der bedeutendsten Gesundheits- und Biotechnologiestandorten weltweit, mit einer Vielzahl an Forschungseinrichtungen und Universitäten. Auch sind beide Regionen

bekannt für zahlreiche, international agierende Unternehmen in der Kultur- und Kreativwirtschaft im Bereich der u.a. Design-, Medien-, Werbe- und Filmwirtschaft sowie Architektur. Die Kultur- und Kreativwirtschaft ist dabei wesentlich auf den Face-to-face-Kontakt für den Austausch von Ideen und Wissen angewiesen, um in wechselseitigen Prozessen neue Produkte zu entwickeln. Dies wird durch die feste Querung begünstigt. Mit dem Tunnel wird eine weitere Lücke in der Infrastruktur Nordeuropas geschlossen und die kürzeste Transportroute zwischen Skandinavien und Mitteleuropa entstehen. Für einen integrativen Markt mit europäischer Identität, den es weiter zu stärken gilt, ist der Ausbau der Vogelfluglinie somit ein entscheidender Beitrag. Das nächste Jubiläum – bis dahin wird der Tunnel auch längst amortisiert sein – ist somit bereits in Sicht.

Der Artikel ist Teil eines Beitrages auf NDR Info (www.ndr.de/info/index.html) vom 13. April 2013.