



Die Grafik zeigt die Einfahrt des Tunnels, der zwischen Fehmarn und der dänischen Insel Lolland gebaut werden könnte. FOTO: FEMERN A/S/DPA

Gutachter: Tunnel unter dem Fehmarnbelt wird Milliardengrab

Reederei Scandlines legt neue Berechnungen vor – Planer widersprechen

VON ECKART GIENKE

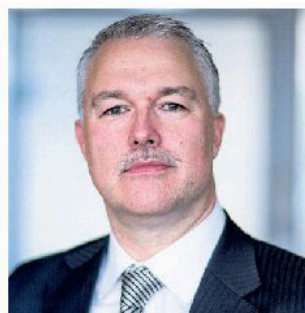
FEHMARN. Nach langen Verzögerungen fallen in diesem Jahr wichtige Entscheidungen über eines der größten europäischen Verkehrsprojekte. Die Planungen für einen Tunnel unter dem Fehmarnbelt, einer 18 Kilometer breiten Meerenge zwischen Deutschland und Dänemark, erreichen die entscheidende Phase. Doch noch gibt es offene Fragen.

Fest steht der Wille Dänemarks, das Projekt zu verwirklichen. Seit mehr als sieben Jahren ist ein Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland über das Projekt rechtskräftig. Geplant ist ein Tunnel unter dem Fehmarnbelt mit Autobahn und Bahnverbindung. „Hamburg würde dadurch zur südlichsten Metropole Dänemarks“, sagt der Präses der Hamburger Handelskammer, Fritz Horst Melsheimer.

Die Tunnelbauer erhoffen sich Vorteile für den Tourismus und neue Arbeitsplätze auf beiden Seiten des Belts. Junge Menschen sollen es einfacher haben, „auf der einen Seite der

Ostsee zu wohnen und gleichzeitig auf der anderen Seite zu arbeiten oder zu studieren“, sagt die staatliche Projektgesellschaft Femern A/S.

Die geschätzten Kosten von 7,4 Milliarden Euro will Dänemark tragen. Hinzu kommen Zuschüsse der EU. Letztlich bezahlen sollen den Tunnel aber die Nutzer über Mautgebühren. Gedacht wird an Beträge von 65 Euro für Autos und 267 Euro für Lastwagen für eine Durchfahrt. In 36 Jah-



77 Wir fahren auf jeden Fall weiter

Søren Poulsgaard Jensen,
Scandlines-Chief

ren könnte der Tunnel laut der Betreiber abbezahlt sein.

„Die Rechnung geht nicht auf“, meint Lars Handrich, Chef von DIW Econ. Für die Reederei Scandlines, die gegen den Tunnel kämpft, hat das Institut ein Gutachten erstellt. Demnach wird der Tunnel wirtschaftlich ein Desaster. Viel zu hoch seien die Zahl der erwarteten Passagiere und die berechneten Veränderungen im Güterverkehr.

Femern widerspricht: „Die finanzielle Situation des Projekts Fehmarnbelt-Tunnel ist solide, was in der Finanzanalyse für das Projekt dokumentiert ist“, sagt Finanzdirektor Allan Christensen. Die Analyse hätten Wirtschaftsprüfer 2016 im Auftrag des dänischen Verkehrsministeriums erstellt. Die Betreiber gehen davon aus, dass der Tunnel-Fährlinien vom Markt verdrängt und damit Monopolpreise durchsetzen kann.

Doch Scandlines will sich nicht geschlagen geben. „Wir fahren auf jeden Fall weiter“, sagt Scandlines-Chef Søren Poulsgaard Jensen. Sein Unternehmen betreibt mit Fähren

die Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødby sowie eine Verbindung zwischen Rostock und Gedser. Das Verkehrsaufkommen der Fährlinien – zuletzt 7,6 Millionen Passagiere und 620 000 Frachteinheiten – werden bei offiziellen Zahlen weitgehend dem Tunnel zugeschlagen. Scandlines-Chef Jensen rechnet damit, dass er mehr als die Hälfte seines Geschäfts verlieren würde. Mit dem Rest und ausgedünntem Fahrplan wäre er aber noch profitabel.

Eigentlich müsste mit dem Bau des Tunnels spätestens 2019 begonnen werden, um die zugesagte EU-Förderung zu erhalten. Doch der Termin wackelt. Sobald der Planfeststellungsbeschluss verabschiedet ist, wird er von Umweltverbänden beklagt werden. Das Verfahren bis zum Bundesverwaltungsgericht kann Jahre dauern.

Scandlines-Chef Jensen befürchtet, dass am Ende der dänische Staat für die erwarteten Verluste der Tunnelgesellschaft geradestehen wird. „Dagegen könnten wir dann schlecht ankommen.“