

An den Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme zur Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Projektgesellschaft“

**(Bericht der Landesregierung, Drucksache 18/1809
in Verbindung mit dem
Gutachten der Investitionsbank Schleswig-Holstein (Umdruck 18/3179))**

- (1) Pro Mobilität¹ begrüßt, dass die Landesregierung Schleswig-Holstein **zusätzliche Realisierungsmöglichkeiten** für die westliche Elbquerung (WEQ) untersucht und zum Vorschlag eines Staatsfondsmodells ein Gutachten mit einer vertiefenden rechtlichen Analyse vorgelegt hat.
- (2) Die Realisierung der WEQ im Zuge der A 20 würde für den norddeutschen Raum wie auch für Mittel- und Nordeuropa eine **deutliche Aufwertung des Infrastrukturangebotes** darstellen und die Mobilität verbessern. Die gesellschaftlichen Bindungen zwischen den Regionen beiderseits der Elbe würde intensiviert und ihre wirtschaftliche Standortattraktivität erheblich zunehmen. Erst kürzlich hat die Kreditanstalt für Wiederaufbau in einer Untersuchung ermittelt, dass Unternehmen bei der Bewertung der regionalen Standortqualität der Verkehrsinfrastruktur nach dem Fachkräfteangebot die höchste Bedeutung beimessen.
- (3) Eine Finanzierung der WEQ allein auf der Basis der **Etatansätze für Bedarfsplanmaßnahmen im Bundeshaushalt** zeichnet sich aufgrund des Projektvolumens derzeit nicht ab. Zur Realisierung von Bedarfsplanmaßnahmen an Bundesfernstraßen sind im Gesetzentwurf zum Bundeshaushalt 2015 rund eine Milliarde Euro vorgesehen. In den nächsten Jahren ist bisher nur eine vorübergehende und eng begrenzte Aufstockung für 2016 und 2017 zu erwarten. Angesichts weiterer bedeutsamer Verkehrsprojekte in vielen Regionen Deutschlands ist bei derzeitiger Finanzplanung eine Konzentration von Haushaltsmitteln in der von der WEQ innerhalb weniger Jahre benötigten Höhe daher derzeit nicht zu erwarten. Das Einbeziehen von Überlegungen zu einer projektbezogenen Sondermaut für alle Fahrzeuge ist daher nachvollziehbar.
- (4) Von Seiten der Länder, Teilen der Bundespolitik und vielen Verbänden wird seit längerem gefordert, die Finanzierung der Verkehrswege stärker von jährlichen Etatschwankungen unabhängiger zu machen. **Fonds**, die sich aus Benutzungsgebühren und/oder mehrjährigen Zuweisungen aus öffentlichen Haushalten finanzieren, sind dazu ein wichtiger Ansatz. Sie erlauben eine mehrjährig optimierte verlässliche Projektplanung und überjährige Ausschreibungen unabhängig vom Stand der jährlichen

¹ Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

Haushaltsgesetzgebung. Sie ermöglichen dadurch eine kontinuierlichere Auslastung der Kapazitäten bei Behörden, Landesbetrieben und Unternehmen, sowie insgesamt eine zügigere Projektabwicklung. Bei geeigneter Ausgestaltung von Anreizen und Kontrolle sind höhere Effizienz in der Infrastrukturbereitstellung und größere Transparenz gegenüber den Steuer- und Gebührenzählern wie auch den Kunden zu erwarten. Im Fall eines Fonds für ein Großprojekt sind außerdem Vorteile in der am Projektablauf orientierten Kapazitätssteuerung für Planung und Management zu erzielen, die dem Staat im Rahmen seiner direkten Beschäftigungsverhältnisse schwerer fallen würde.

- (5) Die Ausführungen im Bericht der Landesregierung zum österreichischen Modell der **ASFINAG** befassen sich vor allem mit dem netzweiten Geschäftsmodell der Gesellschaft. Zu ergänzen ist, dass zu deren Aufgabenfeld auch Sondermautstrecken wie die Brennerstrecke gehören, für die eine eigene Tochtergesellschaft zuständig ist. Die ASFINAG Alpenstraßen GmbH ist Teil des ASFINAG Konzerns.
- (6) Die Analyse des dänischen Modells einer **staatlichen Projektgesellschaft** konzentriert sich auf rechtliche Aspekte und Finanzierungsbedingungen. Dies ist als erster Schritt geeignet, um Rahmenbedingungen für neue Vorschläge abzustecken. Im nächsten Schritt wäre die intensive **Befassung mit der Wirtschaftlichkeit** erforderlich. Hierbei müssen nicht allein die Finanzierungskosten, sondern auch Kosten für Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung über den Lebenszyklus in den Blick genommen werden.

Ebenso sind **Anreizstrukturen und Kontrollmechanismen** zu betrachten. So übernimmt der Finanzsektor bei ÖPP-Modellen eine intensive Prüfung des Vorhabens einschließlich der **Risiken**. Es ist noch nicht erkennbar, in welcher Weise vergleichbare Strukturen bei einer unbegrenzten Projekthaftung durch den Staat sichergestellt wären. Dies gilt insbesondere für eine mit dem Projektfortschritt aktuell zu haltende Abschätzung der Verkehrsmenge und der Projektkosten. Hierzu geeignete Lösungen aufzuzeigen, dürfte für die Akzeptanz seitens der Haushalts- und Finanzpolitik entscheidend sein.

Zu den zu klärenden Fragen gehört auch, zu welchem **Zeitpunkt** eine staatliche Projektgesellschaft starten und welche **Aufgaben** sie übernehmen sollte. Dies kann bisher in Landeszuständigkeit befindliche Aufgaben wie die Vorhabenplanung berühren.

Das dänische Modell bietet Möglichkeiten, hier von Erfahrungen anderer zu profitieren. Wir verweisen hierzu auch auf die Ausführungen zu Dänemark in einem **Gutachten**, das im Auftrag von Pro Mobilität und weiteren Projektpartnern entstanden ist².

Ein **Vergleich mit ÖPP** ist auf der Basis des bisherigen Berichts noch nicht möglich. Hierzu bedarf es ergänzender Informationen zu Gesamtkosten, Risikoabdeckung und Finanzierungsbedingungen. Auch die Übertragung einzelner Elemente des Vorschlags zur Staatsgesellschaft auf Private wäre dabei zu prüfen.

- (7) Der Vorschlag einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft ist interessant und sollte weiter konkretisiert werden.**

Berlin, 12. September 2014

² Vgl. Best-Practices-Studie zur Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung in der EU, Roland Berger Strategy Consultants, Studie im Auftrag von BDI, Agv MoVe, BBS, Damit Deutschland vorne bleibt, HDB, Pro Mobilität, VDA, VDV, Oktober 2013; <http://www.promobilitaet.de/verband/studien-verkehr-strasseninfrastruktur/eu-vergleich-von-verkehrsprojekten>