

TU Berlin / WIP / Sekr. H 33 / Straße des 17. Juni 135 / D-10623 Berlin

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Wirtschaftsausschuss

Z. Hd. Herrn
Christopher Vogt

Postfach 7121
D-24171 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/3185

Andrej Ryndin

TU Berlin
Fachgebiet Wirtschafts- und
Infrastrukturpolitik (WIP)
Arbeitsgruppe Infrastrukturökonomie
und -management
Sekretariat H 33 (Raum H 3150)
Straße des 17. Juni 135
D-10623 Berlin
Tel. 030-314-29978
anr@wip.tu-berlin.de
www.wip.tu-berlin.de

Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Berlin, 5. August 2014

Stellungnahme zum Themenkomplex „Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Infrastrukturgesellschaft“

Sehr geehrter Herr Vogt, sehr geehrter Herr Wagner,

zunächst möchten wir uns für die Anfrage hinsichtlich einer Stellungnahme im Rahmen der schriftlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages zum Themenkomplex „Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Infrastrukturgesellschaft“ bedanken. Ihre Anfrage zu einer Stellungnahme bezieht sich auf ein Themengebiet, zu dem wir bereits diverse Forschungsvorhaben durchgeführt und Publikationen erstellt haben.¹ Insofern sehen wir uns grundsätzlich als geeignet an, zu diesem Thema Stellung zu nehmen.

¹ Beispielsweise haben wir uns im Rahmen der folgenden Publikationen mit Fragestellungen befasst, die für die Beurteilung einer „Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Infrastrukturgesellschaft“ von Relevanz sein dürften: **Beckers, T. / Brenck, A. / Gehrt, J. / Klatt, J. P. (2008)**: Rationalität und Ausgestaltung privater Finanzierung in PPP-Projekten, Studie im Auftrag der Initiative Finanzstandort Deutschland (IFD), Online-Veröffentlichung; **Beckers, T. / Klatt, J. P. / Maerschalk, G. (2009)**: Organisationsmodelle für die Produktion und Finanzierung im Bereich der Bundesautobahnen – Eine ökonomische Analyse unter Berücksichtigung ingenieurwissenschaftlicher Erkenntnisse, Studie im Rahmen des von der Verkehrsforschung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderten Projektes NEMO-BAB, Online-Veröffentlichung; **Beckers, T. / Corneo, G. / Klatt, J. P. / Mühlenkamp, H. (2009)**: Zeitliche Homogenisierung und Berücksichtigung von Risiko im Rahmen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Studie im Auftrag des Bundesrechnungshofs, Online-Veröffentlichung; **Beckers, T. / Brenck, A. / Klatt, J. P. / Sommer, H. / Zimmermann, T. (2010)**: Eignung des PPP-Ansatzes zur Realisierung von Projekten im Bahnsektor sowie zur (Vor-)Finanzierung von ZEB- und Bahn 2030-Projekten, Studie im Auftrag des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (BAV), Online-Veröffentlichung; **Beckers, T. / Klatt, J. P. / Kühling, J. / Bäuml, A. (2011)**: Institutionelle Lösungen für die Bundesfernstraßenfinanzierung: Eine Analyse aus ökonomischer und juristischer Perspektive, Studie im Auftrag des ADAC e.V., Online-Veröffentlichung; **Beckers, T. / Wagemann, F. / Ryndin, A. / Klatt, J. P. (2014)**: Eine (institutionen-) ökonomische Analyse der Kalkulation von Lebenszykluskosten und der Erstellung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei PPP-Vorhaben; Endbericht zu dem mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) realisierten Forschungsvorhabens „Ermittlung von Lebenszykluskosten und Vergleich verschiedener Beschaffungsvarianten im Hochbau unter Berücksichtigung institutionenökonomischer Erkenntnisse (LV-bau)“, Online-Veröffentlichung.

Zu Ihrer Anfrage haben wir vorgelagert folgende Anmerkungen:

- Ihre Anfrage ist nicht besonders konkret und es ist unklar, zu welchen Fragen hinsichtlich der Realisierung der Elbquerung durch eine staatliche Infrastruktugesellschaft Stellung genommen werden soll. Die Ausarbeitung einer umfassenden Stellungnahme im Kontext fehlender konkreter Fragen wäre für uns mit einem erheblichen Aufwand verbunden.
- Sie haben Ihre Anfrage an einen sehr breiten Adressatenkreis gestreut. Als Wissenschaftler, die im Endeffekt aus Steuer- und Stiftungsmitteln finanziert werden, sind wir zwar grundsätzlich gerne bereit, der öffentlichen Hand und dabei sowohl der Exekutive als auch der Legislative auch jenseits von bezahlten Forschungsaufträgen unsere Forschungsergebnisse darzulegen, jedoch unterliegen wir Zeitrestriktionen. Da Sie im Rahmen der schriftlichen Anhörung eine große Zahl von Anzuhörenden benannt haben, dürfte der durch unseren Zeiteinsatz generierte Beitrag zur politischen Diskussion tendenziell eher gering sein.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um Verständnis dafür, dass wir unseren Zeitaufwand bei der Erstellung dieses Schreibens stark begrenzen. Wir werden daher im Folgenden keine umfangreiche Stellungnahme abgeben können, aber stehen den Experten und Verantwortlichen im Landtag sowie in den Ministerien im Bedarfsfall gerne für einen Austausch zu konkreten Fragestellungen zur Verfügung.

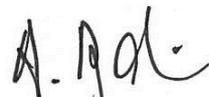
Nach diesen Vorbemerkungen haben wir die folgenden inhaltlichen Anmerkungen:

- Unserer Ansicht nach sind die im Bericht der Landesregierung zur „Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Infrastruktugesellschaft“ (Drucksache 18/1809) dargelegten ökonomischen und rechtlichen Ausführungen, die ja umfassend Darstellungen aus dem Gutachten „Geschäftsmodell für eine Westliche Elbquerung im Zuge der BAB A20“ von Herrn Dr. Dietrich Drömann (Kanzlei Graf von Westphalen) und Herrn Patrick Woletz (Investitionsbank Schleswig-Holstein) vom 30.10.2013 aufgreifen, grundsätzlich nachvollziehbar und schlüssig. Wir müssen allerdings anmerken, dass wir die diversen rechtlichen Beurteilungen, die in dieser Stellungnahme enthalten sind, zwar als plausibel einordnen, uns als Ökonomen jedoch eine genaue juristische Einschätzung nicht möglich ist.
- Sofern auf Bundes- und Landesebene eine politische Mehrheit für eine Realisierung der westlichen Elbquerung in Verbindung mit der Erhebung einer objektbezogenen Mautgebühr besteht, sprechen unseres Erachtens grundsätzlich gewichtige Argumente dafür, zur Umsetzung dieses politischen Ziels nicht auf einen privaten Betreiber im Rahmen des derzeitigen „F-Modells“, sondern auf eine staatliche Infrastruktugesellschaft zurückzugreifen.
- Wir empfehlen im Rahmen eines Planungs- und möglichen Realisierungsprozesses mit sämtlichen Kosten- und Verkehrsmengenschätzungen, juristischen, betriebswirtschaftlichen und ökonomischen Studien und Gutachten sowie weiteren zentralen, das Projekt betreffenden Informationen extrem transparent umzugehen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Thorsten Beckers (FÖV / TU Berlin - WIP)



Andrej Ryndin (TU Berlin - WIP)

P.S. Zu Ihrer Information: Thorsten Beckers ist derzeit an der TU Berlin beurlaubt und als Gastforscher am Deutschen Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung Speyer (FÖV) tätig.