

Über das Jahrhundert-Traum-Projekt FFBQ und dessen Problem der Wirtschaftlichkeit mehren sich sehr kritische Stimmen auch in Dänemark.

Knud Erik Andersen, Ingenieur und Verkehrsplaner hat 39 Jahre für die dänische Verkehrsverwaltung gearbeitet. Zuletzt war er Leiter des Dezernats für Verkehr und Straßen.

Andersen hat mit einem Artikel am 3. Jan. 2014 in der dän. Zeitung „Weekendavisen“ eine scharfe Abrechnung mit der FFBQ vorgenommen. U.a. wird professionell dargestellt, daß Femern AS als eine in Staatsbesitz befindliche GmbH für den Tunnel zuständig ist, jedoch nicht üblichen öffentlichen oder privaten Effizienzanforderungen unterworfen ist. Dies ist gemeinwirtschaftlich schädlich, weil eine Organisation ohne Zwang zu echten Finanzierungsbegrenzungen keinen Anreiz zur Kostenbegrenzung und Berücksichtigung von Risiken hat. Daraus folgt, daß dieses Tunnelkonzept nicht normalen betriebswirtschaftlichen Anforderungen genügt.

Die Aussage, daß allein Dänemark den Tunnel finanziert, ist genau so Vernebelungstaktik, da mind. 30% EU-Gelder in die Finanzierung fließen. Damit sind die deutschen Steuerzahler ebenso an diesem EURO-Milliardengrab beteiligt, da bekannterweise Deutschland der größte Netto-Zahler der EU ist. Deutschland finanziert diese Förderung bei realistischer Kostenschätzung mit ca. 1 Mrd. €. Und schließlich ist das ganze Konstrukt in demokratischer Hinsicht schädlich, weil es der Öffentlichkeit erschwert, Einblick in die Management-Vorgänge innerhalb der Organisation zu gewinnen.

Weiter warnt Verkehrsexperte Andersen seine Landsleute und die Deutschen in einem am 5.5.2014 vom NDR 3ausgestrahlten Interview vor der FFBQ und den Folgen des damit zusammenhängenden völlig falschen Zahlenmaterials. Laut Andersen stammen die längst überholten Zahlen - nämlich 5,5 Mrd. € - aus dem Jahr 2008; mittlerweile werden die aktuellen Kosten für die Querung auf mehr als 10 Mrd. € beziffert - es droht ein wirtschaftliches Desaster.

Der Däne rät den Deutschen, neue sozial-ökonomische Berechnungen zu for-

dern; dann wird klar, daß die Querung sich nie selbst finanzieren wird, wie Femern AS behauptet.

Am Besten ist es, vom Staatsvertrag über die FFbQ zurückzutreten, was über Art. 22 i.V.m. Art. 5 eingeleitet werden muß. Denn die gestiegenen horrenden Kosten bleiben letztlich am Steuerzahler hängen. Daher muß eine aktualisierte Kosten-Nutzen-Analyse gemacht werden.

Außerdem sind die Verkehrsprognosen mit 1,7% jährlichem Wachstum zu optimistisch. Diese Schätzung liegt weit über den Annahmen anderer europäischer Länder.

Weiter ist es Fakt, daß die Kalkulationen von Femern AS hinsichtlich der Beendigung des Fährverkehrs nicht aufgehen. Scandlines modernisiert ihre Flotte weiter - dieses Jahr gibt es schon 2 Hybrid angetriebene Fähren. Gegenüber den noch zusätzlich geplanten Preissenkungen bei den Fährfahrten ist der Tunnel sowieso nicht konkurrenzfähig.

Übrigens noch eine interessante Info : Andersen wird Anfang Juni 2014 ein kritisches Buch über dieses Thema herausbringen.

FAZIT ist:

**HÄNDE WEG -
VOM FEHMARNBELT - PROJEKT**