

Kiel, 09.11.2005

**Landtag
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!
Sperrfrist: Redebeginn**

TOP 19 - Keine Privatisierung des deutschen Autobahnnetzes / Finanzierung des Autobahnbaus in Schleswig-Holstein (Drucksache 16/305 + 16/358)

Bernd Schröder

Wir brauchen schlüssige und nachhaltige Finanzierungskonzepte

Mitte Oktober rauschte es gewaltig im bundesdeutschen Blätterwald: "Steinbrück schließt Autobahn-Verkauf nicht aus", war nur eine Schlagzeile. Der designierte Bundesfinanzminister Peer Steinbrück sagte der *Bild am Sonntag* im Hinblick auf das Thema Autobahnprivatisierung: "Wir müssen das sorgfältig abwägen. Die Diskussion darüber beginnt gerade und ich bin in keiner Weise festgelegt." Auf Nachfrage stellte er klar, dass **keine PKW-Maut geplant** sei. Kurz zuvor hatte sich die Verkehrsministerkonferenz mit knapper Mehrheit gegen die Einführung einer PKW-Maut ausgesprochen. Die Reaktionen folgten prompt: „Hirnrisige Abzocke der Autofahrer, die das Straßennetz schon mehrfach über Kfz- und Mineralölsteuern“ bezahlt hätten, hieß es beim ADAC.

Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie sprach sich für eine Privatisierung aus. Es sei unerlässlich, privates Kapital für den Ausbau, den Unterhalt und den Betrieb des Autobahnnetzes zu mobilisieren. Der Präsident der Arbeitsgemeinschaft selbständiger Unternehmen jubilierte sogar: "Eine Privatisierung der Autobahnen würde einen gewaltigen Investitions-, Wachstums- und Beschäftigungsschub auslösen".

Deutschland hat mit 12.000 km das längste Fernstraßennetz in Europa. In einer im Rahmen der Einführung der LKW-Maut im Jahr 2002 erstellten Studie beziffert das Prognos-Institut den Wert mit 127 Milliarden Euro. Bei einem Verkauf ließe sich die Verschuldung

des Bundes von rd. 890 Milliarden Euro schlagartig um 15 % senken. Der Finanzminister müsste danach pro Jahr rund 6 Milliarden Euro weniger Zinsen zahlen.

Auf der anderen Seite wurde auf der Verkehrsministerkonferenz moniert, dass jährlich etwa 3,5 Milliarden Euro für Investitionen in eine bessere Verkehrsinfrastruktur fehlen. Für Betrieb, Modernisierung und Instandhaltung des gesamten Bundesstraßennetzes müssten nach Meinung von Experten **jährlich mehr als 8 Milliarden €** investiert werden, nur ein Bruchteil davon wird jedoch auch tatsächlich aufgewendet.

Bei dieser Sachlage mit den genannten Zahlen ist dieses Thema nicht für eine oberflächliche Diskussion geeignet; hier geht es darum, angesichts leerer Staatskassen möglicherweise unser gesamtes Verkehrssystem völlig neu zu ordnen. Wir sprechen nicht über Veränderungen in ein oder zwei Jahren, sondern über die **Sicherung der Mobilität in Dekaden**. Da reicht es nicht aus, das Problem auf die hitzige Diskussion "Maut - ja oder nein" zu verkürzen.

Es geht um die Frage, **ob wir uns auf Dauer noch steuerfinanzierte Schnellstraßen leisten können** oder ob wir uns davon verabschieden müssen, wie es die meisten unserer europäischen Nachbarn längst getan haben.

Nehmen wir als **Beispiel Frankreich**: Das Straßennetz befindet sich dort im Besitz des Staates, seit über 30 Jahren erfolgt der Bau und Betrieb von Fernstraßen jedoch durch private Unternehmen. Wenn eine neue Autobahn gebaut werden soll, schreibt der Staat den Bau und Betrieb europaweit aus und erteilt dann eine Konzession über mehrere Jahrzehnte. Es ist Sache des Konzessionärs, die Finanzierung und Fertigstellung der Strecke sicherzustellen. Der private Betreiber verlangt von allen Nutzern eine entfernungsabhängige Maut, deren Höhe vom Staat festgelegt wird. Es handelt sich hier um eine Teilprivatisierung auf Zeit mit Refinanzierung durch Nutzergebühren.

In **Italien** z.B. wurde eine Vollprivatisierung auf Dauer vorgenommen, d.h. das Netz wurde auf mehrere private Betreiber übertragen. In England, Finnland und Portugal gibt es die so genannte Schattenmaut, d.h., die privaten Betreiber erhalten Zuwendungen aus dem staatlichen Steueraufkommen, daneben gibt es Mischmodelle mit Vignette und Schattenmaut für bestimmte Verkehrsprojekte (Tunnel) z.B. in Österreich und der Schweiz.

Rechtsgrundlage zur Umsetzung privatwirtschaftlicher Lösungen in Deutschland ist das Gesetz mit dem kurzen Namen "Fernstraßenausbauprivatfinanzierungsgesetz" aus dem Jahr 1994, auf dessen Grundlage bisher zwei Projekte konzessioniert wurden: Die Warnowquerung bei Rostock sowie der Herrentunnel in Lübeck.

Es ist kein Geheimnis, dass **der gültige Bundesverkehrswegeplan unterfinanziert ist**. Angesichts der Verschuldung des Bundes ist auch künftig nicht mit einer bedarfsgerechten Mittelbereitstellung zu rechnen. Für die Zukunft brauchen wir schlüssige und nachhaltige Finanzierungskonzepte, da kann man nicht von vornherein privatwirtschaftliche Lösungen wie z.B. PPP-Modelle (Public Private Partnership) ablehnen.

Wir stehen am Anfang eines Diskussionsprozesses, dabei können wir von den Erfahrungen unserer europäischen Nachbarn lernen, ohne zwangsläufig deren Systeme auf Deutschland übertragen zu müssen. Wir sind aufgerufen, intelligente Lösungen zu finden, in jedem Fall brauchen wir eine Versachlichung der öffentlichen Diskussion, dies betrifft insbesondere das Thema "Maut".

Was wir nicht wollen, ist die Einführung einer "Staatsmaut" als Haushaltskonsolidierungsmaßnahme. Wenn es z.B. irgendwann jedoch zu Nutzergebühren für Fernstraßen kommen sollte, muss natürlich über eine Senkung der Mineralölsteuer als Ausgleich nachgedacht werden. Wir sollten privaten Unternehmen ggf. über Pilotprojekte die Gelegenheit geben, ihre Fähigkeiten unter Beweis zu stellen. **Einen Verkauf des vorhandenen Autobahnnetzes lehnen wir ab.**

Was wir nicht brauchen, sind Schnellschüsse, indem wir dem Antrag des SSW folgen.
Ich beantrage Überweisung in den zuständigen Ausschuss.