

Perspektiven für den Fährverkehr auf dem Fehmarnbelt

Dr. Gernot Tesch
Geschäftsführer
Scandlines Deutschland GmbH

Oldenburg, 17.01.2012

THERE IS SOMETHING ABOUT SAILING

 **Scandlines**

Scandlines: weltweiter Benchmark für hocheffiziente Kurzstreckenverkehrssysteme

Be- und Entladen in weniger als 15 Minuten

Hafeninfrastruktur

- Gut beschilderte Zufahrt
- Automatischer Check-In
- Gleisanlage, Rampen und Ausfahrt für schnelles Be- und Entladen ausgerichtet

Service an Bord

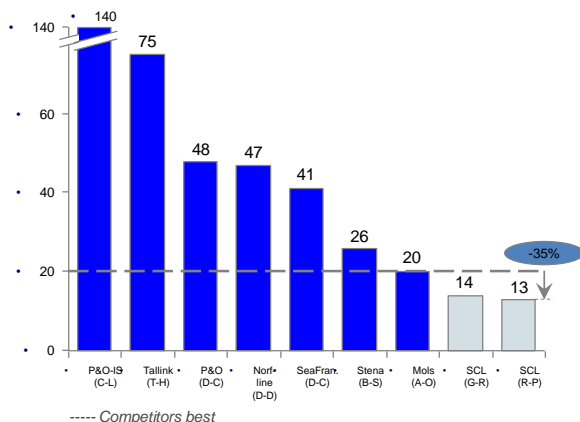
- Restaurants und Cafes
- Ruhezeiten, Kinderecke
- Parfüm- und Reise-Shops

Hafen-Service

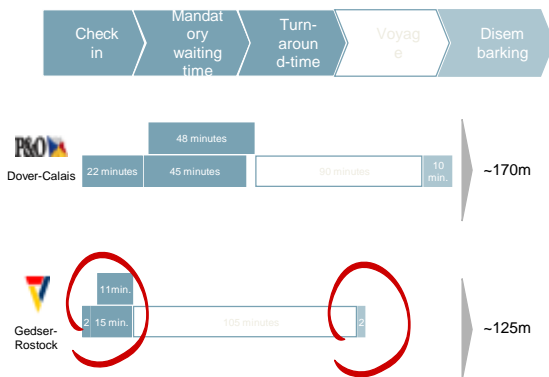
- Treibstoffversorgung
- Vorratslager
- Catering-Nachschub

Scandlines drastically faster to turn around their vessels in harbor...

Average total turn-around-time in harbor (minutes)



... resulting in over 45 minutes saved against a leading Channel operator



Quelle: Studie BCG



... fährt 24 Std. pro Tag, 365 Tage im Jahr

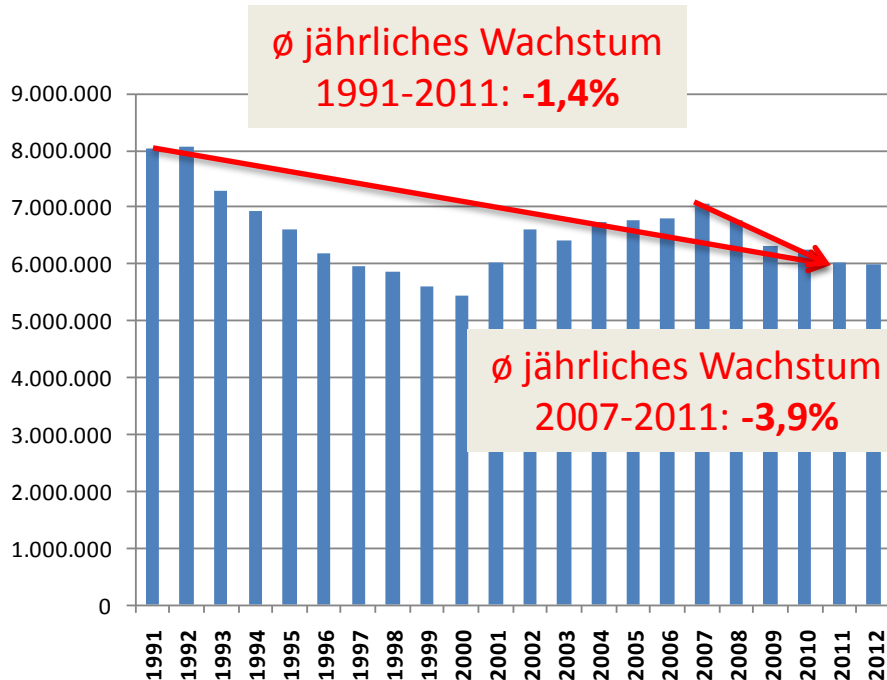
Der Hafen Puttgarden heute:



- **Extreme Anpassung der landseitigen Anlagen an den Liniendienst**
- **Traffic Machine**
 - ✓ 4 Doppelendfähren
 - ✓ Abfahrten im 30 Minuten Takt
 - ✓ Be- und Entladen in weniger als 15 Minuten
 - ✓ 24 Std./Tag, 365 Tage im Jahr
 - ✓ Umfangreiches Catering-Angebot an Bord
- **Zusätzliche Gefahrgutfähre**
- **Bordershop**
- **Einschiffige Zufahrt; keine Flächen für zusätzliche Aktivitäten verfügbar**

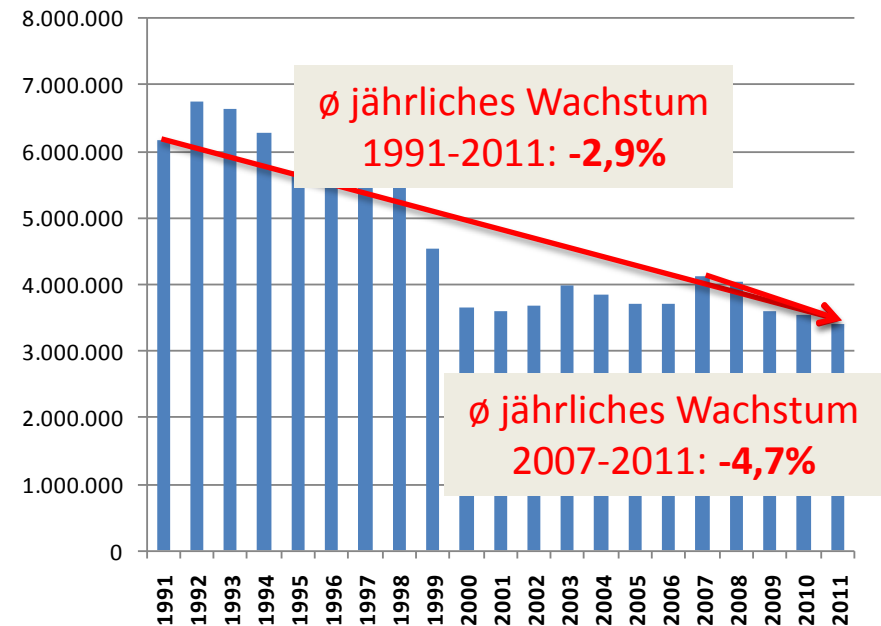
Entwicklung des Passagierverkehrs über den Fehmarnbelt

Puttgarden - Rødby



Vergleich:

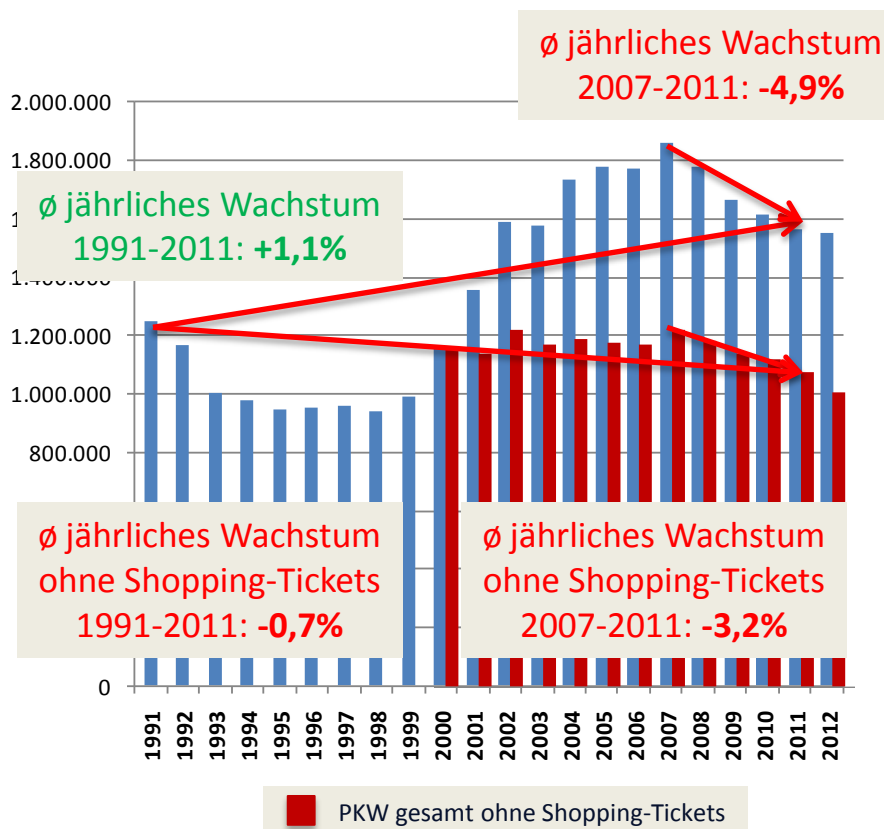
Fährverkehrskorridor* D – DK/SE (ohne Pu-Rø)



* Quelle: ShipPax Halmstad

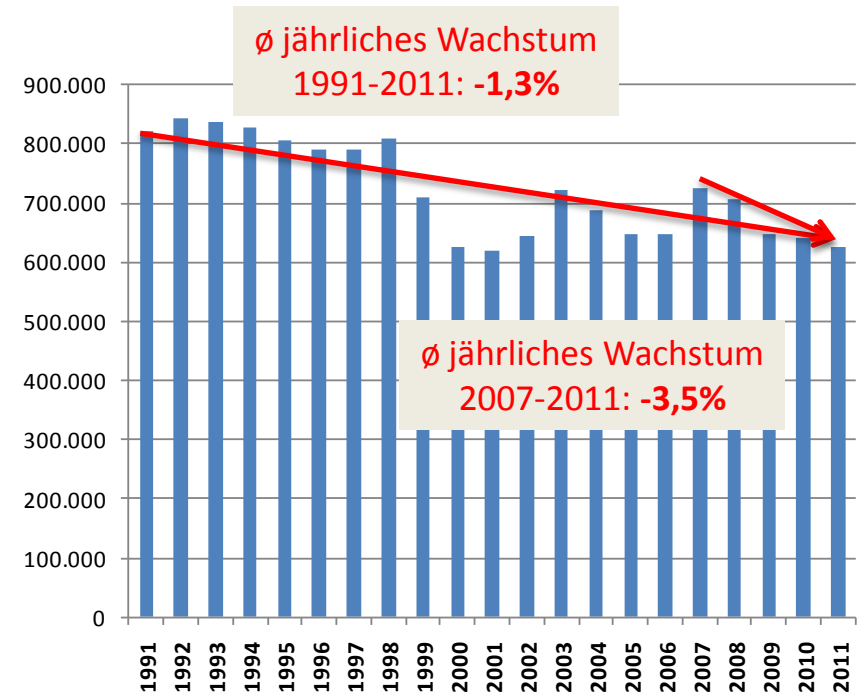
Entwicklung des PKW-Verkehrs über den Fehmarnbelt

Puttgarden - Rødby



Vergleich:

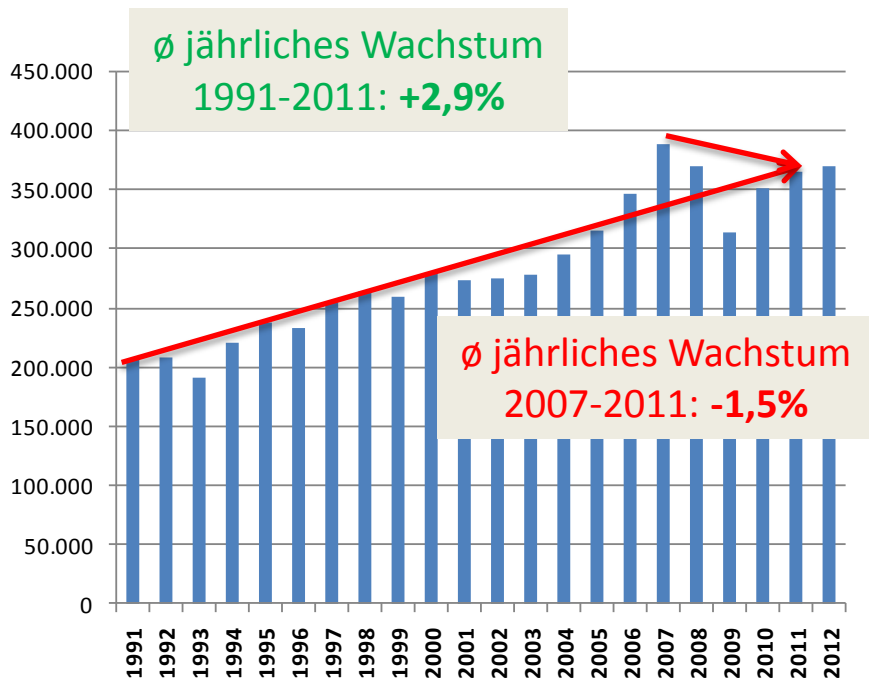
Fährverkehrskorridor* D – DK/SE (ohne Pu-Rø)



* Quelle: ShipPax Halmstad

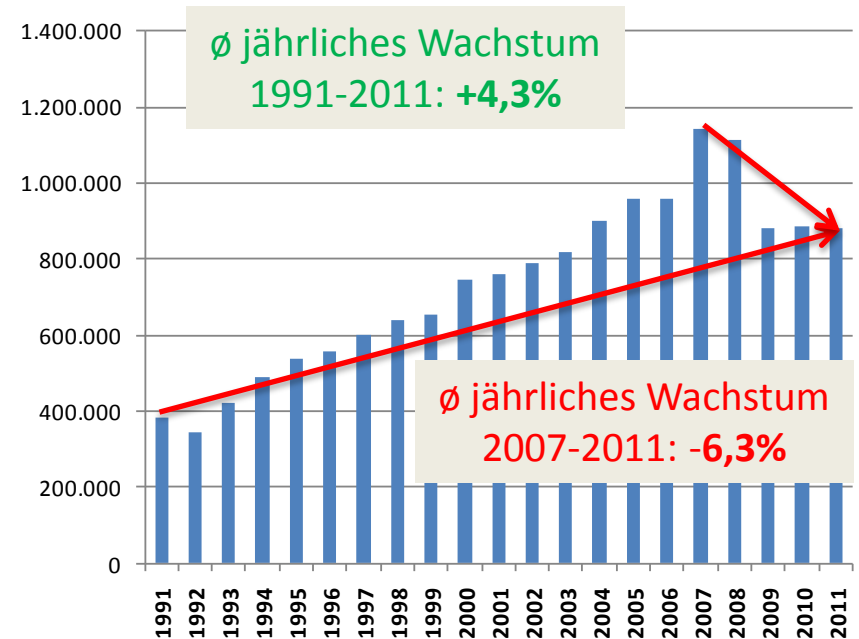
Entwicklung transportierter LKW-Einheiten über den Fehmarnbelt

Puttgarden - Rødby



Vergleich:

Fährverkehrskorridor* D – DK/SE (ohne Pu-Rø)



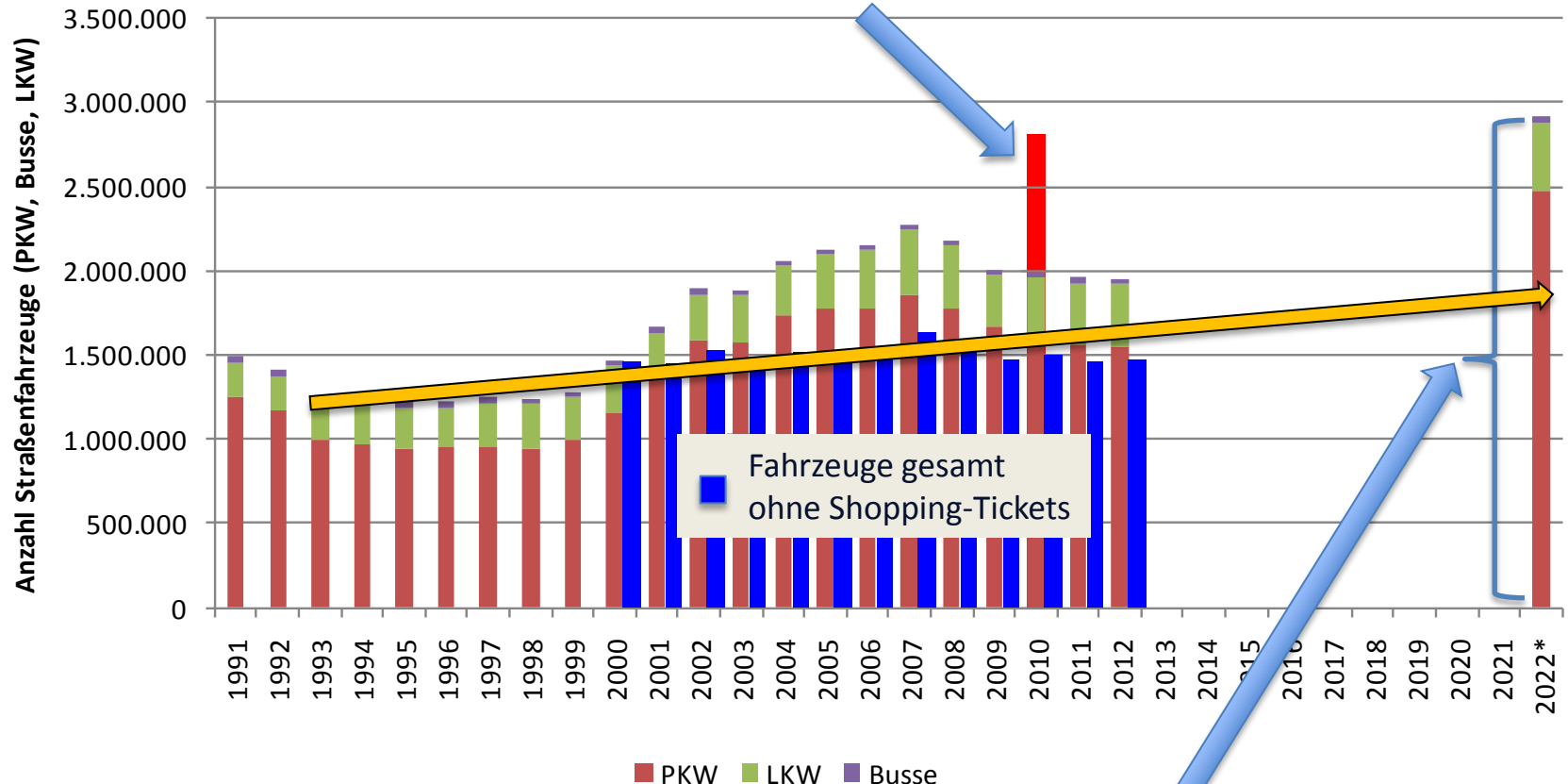
* Quelle: ShipPax Halmstad

Anzahl transportierter Kraftfahrzeug pro Jahr

- Vergleich realer Entwicklung mit Verkehrsprognosen -

Verkehrsprognose für 2010¹⁾

Realisierter Gesamtverkehr lag 29% / 46%** unter der Prognose



- 1) Fehmarnbelt Traffic Demand Survey and Forecast, Final Report 1999
- 2) Die Angabe von Prognosewerten wird durch die Tatsache erschwert, dass in der aktuellen Verkehrsprognose (Basisjahr 2002) die Eröffnung der FFbQ im Jahr 2015 vorgesehen war und die dort prognostizierten Verkehrsvolumen lediglich für das aktuelle Eröffnungsjahr übernommen wurden.

Quelle: <http://www.femern.de/startseite/wirtschaftlichkeit/verkehrsprognose>

** ohne Shopping-Tickets

*aktuelle Verkehrsprognose ²⁾

THERE IS SOMETHING ABOUT SAILING

Scandlines

Zukunftskonzept I: Weiterbetrieb des Dienstes mit aktueller Tonnage

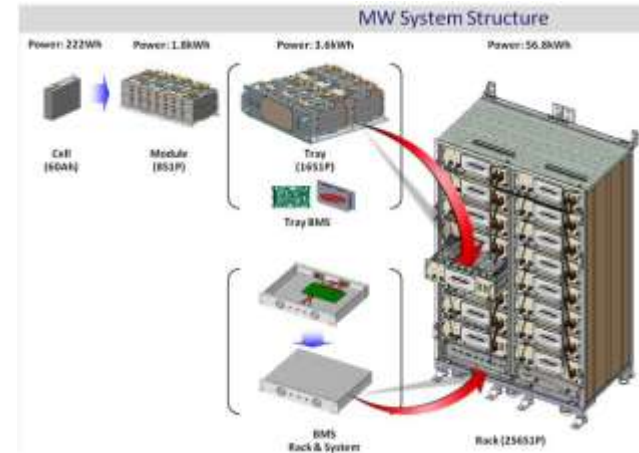


- ✓ Fahren sind wirtschaftlich abgeschrieben
- ✓ Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit auch bei geringerem Verkehrsaufkommen gesichert
- ✓ Fokus auf Frachtverkehr

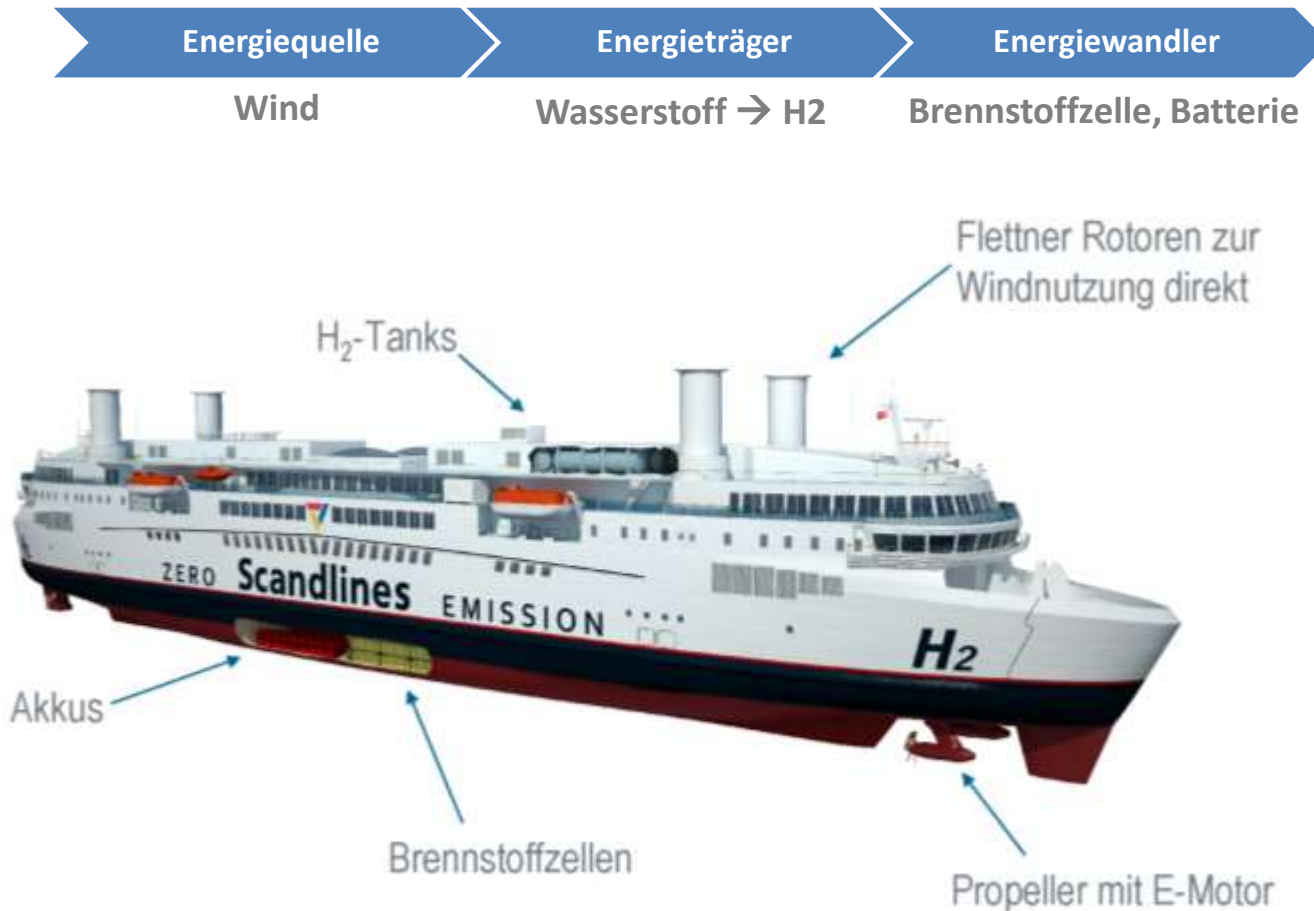
Zukunftskonzept I: Weiterbetrieb des Dienstes mit aktueller Tonnage (Hybridfähren)

Umrüstung aller 4 Fähren:

- Batterien, Propeller (Ende 2013 abgeschlossen)
- Kraftstoffersparnis bis zu 20%
- Installation von Abgaswäschern (Ende 2014 abgeschlossen)



Zukunftskonzept II: ZERO-Emission-Ferries



∅ Verbrauch und Emissionen **Gegenwart** pro Überfahrt:

- 0,95 Tonne Schweröl
- 2,96 Tonnen CO₂
- 0,10 Tonnen SOX
- 0,05 Tonnen NOX

∅ Verbrauch und Emissionen **in Zukunft** pro Überfahrt:

- 0,00 Tonne Schweröl
- 0,00 Tonnen CO₂
- 0,00 Tonnen SOX
- 0,00 Tonnen NO

Quelle: FutureShip GmbH

Wer profitiert? / Regionale Effekte



- ✓ **Die maritime Wirtschaft:** Technischer Quantensprung, Vorbild für die Konkurrenz
- ✓ **Der Werftensektor:** Scandlines beauftragt europäische Werft
- ✓ **Der Technologiestandort:** Innovation sichern
- ✓ **Regionale Wirtschaftseffekte** in Ostholstein und Süddänemark werden langfristig gesichert!
 - ✓ Seeleute und Landpersonal für den Schiffsbetrieb
 - ✓ Zulieferbetriebe
 - ✓ Reparaturaufträge
 - ✓ Bordershop



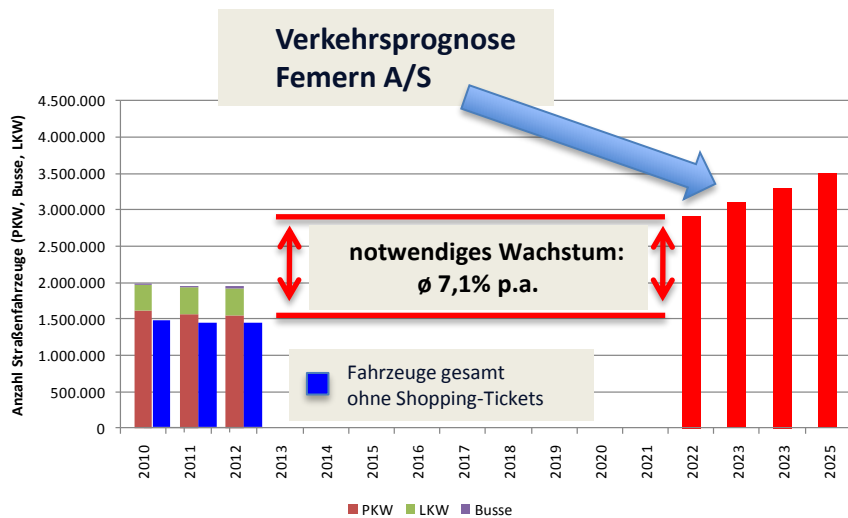
Zukunftskonzept III: Aufnahme zusätzlicher logistischer Funktionen

Voraus-
setzung

Qualitativ
hochwertige
Verkehrsanbindung
des Hafens muss
erhalten bleiben!



Wettbewerb der Verkehrsträger um noch effizientere Lösung – Fähre vs. Feste Querung



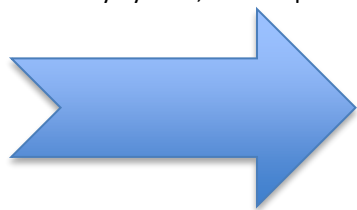
- ✓ Feste Fehmarnbeltquerung nur durch Staatsgarantien und EU-Fördermittel möglich
- ✓ Keine Risikoübernahme privater Investoren
- ✓ Überprüfung ordnungspolitischer Grundsätze



*Quelle: PLANCO (2000) Economic Evaluation of an improved Ferry System, Final Report

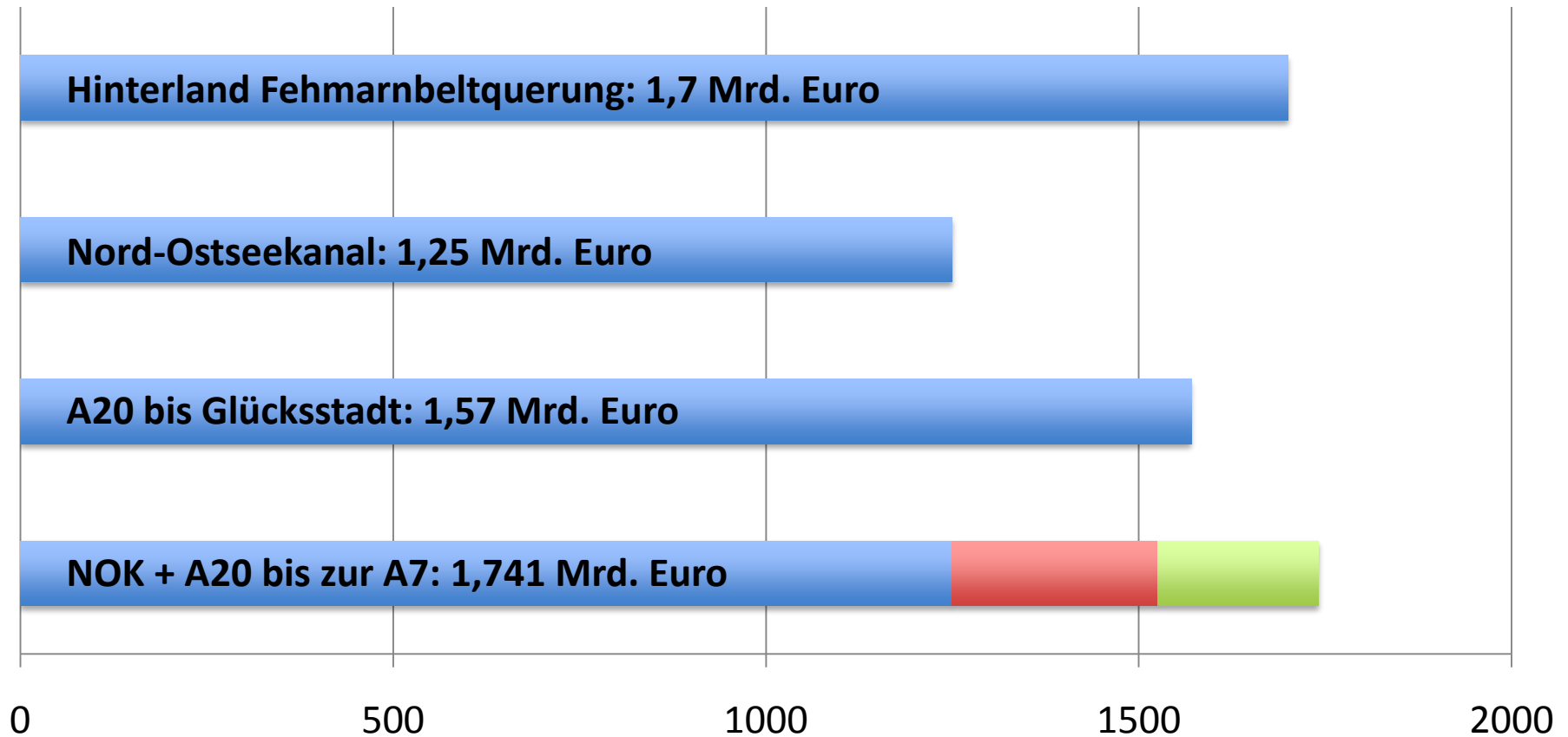


*Quelle: COWI (2004): Economic Assessment of a Fixed Link across the Fehmarn Belt, Summary Report



Sachliche Überprüfung des Projektes Feste Fehmarnbeltquerung !
Sind gegenwärtig die Voraussetzungen für die Realisierung dieses Großprojektes wirklich gegeben?

Infrastrukturprojekte in Schleswig-Holstein – Prioritäten notwendig?



Quelle: EHRENBURG Kommunikation

Fehmarn ist bereits Heimat der effizientesten Fährlösung und kann Ausgangspunkt der weltweit innovativsten Fährlinie werden!

Dr. Gernot Tesch
Geschäftsführer
Scandlines Deutschland GmbH

Scandlines als Mitglied im Dialogforum

Auszüge aus Auftrag und Grundsätzen des Dialogforums:

- „Wir hinterfragen Sinn und Fakten und suchen Lösungen.“
- „Bei uns werden **Betroffene zu Beteiligten.**“

- **Die Grundsätze des Dialogforum schränken den möglichen Teilnehmerkreis nicht ein**

- ✓ **Wer, wenn nicht Scandlines sollte also teilnehmen?**
- ✓ **Wir stehen für eine aktive Mitarbeit, aber nicht für symbolische Ersatzhandlungen**

