

DIW

E

ulting Company of

30.06.2015 14:32 CEST

Wissenschaftler weisen Unwirtschaftlichkeit der festen Fehmarnbeltquerung nach

DIW Econ hat im Auftrag von Scandlines die bisherigen Studien um eine Wettbewerbsanalyse ergänzt. Damit ist erstmals eine Gesamtbetrachtung der zukünftigen Verkehrsströme auf dem Fehmarnbelt unter Berücksichtigung des Wettbewerbs durch fortgesetzten Fährbetrieb möglich. Ergebnis: Die Fähre erweist sich als starker Konkurrent; die feste Fehmarnbeltquerung ist durch Mauteinnahmen allein nicht mehr zu bezahlen.

Die Modellrechnungen von DIW Econ stützen die wiederholt vorgebrachten Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der geplanten festen Fehmarnbeltquerung.

Scandlines CEO Søren Poulsgaard Jensen: „Jetzt haben wir es schwarz auf weiß: Die geplante feste Fehmarnbeltquerung wird ein Milliardengrab. Sobald wir mit unseren Fähren in Konkurrenz fahren, kann der Tunnel die Baukosten nicht mehr einspielen.“

Selbst geringe punktuelle Änderungen der Parameter lassen aus dem Projekt ein Verlustgeschäft werden. Vor allem die Wettbewerbsfähigkeit des bestehenden Fährverkehrs wird unterschätzt, da die bisher vorliegenden Studien keinen wirtschaftlich sinnvollen Wettbewerb in ihre Berechnungen einbeziehen. Da die Fähren aber – wie von Scandlines wiederholt bekräftigt und durch die nun vorliegende Wettbewerbsanalyse eindrucksvoll bestätigt – weiter fahren werden, fehlen dem Tunnelbetreiber in Zukunft erhebliche Mauteinnahmen. Scandlines hat bereits im Planfeststellungsverfahren darauf hingewiesen, dass die im Tagesmittel mehr als 1.700 Bordershopper den Tunnel ebenso wenig nutzen werden wie zahlreiche Urlauber, die die Fährüberfahrt als Teil ihres Urlaubs sehen, sowie Lkw-Fahrer, die während der Überfahrt ihre gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten abgelten.

Dazu Søren Poulsgaard Jensen: „Das größte Argument für den Bau der festen Querung war bisher immer eine halbe Stunde Zeitersparnis für Autos und Lkw. Dabei brauchen die Fernfahrer die Zeit auf der Fähre, um ihre vorgeschriebene Pause einzulegen, und die Urlauber wollen die Zeit auf See, weil es Teil ihres Urlaubserlebnisses ist.“

Die Ökonomen von DIW Econ stellen nach ihren aktuellen Berechnungen in Frage, ob vor dem Hintergrund der hohen Risiken und der geringen Aussichten auf Wirtschaftlichkeit die Realisierung eines Infrastrukturprojektes mit Kosten von insgesamt mehr als 10 Milliarden Euro gerechtfertigt ist. Denn wenn die Rechnung nicht aufgeht, zahlt sie der dänische Steuerzahler mit den Staatsgarantien, die Dänemark für den Tunnelbau bereitstellt.

DIW Econ Projektleiter Dr. Ferdinand Pavel resümiert: „Die Mautgebühren alleine sind in keiner der untersuchten Varianten kostendeckend. Die Analyse zeigt, dass der Tunnel in keinem der betrachteten Wettbewerbsmodelle Überschüsse generiert, die die erwartete Höhe der EU-Zuschüsse von 1,4 Milliarden Euro übersteigen.“

Einige ausgewählte Ergebnisse der Studie:

- Mit den Mautgebühren als einziger Einnahmequelle kann der

Tunnel im Preiswettbewerb mit der Fähre nicht bestehen, ohne hohe Verluste zu machen.

- Das Projekt ist von den fest eingeplanten, und dennoch keinesfalls sicheren, EU-Fördergeldern von 1,4 Milliarden Euro abhängig.
- Entfällt die EU-Förderung hingegen, zerbricht das finanzielle Fundament des Tunnels – selbst ohne Wettbewerb durch die Fähre.

Die DIW-Studie ist online abrufbar unter <http://diw-econ.de/?p=777>

Zum derzeitigen Projektstand der festen Fehmarnbeltquerung:

Die Baukosten für den Tunnel werden aktuell auf 7,4 Milliarden Euro und die Kosten für die Hinterlandanbindung auf dänischer Seite mit 1,29 Milliarden Euro geschätzt. Auf deutscher Seite rechnet das Bundesverkehrsministerium zum jetzigen Zeitpunkt mit Kosten für die Aufwertung der Straßen- und Schienenanbindung von 1,6 Milliarden Euro – ohne die zusätzlichen Kosten von 250 bis 600 Millionen Euro für die geplante neue Fehmarnsundquerung. Sollten im Wettbewerb mit der Fähre die Mautpreise des Tunnels gesenkt werden, verlängert sich der Rückzahlungszeitraum auf mehr als die vom dänischen Verkehrsministerium gewünschten 39 Jahre.

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 steht als Symbol für eine historische und enge Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden seit 1872. Unter den Namen Scandlines und Scandlines Helsingør-Helsingborg werden heute drei Fährrouen mit hoher Frequenz und Kapazität und mit einer grünen Vision für die Zukunft vermarktet.

Das Kerngeschäft ist der effiziente und zuverlässige Transport für sowohl Passagiere als auch Frachtkunden. Im Fokus steht dabei Wertschöpfung für die Kunden an Bord der Fähren wie in den Scandlines-Shops an Land.

Mit mehr als 90.000 Abfahrten verteilt auf 12 Fährn transportierte Scandlines 2014 insgesamt 14,8 Millionen Passagiere, 3,2 Millionen Pkw, 900.000 Frachteinheiten sowie 60.000 Busse auf den Routen Puttgarden-Rødby, Rostock-Gedser und Helsingør-Helsingborg.

Kontaktpersonen



Anette Ustrup Svendsen

Pressekontakt

Head of Corporate Communications

anette.ustrup.svendsen@scandlines.com

+45 26 777 000 (keine SMS)