

Vorstand

Schleswig-Holsteinischer Landtag
z.Hd. Herrn Wagner
Postfach 7126
24171 Kiel

Kiel, den 03.09.2014

**Verbandsanhörung
„Realisierung der westlichen Elbquerung der A20
durch eine staatliche Infrastrukturgesellschaft“**

Sehr geehrter Herr Wagner,

hiermit legt der ADAC Schleswig-Holstein e.V. seine schriftliche Stellungnahme zum

**Bericht der Landesregierung –Drucksache 18/1809 –
„Realisierung der westlichen Elbquerung der A20 durch eine staatliche
Infrastrukturgesellschaft“**

fristgerecht vor.

Vorbemerkung:

Diese Stellungnahme erfolgt auf der Basis des Studiums der bereitgestellten Unterlagen einschließlich des Gutachtens der Investitionsbank Schleswig-Holstein (Umdruck 18/3170) und unter Rückgriff auf allgemeingültige Positionen des ADAC e.V. zu diesem Themenkomplex.

Allgemeine Position des ADAC Schleswig-Holstein e.V. zum Bauvorhaben A20

Seit 1991 wird die A20 geplant und gebaut, um traditionelle Märkte und Industrieregionen mit neuen Wirtschaftskernen zu verbinden. Es handelt sich um das größte Infrastrukturprojekt Norddeutschlands und verknüpft die Märkte Nord- und Osteuropas mit denen Westeuropas. Die Ost-West-Magistrale soll viele große europäische Seehäfen an das Straßennetz anschließen und eine leistungsfähige Hinterlandanbindung sicherstellen.

Aktuell verzögert sich der Weiterbau in Schleswig-Holstein erheblich. Zeitgleich erhöhen sich die prognostizierten Verkehrsstärken für die WEQ von ca. 40.000 DTV_w aus 2012 (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen).

Demnach werden eine Steigerung des Wirtschaftsverkehrs um 38 Mio. Tonnen bis 2030 sowie eine Zunahme von Personenkilometern im selben Zeitraum um zehn Prozent im Land erwartet.

Aufgrund der nachgewiesenen Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Wirtschaftsräumen und einer damit einhergehenden Verkehrsmengenzunahme in der Metropolregion Hamburg ist eine Umfahrung des Nadelöhrs Hamburg unverzichtbar.

Eine fertiggestellte A20 würde in Schleswig Holstein nicht nur zu einer Verkehrsentslastung im Hamburger Umland führen, sondern auch zu einer touristischen Weiterentwicklung und zu wirtschaftlichen Standortvorteilen beitragen.

Der Norden benötigt daher dringender denn je eine Modernisierung seiner Infrastruktur, wobei einer ökologisch vertretbaren Realisierung der A20 auch im neuen BVWP die höchste Priorität zugestanden werden muss.

Diese Position vertritt der ADAC Schleswig-Holstein e.V. seit den ersten Planungen zur A20 und hat sie auf vielen Fachveranstaltungen sowie in Antworten auf Presseanfragen immer wieder verdeutlicht.

Zum Finanzierungsaspekt:

In der Vorlage werden die bestehenden A- und F-Modelle für eine WEQ-Finanzierung auf den Prüfstand und in einer engen rechtlichen Auslegung juristisch kritisch gestellt (Drucksache Ziff. 1 und Gutachten der Investitionsbank).

Ferner werden die in der Drucksache beschriebenen bestehenden Finanzierungsmodelle aus Österreich und Dänemark (Ziff. 2.1 und 2.2) als nicht geeignet oder nicht übertragbar eingestuft. Insofern ist die Forderung nach neuen Rechtsgrundlagen (Ziff. 4) zu unterstützen.

Der neue Weg:

Es bietet sich nach unserer Auffassung jetzt die Chance, den bestehenden Normendschunel zu durchforsten und ein neues, zukunftsorientiertes Modell zu entwickeln, welches den nachstehenden Anforderungen Rechnung trägt und einer Rechtszersplitterung entgegenwirkt.

Der ADAC Schleswig-Holstein e.V. hat von aktuellen Gesetzesinitiativen im Kontext zu FStrG, BFStrMG und FStrPrivFinG Kenntnis und befürwortet in diesem Zusammenhang auch eine grundsätzliche Neuregelung des hier zur Diskussion stehenden Sachverhalts.

Konkret sprechen wir von der Schaffung Verfassungs- und EU-Rechtskonformer- (Bundes-) Normen, die die Einrichtung von **staatlichen** Projektgesellschaften ermöglichen und Planung, Finanzierung, Nachfinanzierung sowie den Bau und Betrieb von Infrastrukturprojekten als eine Einheit umfassen. Diese Form böte nicht nur wirtschaftliche und steuerrechtliche Tragfähigkeitsvorteile; auch ein privater Risikozuschlag und damit höhere Kosten entfielen.

Dafür sind in erster Linie Bundesmittel aus einem Sondervermögen „Infrastruktur“ zu generieren. Gleichzeitig muss die Sicherstellung der günstigsten Finanzierungsmöglichkeiten bei staatlichen Konditionen, auch aus EU-Mitteln sowie aller denkbaren Fördermittel (TEN-V-Programm etc.) gewährleistet sein.

Für die Ermittlung von Nutzerfinanzierungsdaten (Maut) auf der Basis der Wegekostenrichtlinien und der angenommenen Baukosten sind ehrliche Zahlen anzunehmen, die auch über die Kostenentwicklung der kommenden Jahre bis zur Fertigstellung belastbar sind. Als Beispiel seien hier die Baukosten genannt: Wurden sie 2008 noch mit 800 Mio. € veranschlagt, geht der Bundesrechnungshof 2014 von einem Kostenvolumen von 1,7 Mrd. € aus. Die Kostenentwicklung in einem Zeitraum von fünf bis zehn Jahren ist zu berücksichtigen.

Für eine gesetzliche Regelung zur Gründung einer staatlichen Projektgesellschaft sollten nachstehende Punkte Beachtung finden:

- Eine zu geringe Kostenschätzung könnte sich insoweit als problematisch erweisen, wenn die zu gründende Gesellschaft in die Lage versetzt würde, im Unterdeckungsfall unbegrenzt weitere Fremdmittel aufnehmen zu können. Daher sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten zur Sicherstellung einer funktionierenden Kosten-Bremse bestehen.
- Bei einer Refinanzierung eines Vorhabens über die Mauteinnahmen müssen diese abschätzbar sein. Offene staatliche Finanzierungsmodelle jedoch könnten im Vorfeld die Kalkulation belastbarer Mauthöhen erschweren.
- Im Gegensatz zu Öffentlich-Privaten-Partnerschaften verbliebe das Risiko im vorliegenden Modell beim staatlichen Projektträger, der nicht insolvent gehen kann und bei der Kreditaufnahme keiner Plausibilitätsprüfung durch die Banken unterliegt.
- Bürgschaften der öffentlichen Hand haben in der Vergangenheit zu einigen Negativbeispielen geführt, bei denen es zu massiven Kostenüberschreitungen kam. Um eine Wirtschaftlichkeit des Projektes zu gewährleisten, bedarf es aus diesem Grund moderner Anreizsysteme und funktionierender Controlling-Tools.

- Ebenfalls problematisch erscheint der Umgang mit der Frage der Verschuldung der Gesellschaft, die aufgrund der staatlichen Bürgschaft voraussichtlich in Gänze die allgemeine Verschuldensquote des Bundes erhöhen würde. Infrastrukturinvestitionen würden nur im Rahmen der Schuldenbremse möglich sein.

Im Ergebnis bedarf es auch zur Realisierung und Finanzierung des Projekts über eine staatliche Gesellschaft angemessener Mauteinnahmen von allen Verkehrsteilnehmern, die die Querung nutzen.

Dabei ist zu beachten, dass jeder weitere Tag der Verzögerung der Inbetriebnahme die Baukosten nicht unerheblich erhöht, denn Tunnelbau ist Spezialbau. Wenn zeitgleich in Europa mehrere Großprojekte anstehen, könnten die wenigen Fachfirmen ihre Marktstellung im Ausschreibeverfahren kostenrelevant positionieren.

Bei dem geforderten Kosten-Nutzen-Verhältnis nach dem Bundesfernstraßengesetzentwurf stellt sich die Frage der richtigen Basisdaten. Die Baukosten aus regionaler, aus Bundes- und europäischer Sicht sollten in einem vernünftigen Verhältnis stehen. Nach Auffassung des ADAC Schleswig-Holstein e.V. wurde die *europäische* Tragweite des Projektes bislang nicht ausreichend gewürdigt.

Im Fall der WEQ-Planung sind zwei Bundesländer betroffen, wobei Schleswig-Holstein zurzeit die Federführung obliegt. Zukünftig ist eine länderübergreifende Planfeststellung aus der zu gründenden Projektgesellschaft heraus erstrebenswert. Das hat den Vorteil, eine zentrale Planung mit hoher Fachkompetenz an einer Stelle konzentrieren zu können. Die Länderkompetenzen könnten durch einen abzuordnenden Fachmann eingebracht werden.

Abschließend müssten in den neu zu schaffenden Rechtsgrundlagen verbindliche Übergangsregelungen von laufenden Planungsvorhaben eingearbeitet werden, um weitere Zeitverluste durch das Gesetzgebungsverfahren, eine Gesellschaftsgründung und die Aufgabenübernahme unbedingt zu vermeiden.



Ulrich Klaus Becker
ADAC-Vizepräsident für Verkehr ADAC e.V.
Vorsitzender ADAC Schleswig-Holstein e.V.



Hans-Jürgen Feldhusen
Vorstandsmitglied für Verkehr & Technik
ADAC Schleswig-Holstein e.V.