

Chancen und Risiken der FFBO

Allianz gegen die feste Fehmarnbeltquerung

Michael Bonne
Dipl. Betriebswirt (FH)

Dialogforum 16.5.2013

Ökologische **Risiken**

Risiko: dauerhafte negative Beeinflussung der CO²-Bilanz

- Bau des Tunnel erzeugt durch Zementherstellung und Materialbewegungen enorme Mengen CO²
- selbstfahrende Straßen- und Schienenfahrzeuge produzieren bei Tunneldurchfahrt mehr CO² als moderne Fähren

=> negative CO²-Gesamtbilanz des Projektes

Risiko: Minimierung Population der Schweinswale

- Während Bauzeit des Tunnels droht sich die Population von Schweinswalen zu verringern
 - Lärm behindert Kommunikation / verletzt die Tiere
 - die Vertrübung durch Sedimente erschwert die Nahrungssuche

Risiko: Minimierung Population der Schweinswale

- Während Bauzeit des Tunnels droht sich die Population von Schweinswalen zu verringern
 - Lärm behindert Kommunikation / verletzt die Tiere
 - die Vertrübung durch Sedimente erschwert die Nahrungssuche
 - das im FHH-Gebiet, wo der höchste Schutz für Flora und Fauna gewährt sein sollte

Risiko: Folgeschäden der Sedimentverteilung beim Bau

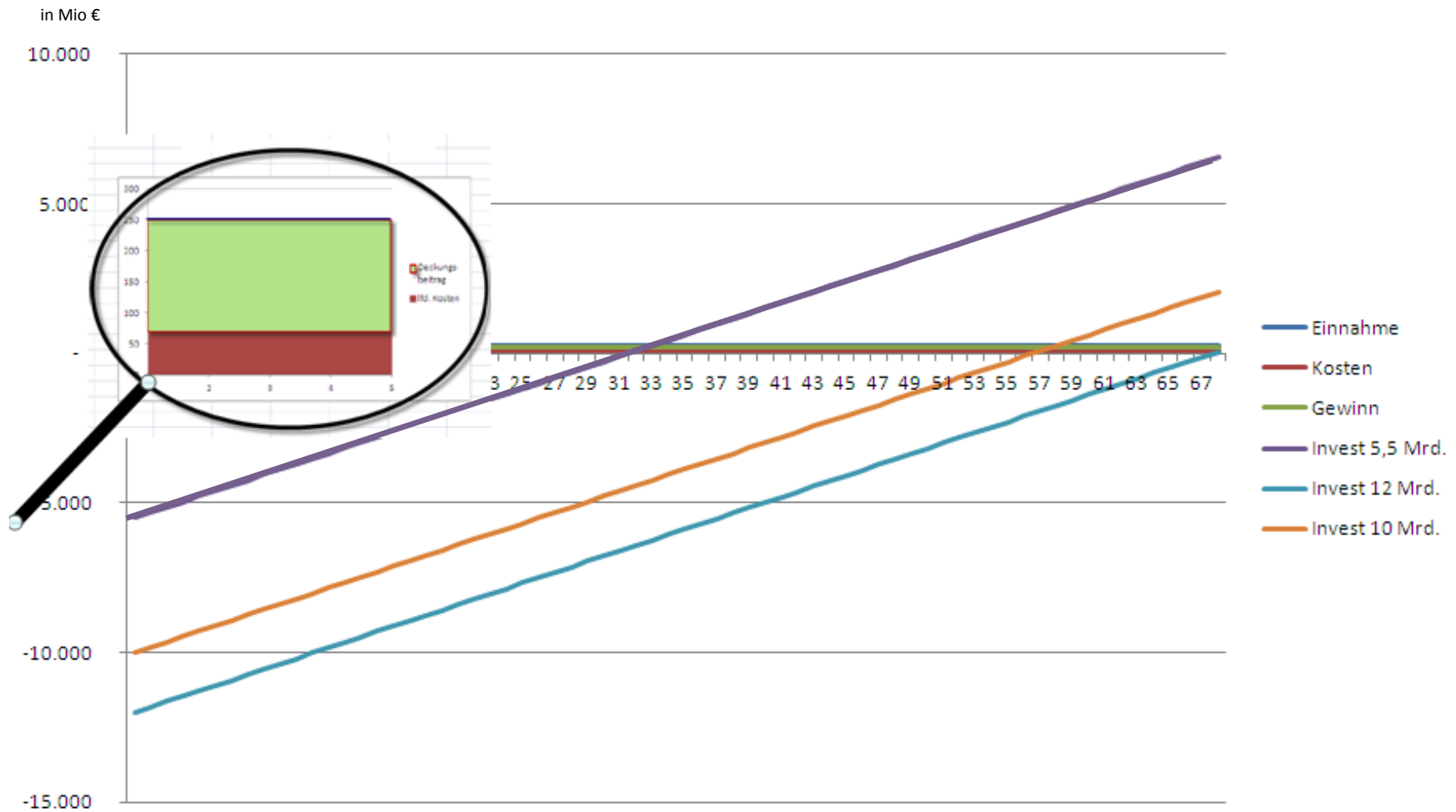
- Langzeitfolgen durch abgesetzte Sedimente auf der Meeresflora
 - Absterben großer Teile der Unterwasserpflanzen
 - weniger Wasser-Filterung durch Pflanzen
 - Verschlechterung der Wasserqualität
 - das bedroht auch den Tourismus bis hin zur Lübecker Bucht

Risiko: Folgeschäden der Sedimentverteilung beim Bau

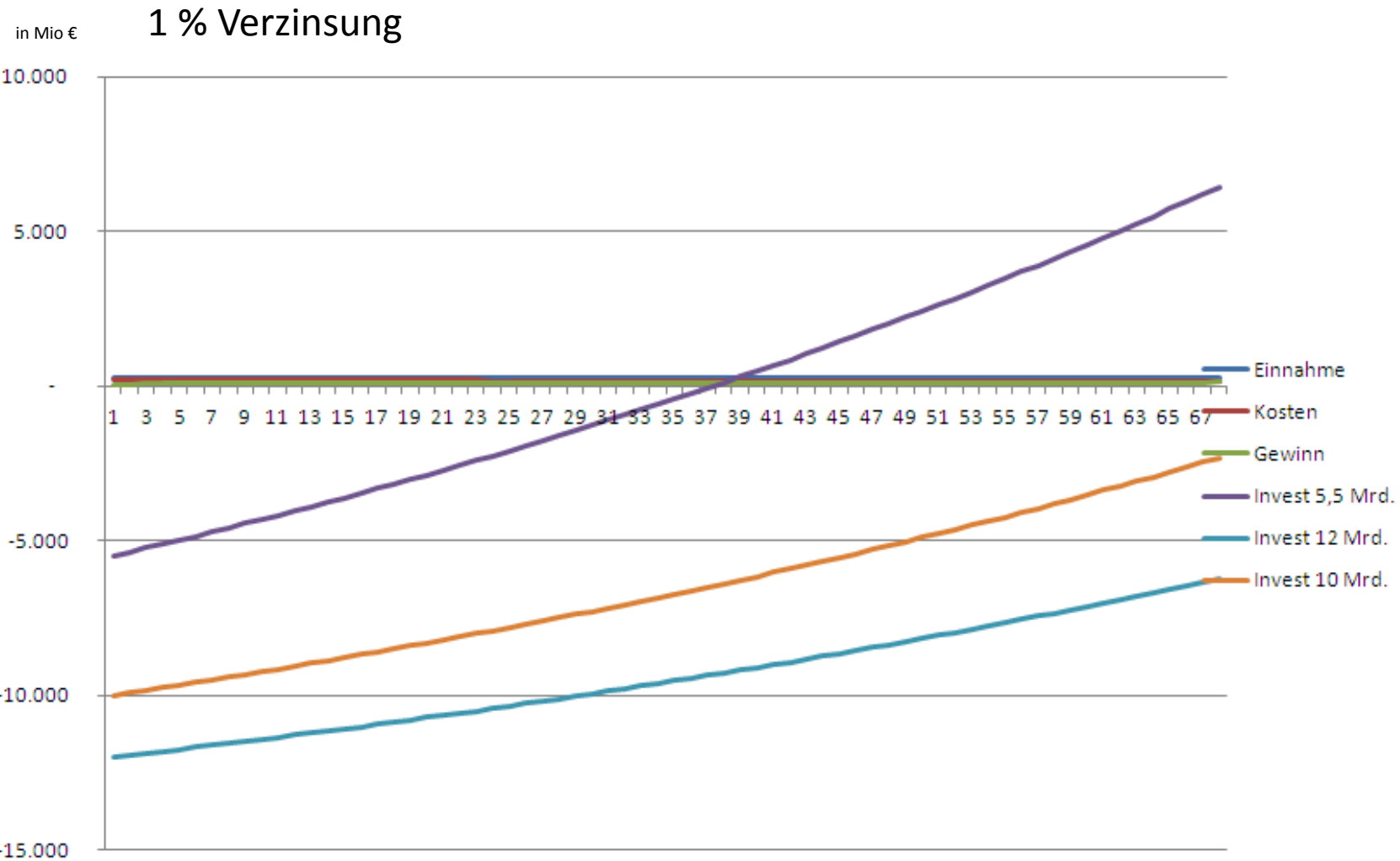
- Langzeitfolgen durch abgesetzte Sedimente auf der Meeresflora
 - Absterben großer Teile der Unterwasserpflanzen
 - weniger Wasser-Filterung durch Pflanzen
 - Verschlechterung der Wasserqualität
 - das bedroht auch den Tourismus bis hin zur Lübecker Bucht
 - das im FHH-Gebiet, wo der höchste Schutz für Flora und Fauna gewährt sein sollte

ökonomische **Risiken**

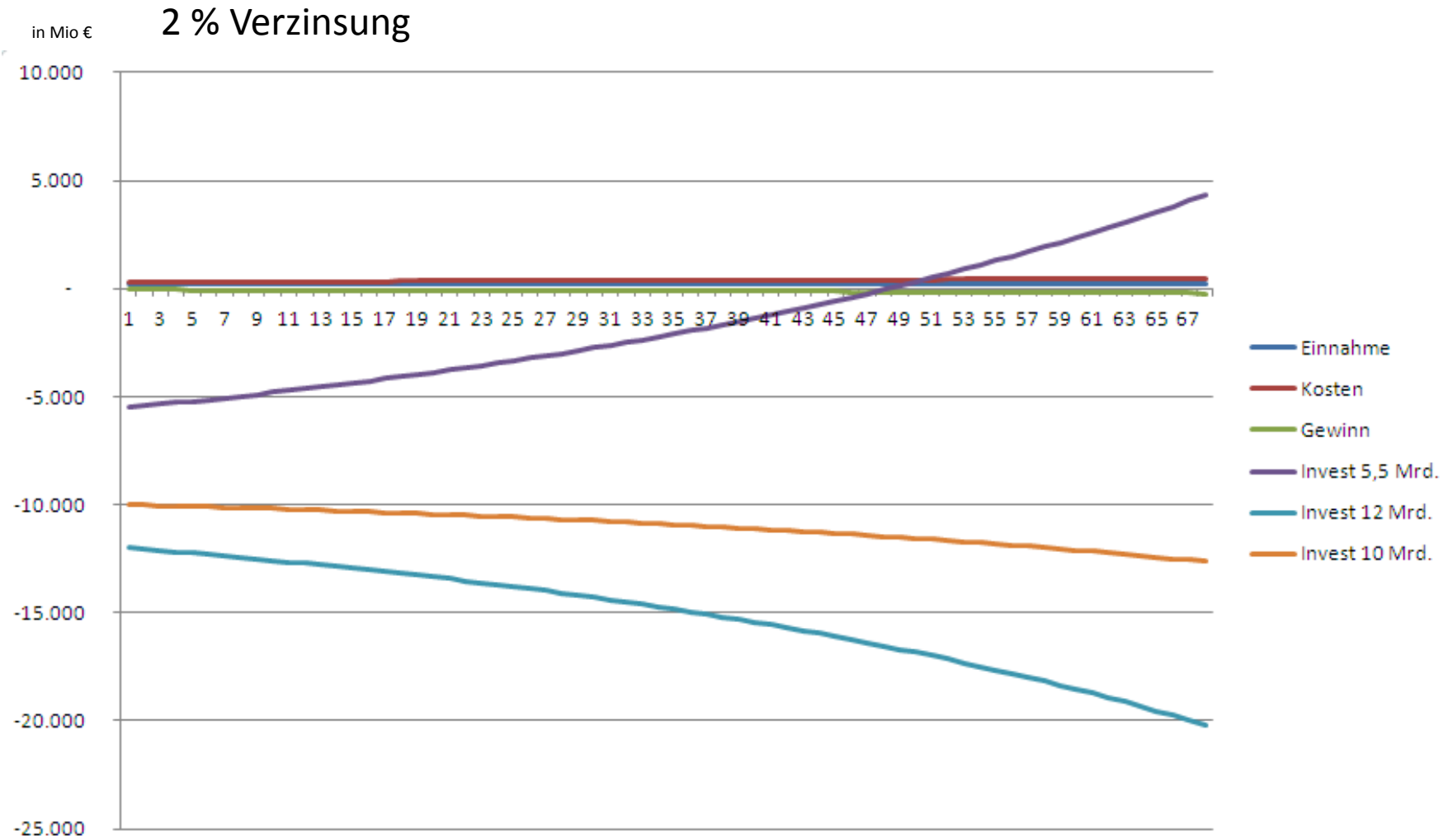
Risiko: finanzielles Desaster



Risiko: finanzielles Desaster



Risiko: finanzielles Desaster



Risiko: Akzeptanz beim Bahn- Personenverkehr wird überschätzt

- Fahrzeit 3,5 Std. von Hamburg nach Kopenhagen ist für Geschäftsleute keine Konkurrenz zum Auto/Flugzeug
- Skandinavien ohne Euro unterliegt Währungsschwankungen, damit verbunden ist schwankende finanzielle Attraktivität

Risiko: Akzeptanz beim Bahn-Güterverkehr wird überschätzt

- weniger Abwanderungen von der Straße
 - Bahn weiterhin unflexibles Verkehrsmittel
 - kaum Güter- oder Kombibahnhöfe in Dänemark vorhanden
- Nadelöhr Hamburg bremst Güterzüge aus
 - Überlastete Überquerungen der Elbe
 - alternative HL-Lüneburg oder HL-Büchen nicht vorhanden oder geplant

Risiko: Akzeptanz beim Bahn-Güterverkehr wird überschätzt

- kostengünstigere Feederschiffahrt von HH oder Rotterdam befördert weiterhin Container durch den NOK nach Skandinavien
- Nord-Ost-Passage wird Containerschiffahrt revolutionieren
- direkte Zugverbindungen nach Asien machen Nord-Süd-Verbindungen in Europa für Containerverkehr sinnlos

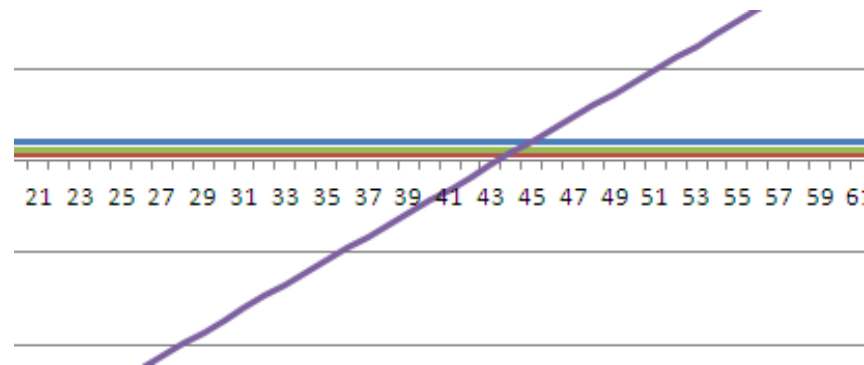
Risiko: Akzeptanz bei selbstfahrenden LKW wird überschätzt

- weitere Nutzung der Fähre, da „Zwangspausen“ überbrückt werden können und kein Zeitvorteil beim Tunnel besteht
- alternative Routen weiter östlich sind teilweise rentabler, da teure Straßenkilometer gespart werden können

Risiko: Akzeptanz PKW-Verkehr wird überschätzt

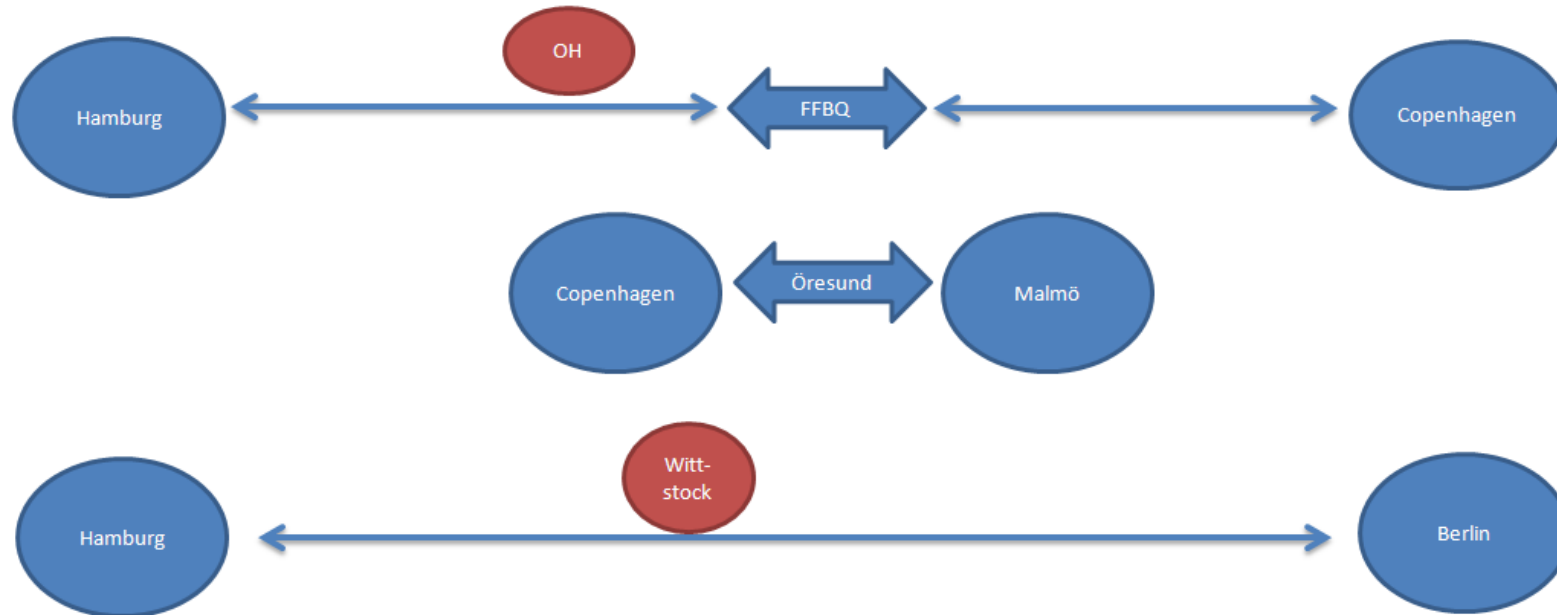
- Pendelverkehr aufgrund wirtschaftlicher Vorteile fällt wegen Steueranpassungen geringer aus
- Zeitvorteil für „Alkoholtouristen“ irrelevant und kann durch clevere Konzepte egalisiert werden
- Mautfreiheit auf Jütlandroute sorgt dort für steigende Attraktivität
- Tunnelängste werden deutlich unterschätzt, zumal wenn Alternativen gegeben sind

mögliche Folgen dieser **Risiken**



- Refinanzierung des Tunnels ist nach aktuellen Plänen (fortgeführter Fährbetrieb) gefährdet
- Bürgschaften des Staates Dänemark / der EU werden fällig
- Konkurs der Betreibergesellschaft(en) zur Minimierung der „Altlasten“
- Zwangseinstieg der BRD in eine Betreibergesellschaft

Risiko: wirtschaftliche Chancen werden stark überbewertet



- Vergleiche mit Kopenhagen-Malmö treffen aufgrund verschiedener Voraussetzungen nicht zu. Besser wäre z.B. die Entwicklung Wittstocks zu betrachten (Vergleichbar mit OLD)

Risiko: wirtschaftliche Chancen werden überbewertet

- Auch ein 2. Anbieter auf dem Belt führt nicht zwangsläufig zu geringeren Preisen
- Hohe Kosten für Querung des Belts machen Tätigkeiten in Dänemark für deutsche Unternehmen sinnlos.
- Wirtschaftskraft Tourismus und Senioren droht durch Hinterlandanbindung wegzubrechen, damit auch bestehende Arbeitsplätze

sonstige **Risiken**

Risiko: kultureller Austausch findet nicht wie gewünscht statt

- die Barrieren der Belt-Anrainer fallen nicht wie gewünscht, da die finanzielle Hürde bleibt
- fiskalpolitische Eingriffe machen Besuche auf „der anderen Seite“ unattraktiver
- Erste Ballungsräume als Touristenziele weit hinter den Tunnelöffnungen, dadurch hohe Folgekosten und Hindernis für kulturellen Austausch
- verschiedene Sprachen und Währungen bilden zusätzlich eine Hürde

Risiko: unnötige Gefährdung von Menschenleben

- Unfälle mit Waggons passieren vorwiegend dort, wo Weichen sind.
- Schienenwege in Ballungszentren bilden stärkere Gefährdung als weichenlose Trassen

Risiko: Steigerung der Kriminalität

- Risiko für Drogenkuriere und Schleuser sinkt durch Wegfall der Kontrollmöglichkeiten der Bundespolizei
- „Verkehrswege schaffen Handel“
Handel an der Strecke kann zu erleichterter Drogenbeschaffung führen und die örtliche Drogenszene stärken

Risiko: Kriminalität

- geringe Polizeidichte am Belt, die baulichen Gegebenheiten der Querung und die betonte Bedeutung des Baus für Europa machen den Tunnel zu attraktiven Ziel für den Terrorismus

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

