

DIW

consulting-Unternehmen

25.02.2015 19:40 CET

DIW Econ-Studie stellt gesamtwirtschaftlichen Nutzen des geplanten Fehmarnbelt-Tunnels in Frage

DIW Econ, Consultingtochter des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, untersuchte im Auftrag von Scandlines die Kosten-Nutzen-Analyse zur geplanten festen Fehmarnbelt-Querung. Demnach sind wesentliche Kriterien zu optimistisch gewählt und viele Annahmen nicht nachvollziehbar. Obwohl Projektalternativen – beispielsweise die Erweiterung des bestehenden Fährsystems – in vorherigen Untersuchungen einen höheren Nutzen aufwiesen, wurden sie nicht weiter untersucht. Zudem fehlt eine realistische Abschätzung der Projektrisiken.

Die im Januar, im Auftrag des dänischen Verkehrsministeriums, vorgelegte

Kosten-Nutzen-Analyse bildet eine wesentliche Grundlage für die bevorstehende Abstimmung der dänischen Abgeordneten über das Baugesetz zur festen Fehmarnbelt-Querung. Die Ergebnisse dieser Analyse verdeutlichen, dass der Tunnel überhaupt nur dann einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen aufweisen kann, wenn die Fähren nicht wie bisher weiterfahren.

Zweifel an der Rentabilität eines Tunnels unter dem Fehmarnbelt bestehen bereits seit langem. DIW Econ-Projektleiter Dr. Ferdinand Pavel resümiert: „Als Grundlage für den weiteren Entscheidungsprozess ist die vorliegende Kosten-Nutzen-Analyse nicht ausreichend“.

Die Experten von DIW Econ kritisieren vor allem zahlreiche methodische Annahmen der dänischen Kosten-Nutzen-Analyse und stellen in ihrem Gutachten unter anderem fest:

- Die Kosten-Nutzen-Analyse für die feste Fehmarnbelt-Querung ist Resultat einer sehr optimistischen Parameterwahl und weder die Analyse noch die Ergebnisse lassen sich im Einzelnen nachvollziehen
- Die zugrunde gelegten Zeitersparnisse sind nicht nachvollziehbar im Einzelnen aufgeschlüsselt, obwohl dies den größten Teil des erwarteten Gesamtnutzens ausmacht
- Da kein tatsächliches worst-case Szenario für das Verkehrswachstum berechnet worden ist, ist davon auszugehen, dass eine Kombination ungünstiger Entwicklungen schnell zu einem negativen Nettonutzen des Projektes führt

DIW Econ kritisiert beispielsweise die ungewöhnlich hohe Bemessung der Zeitersparnis für Kurzurlauber, obwohl die Verkürzung der Fahrtzeit nicht zwangsläufig von Vorteil ist. Søren Poulsgaard Jensen, CEO von Scandlines, sagt: „Ich bezweifle, dass eine Familie auf ihrem Weg in den Urlaub lieber an einer Autobahn rasten wird anstatt wie bisher auf einer unserer schwimmenden Raststätten mit Spielecke und diversen Restaurants!“

Mit Gesamtkosten von mindestens neun Milliarden Euro ist die geplante feste Fehmarnbelt-Querung auf deutlich mehr Maut zahlende Pkw und Lkw angewiesen als bislang auf dem Korridor unterwegs sind. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Scandlines seinen regulären Betrieb auch nach Eröffnung der festen Querung fortsetzt, werden dem Tunnel

weitere Verkehrsmengen fehlen. Die Ergebnisse der zugrunde liegenden Verkehrsprognose wurden bereits in einer vorangegangenen Untersuchung des DIW Econ von Januar 2015 heftig kritisiert.

Die neue DIW-Stellungnahme ist online abrufbar unter diw-econ.de/publikationen/studien/stellungnahme-zur-aktuellen-kosten-nutzen-analyse-fuer-eine-feste-querung-ueber-den-fehmarnbelt

Scandlines eröffnete im Herbst 2014 im Fährhafen Puttgarden einen Info Point, der über die negativen Konsequenzen des beabsichtigten Milliardenprojektes aufklärt, dessen geplanten Gesamtkosten bereits heute bei mehr als 10 Mrd. Euro liegen: Die Baukosten für den Tunnel mussten erst im Februar auf 7,36 Mrd. Euro erhöht werden, nach Vorlage der Angebote der Baukonsortien stieg der reine Baupreis um 1,2 Mrd. Euro. Die Kosten für die Hinterlandanbindung auf dänischer Seite werden auf 1,27 Mrd. Euro geschätzt, auf deutscher Seite rechnet das Bundesverkehrsministerium mit Kosten von 1,6 Mrd. Euro – ohne die zusätzlichen Kosten von 250-600 Mio. Euro für die geplante neue Fehmarnsundquerung.

Über DIW Econ

DIW Econ ist die Consultingtochter des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin). Als führender Thinktank bietet DIW Econ volkswirtschaftliche und sektorspezifische Analyse und Beratung an.

Über Scandlines

Scandlines wurde 1998 gegründet und ist eine große europäische Reederei. Auf zwei Fährrouen mit hoher Frequenz und Kapazität zwischen Deutschland und Dänemark bietet Scandlines effizienten und zuverlässigen Transport für Passagiere und Frachtkunden. Im Fokus stehen dabei guter Service und ein abwechslungsreiches An-Bord-Erlebnis auf den Fähren sowie umfassende Einkaufsmöglichkeiten in den BorderShops an Land.

2014 transportierte Scandlines 7,5 Millionen Passagiere, 1,8 Millionen Pkw sowie 0,5 Millionen Frachteinheiten auf den Routen Puttgarden–Rødby und Rostock–Gedser.

Kontaktpersonen



Anette Ustrup Svendsen

Pressekontakt

Head of Corporate Communications

anette.ustrup.svendsen@scandlines.com

+45 26 777 000 (keine SMS)