

Bernd Schröder zu TOP 36:

Privatfinanzierung der Elbquerung

Beim gegenwärtigen Planungsstand der A 20 ist es wichtig zu wissen, dass alle drei Querungen der Elbe, für die zur Zeit die Voruntersuchungen laufen, grundsätzlich privat finanziert werden können. Das Bundesverkehrsministerium ist derzeit dabei, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen. Dem Handelsblatt vom 7. 5. ist zu entnehmen, dass Verkehrsminister Bodewig Pläne vorantreibt, Verkehrswege in Deutschland über eine privatrechtlich organisierte, aber staatseigene Gesellschaft zu finanzieren. Vorgesehen sei die Gründung einer Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft, über die künftig der Aus- und Neubau, z.B. der bundeseigenen Straßen, laufen soll.

Das ist deshalb wichtig zu wissen, weil damit feststeht, dass also auch eine Querung bei Glückstadt, die von uns favorisiert wird, privat finanzierbar ist. Bislang hieß es ja gelegentlich, das sei ausgeschlossen, nur eine möglichst Hamburg-nahe Querung würde das Interesse privater Investoren finden.

Die Möglichkeit einer privaten Finanzierung aller drei Varianten hat den großen Vorteil bei der Entscheidung über den Trassenverlauf, dass damit weiterhin auch die Option einer politischen – einer strukturpolitischen – Entscheidung erhalten bleibt. Mit strukturpolitisch meine ich damit eine Trassenführung, die nicht nur eine Umfahrung und damit Entlastung der Metro-

polregion Hamburg bedeutet, sondern eine schnellere Erschließung und direkte Anbindung der schleswig-holsteinischen Westküste.

Das bedeutet auch, dass damit der Vorteil genutzt werden kann, den die private Finanzierung von Großprojekten wie der Elbquerung oder auch der Querung des Fehmarnbelts gegenüber einer öffentlichen Finanzierung ganz allgemein hat: Eine private Finanzierung lässt sich in der Regel schneller realisieren, wobei dies u.U. auch die Gründung eines Konsortiums unter öffentlicher Beteiligung bedeuten kann. Ich will den Staat aber gar nicht unbedingt ausschließen. Sie wissen, dass uns die frühere CDU/FDP-Bundesregierung einen drastisch defizitären Bundesverkehrswegeplan hinterlassen hat. Schon aus diesem Grund wird daher eine Privatfinanzierung unumgänglich werden.

Natürlich ist jede private Finanzierung mit konkreten Renditeerwartungen verknüpft. Das liegt in der Natur der Sache, jemand der sein Geld dafür hergibt, erwartet eine angemessene Verzinsung. Dazu müssen auch Gelder für Tilgung, Unterhalt und Rücklagen aufgebracht werden. Deshalb bedarf es bei allen Großprojekten auch immer des öffentlichen finanziellen Engagements in Form einer Anschubfinanzierung, beispielsweise als Bürgschaft.

Nun gibt es zur Zeit für die Elbquerungen, von denen hier die Rede ist, nicht mehr als Modellrechnungen über die private Finanzierbarkeit. Es gibt also noch keine aufschlussreicheren oder gar konkreten Angebote von privaten Investoren über die eine oder andere Variante – das wäre ja wohl auch etwas früh, da bislang niemand weiß, welche Variante schließlich realisiert werden kann, wie diese im einzelnen aussehen wird und wo sie lang führen wird. Zudem ist jede Variante auch mit unseren Nachbarländern abzustimmen.

Nun ist es natürlich nicht schwer, sich vorzustellen, dass die Renditeerwartungen und damit die Angebote von privaten Investoren vom Aufwand und von den Kosten der jeweiligen Variante, aber zweifellos auch vom Umfang der öffentlichen Beteiligung an diesen Kosten, die Einnahmen dagegen von der Höhe der Maut und der Anzahl der nutzenden Fahrzeuge abhängen.

Es bleibt einstweilen also dabei, die Ergebnisse der laufenden Voruntersuchungen abzuwarten. Dann erst wäre doch der Zeitpunkt da, die Modelle einer privaten Finanzierung der Elbquerung mit öffentlicher Beteiligung zu konkretisieren und damit eine tragfähige Entscheidungsgrundlage zu schaffen.

Wie eingangs erwähnt: Es ist wichtig zu wissen, dass es die Option einer privaten Finanzierung für alle drei Varianten einer Elbquerung gibt und damit auch die Option einer politischen Entscheidung über den Standort der Querung. Aber ebenso wichtig ist in diesem Zusammenhang die Gewissheit, dass es bei dem vorgesehenen Ablauf der Planungen der A 20 bleibt. Denn die A 20 ist nun einmal das wichtigste strukturpolitische Projekt, das wir bei uns in Schleswig-Holstein zu realisieren haben.