

Zusammenfassung des Workshops am 18.6.2013 in Oldenburg

von: Holger Römer, „Kein Güterbahnverkehr durch die Badeorte der Lübecker Bucht“

Auf dem Workshop wurden 3 Gutachten vorgestellt, die die Wirtschaftlichkeit der FFBQ von verschiedenen Gesichtspunkten aus beleuchteten.

Wenn man die Erkenntnisse aller drei Gutachten zusammenfasst, so kommt man zu dem Schluss, dass der Bau der FFBQ aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu rechtfertigen ist.

Die Überprüfung der Verkehrsprognosen anhand der erreichten Entwicklung durch Dr. Rössler (HTC) hat ergeben, dass die meisten Prognosen zu optimistisch waren. Die Nutzung der Verkehrswege wird eher geringer sein, während die Nutzungskosten stärker steigen als prognostiziert. Zudem wird eine Verlagerung von einer Verkehrsart auf eine andere eher überschätzt. Diese zu optimistische Einschätzung lag hauptsächlich daran, dass die gute wirtschaftliche Entwicklung vor der Wirtschafts- und Finanzkrise in die Zukunft linear fortgeschrieben wurde. Störfaktoren wie Wirtschaftskrisen fanden in den Prognosen keine ausreichende Berücksichtigung, da sie nicht vorhersagbar sind.

Dr. Tesch (Scandlines) kam bei seiner Analyse des Fährverkehrs über die Ostsee zu einem ähnlichen Ergebnis. Insgesamt gibt es kein Wachstum im Personenfährverkehr, der PKW-Verkehr über den Fehmarnbelt ist rückläufig. Lediglich beim LKW-Verkehr wurde die Prognose fast erreicht. Da der PKW-Verkehr zu 35% Shopping-indiziert ist, ist bei einer weiteren EU-Steuerharmonisierung ein weiterer Rückgang zu befürchten.

Prof. Breitzman (Uni Rostock) kommt bei seiner Nutzen-/Kostenanalyse bei einer optimistischen Betrachtung auf einen Wert von 1,27:1. Nachdem mehrere Korrekturfaktoren eingefügt wurden, bei denen die optimistischen Annahmen an die Realität angepasst wurden, war das Verhältnis lediglich 0,65:1. Die vorhandenen Gelder reichen aber nur für Projekte, die ein NK-Verhältnis größer 3:1 haben. D.h. Es wird ein volkswirtschaftlicher Schaden entstehen, da volkswirtschaftlich günstigere Projekte nicht verwirklicht werden können. Hinzu kommt, dass die Transportkosten über die Jütlandroute mit 3€ pro km sehr viel günstiger sein als über die FFBQ mit 9€ pro km.

Nun gehe ich mal davon aus, dass im Verkehrsministerium in Berlin und bei der dänischen Regierung nicht nur dumme Ignoranten sitzen. Daher stellt sich für mich die Frage, was die eigentlichen Gründe waren, die zur Entscheidung für den Bau der FFBQ geführt haben.

Ich denke, dass dort von vorn herein klar war, dass der Bau aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu rechtfertigen war. Deshalb hat man sich ein Gefälligkeitsgutachten zum NK-Verhältnis erstellen lassen, das zu einem Wert von 6,7:1 kam. Damit hat der Gutachter seine Aufgabe zwar etwas zu genau genommen und ist weit über das Ziel hinaus geschossen. Aber immerhin hatte man jetzt die wirtschaftliche Rechtfertigung für den Bau und hat seitdem eisern daran festgehalten. Später, wenn die Kosten gestiegen sind und der Nutzen geringer ausgefallen ist, wird man sagen können, man habe sich auf das Gutachten verlassen müssen und habe es nicht besser gewusst. Damit das Ganze später nicht zu einem vollkommenen wirtschaftlichen Disaster wird, hat die Bahn vorsorglich den Auftrag erhalten, die billigste Lösung für die Hinterlandanbindung zu planen. Allerdings hatte man da wohl nicht örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt und nicht mit dem Widerstand der Bürger gerechnet. Die teurere 2+1-Lösung, die möglicherweise im ROV vorgeschlagen werden wird und für die mittlerweile allgemeiner Konsens zwischen der Bahn, dem Bundesverkehrsminister, der Landesregierung, dem Kreis Ostholstein, den Bürgermeistern der Badeorte an der Lübecker Bucht sowie den großen Parteien herrscht, wird das NK-Verhältnis weiter verschlechtern.

Aber es bleibt dennoch die Frage: Was waren die eigentlichen Gründe die zur Entscheidung für den Bau der FFBQ geführt haben?