

Analyse des Workshops zu Verkehrsprognosen und Verkehrszahlen der Fehmarnbeltquerung

Bevor wir zur eigentlichen Bewertung der Vorträge kommen, sei eine Bewertung des Workshops selbst erlaubt.

Der Workshop war sehr gut besucht, allerdings fiel auf, dass weder die IHK, die DB AG noch Fehmern A/S einen Teilnehmer stellten. *Sie signalisierten damit, dass sie nicht an einer gemeinsamen kritischen Erörterung der grundlegenden Projektfakten interessiert sind.* Der Workshop ermöglichte eine gute Präsentation der Fakten durch die Vortragenden. Diese konnten von allen Teilnehmern zur *Schärfung des Problembewusstseins* hinterfragt werden. Entgegen dem eigentlichen Charakter eines Workshops war es allerdings nicht möglich, die vorgetragenen Fakten *durch Beiträge der Teilnehmer zu ergänzen.* Da der Moderator nur Fragen an die Fachleute zuließ und aufkommende Diskussionen konsequent unterband, fehlte der Veranstaltung ein wesentliches Element, nämlich die notwendige Diskussion mit dem Streben nach einem Konsens zu den von den Referenten angeschnittenen Problemen. *Deswegen konnte es auch zu keinen gemeinsam erarbeiteten Schlussfolgerungen der Veranstaltung kommen.* Dieses wurde dem Moderator vor allem auch durch eine blockierende Haltung der Vertretung der Landesregierung nicht ermöglicht.

Bewertung Verkehrsprognosen 1999/2002

Die der Entscheidung der Bundesregierung für die feste Fehmarnbeltquerung zugrundeliegenden Verkehrsprognosen sind nach Dr. Rössler bei weitem nicht mehr aktuell. **Selbst die aktualisierte Prognose von 2002 ist nach heutigem Kenntnisstand nicht mehr haltbar.** Gerade Ereignisse wie die Welt-Wirtschaftskrise schlagen sich in der Art nieder, dass Rückgänge in den verschiedenen Verkehrsbereichen über Jahre/ Jahrzehnte zu verzeichnen sind. Dabei handelt es sich nicht nur um zeitliche Entwicklungsverschiebungen, sondern es ist grundsätzlich die Frage aufgeworfen, ob Wachstumsraten wie vor der Weltwirtschaftskrise jemals wieder erreicht werden. Der demographischen Wandel in Europa verstärkt diese Tendenz. Somit werden die angenommenen Spitzenwerte niemals erreicht werden. Dr. Rössler erwähnte, dass die Fehleranfälligkeit der Prognosen inzwischen auch vom Bund erkannt wurde und dass der neue Verkehrswegeplan mit anderen Berechnungsansätzen ermittelt werden wird.

Dr. Rössler betonte in seinem Vortrag, dass die **Planung für die Beltquerung völlig überdimensioniert** und für ein Vielfaches des Verkehrs-Prognose-Aufkommens ausgelegt ist, was wirtschaftlich keinen Sinn macht.

Bewertung Verkehrsprognosen durch Scandlines

Die Thesen zu den Verkehrsprognosen wurden von Hr. Dr. Tesch, Scandlines, durch die ermittelten Zahlen bis zum Jahr 2012 untermauert. **So liegt der gesamte Ostseeraum weit hinter den Erwartungen zurück.** Für die für 2015 prognostizierten Werte müssten jährlich bis zu 25% Steigerung erzielt werden. Real seien in diesen Bereichen ca. 2%. Um den zu erwartenden Umsatz bei Tunnelöffnung zu generieren, müssten **alle** Passagen von Deutschland nach Schweden auf den Belt-Tunnel abwandern. Dies würde die komplette Einstellung des Fährverkehrs nach Schweden in Kiel, Lübeck-Travemünde, Rostock und Sassnitz bedeuten. Die Prognosen gingen damals davon aus, dass aufgrund der zusätzlichen Verkehre trotz einer 30%igen Abwanderung an den Belt **keine** Einbrüche in den Passagen stattfinden würden.

Des Weiteren sei hier noch einmal betont, dass bei den Berechnungen davon ausgegangen wurde, Scandlines würde das Fährgeschäft am Belt aufgeben!

Interessant war weiterhin, dass Scandlines die negativen Entwicklungen am Fehmarn-Belt abfangen konnte, so dass dort geringere Einbußen zu verzeichnen sind als auf anderen Fährlinien. Dies wurde im PKW-Bereich dadurch erzielt, dass Skandinavier mit vergünstigten Tickets zu

„Einkaufstouren“ animiert werden. Dieser „Shopping-Tourismus“ stellt derzeit 35% der PKW-Passagen. Daraus ergibt sich, dass über 1/3 der PKW-Passagen nicht zu voll gerechneten Preisen für die Beltquerung angerechnet werden können.

Nutzen-Kosten-Analyse

Prof. Breitzmann analysierte die bestehende Nutzen-Kosten-Analyse des Gesamtprojektes. Durch Aktualisierung/Überarbeitung einzelner Detailpunkte kam seine Analyse letztendlich zu einem **Nutzen/ Kostenverhältnis von 0,65 zu 1**. Im Klartext bedeutet dies, dass davon ausgegangen werden kann, dass von jedem investierten Euro 35 Cent nicht wieder erwirtschaftet werden.

Prof. Breitzmann stellte ferner in Frage, ob die geplante Verschiebung des Schienengüterverkehrs von der Jütlandroute über den Fehmarnbelt wie prognostiziert stattfinden wird. Zwar sei die Jütlandroute nach Kopenhagen 160km länger, die Trasse durch Ostholstein aber teurer. Sie müsse als Neubautrasse mit besseren Eigenschaften von der DB-Netz mit einem vielfach höheren Kilometerpreis abgerechnet werden.

Prof. Breitzmann betonte auf Rückfragen, dass die von der Bundesregierung in Bezug auf die Hinterlandanbindung erstellte Nutzen-Kosten-Analyse fehlerhaft ist. Zum einen sei es vom Ansatz her höchst fragwürdig, **dass ein gesamteuropäischer Nutzen nicht den gesamteuropäischen Kosten gegenüber gestellt wurde, sondern nur den für die Bundesrepublik anfallenden Kosten** entgegengestellt wurde. Ferner seien Berechnungen erstellt worden, die einfach nicht zuträfen. So sei kalkuliert worden, dass **LKW-Verkehr** 17 mal teurer als Bahnverkehr sei. Reale Werte lägen eher bei einem **Faktor von 1,2 - 1,5**.

Wichtige Informationen, welche in dem Workshop erarbeitet wurden:

Die Anzahl der von Deutschland nach Skandinavien verkehrenden Waggoneinheiten ist von 330.000 (in den 90er) auf derzeit 100.000 gesunken.

Die Ostpassage ist keine Fiktion mehr. Prof. Breitzmann als Seeverkehrsexperte betonte, dass bereits im Jahr 2020 zwanzig Prozent der Container über diese Route verschifft werden sollen. Das Seeschiff ist und bleibt der günstigste Verkehrsträger und daher macht es keinen Sinn auf teurere Verkehrsträger auszuweichen und Container von Süd-Italien über die Alpen nach Nord-Europa zu transportieren. Die Befürchtungen, dass staatliche Bürgschaften höchst risikoreich sein werden, *wurden* bestätigt. Prof. Breitzmann führte weiter aus, dass eine Entschuldung durch Konkurs des Tunnelbetreibers (s. Eurotunnel) wahrscheinlich sein wird.

Auf Rückfragen errechnete Pro Bahn, dass die bestehende Jütland-Route derzeit 50-80 Güterzügen pro Tag abwickelt. Prof. Breitzmann betont, dass die Jütlandstrecke über eine Kapazität von ca. 250-300 Zügen am Tag verfügt.

Welche Schlussfolgerungen zieht die Allianz aus dem Workshop:

Die Allianz gegen die feste Fehmarnbeltquerung sieht sich in Ihren Befürchtungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes bestätigt. Die Begründungen, warum die Prognosen nicht mehr aktuell sind und die Untermauerung dieser Thesen durch die realen Zahlen von Scandlines stellen die Wirtschaftlichkeit des Gesamtprojektes und damit die Sinnhaftigkeit stark in Frage.

Dies wird auch dadurch unterstützt, dass das Aufkommen im PKW-Bereich derzeit zu mehr als 1/3 auf *Discount-Passagen im Grenzhandel* basiert, welches bei kleinsten Änderungen dänischer Steuerpolitik wegbrechen kann. Die bisher nicht berücksichtigte Fortführung des Fährverkehrs rundet die Risiken für die FFBQ ab, ebenso wie eine zu erwartende zukünftige Wachstumspolitik in Europa, die keinerlei Sinn für dieses Verkehrsprojekt zulässt.

Dies und die Tatsache, dass die bestehende Jütlandroute (von der noch Züge auf den Fehmarnbelt abgeleitet werden sollen) noch über deutliche Kapazitäten verfügt, bestärkt die Allianz gegen die FFBQ, die Forderung nach einer Neubewertung des Gesamtprojektes zusammen mit einer Nutzen-Kosten-Analyse der Jütlandroute als Alternative aufrecht zu halten.

Auf dänischer Seite wird die geplante Refinanzierung des Tunnels durch Mauteinnahmen nach diesen Erkenntnissen nicht zu erreichen sein. Die *Nutzen-Kosten-Rechnung* der *deutschen* Hinterlandanbindung liegt objektiv betrachtet weit unter den Grenzen, die eine Realisierung nach den Vorgaben der Bundesregierung sinnvoll erscheinen lässt. Allein diese beiden Aspekte erfüllen die Kriterien, nachdem sich Deutschland und Dänemark entsprechend Artikel 22 des Staatsvertrages zusammen setzen und das Projekt in der bisherigen Planung in Frage stellen müssen.

Die Allianz gegen die Feste Beltquerung fordert diesbezüglich die umgehende Erfüllung des Staatsvertrages(Artikel 22) und die Einleitung des Ausstiegs aus dem Projekt FFBQ.