

12. Verkehr über den Öresund

Zehn Jahre mit fester Querung

Am 1. Juli 2010 sind zehn Jahre seit der Eröffnung der Öresundbrücke vergangen. Die deutlich verbesserte Verkehrserschließung im südlichen Bereich der Öresundregion beschleunigte den Integrationsprozess zwischen beiden Ländern und vor allem zwischen den beiden größten Städten der Region – Kopenhagen und Malmö. Sämtliche Verkehrsströme haben zugenommen, wobei aber vor allem der Pendlerverkehr ein enormes Wachstum verzeichnet hat.

Fähren im Norden – Brücke im Süden

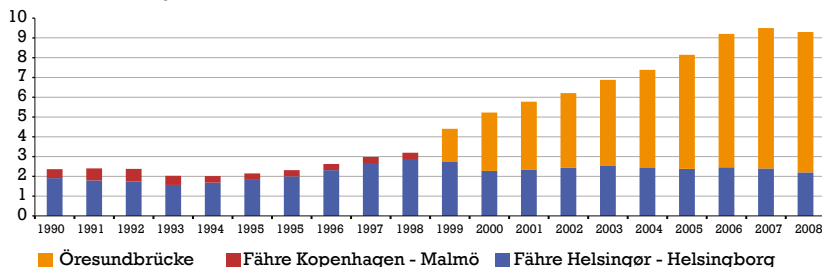
In den neunziger Jahren wurde der Öresund jedes Jahr von zwei bis drei Millionen Fahrzeugen überquert. 2009 war die Zahl der Fahrzeuge bis auf 9,3 Millionen angewachsen, während der Öresund von insgesamt 35,6 Millionen Reisenenden per Bus, Bahn oder Fähre passiert wurde.

Nach einem leichten Rückgang des Verkehrsaufkommens zu Beginn der neunziger Jahre wuchs der Fahrzeugverkehr über den Öresund

zwischen 1995 und 1999 um durchschnittlich zehn Prozent pro Jahr an. Neue Routen, zusätzliche Abflüge und Abfahrten, niedrigere Preise sowie Wirtschaftswachstum in Dänemark und Schweden waren die Gründe für das Verkehrswachstum. Die Eröffnung der Öresundbrücke führte zu einem zusätzlichen Verkehrswachstum von 43 Prozent, wobei der Gesamtverkehr über den Öresund im Zeitraum von 2001 bis 2007 um durchschnittlich zehn Prozent jährlich expandierte.

Verkehr über den Öresund, 1990 - 2008

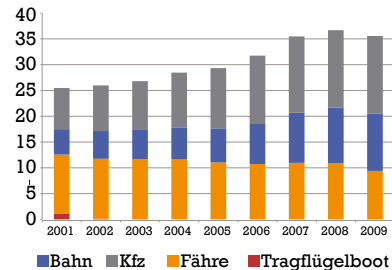
Millionen Fahrzeuge



Quelle: Shippax und Øresundbron

Personenverkehr über den Öresund, 2001 - 2009

Mio. Personenfahrten



Quelle: Shippax und Øresundbron

Das Jahr 2008 fiel mit einem Wachstum des Öresund-Verkehrs von nur drei Prozent aus der Reihe – hier wurde ein Zuwachs von 5,1 Prozent über die Öresundbrücke und ein Rückgang des Fahrverkehrs zwischen Helsingør und Helsingborg von 2,6 Prozent registriert. 2009 hat sich diese Tendenz mit einem 1,2-prozentigen Rückgang des Gesamtverkehrs über den Öresund weiter fortgesetzt. Die Öresundbrücke erzielte ein geringes Plus von 0,5 Prozent, während die Fährauslastung um sechs Prozent zurückging. Das geringe Wachstum in beiden Jahren ist ein deutlicher Ausdruck für die Konjunkturschwäche, von der Dänemark und Schweden als Folge der Finanzkrise betroffen sind.

Der Pkw-Verkehr hält mit 92 Prozent den Hauptanteil am gesamten Öresund-Verkehr, gefolgt vom Lkw-Verkehr mit sieben Prozent und dem Busverkehr mit einem Prozent. Sechundsiebzig Prozent des Straßenverkehrs über den Öresund entfallen auf die Öresundbrücke. Der Pkw-Verkehr nimmt zu 78 Prozent den Weg über die Öresundbrücke, während die Fähren zwischen Helsingør und Helsingborg mit 54 Prozent mehr als die Hälfte des Lkw-

Verkehrs aufnehmen. Vierundsiebzig Prozent des Personenverkehrs über den Öresund werden per Auto oder Bahn über die Öresundbrücke abgewickelt.

Der Verkehr über die Öresundbrücke

Seit der Brückeneröffnung 2000 haben 182 Millionen Menschen die Öresundbrücke per Auto oder Bahn passiert – 111 Millionen im Kfz und die restlichen 71 Millionen im Zug. Dies bedeutet, dass in den ersten neun Jahren die gesamte dänische und schwedische Bevölkerung statistisch gesehen nicht weniger als 13-mal über die Öresundbrücke gefahren ist. Die 111 Millionen Personenfahrten im Auto verteilen sich auf 48 Millionen Fahrzeuge für den Zeitraum 2000 bis 2009.

Bahnverkehr

Der Bahnverkehr hat eine rasante Entwicklung genommen. Zwischen 2001 und 2009 haben die Personentransporte auf der Schiene von 4,9 Mio. auf 11,1 Mio. Passagiere zugenommen, entsprechend einem Wachstum von 125 Prozent. 2009 wurde die Brücke von 56.800 Passagierzügen und 7.250 Güterzügen überquert.

Die Öresundzüge dienen vor allem als interregionaler Transportträger, sodass 90 Prozent der Passagierfahrten im Nahbereich stattfinden. Vier von fünf Zugpassagieren haben ihren Wohnsitz in Schweden, während nur einer von fünf in Dänemark wohnt. Der Anteil von Ausländern ist sehr gering. Der Pendlerverkehr ist ebenfalls der Motor der Eisenbahn, wobei die Berufs- oder Studienpendler 60 Prozent der Reisenden in der Öresundbahn ausmachen. Bei den verbleibenden 40 Prozent handelt es sich vor allem um Freizeitverkehr, während nur ein kleiner Teil auf Geschäfts- oder Urlaubsreisen entfällt.

Der Passagierverkehr auf der Bahnstrecke wird vor allem durch die Firma DSBFirst abgewickelt, die den Betrieb der Öresundbahn im Januar 2009 übernahm. Der Güterverkehr über die Schienentrasse der Öresundbrücke wird von mehreren Unternehmen betrieben. Auf der dänischen Seite führt die Schienenstrecke über den Flughafen zum Hauptbahnhof, weiter zum Innenstadt-Knotenpunkt Nørreport und bis nach Helsingør. Auf der schwedischen Seite verzweigt sich das Streckennetz hinter Malmö mit Verbindungen nach Göteborg, Kalmar und Karlskrona. Der Citytunnel durch das Zentrum

von Malmö, dessen Eröffnung für Ende 2010 geplant ist, wird die Transportzeit zwischen Kopenhagen Hauptbahnhof und Malmö Mitte um fünf Minuten verkürzt.

Fahrzeugverkehr

Der Eröffnung der Öresundbrücke wurde mit hohen Erwartungen an den Fahrzeugverkehr entgegengesehen. Möglicherweise waren die Ziele so hoch gesteckt, dass sie in der Realität nicht zu erreichen waren. Nach dem warmen Sommer 2000, in dem sich viele Menschen auf den Weg machten, um die feste Querung persönlich einzuweihen, ging der Verkehr im Herbst 2000 zunehmend zurück, um schließlich im Januar 2001 seinen Tiefststand zu erreichen. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Öresundbrücke im Schnitt nur noch von 4.700 Fahrzeugen pro Tag passiert.

Dieses Bild hat sich inzwischen grundlegend gewandelt. Was an einem kalten Januartag 2001 den gesamten Verkehr über die Brücke ausmachte, wird inzwischen schon zur morgendlichen Rushhour zwischen 6 und 9 Uhr erreicht. So wurde die Brücke 2009 von durchschnittlich 19.500 Fahrzeugen pro Tag über-

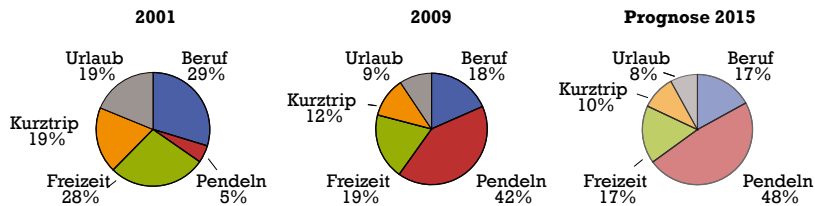
quert. Dies sind 141 Prozent mehr als 2001, dem ersten ganzen Betriebsjahr der Öresundbrücke. Im Zeitraum von 2001 bis 2007 lag das Verkehrswachstum bei 10 bis 17 Prozent. Im zweiten Halbjahr 2008 wurde dieser Trend durch einen Rückgang des Verkehrswachstums jäh unterbrochen. Dies war eine Folge der Konjunkturabschwächung, die sich in Dänemark und Schweden im Verlauf der Finanzkrise bemerkbar machte.

In den ersten zehn Lebensjahren der Öresundbrücke sind sämtliche Verkehrsströme angewachsen, wobei die Entwicklung des Pendlerverkehrs besonders hervorzuheben ist. Auf den Pendlerverkehr entfallen heute 42 Prozent des gesamten Pkw-Verkehrs, verglichen mit fünf Prozent im Jahre 2001. Zwei Faktoren erklären diese Entwicklung. Zum einen haben die sehr großen Preisunterschiede für Wohnraum im dänischen und schwedischen Teil der Region viele Dänen zur Migration nach Öresund SE veranlasst, zum anderen war der dänische Wirtschaftsboom bis 2007 ein Faktor, der zu einer Verknappung der Arbeitskräfte führte – ein Problem, das unter anderem dadurch gelöst wurde, dass viele Schweden Arbeit im Raum

Kopenhagen fanden und somit zu Pendlern wurden. Die schwedischen Arbeitskräfte sind inzwischen zu einer unverzichtbaren Größe auf dem dänischen Arbeitsmarkt geworden und haben ihren natürlichen Platz in so gut wie allen Wirtschaftsbetrieben im Raum Kopenhagen.

Der regionale Geschäftsverkehr stellt 18 Prozent des Pkw-Verkehrs über die Öresundbrücke. Somit werden in der Wirtschaft verstärkt die Potentiale der Öresundregion genutzt, indem Büros und Abteilungen Öresund-übergreifend integriert werden. Auch der Warenabsatz über den Öresund hat zugenommen. Auf den Urlaubs- und Freizeitverkehr entfallen die restlichen 40 Prozent des PKW-Verkehrs über die Öresundbrücke. Mit der Finanzkrise machte sich im Verkehr über die Öresundbrücke auch ein anderes Phänomen bemerkbar. Während die dänische Krone fest an den Euro gebunden ist, ist die schwedische Krone frei konvertierbar. Dies führte dazu, dass der Druck, dem kleine Währungen in einer Finanzkrise ausgesetzt sind, zu einem Wertverfall der schwedischen Krone führte. Dies hat seine Wirkung auf den Öresundverkehr gehabt, indem viele Dänen Shoppingtoureuren auf die andere Seite des Öresunds

Zweck der Pkw-Fahrten über die Öresundbrücke 2001



Pendeln: Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort
Beruf: Geschäftsreisen
Freizeit: Tagestouren von Privatpersonen
Urlaub: Reisen mit mindestens vier Übernachtungen
Kurztrip: Reisen mit 1 - 3 Übernachtungen

Quelle: Øresundsbron

Pkw-Verkehrsströme über die Öresundbrücke 2009

Startpunkt	Ziel								Summe
	Kopenhagen	Seeland	Fünen/Jütland	Europa	Skåne	Übriges Schweden	Bornholm	Norwegen/Finnland	
Kopenhagen					7%	2%	4%	0%	14%
Seeland					2%	1%	1%	0%	5%
Fünen/Jütland					1%	1%	1%	0%	3%
Europa					0%	1%	0%	0%	2%
Skåne	54%	9%	1%	5%					68%
Übriges Schweden	2%	1%	1%	4%					7%
Bornholm	0%	0%	0%	0%					1%
Norwegen/Finnland	0%	0%	0%	0%					0%
Summe	56%	10%	2%	9%	11%	5%	7%	1%	100%

Hinweis: Daten stammen aus Befragungen und sind daher mit statistischer Unsicherheit behaftet.

unternehmen. Besonders der Einzelhandel in Malmö hat in den letzten anderthalb Jahren von den vielen dänischen Kunden profitiert.

Ursprung und Ziel des Verkehrs über die Öresundbrücke

Der rein regionale Verkehr über die Öresundbrücke, also zwischen dem dänischen und schwedischen Teil der Öresundregion, macht 78 Prozent des gesamten Pkw-Verkehrs aus. Der internationale Verkehr über die Öresundbrücke, der also weder seinen Ausgangs- noch Endpunkt in der Öresundregion hat, macht nur sieben Prozent des Pkw-Verkehrs über die Brücke aus.

Für den Reiseverkehr aus Dänemark und Schweden überwiegen je nach Land unterschiedliche Motive. So haben 97 Prozent der Pendler und 86 Prozent der Geschäftsreisenden ihren Wohnort in Schweden, während 40 Prozent der Freizeitreisenden in Dänemark wohnen. Der Anteil der Dänen ist nur im Kurz- und Urlaubsreiseverkehr am größten, nämlich 60 und 49 Prozent, verglichen mit 36 bzw. 39 Prozent der Schweden.

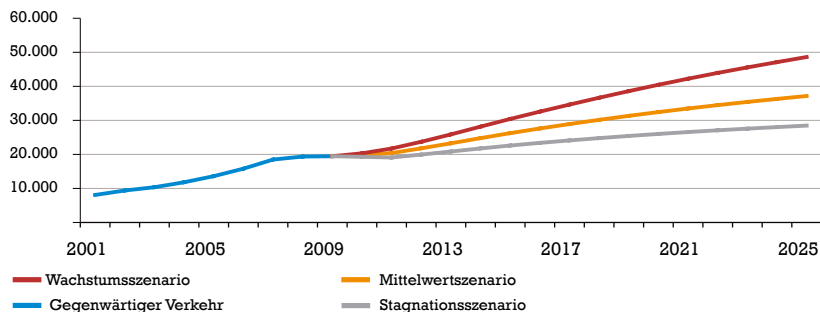
Verkehrsprognose

Das Öresundsbro-Konsortium arbeitet jedes Jahr eine Prognose für den erwarteten Brückenverkehr aus. In den letzten Jahren sind für den Straßenverkehr drei Szenarien erstellt worden: Ein Wachstumsszenario, ein Stagnationsszenario und ein Mittelwertszenario.

In den aktuellen Prognosen wird bereits die seit 2009 bestimmende Abschwächung des Wirtschaftswachstums berücksichtigt, die Dä-

nenmark und Schweden auch in den nächsten Jahren beeinflussen wird. Längerfristig werden die wichtigsten Wachstumsfaktoren – das heißt die Entwicklung auf dem Arbeits- und Wohnungsmarkt sowie die Bevölkerungsgrundlage – durch die Krise nicht beeinflusst werden. Das Mittelwertszenario gibt den wahrscheinlichsten Ablauf an, sodass die Mauteinnahmen dieses Szenarios in die Budgetplanung des Öresundsbro-Konsortiums übernommen werden. Das Mittelwertszenario gilt als gängige

Verkehrsszenarien – täglicher Verkehrsstrom über die Öresundbrücke



Quelle: Öresundsbron

Verkehrsprognose. Falls also nicht ausdrücklich auf ein besonderes Szenario hingewiesen wird, ist normalerweise immer vom Mittelwert die Rede. Das Mittelwertszenario geht von einer positiven regionalen Entwicklung und einer Situation aus, in der die Lohn-/Gehaltskosten und Wohnraumkosten in Malmö und Kopenhagen auch weiterhin durch Ungleichgewichte geprägt sind.

Das Wachstumsszenario unterscheidet sich vom Mittelwertszenario primär dadurch, dass von einer noch stärker ausgeprägten regionalen Integration in der Öresundregion ausgegangen wird. Eine länger andauernde Hochkonjunktur in Europa würde zusätzlich zum Eintreffen dieses Szenarios beitragen.

Das Stagnationsszenario ist der negativste anzunehmende Fall, in dem die Fortentwicklung der regionalen Integration innerhalb von einigen Jahren zum Erliegen kommt. Gleichzeitig würde eine längere Wirtschaftskrise oder eine öffentliche Einschränkung des Fahrzeugverkehrs die Entwicklung ebenfalls in diese Richtung lenken.

Ausgehend von derzeit 19.500 Fahrzeugen wird im Mittelwertszenario für 2025 mit einem Anstieg des täglichen Verkehrsstroms über die Brücke auf 37.200 Fahrzeuge gerechnet, während für 2040 von einem Anstieg auf 40.000 Fahrzeuge ausgegangen wird.

Kapazität der Öresundbrücke

Die Autobahn der Öresundbrücke hat eine Kapazität von ca. 4.000 Fahrzeugen pro Stunde in jede Fahrtrichtung. Besonders die Kapazität der Tunnelstrecke stellt einen begrenzenden Faktor für den Brückenverkehr dar. Bevor es aber auf der Brücke zu Staubildungen kommt, werden eher Kapazitätsprobleme auf den Zufahrtsstraßen entstehen.

Der Zugverkehr über die Öresundbrücke setzt sich abwechselnd aus regelmäßig und häufig verkehrenden Passagierzügen, gleichmäßig über den Tag verteilten internationalen Güterzügen sowie vereinzelt Passagier- und Materialzügen zusammen. Vor allem aufgrund der Unterschiedlichkeit dieses Verkehrs wird der fahrplanmäßige Verkehr in der Rushhour auf ca. zehn Züge pro Stunde in jeder Richtung begrenzt. Im Laufe einiger Jahre wird zwischen

Malmö und Kopenhagen in den Stoßzeiten der Bedarf nach einem Zugverkehr im Fünfmintertakt entstehen, um die steigende Zahl von Pendlern bedienen zu können. Bei optimaler Betriebsplanung werden dadurch aber keine Kapazitätsprobleme auf der Brücke entstehen. Hingegen werden die kapazitätsengepasse am Flughafen Kopenhagen, im Bereich Södra stambanan in Skåne sowie auf den Innenstadstrecken von Kopenhagen in den kommenden Jahren zunehmen.