



Chart 1

Gutachterliche Stellungnahme zu den aktuellen Verkehrsprognosen und Kostenkalkulationen der geplanten Festen Fehmarnbelt-Querung (FFBQ)

Auftraggeber: NABU Naturschutzbund Deutschland e.V.
Charitéstraße 3
10117 Berlin

Aufgaben:

- Plausibilitätsprüfung der für die Feste Fehmarnbelt-Querung prognostizierten Verkehrsmengen im Jahr 2015
- Plausibilitätsprüfung der für die Feste Fehmarnbelt-Querung bislang genannten Projektkosten (Preisstand 2004: 4,805 Mrd EUR)

Chart 2

Fragestellungen für die Überprüfung der prognostizierten Verkehrsmengen

- Entsprechen die Prognose-Randbedingungen der Realität?
- Sind die im Basisjahr 2001 zugrunde gelegten Verkehrsmengen korrekt?
- Wurde der Nullfall 2015 korrekt definiert?
- Wie groß ist die tatsächliche Fahrzeit-Einsparung durch die FFbQ, gemessen am heutigen Zeitaufwand bei Benutzung der Fähren?
- Wurden die Konkurrenz-Verkehrsmittel Flugzeug (im Personenverkehr) und Schiff (im Güterverkehr) angemessen berücksichtigt?

NICHT GEPRÜFT: Methodik der Prognose

Chart 3a

Ergebnis der Überprüfung der Verkehrsprognosen (Teil 1)

- Prognose-Randbedingungen zu optimistisch

Nutzerkosten im Straßen-
und Schienen-Verkehr 1997 - 2015

	Prognose- Randbedingungen	wahrscheinl. Entwicklung
- PKW-Verkehr:	+15%	+150%
- LKW-Verkehr:	-4%	+150%
- Personenzug:	-30%	+70%
- Güterzug:	-18%	+20%

- Wachstumsrate im Güterverkehr über die westliche Ostsee vorab festgelegt
 - 1997 bis 2015 um 76% oder um 3,2% pro Jahr
- ▷ Zunahme des Güterverkehrs ist Prognose-Input, müsste jedoch Ergebnis der Prognose sein

(Fortsetzung nächste Seite)

Chart 3a (Fortsetzung)

- Konkurrenz der FFBO im Personenverkehr durch Flugzeuge unterschätzt
 - wichtige Flughäfen im Skandinavien-Verkehr unberücksichtigt (z.B. München)
 - zu geringer Stellenwert des Low-cost-Flugverkehrs: nur Billig-Fluggesellschaften und periphere Flughäfen wie z.B. Hahn (Hunsrück) einbezogen, aber nicht Billig-Angebote der etablierten Airlines und Flughäfen mitten in Ballungszentren
- ▷ Zuwächse im PKW-Verkehr überschätzt
- Konkurrenz der FFBO im Güterverkehr durch Frachtschiffe unberücksichtigt
- ▷ Zuwächse im LKW- und Güterzug-Verkehr überschätzt

Chart 3b

Ergebnis der Überprüfung der Verkehrsprognosen (Teil 2)

- PKW-Zahl zu hoch
 - um 19% überhöhte PKW-Zahl im Basisjahr 2001 wegen induziertem Verkehr (durch Marketing-Maßnahmen der Fährgesellschaft)
 - um 24% überhöhte PKW-Zahl im Prognose-Jahr 2015 wegen Reduktion der durchschnittl. PKW-Auslastung (2001: 2,99 Pers pro PKW, 2015: 2,40 Pers. pro PKW)

- Nullfall bezüglich Eisenbahnverkehr nicht korrekt definiert
 - ohne FFBO kein Ausbau der deutschen und dänischen Zulaufstrecke
 - aber beim Bau der FFBO: durchgängig zweites Gleis, Elektrifizierung und Tempo 160
 - ▷ Verkehrs-Zunahme im Eisenbahnverkehr als Effekt der FFBO überschätzt

(Fortsetzung nächste Seite)

Chart 3b (Fortsetzung)

- Zahl der Personenzüge vorab festgelegt
 - ▷ Zugzahl ist Prognose-Input, müßte jedoch Ergebnis der Prognose sein

- Güterzug-Auslastung zu niedrig
 - Gütermenge pro Zug nur 500 t statt 1.000 t, zukünftig sogar 2.000 t bei Verdopplung der Zuglänge
 - ▷ Zahl der Güterzüge zu hoch

- Fahrzeit-Effekt der FFBO vs. Fährbetrieb überschätzt
 - Nicht-Berücksichtigung der Ruhe- und Pausenzeiten für LKW-Fahrer, PKW- und Bus-Reisende im Fernverkehr
 - ▷ Überschätzung der PKW-, Omnibus- und LKW-Zahlen

Chart 4

Abschätzung der wahrscheinlichen Verkehrsmengen 2015 auf der FFBO

Anzahl Straßenfahrzeuge
bzw. Züge pro Tag (gerundet)

	Prognosejahr 2015 (Basis- szenario A)	eigene Schätzung für 2015
PKWs	7.500	4.000
Omnibusse	130	100
LKWs	1.100	1.000

Summe Kfz	8.830	5.100
Personenzüge	40	16
Güterzüge	56	28

Summe Züge	96	44

▷ 5.100 Kfz/Tag = ca. 10% der Kapazität der FFBO mit 4 Fahrspuren

▷ 44 Züge/Tag = ca. 10% der Kapazität der FFBO mit 2 Gleisen