

Wie belastbar sind die Wirtschaftlichkeitsanalysen zur festen Fehmarnbeltquerung?

Finanzierungsmodell und Kosten-Nutzen-Analyse auf dem Prüfstand

Studie im Auftrag von Scandlines ApS

Dr. Rafael Aigner | Dr. Ferdinand Pavel | Katharina Weber

Pressegespräch, Berlin, 30. Juni 2015

Einleitung

- Aktuelle Verkehrsprognose, Finanzanalyse und Kosten-Nutzen-Analyse zeichnen positives Bild:
 - *“Feste Fehmarnbeltquerung (FFBQ) ist betriebs- und gesamtwirtschaftlich rentable”*
- Aber:
 - Fährkonkurrenz nicht hinreichend berücksichtigt
 - Unangemessene Bewertung der Passagierpräferenzen
- Neubewertung der Wirtschaftlichkeit durch DIW Econ Studie
 - Wettbewerbsanalyse: wie beeinflusst Fährkonkurrenz die Wirtschaftlichkeit des Tunnels?
 - Routenwahl: wie ändern sich Verkehrsströme bei angemessener Berücksichtigung der Passagierpräferenzen?

Teil I : Wettbewerbsanalyse

- Wird die FFBQ die Fähre aus dem Markt verdrängen?
 - Bei bisher unterstellten Mautpreisen: nein
 - Bei angepassten Mautpreisen Verdrängung möglich, aber mit hohen Verlusten verbunden, Wettbewerbsrechtlich problematisch (*Kampfpreise*)
- Wird die FFBQ betriebswirtschaftlich rentabel sein?
 - Wahrscheinlich nicht
 - Hohe Mautpreise → Fähre wirbt viele Kunden ab
 - Niedrige Mautpreise → Austritt der Fähre, aber kleine Umsätze
- Welche Auswirkung hat die Fährkonkurrenz auf die gesamtwirtschaftliche Rentabilität der FFBQ?
 - Gesamtwirtschaftliche Nettonutzen verringert sich um über 90 Prozent (→ signifikanter Nettonutzen nicht mehr erkennbar!)

Betriebswirtschaftliche Rentabilität der FFBQ bei Konkurrenz durch die Fähre

Rentabilität der FFBQ (Barwert über 50 Jahre)		
	mit EU Förderung	ohne EU Förderung
Monopol FFBQ	Positiv	Positiv
Unterstellte Mautpreise bei Fährkonkurrenz	Negativ	Negativ
FFBQ als Preisführer	Negativ / positiv	Negativ
Simultaner Preiswettbewerb	Negativ	Negativ

- Sehr unwahrscheinlich, dass FFBQ bei Fährkonkurrenz rentabel betrieben werden kann!

Gesamtwirtschaftliche Rentabilität der FFBQ bei Konkurrenz durch die Fähre

Wirkung auf Kosten-Nutzen-Analyse:

Posten	Mrd. DKK	Mrd. EUR	Quelle
<i>Ausgangswert</i>			
Gesamtwirtschaftlicher Nettonutzen	26,60	3,57	Incentive (2015a)
<i>Änderungen</i>			
Baukosten	-5,19	-0,70	Incentive (2015b), DIW Econ
Fährkonkurrenz	-19,09	-2,56	DIW Econ
Summe	2,32	0,31	DIW Econ

(Barwert über 50 Jahre, diskontiert auf 2014)

- Nettonutzen geht um mehr als 90 Prozent zurück (→ kein signifikant positiver Effekt mehr erkennbar!)

Teil II : Routenwahl bei angemessener Berücksichtigung der Passagierpräferenzen

- Angemessenere Berücksichtigung von Passagierpräferenzen
 - Bisher: Einheitliche Bewertung der gesamten Reisezeit (→ Basis: einheitliche Zahlungsbereitschaft für Zeitersparnis)
 - Alternativ: separate Bewertung der Reisezeit auf der Fähre (Nutzung von Fahrerlebnis und Gastronomie für Pausen und Ruhezeiten → Zahlungsbereitschaft für Zeitersparnis niedriger)
- Bedeutung:
 - Zeitersparnis auf dem Fehmarnbelt nicht so hoch bewertet wie bislang unterstellt
 - Routenwahl des Deutschland-Skandinavien Verkehrs stärker von tatsächlichen Kosten (Benzin, Mautpreise) bestimmt
 - Weniger Verkehrsverlagerung von anderen Routen (Großer Belt) auf den Fehmarnbelt (bei gegebenen Mautpreisen)

Betriebswirtschaftliche Rentabilität der FFBQ bei geringerem Verkehrsaufkommen

Finanzanalyse	Jahre mit Baukosten			
	1 Jahr	2 Jahre	4 Jahre	7 Jahre
Überschuss (Barwert über die ersten 50 Betriebsjahre)				
- mit TEN-V-Zuschüssen der EU [Mrd. EUR]	0,178	0,064	-0,170	-0,539
- ohne TEN-V-Zuschüssen der EU [Mrd. EUR]	-1,222	-1,358	-1,637	-2,079
Rückzahlungszeitraum ab Inbetriebnahme				
- mit TEN-V-Zuschüssen der EU [Jahre]	48	50	53	59
- ohne TEN-V-Zuschüssen der EU [Jahre]	76	80	93	135

- Rückzahlung der gesamten Kosten der FFBQ innerhalb eines Zeitraums von 50 Jahren ist unwahrscheinlich
- Voraussetzung für betriebswirtschaftliche Rentabilität damit nicht mehr gegeben!

Gesamtwirtschaftliche Rentabilität der FFBQ bei geringerem Verkehrsaufkommen

Posten	Mrd. DKK	Mrd. EUR	Quelle
<i>Ausgangswert</i>			
Gesamtwirtschaftlicher Nettonutzen	26,60	3,57	Incentive (2015a)
<i>Änderungen</i>			
Baukosten	-5,19	-0,70	Incentive (2015b), DIW Econ
Nutzengewinne	-17,83	-2,39	DIW Econ
Ticketumsätze des Betreibers	-7,03	-0,94	DIW Econ
Gesamtwirtschaftlicher Nettonutzen	-3,45	-0,46	
(Barwert über 50 Jahre, diskontiert auf 2014)			

- Bei geringerem Verkehrsaufkommen infolge einer angemessenen Berücksichtigung der Passagierpräferenzen auf dem Fehmarnbelt ist der Nettonutzen der FFBQ negativ

Zusammenfassung

Betriebs- und gesamtwirtschaftliche Rentabilität der festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) fragwürdig:

- Fähre mit hoher Wahrscheinlichkeit in der Lage, der FFBQ Marktanteile abzunehmen (→ *Zeitersparnis vs. Preis*)
- Kampfpreisstrategie als (einziger) Ausweg?
- Zeitersparnis des Tunnels erscheint als zu hoch bewertet
→ Routenwahl wohl stärker von tatsächlichen Kosten bestimmt
- **Aktuelle Verkehrsprognose überschätzt das zu erwartende Verkehrsaufkommen für die FFBQ**
- Geringere Mauteinnahmen
- **Betriebswirtschaftliche Rentabilität der FFBQ wahrscheinlich negativ**
- **Gesamtwirtschaftlicher Nettonutzen der FFBQ insignifikant oder sogar negativ!**

Kontakt



Dr. Ferdinand Pavel
Manager
DIW Econ GmbH • Mohrenstraße 58
10117 Berlin • Germany

Tel. +49.30.2060972-0
Fax. +49.30.2060972-99
Email: fpavel@diw-econ.de
www.diw-econ.de

QUELLE: DIW BERLIN

Sitz der Gesellschaft: Berlin, Deutschland, Amtsgericht Charlottenburg, HRB 108699 B

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!