

Jyllands-Posten, 16.2.2011

»Wir betreiben unser Unternehmen mit Überschuss und viele unserer Fähren werden abgeschrieben sein, wenn die feste Verbindung 2020 fertiggestellt sein wird.«

Susanne Brigitte Kock, Leiterin der Unternehmenskommunikation von Scandlines

## Die Fähren fahren weiter über den Fehmarn

Von: Lars From

**Die neue Fehmarnverbindung wird um die Kunden kämpfen müssen. Die Fährgesellschaft Scandlines wird den Fährbetrieb fortsetzen. Gleichzeitig werden von mehreren Seiten Fragezeichen bei den Verkehrsprognosen gesetzt, die Grundlage der gesamten Verbindung sind.**

Die Fährgesellschaft Scandlines glaubt so sehr an sich selbst – und so wenig an den Fehmarn-Tunnel – dass man bereits jetzt verspricht, die Fähren auch dann weiterfahren zu lassen, wenn der zukünftige Tunnel fertig ist. Das kann eine ernste Bedrohung für die gesamte Wirtschaftlichkeit des Fehmarnprojekts sein.

„Es bestehen keine Zweifel daran, dass die Scandlines-Fähren weiter fahren werden. Es ist ganz einfach kein Thema, die Fahrten einzustellen, wenn die Fehmarnverbindung fertiggestellt ist“, klingt es von der Leiterin der Unternehmenskommunikation von Scandlines, Susanne Brigitte Kock.

„Die Prognosen der Femern A/S für den zukünftigen Verkehr bauen auf einer unsicheren Grundlage. Zum Beispiel hat ihre Grundannahme immer darin bestanden, dass die Fähren den Betrieb einstellen, wenn eine Brücke oder ein Tunnel da ist. Das tun sie aber nicht. Deshalb kann man gern anfangen, auf Grundlage einer völlig neuen Verkehrsprognose von vorn zu rechnen,“ meint Susanne Brigitte Kock.

„Wir betreiben unser Unternehmen mit Überschuss und viele unserer Fähren werden abgeschrieben sein, wenn die feste Verbindung 2020 fertiggestellt sein wird.“

Bei der Femern A/S bestätigt der Leiter der Unternehmenskommunikation, Ajs Dam, dass die Prognosen einen Wettbewerb um die Kunden mit den Fähren nicht berücksichtigen.

### Preiskrieg würde den Kunden nützen

„Die Prognose selbst rechnet nicht mit einer Fortsetzung des Fährverkehrs. Wenn es trotzdem Konkurrenz gibt, kann das zwei Dinge zur Folge haben: entweder man teilt sich den Markt oder es beginnt ein Preiskrieg. Das wird unter sonst gleichen Umständen zu mehr Kunden und niedrigeren Preisen führen – und somit zum Vorteil der Kunden sein. Aber schlecht für unsere Wirtschaftlichkeit“, sagt Ajs Dam, der jedoch nicht daran glaubt, dass Scandlines, die Eigentum von zwei deutschen Kapitalfonds ist, den Fährbetrieb weiter führen wird.

„An keinem der anderen Orte, wo man große Brücken gebaut hat – über den Großen Belt und den Øresund – wurde der Fährbetrieb fortgesetzt. An der Øresundbrücke wurde zwischen Dragør und Limhamn sechs weitere Monate gefahren, bis man aufgehört und den Schlüssel

im Schloss umgedreht hat.“

Die Femern A/S rechnet bei Eröffnung des Tunnels 2020 mit 8000 Fahrzeugen pro Tag und mit einer Erhöhung nach fünf Jahren auf 10 800 PKW und LKW. 2009 betrug die Gesamtzahl der Fahrzeuge, die mit Scandlines fuhren, jedoch nur 5 505. Trotzdem macht sich Ajs Dam keine Sorgen.

„Wir haben einige konservative Schätzungen von Wirtschaftlichkeit und Verkehrsentwicklung vorgenommen. Die Verkehrsprognose beruht auf Zahlenmaterial von 2003. Andererseits lag die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs im Zeitraum 2003 - 2008 über den Prognosen, während sie 2008 - 2009 aufgrund des wirtschaftlichen Abschwungs darunter gelegen hat. Jetzt ist der Verkehr aber langsam wieder auf dem Weg zurück“, sagt Ajs Dam.

Nicht nur Scandlines schießt gegen die Femern A/S. Malte Siegert ist beim NABU, der größten Umweltorganisation Deutschlands, Vorsitzender des Aktionskomitees gegen die Fehmarn-Verbindung. Auch er glaubt, dass die Femern A/S das Verkehrsaufkommen überbewertet hat.

„Wenn man anstelle einer Brücke einen Tunnel baut, hat das zur Folge, dass man 25 Prozent der Kunden an die Fähren verliert, da etwa ein Viertel der Bevölkerung an Tunnelangst leidet und sich deshalb nicht traut, durch den kommenden Tunnel zu fahren. Das zeigen die Erfahrungen aus den Alpen“, meint Malte Siegert, hinter dem 450 000 Mitglieder stehen.

## **Lastwagenfahrer wählen die Fähre**

Er verweist gleichzeitig darauf, dass viele Lastwagenfahrer auch die Fähre wählen werden – entweder über den Fehmarnbelt oder von Travemünde nach Malmö, wo bereits heute eine Fähre fährt – da es entweder billiger ist oder besser zu ihren Fahr- und Ruhezeitregelungen passt.

„Außerdem glauben wir nicht, dass die 30 Prozent der Kunden, die heute nur nach Deutschland fahren, um Alkohol, Selterswasser, Limonade, Süßigkeiten und anderes im Grenzhandel einzukaufen, weiter da sein werden, da die EU-Regelungen immer weiter harmonisiert und damit auch die Preise sich mehr und mehr angleichen werden. Letzten Endes kann das dazu führen, dass die dänischen Steuerzahler dafür aufkommen werden müssen, da sich die Rückzahlungszeit für die Verbindung auf 50 - 60 Jahre verlängern wird, statt der 30 - 35 Jahre, mit denen man bisher gerechnet hat“, ist vom deutschen Umweltaktivisten zu hören, der es am liebsten sehen würde, dass die feste Verbindung ganz aufgegeben wird.

## **»Das ist nicht seriös«**

Bereits in dieser Woche wurde die Femern A/S von der deutschen SPD-Politikerin Bettina Hagedorn aus dem Bundestags-Rechnungsprüfungsausschuss, der ein Auge auf das Verkehrsministerium hat, beschuldigt, die Wirtschaftlichkeit geschönt zu haben.

Sie meint, dass die Verkehrsprognosen künstlich erhöht wurden und setzt Fragezeichen in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit des gesamten Projekts.

„Es ist nicht seriös, wenn die Femern A/S mit 10 800 Gebühren zahlenden Fahrzeugen pro

Tag rechnet. Dies sind doppelt so viele Fahrzeuge wie Scandlines abfertigt, nämlich 5 500 Fahrzeuge täglich“, sagte Bettina Hagedorn am Montag gegenüber der Fachzeitschrift „Ingeniøren“.

Die Fährgesellschaft Scandlines wird nach Fertigstellung des Fehmarntunnels weiterhin zwischen Rødby und Puttgarden verkehren.