Kopenhagen, 20.3.2025

Notwendigkeit der Priorisierung der Fehmarnbelt-Verbindung für eine engere wirtschaftliche und sicherheitspolitische Anbindung an Skandinavien

Sehr geehrte Frau Scharrenbach,

sehr geehrter Herr Bartol,

sehr geehrter Herr Ulrich,

die Eröffnung des Fehmarnbelt-Tunnels im Jahr 2029 nähert sich, und Dänemark ist entschlossen, dass im Jahr 2029 die ersten Züge und Autos durch den Tunnel rollen können. Die Bauarbeiten gehen gut voran und werden voraussichtlich fristgerecht abgeschlossen. Allerdings blicken Dänemark und der Rest Skandinaviens mit Sorge auf die Situation der Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung (FBQ) in Deutschland. Die kommende deutsche Regierung sollte alles dafür tut, um die Schienenanbindung von Lübeck bis Puttgarden fristgerecht fertigzustellen, damit das volle Potenzial des Tunnels ausgeschöpft werden kann.

Der Fehmarnbelt-Tunnel ist eines der größten Infrastrukturprojekte in Europa und wird die Verbindung zwischen Deutschland und Skandinavien erheblich verbessern. So verringert sich die Reisezeit zwischen Hamburg und Kopenhagen deutlich auf 2,5 Stunden mit der Bahn und 2 Stunden und 40 Minuten mit dem Auto, womit die Reisekosteneffizienz steigt. Es wird eine erheblich größere Belastung sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene auf der Strecke zwischen Hamburg und Kopenhagen erwartet, und die Zubringerstrecken müssen dieser Belastung standhalten können und schnellen sowie reibungslosen Transport ermöglichen.

Für die Schienenverbindung wählte die schleswig-holsteinische Planungsbehörde eine neue Trasse mit Ortsumgehungen, sodass 73 % der 89 km langen Strecke neu gebaut werden müssen. Der Baubeginn erfolgte im Dezember 2023, die Fertigstellung parallel zum Fehmarnbelt-Tunnel ist für Ende 2029 geplant. Allerdings besteht aufgrund des komplexen Planungsrechts in Deutschland das Risiko, dass diese Frist nicht eingehalten werden kann. Dies gilt insbesondere für die Fehmarnsundquerung, deren Bau erst 2026 beginnen soll.

Flaschenhals Fehmarnsundquerung

Die Fehmarnsundquerung ist besonders für den Güterverkehr unabdinglich. Belastungstests haben gezeigt, dass die Bestandsbrücke trotz der laufenden Instandsetzung dem erhöhten Eisenbahnaufkommen nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung nicht gewachsen ist. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr. Die EU hat sich zudem das Ziel gesetzt, bis 2050 die durch Transport verursachten Emissionen um 90 Prozent zu senken. Dies beinhaltet, dass der Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 % und bis 2050 um 100 % gegenüber 2015 zunehmen soll. Die Fertigstellung einer neuen und belastbareren Fehmarnsundquerung ist deswegen essenziell, um diese Ziele zu erreichen.

Zentrale Punkte sind dabei:

a. Erfüllung der EU-Ziele für die Verkehrsverlagerung
b. Senkung der CO2-Emissionen im Verkehrssektor
c. Verringerung der Verkehrsüberlastung, die mit dem Straßenverkehr zunehmen wird
d. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Wirtschaftliche und sicherheitspolitische Aspekte

Die Fehmarnbelt-Verbindung wird die Transportkosten erheblich senken und einen stärker integrierten transnationalen Arbeitsmarkt zwischen Dänemark und Deutschland schaffen. Darüber hinaus wird eine verstärkte Zusammenarbeit in den Bereichen Forschung und Innovation sowie ein deutlicher Anstieg des Tourismus und Handels zwischen Skandinavien und Mitteleuropa erwartet.

Wenn das Potential der Festen Fehmarnbeltquerung einschließlich der Schienen- und Straßenanbindungen voll ausgeschöpft wird, kann ein Anstieg des Güterverkehrs um 18 % erwartet werden. Der Handel zwischen Skandinavien und Norddeutschland könnte um bis zu 1 Milliarde Euro pro Jahr zunehmen, was einem zusätzlichen jährlichen Wirtschaftswachstum von 0,3 % in dieser Region entspricht.

Auch aus sicherheitspolitischer Sicht ist diese Verbindung - nicht zuletzt wegen der jüngsten Entwicklungen - wichtiger denn je, da sie eine sinnvolle Ergänzung zur Verbindung über das dänische Festland bietet. Der Kontakt und der Austausch zu den europäischen NATO-Partnern, sowohl zu den alten Partnern wie Dänemark und Norwegen als auch insbesondere zu den neuen Partnern Schweden und Finnland, wird durch den Fehmarnbelt-Tunnel entscheidend strategisch gestärkt. Es sollte der kommenden deutschen Regierung daher eine Priorität sein, die Verbindung zu den skandinavischen Nationen so zeitnah wie möglich zu stärken.

Dänemark und Deutschland sind dafür verantwortlich, angemessene Hinterlandanbindungen für den zunehmenden Verkehr durch den Fehmarnbelt-Tunnel rechtzeitig sicherzustellen, dies gilt insbesondere für den Flaschenhals Fehmarnsund. Die kommende Regierung sollte daher sicherstellen, dass Genehmigungsverfahren so schnell wie möglich verlaufen und dass die nötigen Gelder bereitgestellt werden, um das Projekt fristgerecht zu verwirklichen.

Mit freundlichen Grüßen,

Thomas Becker	Ulf Kämpfer
Managing Director, STRING	Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Kiel Vorsitzender von STRING

STRING – Grenzüberschreitende Organisation für grüne Infrastruktur
STRING ist eine politische Organisation von Regionen und Städten in Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen. Sie fördert nachhaltige Infrastruktur, grüne Mobilität und die Wasserstoffwirtschaft, insbesondere entlang der Fehmarnbelt-Achse, um die Wettbewerbsfähigkeit und die grüne Transformation Nordeuropas zu stärken.