

Dänisches Verkehrsministerium
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Kurzbericht

Gesamtwirtschaftliche Vorteile

**Dynamische und strategische Auswirkungen einer festen
Verbindung über den Fehmarnbelt**

Juni 2004

Eine Studie der

Copenhagen Economics ApS, Dänemark
und der
Prognos AG, Deutschland

COPENHAGEN ECONOMICS

Zusammenfassung

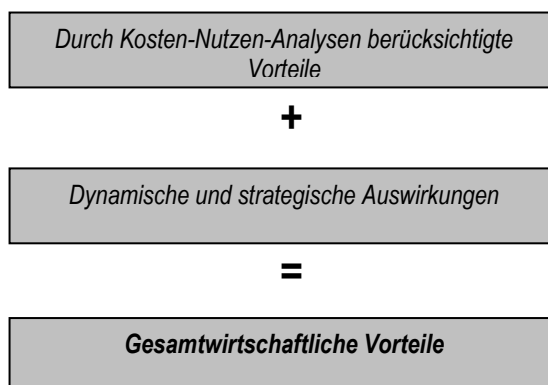
Der Bau einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt¹ kann auf vielfältige Weise das Wirtschaftswachstum fördern und zu einer Wohlstandssteigerung beitragen. Den heutigen Fährpassagieren wird ein schnellerer Verkehrsweg geboten, der auch flexibler ist. Eine Verkehrsverbindung, die schneller und flexibler als die heutige ist, wird auch neue Verkehrsteilnehmer anziehen und die Transporthäufigkeit der heutigen Verkehrsteilnehmer erhöhen. Eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur kann ebenfalls die regionale Integration fördern, da ein Anreiz für einen intensiveren Pendelverkehr, verstärkte grenzüberschreitende Einkäufe und eventuell eine Migration gegeben wäre. Unternehmen würden dann durch einen verbesserten Zugang zu fremden Märkten und damit höheren Verkaufszahlen Vorteile erzielen. Diese Entwicklung könnte wiederum zu einer Umstrukturierung und einer Standortverlegung einiger ihrer Aktivitäten in der Region führen. Niedrigere Transportkosten führen vermehrten Handel und eine Produktionssteigerung mit sich.

Wir haben uns in unserer Studie vor allem einem Thema zugewandt, den gesamtwirtschaftlichen Vorteilen, die ein verstärkter Handel und eine Standortverlegung transportintensiver Sektoren (beispielsweise Gütertransport) mit sich bringen. Dafür gibt es zwei Gründe: Erstens wird angenommen, dass die dynamischen und strategischen Auswirkungen von Handelsverbindungen und Firmenansiedlungen zu den wirtschaftlich signifikantesten Faktoren gehören. Zweitens wurden im Laufe der letzten Jahre Analysewerkzeuge für fundierte Analysen dieses Themenbereiches entwickelt. Damit haben wir jetzt ein Werkzeug an der Hand, um die wesentlichen Vorteile bedeutender Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu analysieren, die bisher nicht miteinbezogen worden sind – nicht, weil sie irrelevant oder unbedeutend waren, sondern weil die Werkzeuge für die Berechnung der Auswirkungen dieser Vorteile fehlten.

Diese Studie konzentriert sich auf die dynamischen Auswirkungen des Güterverkehrs. Die dynamischen und strategischen Auswirkungen manifestieren sich als weiterreichende wirtschaftliche Folgewirkungen in Form eines Produktivitätsanstiegs und wettbewerbsfähigerer Märkte, die in Kosten-Nutzen-Analysen von Investitionen in die Transportinfrastruktur bisher nicht berücksichtigt wurden (z.B. Zeitersparnis und Umweltauswirkungen). Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist ein Standardrahmen, der zur Unterstützung der Entscheidungsfindung im öffentlichen Sektor gedacht ist. Eine reine Kosten-Nutzen-Analyse umfasst eine monetäre Aufzählung und Bewertung aller Kosten und Vorteile für alle Betroffenen während der Lebensdauer des bewerteten Projekts. In dieser Analyse werden auch die zusätzlichen Vorteile bewertet, die mit den dynamischen Auswirkungen verbunden sind.

Dieser Ansatzpunkt lässt sich durch eine einfache Gleichung illustrieren: postuliert wird, dass die gesamtwirtschaftlichen Vorteile einer Infrastrukturinvestition gleichzusetzen sind mit der Summe der Vorteile, die sich aus einer Kosten-Nutzen-Analyse und den Vorteilen der dynamischen und strategischen Auswirkungen ergeben:

¹ Die feste Verbindung über den Fehmarnbelt zwischen Deutschland und Dänemark soll, so ist zurzeit geplant, den Fährbetrieb zwischen Puttgarden (D) und Rødby (DK) im Jahre 2015 ersetzen. Die Verbindung ist als Teil des Trans-Europäischen Netzes (TEN) geplant. Die TEN-Leitlinien aus dem Jahre 2004 stufen die Verbindung als prioritäre europäische Infrastruktur-Investition ein.



Aus der jüngsten Kosten-Nutzen-Analyse, die Cowi für das dänische Verkehrsministerium ausgearbeitet hat (2004), geht hervor, dass der Bau und der Betrieb einer Schrägseilbrücke über den Fehmarnbelt im Laufe einer Zeitspanne von 50 Jahren einen Nettogewinn von insgesamt 1,9 Mrd. Euro (14,4 Mrd. DKK) bedeuten würde.

Eine feste Querung des Fehmarnbelts würde eine ganze Reihe von dynamischen und strategischen Auswirkungen haben, von denen bisher nur wenige quantifiziert wurden. Die bisher quantifizierte Wohlstandssteigerung wird heute mit einem Barwert von 0,4 Mrd. Euro veranschlagt (3 Mrd. DKK), basierend auf einem Zeitraum von 50 Jahren². Die Wohlstandssteigerung ist auf verstärkten Wettbewerb, Produktionssteigerung und niedrigere Kosten zurückzuführen. Zu den wesentlichen Faktoren zählen die niedrigeren Transportkosten bei Lieferungen, die die feste Verbindung nutzen. Dies wiederum impliziert, dass die Kosten, um Güter im Ausland anzubieten, sinken. Ein Beispiel: Die Transportkosten für Maschinen, die in Dänemark hergestellt und in Deutschland verkauft werden, sinken. Niedrigere Kosten führen wiederum zu vermehrtem Handel und einer Produktionssteigerung. Das ist eine Quelle für eine Wohlstandssteigerung.

Das größte Wachstum, relativ gesehen, wird in unmittelbarer Nähe der Querung zu beobachten sein. Der Anteil der dynamischen Auswirkungen einer festen Querung über den Fehmarnbelt wird für die Regionen Lübeck und Kiel ein Vierfaches ihres regionalen Anteils am deutschen BIP betragen³. Für die Region Lolland-Falster in Dänemark wird der Anteil an den Folgewirkungen der Querung so bedeutend sein, dass er den Anteil am dänischen BIP um mehr als Faktor 4 übersteigt. Diese Regionen werden, relativ gesehen, die größten Nutznießer der festen Querung sein.

² Die Berechnung der dynamischen und strategischen Auswirkungen ist selbstverständlich mit Unsicherheiten behaftet. Die Auswirkungen eines verstärkten Wettbewerbs und einer Produktivitätssteigerung können mit rund 0,3 und 0,6 Mrd. Euro veranschlagt werden (zwischen 2 und 4 Mrd. DKK). Die Werte sind ausgedrückt als Barwert des Jahres 2015, berechnet mit einem Diskontsatz von 6 % und ausgehend vom Preisniveau des Jahres 2003. Anhang E des Technischen Berichts dokumentiert, wie wir den heutigen Wert berechnet haben.

³ Der Faktor für die relativen Vorteile, die sich z.B. für Deutschland ergeben, wurde wie folgt berechnet: Erstens wird der Vorteil der Region durch eine Querung nach Bröcker (1999) berechnet. Dieser Vorteil wird dann durch die Gesamtvorteile der Verbindung für alle deutschen Regionen dividiert. Das ergibt den regionalen Anteil der gesamten nationalen Vorteile. Danach wird der regionale Anteil des BIPs berechnet. Dies erfolgt durch eine simple Division des regionalen BIP durch das gesamte deutsche BIP. Zum Schluss wird der regionale Anteil der durch die Verbindung erzielten Vorteile durch den regionalen BIP-Anteil dividiert. Ein Beispiel: Erreicht eine Region einen Anteil von 0,8 % der Vorteile einer festen Verbindung und hat diese Region nur einen Anteil von 0,2 % des regionalen BIP, so ist unsere Zahl für die relativen Vorteile ein Faktor 4 (berechnet als 0,8 geteilt durch 0,2).

Zusätzlich zu den quantifizierbaren Auswirkungen wurden folgende Faktoren identifiziert, die ebenfalls beim Bau einer festen Querung von wirtschaftlicher Bedeutung für die Regionen sein werden:

- Auswirkungen während der Bauphase
- Tourismus
- Pendelverkehr
- Migration
- Einkaufsgewohnheiten

Die dynamischen und strategischen Vorteile entstehen durch verstärkten Handel, erhöhten Wettbewerb und eine Produktivitätssteigerung. Für die Endverbraucher und Unternehmen bedeutet das niedrigere Preise und ein breiteres Angebot an Waren und Dienstleistungen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu erwähnen, dass die Kosten-Nutzen-Analyse von Cowi (2004) Vorteile für alle Nutzer der Verbindung beinhaltet (landesunabhängig), während in unserem sektoralen, berechenbaren allgemeinen Gleichgewichtsmodell (CGE-Modell) der dynamischen und strategischen Auswirkungen die wesentlichen Ergebnisse folgenden drei Regionen zugeordnet werden: Deutschland, Dänemark und übrige nordische Länder (Schweden, Norwegen, Finnland).

Um ein vollständigeres Bild der gesamten Vorteile des Projekts zu erhalten, sollten (aus unserer Sicht) die oben genannten Vorteile denen hinzugezählt werden, die sich aus einer herkömmlichen Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) ergeben. Mit der von uns angewandten Methodologie wird eine Doppel-Zählung der Vorteile vermieden. Wir leiten einen so genannten Gesamtvorteilsmultiplikator ab, der im Modell als Verhältnis der gesamtwirtschaftlichen Vorteile⁴ zu den direkten Vorteilen berechnet wird.

Die dynamischen Auswirkungen wurden anhand eines berechenbaren allgemeinen Gleichgewichtsmodells (CGE-Modell) geschätzt, das von Copenhagen Economics⁵ aufgestellt wurde. Dieses Modell orientiert sich an dem Modell von Venables and Gasiorek⁶ für das britische beratende Komitee zur Fernstraßenbeurteilung (SACTRA). Das gleiche Modell wurde zur Bewertung der dynamischen Auswirkungen von Infrastrukturinvestitionen für die EU-Regionalfonds verwendet⁷. Wir vergleichen unsere Modellergebnisse mit aktuellen Forschungsergebnissen aus Deutschland und den Niederlanden⁸. Insbesondere die Forschung von Dr. Johannes Bröcker unterstreicht die Bedeutung dessen, die Auswirkungen des allgemeinen Gleichgewichts in Analysen größerer Transportinfrastruktur-Investitionen mit einzubeziehen⁹.

Wie entstehen die dynamischen und strategischen Folgewirkungen?

Copenhagen Economics hat die dynamischen und strategischen Folgewirkungen in zwei Gruppen aufgeteilt:

1. Größerer Handel führt zu **größerem Wettbewerb** und **niedrigeren Preisen**.

⁴ Wir verwenden den Terminus "gesamtwirtschaftliche Vorteile" und "dynamische und strategische Auswirkungen" synonym. Wir berechnen Werte des so genannten kurzfristigen Gesamtvorteilsmultiplikator von 1,25 und einem langfristigen Gesamtvorteilsmultiplikator mit 1,52, siehe Kapitel 2.

⁵ Die Studie basiert auf Analysen, die das allgemeine Gleichgewichtsmodell auf Deutschland und die nordischen Länder anwendet. Dieses Modell ("the *Copenhagen Economics New Economic Geography model*" – CENEG-Modell genannt) berücksichtigt die Auswirkungen rückläufiger Transportkosten, wenn die Faktoren Economies-of-Scale und ungleichgewichtiger Wettbewerb vorliegen.

⁶ Vgl. Venables & Gasiorek (1998).

⁷ Vgl. Venables & Gasiorek (1996).

⁸ Vgl. Oosterhaven & Kaap (2003) sowie Oosterhaven & Elhorst (2003).

⁹ Vgl. Bröcker (1999).

2. Wirtschaftliche Dynamik entsteht durch die Ansiedlung neuer Unternehmen, was zu einer **Produktivitätssteigerung** und **niedrigeren Kosten** führt.

Die erste Folgewirkung (*größerer Wettbewerb*) umfasst die Vorteile, die als Konsequenz des verbesserten Marktzuganges nordischer Firmen entstehen; die Unternehmen können damit leichter mit deutschen Firmen konkurrieren (und mit Firmen in den übrigen europäischen Ländern) und umgekehrt. Die Unternehmen werden feststellen, dass es einfacher ist, Waren auf den Heimatmärkten anderer Länder abzusetzen und dass marktbeherrschende Positionen auf diesen Heimatmärkten langsam abbröckeln. Dies ist ein sozioökonomischer Vorteil, der in Studie unter der Überschrift *prokompetitive* Wirkung analysiert wird.

Einer der Gründe für ungleichgewichtige Wettbewerbssituationen ist darin zu suchen, dass die Unternehmen differenzierte Produkte herstellen (beispielsweise hält der Konsument deutsche und dänische Biere für unterschiedliche Produkte) und es als Mehrwert angesehen wird, unter mehreren Produktsorten wählen zu können (also Biermarken und Biersorten¹⁰). Das bedeutet, dass jedes Unternehmen einen kleinen Teil des Marktes beherrscht und aus diesem Grunde seine Preise über das Niveau der Grenzkosten erhöhen kann¹¹.

Die zweite Folgewirkung wird "*Produktivitätsanstieg*" genannt und betrifft zum Beispiel Kosteneinsparungen aufgrund eines Standortwechsels und einer Umstrukturierung, die durch die verbesserte Verkehrsanbindung der nordischen Länder mit dem europäischen Festland ermöglicht werden¹².

Diese Wirkungen treten ein, wenn in der Produktion ein Economies-of-Scale-Effekt vorhanden ist. Das heißt, größere Unternehmen können zu einem niedrigeren Stückpreis produzieren als kleinere Unternehmen. Die Produktion kann in größeren Einheiten organisiert werden, und dadurch kann von einem Standort aus ein größerer geografischer Bereich abgedeckt werden. Wenn ein Economies-of-Scale-Effekt durch eine Erweiterung der Produktion erzielt werden kann (was für einige, aber nicht alle Bereiche zutrifft), so bedeutet die Investition in den Verkehrsbereich niedrigere Produktionskosten und auch einen sozioökonomischen Gewinn in Form einer Produktivitätssteigerung (d.h. es kann mit geringeren Kosten die gleiche Menge produziert werden).

Warum müssen die dynamischen und strategischen Auswirkungen addiert werden?

Die dynamischen und strategischen Auswirkungen müssen zur herkömmlichen Kosten-Nutzen-Analyse hinzugezählt werden¹³. Die augenfälligste Ursache dafür ist, dass die spezifische Kosten-Nutzen-Analyse von Cowi (2004) und die FTC-Verkehrsprognose (2003) Änderungen des Handelsvolumens bedingt durch den Bau einer Querung nicht berücksichtigen¹⁴. Im Gegensatz dazu berechnet unsere Analyse, *wie umfassend* sich der

¹⁰ Goldberg & Knetter (1999) haben in einem Artikel die Marktkräfte in bestimmten Märkten für bestimmte Produkte untersucht, u.a. Bier. Bier könnte jedoch angesichts der aktuellen dänischen Diskussion über den Pfand auf Bierflaschen nicht das beste Beispiel sein. Dieses "technisch-politische" Hindernis ist von weit größerer Bedeutung als die Grenzkosten für den Transport.

¹¹ Rein ökonomisch haben wir es zu tun mit einem monopolistischen Wettbewerb wie in der modernen Handelstheorie à la Dixit-Stiglitz und wie in Modellen der "New Economic Geography".

¹² Eine Produktivitätssteigerung kann auch durch andere Faktoren und nicht nur durch eine Kosteneinsparung erreicht werden. Beispielsweise können Geschäftsreisen eine wesentliche Rolle im Rahmen eines Wissensaustausches spielen, was positive (aber auch negative) Auswirkungen auf die Wachstumsrate haben kann, vgl. z.B. Baldwin et al (2003), Kapitel 17.

¹³ Wir wenden eine intern konsistente Methodologie an, siehe Anhang B des Technischen Berichts.

¹⁴ Es ist jedoch nicht allgemein so, dass Kosten-Nutzen-Analysen den Anstieg des Verkehrsaufkommens bedingt durch Verbesserungen von Transportverbindungen unberücksichtigt lassen.

Handel zwischen Deutschland und den nordischen Ländern aufgrund der Kosteneinsparungen ändern wird, die eine feste Verbindung mit sich bringt.

Auch sollten die dynamischen und strategischen Auswirkungen den KNA-Vorteilen hinzugezählt werden, weil sie für Unternehmen wie für Konsumenten reelle Verbesserungen bedeuten werden und weil sie auf solider theoretischer und empirischer Grundlage evaluiert werden können.

Die theoretische Erklärung für eine Addition der Vorteile ist, dass in einer herkömmlichen Kosten-Nutzen-Analyse von Verkehrsinvestitionen vorausgesetzt wird, dass der Marktpreis einen korrekten Messwert für die sozioökonomischen Grenzkosten darstellt, und dass dies die ökonomischen Vorteile des betreffenden Verkehrsprojekts für den Wohlstand voll und ganz wiedergibt. Ist diese Annahme zutreffend, so würde eine Kosten-Nutzen-Analyse sämtliche sozioökonomischen Vor- und Nachteile erklären können.

Es gibt jedoch zahlreiche Gründe dafür, warum dies in der Praxis nicht zutreffen muss, und diese Analyse greift einen dieser Gründe auf - den real ungleichen Wettbewerb zwischen den Sektoren, die den Transportweg nutzen¹⁵. Somit quantifiziert die Analyse die abgeleiteten sozioökonomischen Folgewirkungen einer verbesserten Verkehrsverbindung zwischen Deutschland und Dänemark, die von den herkömmlichen Kosten-Nutzen-Analysen nicht berücksichtigt werden. Diese werden als "strategische und dynamische" Wirkungen der festen Verbindung über den Fehmarnbelt bezeichnet.

Weitere Analysen können zusätzliche dynamische und strategische Auswirkungen nachweisen

Wir stellen vor allem fest, dass die großen potentiellen Einsparungen im Bereich der allgemeinen Logistikkosten in allen bisherigen Studien weitgehend unberücksichtigt blieben. Um dies näher zu untersuchen, haben wir Simulationen zusätzlicher Transportkosteneinsparungen durchgeführt, wobei professionelle Transport-Management-Software eingesetzt wurde¹⁶. Dies ergab, dass die indirekten Kosteneinsparungen aufgrund einer optimierten Transportplanung mit einer festen Verbindung sich in der Größenordnung der direkten Kosteneinsparungen befinden (kürzere Transportzeit). Mit anderen Worten – sieht man sich nur die eingesparten Lohn- und Gehaltskosten für den Fahrer an (plus Mineralölkosten und Abschreibungen bei der Überquerung), so zeigt die Summe nur die Hälfte der realen Einsparungen, die (große) Unternehmen durch eine feste Verbindung werden verbuchen können. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn pünktliche Lieferung und kurze Lieferzeiten entscheidend sind (d.h. der Just-in-Time-Ansatz im Produktionsbereich). Es erfordert weitere Studien, um diese Problemstellungen besser verstehen zu können, bevor man diese Vorteile den sozioökonomischen Gewinnen hinzuzählen kann. Wir betonen ebenfalls die bedeutende Rolle der Schwellenwirkungen, die bedeuten, dass Unternehmen nur umstrukturieren, wenn die Kosteneinsparungen von einer gewissen Größe sind.

Zweitens, und abschließend, können zusätzliche Geschäftsreisen auch zusätzliche Gewinne mit sich bringen. Wenn beispielsweise deutsche Ingenieure ihre dänischen Kunden häufiger besuchen, würde das den Gewinn der beratenden Ingenieure in Deutschland steigern und die Wissensverteilung in Dänemark verbessern. Eine verbesserte Wissensverteilung wiederum kann das Wirtschaftswachstum ankurbeln. Wieder sind detailliertere Studien erforderlich, um

¹⁵ Es gibt nur **einen** gleichen Wettbewerb, jedoch viele Möglichkeiten eines ungleichen Wettbewerbs. Wir beschäftigen uns mit dem Einfluss der Transportkosten und den steigenden Skalenertrag auf Unternehmensebene. Zusammen bilden diese beiden Faktoren einen wirtschaftlichen Austausch zwischen Marktnähe und Produktionskonzentration, das die Entscheidung über den Standort zu einem wesentlichen Faktor werden lässt – bekannt als Folk-Theorem der Raumwissenschaft", so Scotchmer & Thisse (1992).

¹⁶ *Reiseplaner*, entwickelt von Transvision, siehe www.transvision.dk.

diese Wirkungen quantifizieren zu können. Ergänzende regionalpolitische Maßnahmen, die spezifisch auf wirtschaftliche Netzwerke abzielen, würden eine Nutzung der genannten Vorteile wesentlich unterstützen. Zurzeit gibt es nur fünf Flugverbindungen täglich zwischen Kopenhagen und Berlin¹⁷ mit einer Flugzeit von nur 50 Minuten. Eine Querung über den Fehmarnbelt mit direkter Bahnanbindung könnte die Nutzung des Schienenverkehrs steigern und möglicherweise auch die Reisekosten senken.

Regionale Auswirkungen

Ein Wirtschaftswachstum aufgrund einer festen Verbindung über den Fehmarnbelt würde sich bis nach Örebro in Schweden (700 km nördlich der Querung und 200 km direkt westlich von Stockholm) und im Süden bis nach Hessen (600 km südlich der Querung) auswirken. In Dänemark würde der östliche Landesteil (Seeland und Lolland-Falster) vom Wirtschaftswachstum profitieren.

Das größte Wachstum, relativ gesehen, wird in unmittelbarer Nähe der Querung zu beobachten sein. Der Anteil der dynamischen Auswirkungen einer festen Querung über den Fehmarnbelt wird für die Regionen Lübeck und Kiel ein Vierfaches ihres regionalen Anteils am deutschen BIP betragen¹⁸. Für die Region Lolland-Falster (Kreis Storstrøm) in Dänemark wird der Anteil an den Folgewirkungen der Querung so bedeutend sein, dass er den Anteil am dänischen BIP um mehr als Faktor 4 übersteigt. Diese Regionen werden, relativ gesehen, die größten Nutznießer der festen Querung sein.

In Deutschland würden die regionalen Auswirkungen insbesondere in Schleswig-Holstein und Hamburg zu merken sein. Die beiden Regionen erwirtschaften etwa 3 - 4 % des deutschen BIP, ihr Anteil an den dynamischen Auswirkungen der Querung würde jedoch bei 9 bzw. 11 % liegen. Auch in der Region Mecklenburg-Vorpommern würden positive Wirkungen der Querung zu verzeichnen sein, absolut ausgedrückt, jedoch weniger ausgeprägt als in Hamburg und Schleswig-Holstein.

Die regionale Verteilung der dynamischen und strategischen Auswirkungen in Dänemark zeigt einen klaren Vorteil für die östlichen Landesteile (Seeland und Lolland-Falster). Andere Regionen in Dänemark (Fünen und Jütland) bleiben dahingegen von der festen Verbindung weitgehend unberührt. Dies ist unter anderem dadurch zu erklären, dass die Transportkosten in diesen Regionen unverändert bleiben und man dort weiterhin den Weg über Jütland nutzen wird.

Innerhalb Schwedens, Norwegens und Finnlands sind die Vorteile der dynamischen und strategischen Auswirkungen am deutlichsten in Südschweden¹⁹. Das Ausmaß der relativen Vorteile erscheint jedoch geringer als in den deutschen und dänischen Regionen.

¹⁷ Mit Scandinavian Airlines von Kastrup nach Tegel. Seit Mai 2004 fliegt auch die Billigfluggesellschaft EasyJet von Kopenhagen nach Berlin.

¹⁸ Der Faktor für die relativen Vorteile, die sich z.B. für Deutschland ergeben, wurde wie folgt berechnet: Erstens wird der Vorteil der Region durch eine Querung nach Bröcker (1999) berechnet. Dieser Vorteil wird dann durch die Gesamtvorteile der Verbindung für alle deutschen Regionen dividiert. Das ergibt den regionalen Anteil der gesamten nationalen Vorteile. Danach wird der regionale Anteil des BIPs berechnet. Dies erfolgt durch eine simple Division des regionalen BIP durch das gesamte deutsche BIP. Zum Schluss wird der regionale Anteil der durch die Verbindung erzielten Vorteile durch den regionalen BIP-Anteil dividiert. Ein Beispiel: Erreicht eine Region einen Anteil von 0,8 % der Vorteile einer festen Verbindung und hat diese Region nur einen Anteil von 0,2 % des regionalen BIP, so ist unsere Zahl für die relativen Vorteile ein Faktor 4 (berechnet als 0,8 geteilt durch 0,2).

¹⁹ Die Region Südschweden setzt sich aus den schwedischen NUTS-3-Regionen (län) zusammen: Malmöhus, Kristianstad, Blekinge, Halland und Kronoberg.

Eine feste Verbindung über den Fehmarnbelt wäre ein Gewinn für Norddeutschland, die östlichen Landesteile Dänemarks und Südschweden. Andere Regionen bleiben unberührt. Sie stehen nach der Etablierung einer Querung weder besser noch schlechter da.