

ACE Auto Club Europa e.V., Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Wirtschaftsausschuss des Landtages
Schleswig-Holstein
Herrn Vorsitzenden Christopher Vogt
Per Mail: Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/3286

ACE Auto Club Europa e.V.

Abt. Verkehrspolitik Hauptstadtbüro

Matthias Knobloch – Abt.leiter

Märkisches Ufer 28
10179 Berlin

Telefon: 030 / 27 87 25-14
Telefax: 030 / 27 87 25-5
E-Mail: matthias.knobloch@ace-online.de
Internet: www.ace-online.de

Mittwoch, 10. September 2014

Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche Infrastrukturgesellschaft Bericht der Landesregierung Drucksache 18/1809

Sehr geehrter Herr Vogt, sehr geehrte Damen und Herren,
im Namen des ACE Auto Club Europa möchten wir für die Gelegenheit danken, zur
„Realisierung der westlichen Elbquerung der A 20 durch eine staatliche
Infrastrukturgesellschaft“ Stellung zu nehmen und uns auch für die Zusendung der sehr
informativen Drucksache bedanken.

Der ACE bewertet die geplante Nord-West-Umfahrung inkl. Elbquerung als wichtigen
Lückenschluss für das norddeutsche Verkehrsnetz. Anschließend an die Stellungnahme des
DGB möchten wir aber darauf hinweisen, dass eine vollständige Anbindung der bereits
vorhandenen Küstenautobahn A20 an die A7 Vorrang haben sollte.

Grundsätzlich sind die Überlegungen zur Finanzierung der Elbquerung aus unserer Sicht in
den Gesamtzusammenhang der Infrastrukturfinanzierung in Deutschland einzuordnen,
hier bietet die Drucksache der Landesregierung mit den dargestellten Beispielen aus
Österreich und Dänemark bereits einen guten Einblick, wie andere Länder mit dem Thema
umgehen.

Die Diskussion um die Finanzierung beginnt zu einem Zeitpunkt, in dem nicht nur das
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Ideen für weitere ÖPP-
Projekte vorantreiben möchte, sondern zu dem auch das Bundesministerium der Finanzen
(BMF) sich mit weitergehenden Überlegungen zur Finanzierung der Infrastruktur befasst,
ohne dass hier allerdings bereits Details vorgestellt wurden.

Es bietet sich deswegen an, ein Raster zu entwickeln, auf dessen Basis man
Finanzierungspläne bewertet. Aus Sicht des ACE muss bei einem solchen Raster klar sein,
dass eine echte Privatisierung von Straßen oder bestimmten Bauwerken nicht erfolgen
darf, der Bau- und der Erhalt der Infrastruktur ist eine grundsätzliche Aufgabe des Staates.
Dieser Prämisse steht nicht entgegen, dass private Kapitalbeteiligungen erfolgen können,

Seite 1 von 2

ACE-Auto Club Europa e.V.
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart (Bad Cannstatt)

Rechtsform und Sitz: eingetragener Verein, Stuttgart
Zuständiges Vereinsregister: Amtsgericht Stuttgart • VR 1733
Umsatzsteuer-ID-Nummer: DE 147801934
Vorstand: Stefan Heimlich, Erwin Braun

SEB AG, Stuttgart
(600 101 11) 1 074 510 900
IBAN: DE31 6001 0111 1074 5109 00
BIC: ESSEDE5F600

Gute Fahrt. Wir sind dabei.



um Bauvorhaben beschleunigt umzusetzen, bspw. wäre eine Ausgabe von zweckgebundenen Staatsanleihen möglich. Da eine solche Finanzierungsform die Staatsverschuldung erhöhen würde, aber im Gegenzug der Neubau der Infrastruktur eine erhebliche volkswirtschaftliche Rendite erbringen könnte, muss ein solches Prinzip in größerem Zusammenhang diskutiert werden.

Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen würde für den ACE das Modell einer staatlichen Projektgesellschaft deutlich mehr Sinn ergeben, als die Umsetzung eines F-Modells. Ein F-Modell hätte zwar den Vorteil, dass das Projekt außerhalb des Haushaltes bilanziert werden könnte, dem entgegen stehen aber aus unserer Sicht erhebliche Nachteile: Da private Bauherren zum einen eine eigene Rendite erwirtschaften wollen und zum anderen schlechtere Finanzierungsbedingungen haben als der Staat, sind hier Mehrkosten schon zu Projektstart absehbar. Begleitend haben ÖPP-Projekte im Straßenbau in Deutschland gezeigt, dass die zugrundeliegenden Vertragswerke sehr kompliziert sind und damit viele „Sollbruchstellen“ in der Partnerschaft bestehen können.

Das Modell einer Projektgesellschaft würde diese Probleme vermeiden. Sollte die Idee einer Projektgesellschaft verfolgt werden, sollte aber eine „direkte“ Finanzierung durch Mauteinnahmen des so umgesetzten Projektes vermieden werden. Vielmehr sollte die Refinanzierung des privaten Kapitaleinsatzes allgemein aus dem Bundeshaushalt erfolgen, wie es auch bei „normalen“ Staatsanleihen üblich ist. Vermieden werden sollte auf jeden Fall, dass im regulären Straßennetz „Mautinseln“ entstehen, die entweder Ausweichverkehre erzeugen oder die Menschen auf dem Weg zur Arbeit zusätzlich belasten.

Im Fazit: Die Idee einer Projektgesellschaft ist einem F-Modell aus verschiedenen Gründen vorzuziehen. Die Projektgesellschaft muss als Idee aber noch weiter diskutiert werden, da es auch darum geht, solche Modelle in die allgemeine Finanzierungsdiskussion zur Infrastruktur einzubetten. Eine isolierte Projektgesellschaft, die sich direkt und ausschließlich durch Mauteinnahmen ihres eigenen Projektes refinanzieren soll, halten wir im Straßennetz für nicht sinnvoll. Eine staatliche Projektgesellschaft, die für ein bestimmtes Vorhaben gegründet wird und hierfür auch privates Kapital akquiriert könnte ein interessantes Modell sein.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung



Matthias Knobloch
Abteilungsleiter



Peter Deutschland
Verkehrspolitische Sprecher ACE Region Nord