

# **Bedeutung der festen Fehmarnbelt Querung für den Schienengüterverkehr zwischen Skandinavien und Deutschland**

## ***Abstract***

Angesichts der anhaltenden Diskussionen um die Notwendigkeit der festen Fehmarnbelt Querung (FBQ) wird in dem vorliegenden Gutachten zunächst die Entwicklung der schienengebundenen Verkehrsströme zwischen Deutschland und Skandinavien untersucht. Im zweiten Schritt erfolgt unter Berücksichtigung sowohl kommerzieller als auch betrieblicher Parameter eine Vergleichsbetrachtung der schienenbetrieblichen Nutzung der zukünftig zur Verfügung stehenden Leitungsalternativen Jütland Route und FBQ. Entgegen der ursprünglichen Annahmen einer absehbaren Verdopplung des Schienengüterverkehrs auf dem Korridor gehen Experten mittlerweile davon aus, dass mit Implementierung der FBQ ca. zwei Drittel der Schienenmengen von der bestehenden Jütland Route auf die Belt-Querung „umgeklappt“ würden. Angesichts der stagnierenden Entwicklung im Schienengüterverkehr von und nach Skandinavien gibt es aktuell keine Indikatoren für die erwähnte Mengenzunahme. So ist der Schienengüterverkehr mit Quelle und Ziel in Dänemark seit Jahren rückläufig und befindet sich auf einem niedrigen Niveau. Zwar konnte für den dänischen Gesamtmarkt seit der Finanzkrise ein leichtes Wachstum verzeichnet werden, dieses wird allerdings maßgeblich durch den Transit getrieben, insgesamt allerdings auf einem geringen Niveau. In Anbetracht dieser Entwicklung gilt es, den Ausbau von bestehender Infrastruktur vor den Bau neuer Schienentrassen zu stellen.

Mit dem Bau einer alternativen Schienentrasse über den Fehmarnbelt würde zwar die für den dänischen Schienengüterverkehr wichtige Jütlandroute entlastet. Jedoch besteht auch die Gefahr, dass aufgrund einer Priorisierung der Belt-Querung, Engpässe auf der Jütlandroute zukünftig nachrangig angegangen würden und bis zur Implementierung der FBQ nicht adressiert werden könnten. Das wiederum könnte sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auswirken. Dabei bestehen auf der Jütland Route heute bereits durchaus tageszeiten abhängige Engpässe, wie in Gesprächen mit verschiedenen Marktteilnehmern bestätigt wurde. In Anbetracht der im Gutachten dargestellten verhaltenen Zukunftsperspektiven des Schienengüterverkehrs auf dem Korridor sowie der beschränkten Leistungsfähigkeit der Jütland Route liegt es nahe zu überprüfen, ob diese selektiv und in enger Abstimmung mit der sich ergebenden Marktentwicklung im Sinne einer ausbaubasierten Modernisierung und ggf. kapazitiven Erweiterung beseitigt werden sollten. Die auf der Jütland Route anzugehenden Projekte sind der zweigleisige Ausbau auf der Strecke Padborg und Tinglev. Aufgrund der Eingleisigkeit ist der Teil der Jütland Route heute lediglich mit 120 km/h befahrbar. Zudem sorgen Bauarbeiten im Zuge der Ertüchtigung für höhere Lasten an der Rendsburger Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal für zeitweise Sperrungen der Strecke auf deutscher Seite. Darüber hinaus ist der Schienengüterverkehr über die heutige Jütland Route durch eine kostenaufwändige Produktion geprägt, die sich aus dem Streckenprofil und der daraus resultierenden Notwendigkeit ergibt, große Lokomotiven einzusetzen, die nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung stehen. Alternative Produktionsformen wie die Doppeltraktion oder eine Gewichtsreduzierung sorgen nicht unbedingt für eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit von Schienenverkehren auf der Route.

Im margenschwachen Logistikgeschäft wird sich letztlich der kostengünstigere der konkurrierenden Leistungswege. Die Frage, in wie fern Zeiteinsparungen durch die Fehmarnbelt Querung in eine

Kostenreduzierung umsetzen lassen, lässt sich Rahmen des Gutachtens nicht final beantworten. Das Potenzial für einen Kostenvorteil mit Bezug auf die Produktion von Schienenverkehren auf der FBQ ist also grundsätzlich gegeben, wobei die in dem Zusammenhang wesentliche Frage nach der Höhe der Kosten für die Belt-Querung weiterhin offen ist. Die Kalkulation der Trassenkosten hat für den Transitverkehr im Kombinierten Verkehr durch Dänemark in der Vergleichsbetrachtung beider Leitungswege zu der Erkenntnis geführt, dass unter Annahme der aktuellen Trassenpreislogik und entsprechender Parametern die gleichen Kosten für eine deutlich kürzere Strecke anfallen würden. Hintergrund ist die vom dänischen Netzbetreiber auf Basis der Transportleistung (in Tonnenkilometer) gewährte Umweltförderung, deren Höhe bei einer kürzeren Strecke (über FBQ) entsprechend geringer ausfallen würde. Der Vorteil einer schnelleren Reisezeit aufgrund der kürzeren Strecke lässt aber die Vermutung zu, dass auch auf der Kostenseite positive Effekte realisierbar würden, wobei nicht davon auszugehen ist, dass durch eine 20 % kürzere Strecke automatisch in gleichem Umfang Zeit- und Kostenersparnisse realisiert werden können. Ein theoretischer Zeitgewinn von 2-3 Stunden kann durch ungeplante Standzeiten schnell wieder aufgezehrt werden. Deshalb sehen Experten aufgrund bestehender Produktionssysteme und optimierter Zugumläufe auch die Möglichkeit, dass ein Teil der Transitverkehre auch weiterhin auf der Jütland Route gefahren würde, da die Verkürzung mit Bezug zur Gesamtstrecke nicht erheblich wäre.