

Wissenswertes über die Feste Fehmarnbeltquerung

Mit einer Festen Fehmarnbeltquerung wird die Infrastruktur zwischen Deutschland, Skandinavien und dem europäischen Kontinent verbessert. Zudem fördert die Querung die regionale Entwicklung auf beiden Seiten des Belts.

Der Beginn der Bauarbeiten ist für 2013 geplant, 2018 sollen sie abgeschlossen sein.

Der Abschnitt von Küste zu Küste hat eine Länge von etwa 19 Kilometern.

Seit 1963 wird diese Strecke, die sogenannte Vogelfluglinie, zwischen Rødby und Puttgarden von Fähren befahren.

Die geplante feste Querung ist eine so genannte 4+2-Lösung, d. h. eine vierspurige Autobahn und eine zweigleisige Bahnverbindung.

Derzeit werden verschiedene technische Lösungen untersucht, eine endgültige Ausführungsform ist jedoch noch nicht gefunden.

Die bevorzugte Lösung ist eine Schrägseilbrücke, ein Absenktunnel die bevorzugte Alternative. Beide Möglichkeiten werden derzeit untersucht.

Auch der Trassenverlauf steht noch nicht endgültig fest. Die Femern A/S lässt Untersuchungen in einem breiten Korridor östlich und westlich der gegenwärtigen Fährroute durchführen. Der genaue Trassenverlauf wird erst dann festgelegt, wenn die Genehmigungsverfahren in Deutschland und Dänemark Ende 2012 abgeschlossen sind.

Die Baukosten für eine Schrägseilbrücke werden auf etwa 4,5 Mrd. EUR (Stand 2008) veranschlagt, die für einen Absenktunnel auf rund 5,5 Mrd. EUR (Stand 2008). Eine genauere Angabe ist erst dann möglich, wenn Ausführungsform und Trassenverlauf endgültig feststehen.

Der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung wird durch Anleihen finanziert. Die aufgenommenen Kredite werden dann über die Benutzer der Querung, d. h. Autofahrer und Eisenbahnbetreiber, zurückgezahlt.

Als Besitzer bürgt der dänische Staat für die Kredite, die von der Femern A/S aufgenommen werden müssen. So erfolgt die Kreditaufnahme zu denselben Bedingungen, wie sie der dänische Staat erzielen kann, d. h. zu niedrigstmöglichen Zinsen.

Die EU hat für die feste Querung im Zeitraum 2007-2013 bereits Fördermittel in Höhe von gut 339 Mio. EUR bewilligt. Dies entspricht gut 25 Prozent der Ausgaben, die für das Vorhaben bis 2013 angesetzt werden.

Die Höhe der Mautgebühr für die Benutzung der festen Querung basiert mit größter Sicherheit auf den Fährpreisen für die Überfahrt Rødby-Puttgarden im Jahr 2007.

Die Femern A/S ist mit der Aufgabe betraut, eine feste Querung zwischen Deutschland und Dänemark über den Fehmarnbelt zu entwerfen und zu planen. Das Unternehmen ist Teil der staatlichen dänischen Sund & Bælt Holding A/S, die bereits über Erfahrungen aus dem Bau der festen Querungen über den Großen Belt und den Öresund verfügt.

Vorläufige Prognosen zeigen, dass die feste Querung einschließlich Hinterlandanbindungen auf dänischer Seite nach etwa 30 Jahren bezahlt ist.

Deutschland und Dänemark haben im Übrigen vereinbart, dass jedes Land selbst für den Ausbau und die Finanzierung der eigenen Hinterlandanbindungen verantwortlich ist.

Wenige Jahre nach der Eröffnung wird ein tägliches Verkehrsaufkommen von rund 10.000 Fahrzeugen über die Feste Fehmarnbeltquerung prognostiziert. Die Prognosen für den Schienenverkehr gehen von täglich 3.800 Passagieren aus.

Die feste Querung verkürzt die Reisezeit zwischen Kopenhagen und Hamburg um etwa eine Stunde, so dauert die Zugfahrt zwischen diesen beiden Städten in Zukunft etwa dreieinhalb Stunden.