

Entwicklung der Achse Berlin - Rostock - Gedser - Øresundregion Phase 1

Für

Hansestadt Rostock
Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg
Stadt Berlin
Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern
Deutsch-Dänische Handelskammer
Storstrøms Amt
Entwicklungsgesellschaft Region Kopenhagen

Zusammenfassung Phase 1

Diese Studie wird finanziert mit Hilfe der Europäischen Union



vorgelegt von



PLANCO Consulting GmbH Schwerin
Hagenower Str. 73, D-19061 Schwerin
Tel. +49-(0)385-3993722; Fax +49-(0)385-3993721
e-mail: gp@planco.de
<http://www.planco.de>

Projekt Nr. 617

August 2004

Inhalt

1.	Infrastruktur entlang des Korrdiors	2
2.	Wettbewerbsposition der Verbindung Rostock-Gedser	2
3.	Verkehrsmengen über Rostock-Gedser	3
4.	Auswirkungen einer festen Querung des Fehmarnbelt.....	4
5.	Potenzial einer verbesserten Verbindung Rostock-Gedser	5
6.	Auswirkungen einer verbesserten Infrastruktur auf die Regionen entlang des Korridors	5
7.	Nächste Schritte	6

1. Infrastruktur entlang des Korridors

Die Bestandsaufnahme der Straßen-, Schienen- und Hafeninfrastruktur ist der erste Schritt bei der Analyse von Engpässen des Korridors.

Die Schieneinfrastruktur zwischen Berlin und Rostock erlaubt eine Geschwindigkeit von maximal 120 km/h und ist damit verbesserungsfähig. Auf der dänischen Seite ist bis auf das Stück zwischen Nykøbing F und Gedser eine Geschwindigkeit von bis zu 180 km/h möglich. Auf dem Stück Nykøbing F-Gedser sind es allerdings nur 80 km/h. Das Stück zwischen Nykøbing F und Gedser ist demnach der größte Engpass auf der Strecke.

Die Fähre ist derzeit keine Bahnfähre.

Die Straßenverbindung zwischen Berlin und Kopenhagen ist vergleichsweise gut. Es handelt sich überwiegend um eine vierspurige Autobahn, mit Ausnahme von Süd-Dänemark. Auf der deutschen Seite ist besonders die direkte Autobahnanbindung des Hafens Rostock zu erwähnen. Wesentliche Engpässe bestehen nicht.

Im Rostocker Hafen ist eine gute Infrastruktur vorhanden. Für wartende Passagiere gibt es auch die Möglichkeit, einzukaufen oder ein Restaurant zu besuchen. In Gedser gibt es diese Möglichkeiten nicht.

2. Wettbewerbsposition der Verbindung Rostock-Gedser

Basierend auf detaillierten Reisezeit- und kostenberechnungen wird für die Verkehrsträger Straße und Schiene das Einzugsgebiet der Verbindung Rostock-Gedser ermittelt.

Die Berechnungen basieren auf so genannten „generalised cost“, also Kosten die neben den Beförderungskosten auch Zeitkosten der Reisenden enthalten. Damit wird der Abwägung zwischen Preis und Zeit genüge getan.

Im Straßenpersonenverkehr sind Mecklenburg-Vorpommern, Teile Ostdeutschlands, Berlin und Teile Osteuropas das Einzugsgebiet der Rostock-Gedser Verbindung. Im Westen ist Schwerin etwa die Grenze, ab der zu den westlicheren Querungen gewechselt wird.

Für Bahnpassagiere wird derzeit keine attraktive Verbindung angeboten. Der wesentliche Grund ist, dass die Fähre keine Bahnfähre ist. Für eine direkte Bahnverbindung ist nicht ausreichend Aufkommen auf der Strecke. Bahnreisende müssen daher zu Fuß die Fähre besteigen und auf der anderen Seite erneut die Bahn. Dies wäre denkbar, wird jedoch durch zahlreiche Missstände erschwert:

- Verbindungshäufigkeit: Auf der dänischen Seite gibt es nur einen direkten Zug pro Tag von Kopenhagen nach Gedser. In der übrigen Zeit muss in einen Bus umgestiegen werden.
- Der Bus auf der dänischen Seite geht nicht bis zum Fährterminal

- Auf der deutschen Seite ist die Verbindung zwischen Rostock Hbf und Rostock Hafen mangelhaft. Es fährt eine S-Bahn, deren Fahrplan aber nicht mit dem der Fernzüge abgestimmt ist. Die S-Bahn fährt zudem nicht bis zum Terminal, es verbleibt ein etwa 10-minütiger Fußweg. Alternativ kann ein Bus genommen werden, allerdings muss dann in Lüttenklein der Bus gewechselt werden.
- Am Rostock Bahnhof wird über die Verbindung zum Seehafen unzureichend informiert.

Aufgrund der so entstehenden langen Reisezeit ist derzeit (basierend auf einem Reisezeitvergleich) selbst die Verbindung Rostock-Kopenhagen schneller über Puttgarden-Rødby als über Rostock-Gedser!

Im Güterverkehr auf der Straße ist das Einzugsgebiet sogar etwas größer als im Passagierbereich. Ein Grund ist, dass die Verbindung Rostock-Gedser sich gut mit den Pausenanforderungen der LKW-Fahrer deckt (die Fahrzeit von etwa 2 Stunden ist daher attraktiver, als die auf der Puttgarden-Rødby-Verbindung).

Die insgesamt bedeutenderen Mengen stammen jedoch aus weiter westlich gelegenen Regionen und sind daher Puttgarden-Rødby und nicht Rostock-Gedser zuzuordnen.

3. Verkehrsmengen über Rostock-Gedser

Im Straßenpersonenverkehr ist ein klares Einzugsgebiet für die Verbindung Rostock-Gedser prognostiziert. Auf der skandinavischen Seite kommt bzw. geht der Verkehr fast ausschließlich nach Seeland und in Seeland insbesondere nach Kopenhagen. Auf der Kontinentsseite sind Mecklenburg-Vorpommern, Berlin/Brandenburg, weite Teile Ostdeutschlands und Osteuropas das Einzugsgebiet dieser Route.

Damit decken sich die Zeit- und Kostenkalkulationen mit den Prognosen der tatsächlichen Verkehrsmengen.

Das Einzugsgebiet Rostock-Gedser ist demnach klar von dem konkurrierender Routen abgegrenzt.

In seinem Einzugsgebiet zieht die Route bereits große Teile des Verkehrs an sich. Von/Nach Berlin gehen z.B. bereits 88% des gesamten Verkehrs von/nach Seeland über Rostock-Gedser.

Mit einem prognostizierten Aufkommen von 440.000 Fahrzeugen (beide Richtungen) ist die Bedeutung der Route im Vergleich zur Vogelfluglinie (1,8 Millionen Fahrzeuge) insgesamt gering.

Der überwiegende Teil des Personenstraßenverkehrs ist Freizeitverkehr (70%).

Derzeit wird keine attraktive Schiienenverbindung über Rostock-Gedser angeboten, daher ist diese Route derzeit kaum frequentiert.

Im Straßengüterverkehr ist das Einzugsgebiet größer als im Straßenpersonenverkehr.

Dennoch ist Seeland in Skandinavien und Mecklenburg-Vorpommern auf der Kontinentseite das entscheidende Einzugsgebiet. Mit einem Aufkommen von 1,4 Millionen Tonnen pro Jahr ist die Bedeutung im Vergleich zur Vogelfluglinie (4,8 Millionen Tonnen pro Jahr) auch im Straßengüterverkehr gering.

Die Einzugsgebiete überschneiden sich stärker als im Personenverkehr. Dennoch gilt auch hier, das Rostock-Gedser in seinem Einzugsgebiet eine starke Wettbewerbsposition einnimmt.

Auf der Schiene kommt ein Gütertransport über Rostock-Gedser nicht in Frage.

4. Auswirkungen einer festen Querung des Fehmarnbelt

Für die Schiene bleibt die Situation unverändert. Dies gilt sowohl im Güter-, als auch im Bereich Personenverkehr.

Auch ohne eine feste Querung des Fehmarnbelt ist das Aufkommen im Einzugsgebiet der Route nicht groß genug, um eine direkte Schienenverbindung zu rechtfertigen.

Im Güterverkehr kommt hinzu, dass die Bahnoperatoren Verkehre konzentrieren wollen, um Kosten zu sparen. Daher werden heute Bahnverkehr überwiegend über den Großen Belt abgewickelt. Mit einer festen Fehmarnbeltquerung wird diese also mehr dem Großen Belt Konkurrenz machen, als Rostock-Gedser.

Eine Konzentration des Schienengüterverkehrs auf Rostock-Gedser scheint nicht realistisch.

Im Schienepersonenverkehr bleibt es bei dem heutigen Angebot bei einer geringen Frequenz der Strecke. Mögliche Verbesserungen müssen sich allerdings an den dann neuen Reisezeiten über den Fehmarnbelt orientieren und werden von daher ein geringeres Potenzial zu erwarten haben.

Im Personenstraßenverkehr wird ein Teil der Fahrzeuge, die heute Rostock-Gedser nutzen auf den Fehmarnbelt ausweichen (20%). Allerdings handelt es sich um vergleichbar geringe Mengen, die die Position der Route insgesamt nicht gefährden. Weitere Verbesserungen der Servicequalität auf der Route Rostock-Gedser können dies gegebenenfalls weiter reduzieren.

Im Straßengüterverkehr hat eine feste Fehmarnbeltquerung nahezu keine Auswirkungen.

Insgesamt sind die Auswirkungen einer festen Fehmarnbeltquerung geringer als allgemein befürchtet. Bei einem hochwertigen Angebot wird die Route auch mit fester Querung eine wichtige Rolle im Verkehr zwischen Skandinavien und dem Kontinent spielen.

Rostock-Gedser spielt eine bedeutende Rolle für den Verkehr zwischen Skandinavien und dem Kontinent.

5. Potenzial einer verbesserten Verbindung Rostock-Gedser

Im Straßenverkehr (Personen- und Güterverkehr) hat Rostock-Gedser in seinem Einzugsgebiet bereits einen hohen Marktanteil. Weitere Verbesserungen sind durch die in dieser Studie zu untersuchenden kleineren Verbesserungen der Schnittstellen nicht zu erreichen.

Für den Schienengüterverkehr ist es nicht realistisch, eine feste Verbindung einzurichten. Das maximale Potenzial einer solchen Verbindung wären 80.000 Passagiere pro Jahr (in beiden Richtungen), was in keinem Fall ausreichend für eine direkte Verbindung ist. Bis 1995 hat es eine direkte Verbindung von Warnemünde aus gegeben, die selbst zu Spitzenzeiten (saisonal und tageszeitbedingt) nur mit 20-30 Passagieren ausgelastet war. Dies bestätigt die Aussage, dass ein Potenzial hierfür nicht vorhanden ist.

Denkbar ist eine Zunahme des Schienenpersonenverkehrs, allerdings nicht durch eine direkte Bahnverbindung, sondern durch eine Verbesserung der Schnittstellen.

Sofern die Summe der Wartezeiten auf 30 Minuten reduziert werden kann (was eine gute Abstimmung der Fahrpläne und eine verbesserte Information der Fahrgäste erfordert), lassen sich pro Jahr bis zu 63.000 Passagiere (in beiden Richtungen) für die Fähre Rostock-Gedser gewinnen.

Ein großer Teil dieser Fahrgäste kommt aus Berlin (50.000). Insbesondere für Berlinreisende bleibt der Nachteil der Taktfrequenz gegenüber Puttgarden-Rødby. Der wesentliche Vorteil der Verbindung über Rostock-Gedser ist der niedrigere Preis, da die Fährstrecke als Fußgänger berechnet wird.

Für eine feste Schienenverbindung (Eisenbahnfähre) ist kein ausreichendes Potenzial im Einzugsgebiet vorhanden.

6. Auswirkungen einer verbesserten Infrastruktur auf die Regionen entlang des Korridors

Eine verbesserte Infrastruktur kann positive Auswirkungen auf die Regionalentwicklung haben. Da zumindest auf der deutschen Seite alle Regionen entlang des Korridors von überdurchschnittlich hoher Arbeitslosigkeit betroffen sind, wären positive regionalwirtschaftliche Effekte ein zusätzliches politisches Argument für eine Verbesserung der Infrastruktur.

Positive Effekte können durch Ausgaben für den Bau und die Unterhaltung der Infrastruktur entstehen, durch eine verbesserte Erreichbarkeit und durch einen Wechsel des Verkehrsträgers (von Straße zu Schiene, mit positiven Effekten in den Bereichen Umwelt und Sicherheit).

Alle genannten Effekte treten in den Regionen entlang des Korridors nur in sehr geringem Umfang auf und konzentrieren sich auf die Zentren (Berlin und Kopenhagen) und die Schnittstellen (Rostock und Gedser). Die wesentlichen Gründe sind:

- Auch eine verbesserte Schienenverbindung Rostock-Gedser steht in starker Konkurrenz zur Vogelfluglinie. Ein großer Teil der Passagiere wird also trotz Verbesserungen die Verbindung Puttgarden-Rødby wählen.
- Die geringe Bevölkerungsdichte führt dazu, dass nur wenig Menschen von den Verbesserungen profitieren und der Gesamteffekt daher gering ist

7. Nächste Schritte

Die Untersuchung hat gezeigt, dass nur für den Personenschienenverkehr Verbesserungen im Sinne kleinerer Investitionsmaßnahmen sinnvoll bzw. erforderlich sind.

Sie hat ferner gezeigt, dass das Potenzial für eine direkte Schienenverbindung nicht ausreichend ist.

Die weitere Untersuchung wird sich daher auf die Konkretisierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Schnittstellen im Schienenpersonenverkehr beschränken.