

# DER TAGESSPIEGEL

VERUM  
CAUSAS  
COGNOSCERE

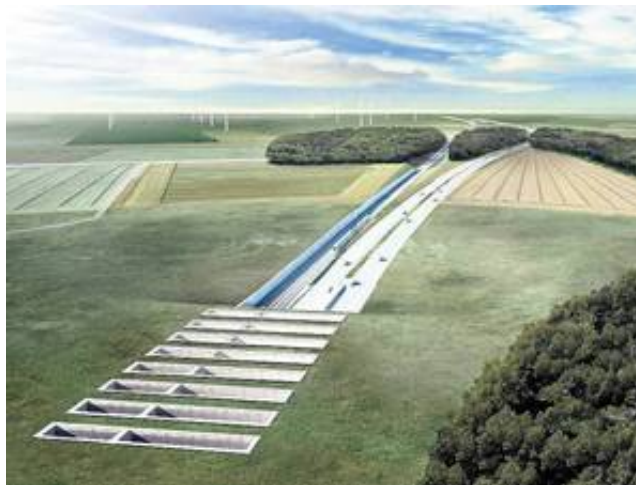
16.02.2015 17:41 Uhr

Fehmarnbelttunnel

## Das Milliardengrab in der Ostsee

Von Egon Huschitt

**Der Fehmarnbelttunnel zwischen Deutschland und Dänemark wird deutlich mehr kosten als erwartet – und immer noch ist unklar, ob er überhaupt gebraucht wird. Ein Gutachten lässt Zweifel aufkommen.**



Die Computergrafik zeigt den Eingang den Fehmarnbelttunnels auf deutscher Seite. - FOTO: PICTURE ALLIANCE / DPA

Spötter sprechen häufig von „Kathedralen in der Wüste“, wenn von unsinnigen Großprojekten die Rede ist. Im vorliegenden Falle wäre es eine Kathedrale unter Wasser – die allerdings zu Lande inzwischen weniger für Spott, mehr dagegen für gehörigen Ärger sorgt. Nun fokussieren sich die Blicke auf ein Projekt am nördlichen Rand der Republik: Es geht um den Fehmarn-Absenktunnel, eine sogenannte „feste Querung“ über den Fehmarnbelt. Das soll ein 17,6 Kilometer langer Tunnel werden; zwischen der deutschen Insel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland. Die Kosten lagen bislang geschätzt bei 5,5 Milliarden Euro – aber das war eine Rechnung von 2008. Jetzt sind es neun Milliarden Euro.

Viele zumindest im Norden der Bundesrepublik sehen in diesem Ostseetunnel ein umweltfeindliches „Milliardengrab“. Eine grobe Fehlinvestition, die für ein paar tausend Autos täglich und eine Zeitersparnis von einer Stunde in maßloser Weise Natur zerstört, den Meeresboden attackiert, alles durcheinanderbringt. Eine Marotte der Dänen, die der Insel Fehmarn für mehrere Jahre – bis zum Jahr der möglichen Fertigstellung 2021 oder 2024 – einen Einbruch im Tourismusgeschäft und auch noch trübes Wasser ringsherum

beschert. Die Bäderstädte in Ostholstein fürchten um Touristen. Weil der Güterverkehr auf der Schiene entscheiden kann, welche Strecke er nutzt, müsste die bestehende Bahntrasse abgebaut werden und parallel neu aufgebaut werden. Die Badeorte verlieren so zwar die direkte Anbindung an die Bahn, müssten aber nachts nicht mit endlos ratternden Güterzügen rechnen. Die Bahn selbst sähe das Geld auch lieber anderweitig eingesetzt, heißt es im Konzern. Mit eigenen Finanzmitteln ist die Bahn wegen fehlender Rentabilität aus dem Projekt ausgestiegen und agiert seit 2009 ausschließlich als Auftragnehmer des Verkehrsministeriums wie ein Ingenieurbüro.

### **Die Mauteinnahmen würden nicht ausreichen**

Die Querungsgegner haben bereits angekündigt, gegen einen möglichen Planfeststellungsbeschluss klagen zu wollen. Auch der Grünen-Abgeordnete Konstantin von Notz sorgt sich darum, dass zu viel Geld in dieses Projekt fließt: „Das Projekt würde über Jahre und Jahrzehnte Gelder auffressen, während heute schon marode Autobahnbrücken gesperrt werden müssen.“

Die Dänen jedoch treiben den Tunnelbau an, allen Mahnungen zum Trotz. Das DIW nennt in einem Gutachten, dessen Arbeitsversion dem Tagesspiegel vorliegt, die vorgelegten Prognosen über das mögliche zusätzliche Verkehrsaufkommen unsicher. Durch eine feste Fehmarnbelt-Querung werde nur in sehr geringem Umfang neuer Passagierverkehr induziert. Zu erwartende Zuwächse bei Passagieren und Güterverkehr seien überwiegend auf Verkehrsverlagerungen von alternativen Routen und in geringerem Maße auf Verkehrsträgerwechsel zurückzuführen. Leichtfertig nennt es dabei das Institut, mögliche Anpassungsspielräume der bisherigen Fährbetreiber im Wettbewerb mit einer festen Querung nur unzureichend zu berücksichtigen. Droht also wirklich ein Milliardengrab?

Die Planer sagen, der Löwenanteil des volkswirtschaftlichen Nutzens liege bei der Zeitersparnis der Autofahrer und bei den Mauteinnahmen. Um dies als fragwürdig zu bezeichnen, reicht ein Blick in die bisherige Praxis: Dänen und Schweden nehmen zu rund einem Drittel die Fähre für den Besuch des Bordershops, Deutsche goutieren die Fähre vorwiegend für das Schifferlebnis bei der Fahrt in den Urlaub. Dass diese Fähren weiterfahren werden, ist in den bisherigen Analysen ignoriert worden. Eine Weiterfahrt allerdings nur mit der Hälfte der jetzigen Kapazität wäre bereits der finanzielle Tod des Projekts, weil die Mauteinnahmen nicht ausreichen würden, um die Baukosten wieder hereinzuholen. Die Betreiber des Unternehmens unterstellen zudem, die künftigen Mautpreise entsprächen denen für eine Fährüberfahrt. Sie ignorieren aber, dass die meisten Spediteure rabattierte Preise zahlen und deshalb kaum auf den dann um 20 bis 30 Prozent teureren Tunnel



Umstrittenes Großprojekt. Die Computergrafik zeigt einen Querschnitt des Tunnels von Dänemark nach Deutschland. - FOTO: PICTURE ALLIANCE / DPA

umsteigen werden, zumal die meisten auf dieser Strecke transportierten Güter keineswegs „zeitsensibel“ sind. Außerdem nutzen die Fahrer im Güterverkehr die Überfahrt für die gesetzlich vorgeschriebene Lenkpause. Bei der Nutzung des Tunnels müssten die Fernfahrer zusätzlich rasten.

### **Unwägbar Belastungen für den Steuerzahler**

Hinzu kommen bislang unwägbar Belastungen für den deutschen Steuerzahler. So sind die Eckpunkte: Der Absenktunnel unter dem Fehmarnbelt sowie dessen Hinterlandanbindung in Dänemark und Deutschland sind zu 100 Prozent steuerfinanziert. Trotz der Mahnungen des Bundesrechnungshofs sind auch deren Kosten unsolid berechnete worden. Laut dieser Behörde liegen die Kosten der Hinterlandanbindung in Deutschland um 60 Prozent höher als bislang angenommen und damit bei rund 1,7 Milliarden Euro. Es könnten aber auch 2,3 Milliarden Euro werden. Woher die entsprechenden Haushaltsmittel kommen sollen, ist unklar.

Die SPD-Abgeordnete Bettina Hagedorn aus Ostholstein ist im Haushaltsausschuss für das Verkehrsressort zuständig. Auch sie fordert eine aktualisierte Kostenkalkulation. „Der Rechnungsprüfungsausschuss hat seit 2009 diverse – bislang leider nicht aussagefähige – Berichte des Verkehrsministeriums abgefordert und zusammen mit dem Bundesrechnungshof kritisch gewürdigt.“ Die Sache beschäftigt inzwischen erneut den Bundestag. Von Notz fordert, dass der Bundesrechnungshof die Kosten neu bewertet: „Jetzt muss man sich ehrlich machen bei den Kosten und das Projekt neu bewerten.“ Über die zuvor getroffenen entsprechenden Vereinbarungen mit Dänemark soll „neu nachgedacht“ werden. Wenn binnen weniger Jahre alle Rahmenbedingungen auf beiden Seiten verändert würden, sei es Pflicht, diese Vereinbarungen „an die Realität anzupassen“. Vielleicht auch – zu kippen? Denn das Fazit des DIW ist auch in Berlin bekannt: „Die Wirtschaftlichkeit des gesamte Projekts ist infrage gestellt.“

Die staatliche Vollfinanzierung des Tunnels muss von der EU-Kommission noch als staatliche Beihilfe endgültig genehmigt werden. Der von der EU-Kommission im Jahr 2009 genehmigte Beihilferahmen für die Finanzierung der Planungsphase wurde nach Auffassung der Kritiker von Dänemark vorsätzlich verletzt. So seien das Budget erhöht, unbefristete Kredite statt staatlicher Garantien gewährt, Mittel zu einer weiteren Firma umgeleitet und für erste Bauarbeiten zweckentfremdet worden. Das Plazet ist aber alles andere als sicher.