



Stellungnahme der Initiative „A20-sofort!“ zu Plänen der Landesregierung Schleswig-Holstein zur Realisierung der westlichen Elbquerung durch eine staatliche Infrastrukturgesellschaft; Landtags-Drucksache 18/1809 vom 7.5.2014

Der 10-seitige Bericht der Landesregierung beschreibt auf acht Seiten Praxis und Rechtslage bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten in Europa (dazu gehören F-Modell: Privater baut, erhält, betreibt und finanziert das Projekt nach dem FStrPFG – Beispiel Herrentunnel Lübeck, direkte Mauterhebung; A-Modell: Der Private plant, baut aus, finanziert und betreibt Abschnitte und erhält dafür die LKW-Maut – geplantes Beispiel A 7 in SH; Staatliche Infrastrukturgesellschaft: Private ASFINAG in Österreich für Neubau und Erhalt des gesamten Fernstraßennetzes zuständig, angeblich für WEWQ ungeeignet; dänische Projektgesellschaft Femer AS: arbeitet mit Staatsgarantien und refinanziert sich aus Maut). Auf den weiteren zwei Seiten schlägt die Landesregierung die Änderung des Bundesrechtes in der Weise vor, dass die Schaffung einer staatlichen Projektierungsgesellschaft, deren Kredite für den Bau der WEQ durch eine Staatsgarantie abgesichert werden, ermöglicht wird. Der Unterschied zur Haushaltsfinanzierung besteht darin, dass der Bau-Kredit nicht direkt von Staat aufgenommen wird sondern von einer staatlichen Gesellschaft.

Es erschließt sich nicht, worin der Vorteil dieser Überlegung bestehen soll. Die Landesregierung glaubt selbst nicht an ihren Vorschlag, sonst würde sie den Weg für eine Landesgesellschaft nicht ausschließen (weil „die aufgenommenen Kredite grundsätzlich dem Landeshaushalt zuzurechnen“ wären). Ernsthafte Verhandlungen mit Niedersachsen, das aus seiner Quote den Löwenanteil der WEQ erbringen muss, hat es wohl deshalb bisher auch nicht gegeben (Antwort der Landesregierung Niedersachsen vom 24.3.2014 auf eine Parlamentarische Anfrage der CDU).

Beim Bund ist es nicht anders als beim Land: Kreditaufnahme außerhalb des Haushaltes unterliegt natürlich den Verschuldenskriterien. Dies ist auch der Grund, weshalb bisher keine Entscheidung zugunsten der Kreditfähigkeit der bundesstaatlichen VIFG getroffen wurde (dafür z.B. Manager-Kreis der FES schon 2010).

Der Vorschlag der Landesregierung steht in einer Reihe mit weiteren sich teilweise widersprechenden Vorschlägen:

Nachdem die auf Bundesebene diskutierte „Maut für Ausländer“ zunächst abgelehnt wurde, bestand die Regierung später auf einem Anteil der Einnahmen, dann auf Ausnahmen der Maut im Grenzgebiet. Dann wird der Vorschlag eines „Schlagloch-Soli“ gemacht, später ein Antrag für einen milliardenschweren Sondertopf angekündigt, der vom Bund eingerichtet werden soll, dann die Ausweitung der LKW-Maut auf alle Straßen gefordert. Schließlich folgt die Idee einer Sonderabgabe für alle deutschen Autofahrer.

Richtig ist allein, dass mehr Geld in Deutschland insgesamt für Infrastruktur bereitgestellt werden muss. Die Entwicklung des Bundeshaushaltes erlaubt die Verstärkung der Straßenbau-Mittel. Die Ministerpräsidenten und die Verkehrsminister der Länder sollten sich diese Forderung gemeinsam zu Eigen machen. Überzeugend wirkt dies allerdings nur bei denen, die ihre Hausaufgaben gemacht haben, und nicht bei denen, die Straßenbau grundsätzlich kritisch sehen.

Das Land wird nicht müde, seine angebliche Benachteiligung bei der Bereitstellung von Straßenbaumitteln zu beklagen. Dabei sind die finanziellen Probleme hausgemacht: Weil keine baureifen Pläne vorliegen, was koalitionspolitisch gewollt zu sein scheint, kann das Land kaum die Mittel verausgaben, die ihm nach dem seit Jahrzehnten existierenden Quotensystem zustehen. Überschießende Mittel aus dem Mittelausgleich von Haushaltsresten anderer Bundesländer werden kaum oder gar nicht in Anspruch genommen. Damit verzichtet das Land jedes Jahr auf mindestens zweistellige Millionen-Beträge! Dies hat Auswirkungen auf die Auftragslage des Tiefbaus, auf die Beschäftigung, die Steuereinnahmen und die Infrastruktur.

Obwohl die A 20 eine europäische Magistrale ist, wird der Antrag auf Zuschüsse aus Europa (TEN) nicht gestellt. Für Dänemark und die FBQ war die Bereitstellung von 20 % der Baumittel durch die EU selbstverständlich. Für die Planung der WEQ wurden früher Mittel gewährt. Warum nicht für die ganze A 20, die immerhin von Polen bis zu den Niederlanden reicht? (Schließlich werden Angebote privater Anbieter zur Realisierung des Projektes A 20 nicht ernsthaft geprüft.)

Die verzögerte Planung hat aber auch andere Konsequenzen: Die Abschnitte westlich der A 7 einschließlich der WEQ drohen aus der Prioritätenliste (vordringlicher Bedarf) des Bundesverkehrswegplanes herauszufallen, weil absehbar vor 2016 nicht mit einem Planungsabschluss oder gar Baubeginn zu rechnen ist.

So gesehen erscheint der Bericht der Landesregierung als ein Vorschlag von vielen, der ohne weitere Aktivitäten (z.B. Antrag im Bundesrat) gemacht wurde, um vom Planungsdesaster abzulenken.

gez.

Rainer Bruns

Thies Anhalt

Dietrich Austermann