

S. 1-17
Nachrichtlich

**Anlage 26.1.2.5: Anhang 5 - Entwicklung des Verkehrsangebots der Fähren nach
Eröffnung der festen Querungen über den Großen Belt und den
Öresund**

5. Entwicklung des Verkehrsangebots der Fähren nach Eröffnung der festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund

Mehrere an dem Markterkundungsverfahren beteiligte Akteure äußerten Bedenken hinsichtlich der Folgen, die ein paralleler Betrieb der Kfz-Fähren auf dem Fehmarnbelt (Puttgarden-Rødby) für die finanzielle Tragfähigkeit der Festen Fehmarnbeltquerung haben kann.

Aus diesem Grund hat FDJV untersucht, ob es den Regierungen möglich ist, ein paralleles Verkehrsangebot der Fähren nicht zu gestatten. Die Schlussfolgerung lautet, dass es nicht möglich ist, einer privatwirtschaftlichen Fährgesellschaft mit gesetzgeberischen oder sonstigen rechtlichen Mitteln den Betrieb einer Fährlinie zwischen Puttgarden und Rødby parallel zu der Festen Fehmarnbeltquerung zu untersagen.

Um einschätzen zu können, ob eine parallele Fährverbindung über den Fehmarnbelt genügend Verkehr auf sich ziehen kann, um rentabel zu sein, wurde Sund & Bælt gebeten, die Erfahrungen aus dem Betrieb mehrerer Fährlinien parallel zu den festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund auszuwerten. Auch Erfahrungen vom Eurotunnel unter dem Ärmelkanal werden berücksichtigt.

Diese Auswertung kann zur Bewertung des Szenarios der Verkehrsprognose mit fortgesetztem Betrieb der Fähren parallel zu einer festen Querung über den Fehmarnbelt zwischen Puttgarden und Rødby genutzt werden, um dadurch sowohl die Verkehrsanalysen als auch die generelle Bewertung der Risiken im Zusammenhang mit den künftigen Mauteinnahmen auf einer Festen Fehmarnbeltquerung zu aktualisieren.

1 Allgemeine Beobachtungen

Vor Auswertung der Erfahrungen sollten einige allgemeine Beobachtungen hinsichtlich der Relevanz eines Vergleichs der drei festen Querungen in Bezug auf die Möglichkeit eines Fährbetriebs parallel zur Festen Fehmarnbeltquerung angestellt werden.

Die drei festen Querungen sind aufgrund ihrer geografischen Lage auf recht unterschiedliche „Märkte“ ausgerichtet.

Feste Querung über den Großen Belt

Die feste Querung über den Großen Belt erfüllt vor allem die Aufgabe einer regionalen bzw. inländischen Verbindung für die Straßen- und Schienennetze im westlichen und östlichen Teil Dänemarks. Die Einrichtung der festen Querung als mautpflichtiger Verkehrsweg hat gezeigt, dass es am Großen Belt zuvor eine Barriere in Form eines erheblichen Zeitaufwands und einer fehlenden unmittelbaren Verfügbarkeit, mit denen eine Fährverbindung behaftet ist, gegeben hat.

Die Fahrzeuge, die heute die feste Querung nutzen, legen typischerweise eine Distanz von 200 km zurück. Die Querung kann als interregionale Verbindung für Freizeitverkehr, gewerblichen Verkehr und Güterverkehr zwischen zwei wichtigen Landesteilen Dänemarks beschrieben werden.

Da die feste Querung mautpflichtig ist, fällt die Nutzung durch lokale Pendler recht gering aus. Berufspendler nutzen die Bahnverbindung über den Großen Belt sowohl im Nahbereich als auch interregional, nachdem die feste Querung es ermöglicht, die Distanz zwischen den größten Städten Dänemarks in nur wenigen Stunden zu überbrücken.

Feste Querung über den Öresund

Ganz allgemein ist die Öresundquerung auf zwei unterschiedliche Märkte ausgerichtet. Der erste ist der lokale bzw. regionale Markt innerhalb der Öresundregion, einem dicht besiedelten Ballungsraum mit zwei Großstädten (Kopenhagen und Malmö). Dieser lokale Markt umfasst vor allem Berufspendler und wird voraussichtlich stark wachsen, wenn die legislativen (Steuern, Rentenbezug usw.), kulturellen und sonstigen Barrieren nach und nach abgebaut werden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass es noch einige Jahre dauern wird, bis das Integrationspotenzial in der Region voll ausgeschöpft ist. Der zweite Markt besteht aus dem internationalen Fernverkehr zwischen Skandinavien und dem europäischen Kontinent.

Die Feste Fehmarnbeltquerung entsteht in einem geografischen Gebiet mit relativ geringer Bevölkerungsdichte und wenig Industrie und Gewerbe. Landwirtschaft (auf der dänischen Seite) und Dienstleistungen (Tourismus) dominieren die Wirtschaft auf beiden Seiten des Belts. Der Austausch von Arbeit und Gütern zwischen diesen beiden Gebieten ist äußerst gering. Aus diesem Grund wird das Verkehrsaufkommen auf dem Korridor Puttgarden–Rødby vom Fernverkehr zwischen den zentralen und südlichen Teilen Europas und Skandinavien dominiert, und zwar in Form von Güterverkehr, Geschäfts- und Freizeitreisen (letztere konzentriert auf die Sommermonate).

Diese Zusammensetzung des Verkehrsmarkts auf dem Fehmarnbelt wird auch im Falle einer Festen Fehmarnbeltquerung vorherrschen, wobei der lokale Pendler- und Gewerbeverkehr über die Jahre zunehmen wird.

Zumindest auf kürzere Sicht werden lokale Berufspendler und Gewerbetreibende jedoch einen geringeren Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen haben.

Generell sollte demnach im Auge behalten werden, dass die drei festen Querungen recht unterschiedlichen Zwecken bzw. Märkten dienen. Aus diesem Grund muss bei einem Vergleich der Fährverbindungen und deren Entwicklung in den drei Regionen vor und nach Eröffnung der festen Querungen behutsam vorgegangen werden.

2. Erfahrungen von den festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund

2.1 Großer Belt

Vor der Übergabe der festen Querung über den Großen Belt an den Eisenbahn- und Straßenverkehr gab es eine Reihe von Fährverbindungen für den Verkehr zwischen Ost- und Westdänemark.

Am Großen Belt verkehrten folgende Fährlinien:

- DSB-Zugfähre, Korsør–Nyborg
- DSB/Scandlines-Fähre für Kraftfahrzeuge, Halsskov–Knudshoved
- Vognmandsruten („Brummi-Route“) für Kraftfahrzeuge, Korsør–Nyborg

Wie aus der Karte ersichtlich ist, nutzten die Fährlinien auf dem Großen Belt denselben Korridor wie die heutige feste Querung.



Fährlinien über den Großen Belt, 1997

Die erste öffentliche Fährlinie transportierte ab 1883 Personen und Güterzüge zwischen den Küstenorten Korsør und Nyborg. Der Bahnverkehr wurde auf die feste Querung verlegt, als deren Bahnstrecke 1997 – ein Jahr vor Fertigstellung der Autobahnquerung – eröffnet wurde.

Die zweite öffentliche Fährlinie zwischen Halsskov und Knudshoved beförderte ab 1957 Pkw, Lkw und Busse.

Die dritte Fährlinie auf diesem Korridor befand sich im Besitz einer privaten Reederei. Sie trug die Bezeichnung „Vognmandsruten“ (deutsch in etwa „Brummi-Route“) und bediente ab 1984 die gleiche Strecke wie die DSB-Zugfähren: Korsør–Nyborg. Befördert wurden ausschließlich Kraftfahrzeuge.

Bestandteil des politischen Beschlusses von 1986 für die Errichtung einer festen Querung über den Großen Belt war auch die Entscheidung, die beiden im staatlichen Besitz befindlichen DSB-Fährlinien einzustellen. Die Zugfähre wurde am Tag der Eröffnung der Bahnstrecke im Juni 1997 und die Autofähre am Tag der Eröffnung der Autobahn (Juli 1998) auf der festen Querung eingestellt.

Dies war (rechtlich) möglich, weil die DSB zu diesem Zeitpunkt eine öffentliche Körperschaft unter direkter Kontrolle des Staates (Verkehrsministerium) war.

Vor Übergabe der Autobahnquerung an den Verkehr ließ die Fährgesellschaft der „Brummi-Route“ verkünden, dass sie den Betrieb parallel zur festen Querung fortzusetzen gedenke. Auf der Verbindung wurde eine Anzahl kleinerer Ro-Ro-Fähren eingesetzt, die ein Discount-Produkt (niedriger Preis und Qualität) anboten. Die Überfahrtszeit betrug ca. 75 Minuten gegenüber 10 bis 15 Minuten auf der festen Querung.

Die privaten Fähren hatten ihre Anleger in der Nähe der Ortszentren von Korsør und Nyborg, was bedeutete, dass der Zugang für Pkw und Lkw zur Autobahn im Hinterland im Vergleich zur festen Querung und den alten DSB-Fähren nicht optimal war. Andererseits konnte die Fährlinie den „örtlichen“ Verkehr anziehen, insbesondere Pkw und Kleintransporter.

Da die Reederei ein Discount-Produkt anbot, konnten die Ticketpreise niedrig gehalten werden. Es wurde erwartet, dass die Fährlinie mit der festen Querung über den Großen Belt würde konkurrieren können, insbesondere in den Marktsegmenten Lkw und lokaler Personenverkehr.

Man war sich jedoch auch im Klaren darüber, dass der Preis für die Überfahrt deutlich unter der Maut für die feste Querung liegen musste, damit die Fährlinie angesichts der schlechteren Zugänglichkeit und der längeren Reisedauer ausreichend Verkehr auf sich ziehen konnte.

Das Gesetz zum Betrieb der festen Querung über den Großen Belt schrieb vor, dass die Mautgebühren die gleiche Höhe haben sollten wie die Tarife der DSB-Fähren (unter Abzug der Kosten für die Fahrt über die Querung).

Dieses Prinzip wurde jedoch teilweise aufgegeben, und zwar aus zwei Gründen: Einerseits war der öffentliche Druck groß, niedrigere Preise anzubieten, um die Barriere endgültig aufzuheben, die die alte Fährverbindung für das Land bedeutet hatte. Andererseits mussten Bedingungen für die Betreibergesellschaft geschaffen werden, die möglichst wettbewerbsfähige Preise erlaubten und dabei zugleich eine Tilgung der Finanzierungskredite über einen Zeitraum von 30 bis 40 Jahren ermöglichten.

Anhand der nachfolgenden Tabelle wird deutlich, dass nach Eröffnung der festen Querung über den Großen Belt erhebliche Zuwächse in allen Fahrzeugkategorien zu verzeichnen waren. Diese Zunahme des Verkehrsaufkommens setzte sich zusammen aus einer Verlagerung des Verkehrs von anderen Fährverbindungen und Verkehrsmitteln (Flugzeug), aus allgemeinen, durch das Wirtschaftswachstum bedingten Zuwächsen sowie aus induziertem Verkehr.

Tabelle 1: Zahl der Pkw, Lkw und Busse vor (1997) und nach (1999)
Eröffnung der festen Querung über den Großen Belt

Anzahl Fahrzeuge pro Jahr					
Fahrzeugart	Brummi-Route (1997) Korsør-Nyborg	DSB-Fähre (Halsskov-Knu dshoved) (1997)	Fähren über den Großen Belt, insgesamt (1997)	Feste Querung Großer Belt (1999)	Verände rung in %
Pkw	446.221	2.133.015	2.579.236	6.101.138	+137 %
Lkw, insgesamt	141.444	301.947	443.391	757.719	+71 %
Busse	3.269	15.285	18.554	30.218	+67 %

Noch vor Eröffnung der festen Querung entschied die Reederei der „Brummi-Route“, den Fährbetrieb bei Übergabe der Autobahn an den Verkehr 1998 einzustellen.

Der Grund lag vermutlich darin, dass die Fährgesellschaft zu dem Schluss gekommen war, dass sie trotz konkurrenzfähiger Fährtarife nicht genug Verkehr würde auf sich ziehen können, weil die Verfügbarkeit der festen Querung für die Verkehrsteilnehmer so viel besser und die Reisezeit rund eine Stunde kürzer war.

Die Fährtarife (1997) und die Mautgebühren der festen Querung (1999) sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 2: Fährtarife und Mautgebühren am Großen Belt vor und nach
Eröffnung der festen Querung

Mautgebühren/Fährtarife – Großer Belt				
DKK Fahrzeugart	Brummi-Route (1997) Korsør-Nyborg	DSB-Fähre 1997 (Halsskov-Knudshoved)	Maut, Großer Belt (1987)	Großer Belt (1999)
Pkw	270	315	285	210
Lkw I (<10 m)	500–720	504–840 *)	414–750	525
Lkw II (>10 m)	950–1.600	1.040–1.644 *)	950–1.554	835
Busse	450–990	n. v.	n. v.	785–2.335

*) Speditionen erhielten Rabatte von bis zu 23 %.

Die Zahlen basieren auf offiziellen Angaben. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Fährreedereien verschiedene Rabatte für alle Arten von Fahrzeugen anboten, was einen direkten Vergleich mit den Mautgebühren auf der festen Querung erschwert. Aus dem gleichen Grund ist es schwer zu bestimmen, wie weit eine Fährreederei ihre Preise senken kann, um mit einer festen Querung in Wettbewerb zu treten, denn die tatsächlichen durchschnittlichen Fährtarife sind Dritten nicht bekannt.



Feste Querung und Fährlinien, Großer Belt/Kattegat, 1999

Auch vier Jahre nach Eröffnung der festen Querung hatte keine weitere Fährlinie den Betrieb aufgenommen, obschon die Verkehrsströme über den Großen Belt schnell zunahmen. Daraus lässt sich schließen, dass nach Einschätzung der Fährreedereien parallele Fährlinien in Bezug auf Reisezeit und Verfügbarkeit nur sehr schwer mit einer festen Querung konkurrieren können. Diese Faktoren scheinen für Reisende neben dem Preis von großer Bedeutung zu sein.

Mautgebühren und Fährtarife sind überall dort ein Wettbewerbsfaktor, wo der Zeitaufwand ähnlich groß ist, wie beispielsweise im Pkw- und Lkw-Verkehr zwischen dem nördlichen Seeland und Nordjütland.

Dies ist die Grundlage für die Existenz der drei Fährverbindungen über das Kattegat. Diese Fährverbindungen bieten eine Alternative zur festen Querung über den Großen Belt.

Die drei Fährlinien waren bereits vor Eröffnung der festen Querung in Betrieb. Wegen der Konkurrenz durch die feste Querung über den Großen Belt hat die Fährreederei, die die drei Linien betreibt, ihr Angebot u. a. durch den Einsatz neuer Schnellfähren mit Tragflügeltechnik erheblich aufgewertet. Dadurch hat sich beispielsweise die Überfahrtszeit zwischen Sjællands Odde (Nordostdänemark) und Ebeltoft (Nordwestdänemark) auf 3 Stunden 45 Minuten verkürzt.

Insgesamt können die Kattegat-Fährlinien ca. 15 Prozent des Gesamtmarkts im Ost-West-Verkehr für Pkw und Lkw halten.

Dies muss als größter „natürlicher“ Marktanteil der Fähren angesehen werden, vorausgesetzt, dass die Fahrpläne und Fährtarife wettbewerbsfähig sind und den Nutzern keine nennenswerten Nachteile in Bezug auf die Reisezeit entstehen.

Interessant ist auch, dass eine Befragung hinsichtlich der Streckenwahl gezeigt hat, dass rund 70 Prozent der Reisenden als Grund für die Nutzung der festen Querung über den Großen Belt deren Verfügbarkeit und die kurze Reisezeit angeben, während nur 10 bis 15 Prozent der Befragten die Kosten als Grund nennen.

Hier ist anzumerken, dass mit dem Gesetz über den Bau der festen Querung über den Großen Belt die Betreibergesellschaft Storebælt dazu verpflichtet wurde, eine Kattegat-Fähre zu betreiben, falls private Reedereien dort keinen rentablen Fährbetrieb aufrechterhalten können. Gleiches gilt für die Fährlinie Skodsbjerg-Taars, die heute von Scandlines betrieben wird, jedoch finanzielle Unterstützung seitens der Betreibergesellschaft am Großen Belt erhält.

2.2. Die feste Querung über den Öresund

Das Verkehrsnetz in der Öresundregion ist in gewissem Umfang feingliedriger als das am Großen Belt.

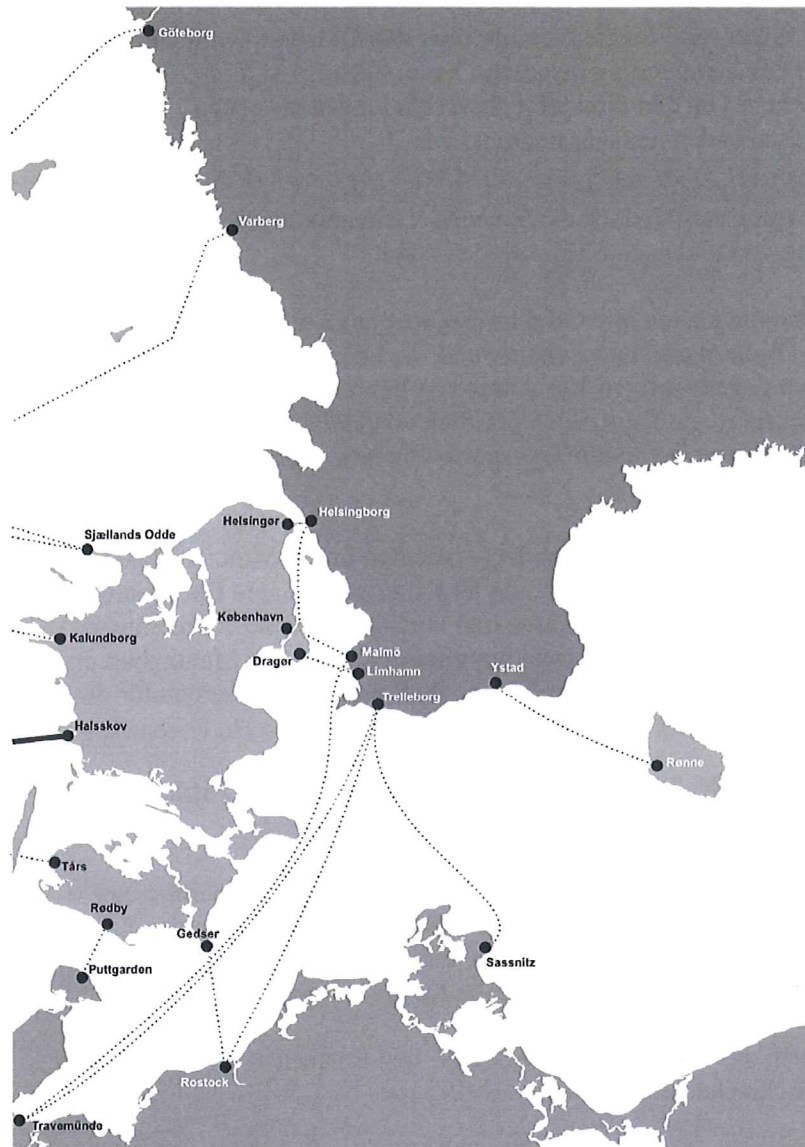
Vor der Eröffnung der festen Öresundquerung gab es die folgenden Fährverbindungen:

Fährkorridor Kopenhagen–Malmö:

- a) Scandlines Dragør–Limhamn (Kfz und Fußgänger)
- b) Flyvebådene („Flugboote“) Kopenhagen–Malmö (nur Fußgänger)
- c) Pilen („Pfeil“) Kopenhagen–Malmö (nur Fußgänger)

Fährkorridor Helsingør–Helsingborg:

- a) Scandlines (Kfz und Fußgänger)
- b) H-H Ferries (Kfz und Fußgänger)
- c) Sundbusserne (nur Fußgänger)
- d) Darüber hinaus gab es eine „Frachtroute“ in Form einer Eisenbahnfähre zwischen Kopenhagen und Helsingborg, die nur Güterzüge beförderte. Diese Fährlinie wurde eingestellt, als die feste Öresundquerung öffnete und sämtliche Güterzüge auf diese Strecke verlagert wurden.



Fährverbindungen über den Öresund, 1999

Generell lässt sich der „Markt“ für den Straßenverkehr über den Öresund in drei Kategorien einteilen:

- Ein lokaler Markt für Kfz- und Personenverkehr um die Städtepaare Helsingør/Helsingborg und København/Malmö
- Ein Markt für den internationalen Fernverkehr für Güter, schwere Lkw und Touristen
- Ein regionaler Markt, der mehr oder weniger auf der Grundlage der festen Öresundquerung entstanden ist

Der lokale Markt im Korridor Helsingør–Helsingborg ist von der Eröffnung der festen Querung eher unbeeinflusst, während der lokale Markt im Raum København/Malmö drastisch gewachsen ist – als direkte Folge der festen Querung.

Der „internationale“ Güter- und Freizeitverkehr über den Öresund wurde durch die Eröffnung der festen Öresundquerung insgesamt kaum beeinflusst, d. h., dass die Verlagerung von Verkehr von den direkten Fährverbindungen zwischen Deutschland und Südschweden nur sehr begrenzt war.

Die feste Öresundquerung stellt jedoch einen neuen Verkehrskorridor mit schnellerem und kürzerem Zugang von und nach Südschweden bereit.

Internationale Speditionen planen ihre Gütertransporte per Lkw auf der Grundlage von Beförderungskosten (Entfernung) und Zeitaufwand. Aus diesem Grund wählen Speditionen – bei dem gegenwärtigen Verhältnis von Fährtarif und Mautgebühr – die Fähren, wenn die Transporte zu Fahrtzielen nördlich von Helsingborg in Schweden gehen, und die feste Querung, wenn die Transporte von bzw. nach Südschweden gehen.

Solange die Verfügbarkeit der Fähren hoch ist (Abfahrten im 30-Minuten-Takt), werden Speditionen die über die feste Querung 50 Kilometer längere Entfernung zu Fahrtzielen nördlich von Helsingborg meiden und vorzugsweise die Fähren nutzen. Für diesen Verkehr ist die feste Öresundquerung nur attraktiv, wenn die Mautgebühren gegenüber den Fährtarifen entsprechend niedriger sind, um die Fahrtkosten für die 50 bis 60 Kilometer längere Strecke auszugleichen.

Ein weiterer Grund für die Wahl der Fähre als Verkehrsträger ist die Tatsache, dass die Logistik-Terminals der Speditionen sich in Helsingborg befinden.

Ähnliche Erwägungen gelten für Touristen, die zwischen Kontinentaleuropa und Schweden fahren, soweit keine Verkehrsstaus auf der Autobahn bzw. an den Fähren auftreten, was in den Sommermonaten häufig der Fall ist. Auch hier spielen Verfügbarkeit und Flexibilität eine wichtige Rolle für die Nutzer.

Außerdem können auch die vorgeschriebenen Lenk- und Rastzeiten für Berufsfahrer einen Einfluss auf die Streckenwahl haben.

Die Folgen für den Fährverkehr über den Öresund werden anhand der folgenden Tabelle aufgezeigt, die das Aufkommen vor und nach Eröffnung der festen Querung darstellt:

Tabelle 3: Anzahl der Fahrzeuge und Reisenden auf den Fährverbindungen über den Öresund, 1. Juli 1998 bis 30. Juni 1999

Verkehr Öresund 01.07.1998–30.06.1999						
	Dragør-Limhamn	„Flugboote“	H-H Ferries	Scandlines (H-H)	Sundbusserne (H-H)	Insgesamt
Pkw	319.492	-	550.106	1.719.718	-	2.589.316
Lkw	28.604	-	83.337	333.625	-	445.566
Busse	14.633	-	7.785	38.584	-	61.002
Fußgänger	-	3.421.495	-	-	2.017.631	-
Reisende insgesamt	1.852.318	3.421.495	1.906.919	10.078.128	2.017.631	19.276.491

Tabelle 4: Anzahl der Fahrzeuge und Reisenden auf den Fährverbindungen und der festen Querung über den Öresund, 1. Juli 2000 bis 30. Juni 2001

Verkehr Öresund 01.07.2000–30.06.2001								
	Dragør-Limhamn	„Flugboote“	H-H Ferries	Scandlines (H-H)	Sundbusserne (H-H)	Öresundquerung Straße Schiene		Insgesamt
Pkw	0	-	519.468	1.314.657	-	2.770.282	-	4.604.407
Lkw	0	-	110.663	292.365	-	137.823	-	540.851
Busse	0	-	6.180	34.856	-	38.689	-	79.725
Fußgänger	0	1.579.049	-		1.643.368	n. v.	4.857.509	
Reisende insgesamt	0	1.579.049	1.868.843	8.234.409	1.643.368	8.169.000	4.857.509	26.352.178

Bereits im November 1999, vor Eröffnung der festen Querung zwischen Kopenhagen und Malmö, beschloss die Reederei Scandlines die Einstellung der Fährlinie zwischen Dragør und Limhamn. Diese Fährlinie erwirtschaftete den Großteil ihrer Einnahmen aus dem Urlaubsreiseverkehr in den Sommermonaten und fuhr im Winterhalbjahr wegen geringer Auslastung vermutlich Verluste ein.

Aus Tabelle 4 geht zudem hervor, dass die beiden Fährlinien auf der Verbindung Helsingør–Helsingborg im starken Wettbewerb zueinander sowie mit der festen Öresundquerung stehen. Die Reederei H-H Ferries konnte die Zahl der beförderten Lkw auf dieser Linie zwischen 1998/1999 und 2000/2001 ausbauen, während Scandlines auf ihren Linien rund 40.000 Lkw verlor.

Die „Flugboote“ setzten den Betrieb nach Öffnung der festen Querung noch bis November 2001 fort. Diese Personenfähren standen im direkten Wettbewerb mit der neuen Zugverbindung zwischen den Hauptbahnhöfen in Kopenhagen und Malmö, wichtigste Nutzer waren Berufspendler, Einkaufsbummler und Tagesausflügler. Die Reisezeit war bei diesen beiden Verkehrsmitteln etwa gleich lang.

Der Einstellung der Fährlinie im November 2001 war ein massiver Verlust an Fahrgästen vorausgegangen: Die Zahl fiel von 3,9 Millionen Reisenden im Zeitraum 1999/2000 auf 1,6 Millionen Reisende im Zeitraum 2000/2001.

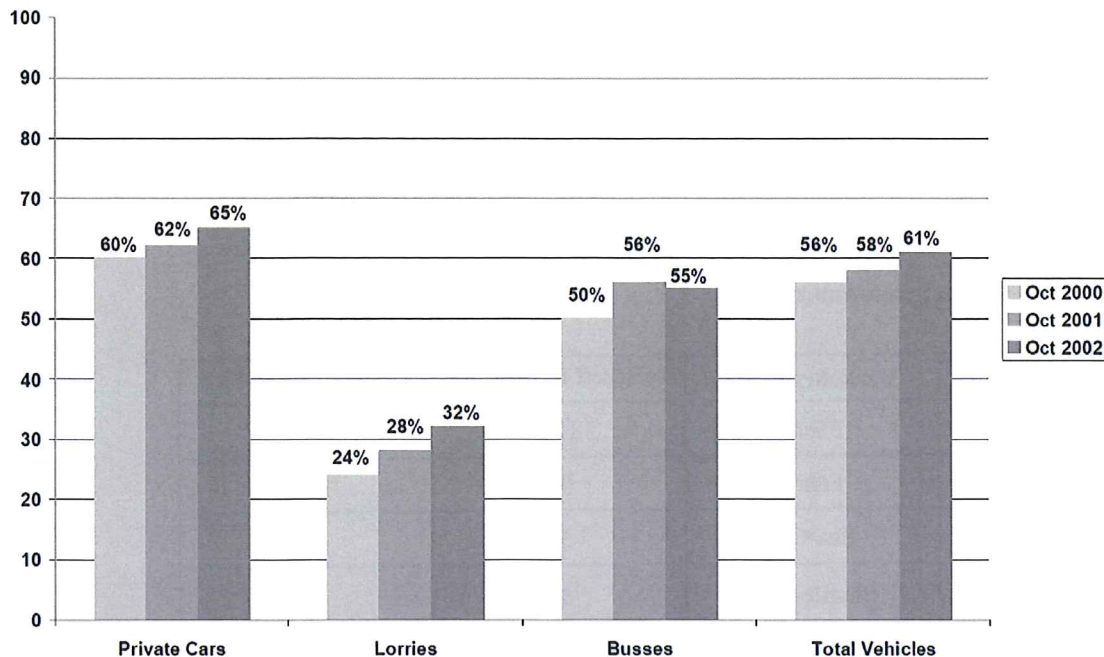
Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sämtliche Fährverbindungen im Korridor Kopenhagen–Malmö infolge der Eröffnung der festen Öresundquerung eingestellt wurden.

Die Tabelle oben zeigt zudem, dass auch die Fährlinien im Korridor Helsingør–Helsingborg Rückgänge in der Anzahl beförderter Pkw und Personen zu verzeichnen haben. Dort sind jedoch noch alle drei Fährlinien in Betrieb, und wegen des allgemeinen Anstiegs des Verkehrs über den Öresund rechnen die Reedereien damit, dass die Zahl der auf den Autofähren zwischen Helsingør und Helsingborg beförderten Pkw 2002 wieder das Niveau von 1999 erreichen wird. Trotz des (vorübergehenden) Rückgangs der Verkehrsnachfrage und der Tatsache, dass der Wettbewerb zwischen den beiden Kfz-Fährlinien untereinander sowie mit der festen Querung im südlichen Teil des Öresunds sehr stark ist, haben die Fährreedereien die Zahl der eingesetzten Schiffe und die Überfahrtsfrequenzen aufrechterhalten. Das zeigt, dass die Reedereien eine hohe Frequenz bzw. Verfügbarkeit als wichtigen „Wettbewerbsfaktor“ betrachten. Die Fährtarife sind angesichts des Wettbewerbs mit der festen Öresundquerung nach unten korrigiert worden.

Aus der obigen Tabelle geht hervor, dass im Verkehr über den Öresund zwischen Dänemark und Schweden insgesamt seit Eröffnung der festen Querung ein deutliches Wachstum eingetreten ist. Die Gesamtzahl der Reisenden (Pkw, Bahn, Bus) stieg im Zeitraum zwischen 1998/1999 und 2000/2001 um ca. 37 Prozent, die Zahl der Fahrzeuge um ca. 64 Prozent an.

Eine weitere interessante und beachtenswerte Entwicklung ist die, dass die feste Öresundquerung 2002 einen Marktanteil am Lkw-Verkehr von 30 Prozent hatte, was deutlich höher liegt als der Marktanteil der alten Fährlinie Dragør–Limhamn, der 1999 lediglich 6 Prozent betrug. Andererseits ist es den Fährlinien zwischen Helsingør und Helsingborg gelungen, durch die Senkung der Fährtarife einen Marktanteil von 68 Prozent am Lkw-Verkehr zu behaupten.

Marktanteile der Öresundbrücke, Oktober 2000, 2001 und 2002



Die Marktanteile der Öresundquerung fallen bei Pkw und Lkw recht unterschiedlich aus.

So entfällt auf die feste Öresundquerung ein großer Teil des Pkw-Verkehrs, weil sie zwei Großstädte miteinander verbindet, was einen Markt für Berufspendler, Einkaufsbummler und Freizeitreisende schafft. Der Marktanteil am Lkw-Verkehr hingegen ist weitgehend das Ergebnis vergleichbarer Fahrtkosten auf den beiden Streckenalternativen.

Wiederum lässt sich schlussfolgern, dass die Fähren als Verkehrsträger eine Barriere darstellten, die durch Eröffnung der festen Öresundquerung beseitigt wurde. Durch die feste Querung haben sich die Marktanteile des Korridors Kopenhagen–Malmö deutlich erhöht, da durch sie auch das gesamte Marktvolumen am Öresund angestiegen ist, was hauptsächlich auf die verbesserte Verfügbarkeit und Flexibilität der festen Querung gegenüber dem Fährverkehr zurückzuführen ist.

3. Eurotunnel unter dem Ärmelkanal

Ein Vergleich mit der Entwicklung der Fährverbindungen über den Ärmelkanal seit Eröffnung des Eurotunnels liegt nahe. Andererseits bringt eine Shuttle-Zug-Lösung für die Beförderung von Pkw, Lkw und Bussen hinsichtlich Verfügbarkeit und Flexibilität nicht dieselben Vorteile wie eine kombinierte feste Querung für den Straßen- und Schienenverkehr. In vielerlei Hinsicht kommt der Shuttle-Zug als Verkehrssystem dem Fährverkehr gleich, beispielsweise im Hinblick auf Wartezeiten, Überfahrtsfrequenz, Platzreservierung, Ticketkauf usw.

Zudem ist der Verkehrsmarkt zwischen Frankreich und Großbritannien völlig anderer Art als der zwischen Deutschland und Dänemark auf dem Fehmarnbelt. Der Markt am Ärmelkanal ist wesentlich größer und erlaubt Fährverkehrsangebote ganz unterschiedlicher Ausprägung.

Allein im Korridor Calais–Dover operieren heute zwei Fährlinien in direktem Wettbewerb mit dem Eurotunnel. Bei der einen handelt sich um konventionelle Fähren mit einer Überfahrtszeit von 90 Minuten, bei der anderen um Schnellfähren (Sea-Cat) mit einer Überfahrtszeit von 50 Minuten. Die Fahrtzeit mit dem Shuttle-Zug wiederum beträgt etwa 35 Minuten. Ein Vergleich der Tarife der Fährlinien und des Shuttle-Zugverkehrs zeigt folgende Ergebnisse:

Die Fährtarife variieren deutlich, je nach Dauer des Aufenthalts zwischen Hin- und Rückreise.

Die Fährtarife für die Pkw-Beförderung sind wesentlich niedriger als die Preise für den Shuttle-Zug im Eurotunnel.

Reiseziel	Verkehrsmittel	Reisezeit in Minuten	Tarife in € für Pkw
Dover–Dunkerque	Fähre	120	170
Dover–Calais	Fähre	90	196
Dover–Calais	Sea-Cat	50	270
Eurotunnel	Shuttle-Zug	35	323

Es ist somit nicht leicht, aufgrund der Erfahrungen am Ärmelkanal eine eindeutige Schlussfolgerung hinsichtlich der Rentabilität des fortgesetzten Fährverkehrs parallel zur Festen Fehmarnbeltquerung zu treffen. Die Eindrücke sind folgende:

- a) Die Nachfrage am Ärmelkanal ist ausreichend hoch, um Platz für mehrere Fährverkehrsangebote zu bieten, die (annähernd) parallel zum Eurotunnel verlaufen.
- b) Die finanzielle Lage der Eurotunnel-Betreibergesellschaft resultiert in relativ hohen Preisen, weshalb wiederum die wirtschaftliche Grundlage für die Fährreedereien zufriedenstellend ist.
- c) Der Wettbewerb zwischen den Fährlinien einerseits und die kürzeren Überfahrtszeiten und die höhere Verfügbarkeit des Eurotunnels andererseits resultieren in Fährtarifen, die deutlich günstiger sind als der Fahrpreis für den Tunnel.

4 Allgemeine Abwägungen und Schlussfolgerungen

Die Wichtigkeit von Verfügbarkeit und Flexibilität für die Wahl der Verkehrsstrecke durch die Reisenden muss hervorgehoben werden und sollte eine entscheidende Rolle für die Beurteilung spielen, ob ein Fährbetrieb parallel zu einer festen Querung wirtschaftlich tragfähig und möglich ist.

Trotz der Tatsache, dass die zwei festen Querungen in Dänemark in Zeiten wirtschaftlichen Wachstums und wachsender Verkehrsmärkte in Betrieb genommen wurden, haben sich weder am Großen Belt noch am Öresund Reedereien bzw. Investoren gefunden, die einen Wettbewerb mit den festen Querungen durch parallele Fährlinien für attraktiv befunden hätten.

Der wichtigste Faktor scheint dabei zu sein, dass die Verfügbarkeit und Flexibilität sowie die Reisedauer auf den festen Querungen von überlegenem Charakter sind und dass die Fährreedereien nicht imstande sein werden, ihre Fährtarife so niedrig anzusetzen, dass diese den Verlust an Verfügbarkeit bzw. Reisezeit aufwiegen können.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist der, dass die Betreibergesellschaften der festen Querungen aufgrund gesetzlicher Regelungen ihre Mautgebühren zwar nicht frei gestalten können, jedoch zugleich eine sehr lange Amortisationsdauer für die Investitionen zur Verfügung haben (mindestens 30 bis 40 Jahre). Dies ist auch den Fährreedereien bekannt, deren eigene Investoren bereits kurz- oder mittelfristig Gewinne erwarten.

Andererseits haben die Reedereien erkannt, dass die festen Querungen tendenziell zu einer Ausweitung des Verkehrsmarkts führen und dass es ihnen selbst wirtschaftlich besser geht, wenn sie ihre Anstrengungen darauf konzentrieren, alternative, effiziente und wettbewerbsfähige Fährverbindungen in anderen Korridoren einzurichten, die nicht in unmittelbarer Nähe dieser festen Querungen liegen.

Wenn man annimmt, dass eine feste Querung und eine parallele Fährlinie im Wettbewerb um denselben Markt stehen, müssen die Fährtarife wesentlich niedriger als die Mautgebühren sein, wenn man den Verkehr auf die Fähren ziehen will, da die feste Querung eine Verfügbarkeit/Flexibilität von annähernd 100 Prozent sowie eine Reisedauer bietet, die 50 Minuten unter der der Fähren liegt.

Paralleles Fährverkehrsangebot am Fehmarnbelt

Die Frage lautet also: Ist es einer privaten Reederei überhaupt möglich, eine Fährlinie parallel zur Festen Fehmarnbeltquerung unter dem Gesichtspunkt der Rentabilität zu betreiben?

Die Erfahrungen vom Großen Belt und vom Öresund können nur zu einem gewissen Grad herangezogen werden, um zu beurteilen, ob eine parallele Fährverbindung im Wettbewerb mit einer festen Querung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten überleben kann.

Eine Beurteilung der Wirtschaftlichkeit eines Fährverkehrsangebots parallel zu einer festen Querung sollte unter Einbeziehung verschiedener Faktoren vorgenommen werden:

- Typ, Größe und Alter der Fährschiffe
- Anzahl der Überfahrten pro Tag
- Fahrgeschwindigkeit der Fähren
- Betriebskosten (Löhne, Brennstoff, Instandhaltung, Wertabschreibung usw.)
- Unterschiede in der Umsatzsteuer auf die Verkehrsmittel (Fährtarife/Mautgebühren)
- Unterschiede in der Besteuerung von Konsumgütern in Deutschland und Dänemark
- Busreiseangebote für Einkaufsfahrten
- Personenzugangebot zwischen Lolland-Falster und Ostholstein
- Höhe der Mautgebühren auf der festen Querung

Das Potenzial an Fußgängern auf den Fähren ist in hohem Maße von den unterschiedlichen Preisen für bestimmte Konsumgüter in Deutschland und Dänemark abhängig. Es ist zu erwarten, dass diese Preisunterschiede angesichts der allgemeinen Tendenz zur Harmonisierung der Steuer- und Abgabepolitik innerhalb der EU schwinden werden.

Außerdem ist wahrscheinlich, dass Reisebusse, die die feste Querung nutzen, eine konkurrenzfähige Alternative für die heutigen Fußgänger auf Fähren darstellen werden.

Auch die Bahn wird voraussichtlich einen Anteil an diesem Markt gewinnen.

Hinzu kommt, dass derzeitige Erwägungen, den Personenzugverkehr zwischen Warnemünde und Gedser wieder aufzunehmen, einen Einfluss auf die Verteilung der Verkehrsströme auf die beiden Korridore im Einzugsbereich des Fehmarnbelt haben können.

Ein wesentlicher Anteil des vorhergesagten Pkw-Verkehrs auf der festen Querung entfällt auf gewerbliche bzw. geschäftliche Reisen (25 bis 30 Prozent). Diese Art des Verkehrs wird wahrscheinlich die feste Querung bevorzugen, denn der Geschäftsreiseverkehr zeigt eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Verfügbarkeit und Zeitaufwand und weniger Empfindlichkeit gegenüber den Kosten.

Die entscheidenden Faktoren für die Wahl von Verkehrsweg und Fahrtroute im Lkw-Verkehr sind Beförderungskosten und Zeitaufwand.

Da die Fahrtzeit der Fähre voraussichtlich etwa 40 bis 45 Minuten länger ist als die Fahrt eines Lkw auf der festen Querung, müssen die Fährtarife wahrscheinlich niedriger liegen als die Straßenmaut, um Verkehr anzuziehen. Andererseits mag die Zeitersparnis angesichts der Gesamtfahrtzeit über eine Distanz von 2.000 km im Lkw-Güterfernverkehr nicht ganz so entscheidend sein. Jedoch können auch die im Lkw- und Busverkehr vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsträgers haben. Ob dies in Kombination mit günstigeren Fährtarifen zu einem ausreichend hohen Verkehrsaufkommen auf einer parallelen Fährverbindung führt, um diese wirtschaftlich zu machen, darf jedoch angezweifelt werden.

Die Erfahrungen mit der festen Querung über den Großen Belt zeigen, dass die Überlebensfähigkeit eines solchen Lkw-basierten Fährverkehrs unwahrscheinlich ist. Die Situation am Öresund ist nicht vergleichbar, da für alle Lkw, die bei ihrem Fahrtziel frei zwischen der Überfahrt im Norden und der festen Querung im Süden des Öresunds wählen können, die Strecke über Helsingør–Helsingborg 50 km kürzer ist.

Für den Urlaubs- und Freizeitverkehr lautet die allgemeine Erfahrung, dass der wichtigste Faktor die Reisezeit ist. Hier müssen die Fährtarife deutlich unterhalb der Mautgebühren auf der festen Querung liegen, um Verkehr auf sich zu ziehen.

