



Artikel publiziert am: 26.01.2013 - 09.37 Uhr

Artikel gedruckt am: 26.01.2013 - 19.44 Uhr

Quelle: <http://www.fehmarN24.de/nachrichten/fehmarN/kommt-naechste-megapleite-2719168.html>

## Aktionsbündnis befasst sich mit Kosten und Nutzen der Beltquerung

### „Kommt die nächste Megapleite?“

FEHMARN - Das Aktionsbündnis gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung setzt sich in aktueller Pressemitteilung mit Kosten und Nutzen der Beltquerung auseinander. „Kommt die nächste Megapleite?“, fragt sich das Aktionsbündnis.

Im Jahr 2015 solle nach dänischen Vorstellungen endlich mit dem Bau des 17,6 Kilometer langen Tunnels durch den Fehmarnbelt von Lolland nach Puttgarden begonnen werden. Aber das Vorhaben umfasse mehr als nur den Tunnel. Hinzu kämen die beiden Hinterlandanbindungen des Tunnels von Kopenhagen und Hamburg, ergänzt um weitere Ausbaumaßnahmen an Bahnstrecken auf Jütland zwischen Kolding und Flensburg. Die Kosten dieses Vorhabens seien immer wieder mit 5,5 Milliarden Euro (Preisstand 2008) beziffert worden. Das seien aber nur die Baukosten des Tunnels. Bei Aktualisierung auf den gegenwärtigen Preisstand lägen die jedoch bei 6,2 Milliarden Euro. Die Kosten der beiden Schienenhinterlandanbindungen fänden nie Erwähnung, kritisiert das Bündnis. Sie schlugen nochmals mit rund zwei Milliarden Euro in Dänemark und mindestens zwei bis drei Milliarden in Deutschland zu Buche. Somit käme die Gesamtinvestition, schon heute absehbar, auf über 10 Milliarden Euro zuzüglich der während der Bauzeit üblichen Kostenüberschreitungen. „Auch bei diesem Megaprojekt zeichnen sich somit Kosten ab, die weit über den vom Vorhabensträger ursprünglich genannten liegen. Heutzutage ist das schon die normale Praxis der Bürgertäuschung“, meint Hendrick Kerlen vom Aktionsbündnis. Auch mit der anderen Seite der Medaille, dem Nettonutzen des Vorhabens, beschäftigte sich das Bündnis. Der Tunnel solle zukünftig von täglich 10 500 Fahrzeugen, vielleicht auch 15 000 Fahrzeugen, genutzt werden. Hinzu käme der Eisenbahnverkehr mit sehr fragwürdigem Fahrgast- und Frachtaufkommen. Offizielle Wirtschaftlichkeitsanalysen von 2004, die das Gesamtvorhaben untersuchten, seien für den bevorzugten Absenktunnel auf einen Nettonutzen gekommen, der bei Null gelegen habe.

### „Unzulässige Trickserei“

Dieses Ergebnis sei allerdings nur durch methodisch unzulässige Trickserei (Doppelzählung der Erträge) erzielt worden. Bei entsprechender Korrektur seien die Kosten des Gesamtvorhabens doppelt so hoch ausgefallen wie dessen volkswirtschaftliche Erträge. „Das bezeichnet man landläufig als kreative Buchführung“, so Kerlen weiter.

„Unverantwortlich ist, dass die beiden am Vorhaben beteiligten Regierungen sich immer noch sträuben, die längst veralteten Gutachten durch eine seit vielen Jahren von uns geforderte umfassende Projekt-Neubewertung zu überprüfen“, sagt Hendrick Kerlen. Erschwerend komme hinzu, dass die Scandlines-Fähren weiter in Konkurrenz zum Tunnel fahren wollen. Das gefährde zusätzlich das dänische Refinanzierungskonzept über die Tunnelmaut. Da sich das Vorhaben zu einer großen Pleite zu entwickeln drohe, müsse es jetzt umgehend auf den Prüfstand. Es sei bereits absehbar, dass das Ergebnis negativ ausfallen werde, so die Meinung des Aktionsbündnisses. · *lb*

Artikel lizenziert durch © fehmarN24

Weitere Lizenzierungen exklusiv über <http://www.fehmarN24.de>