

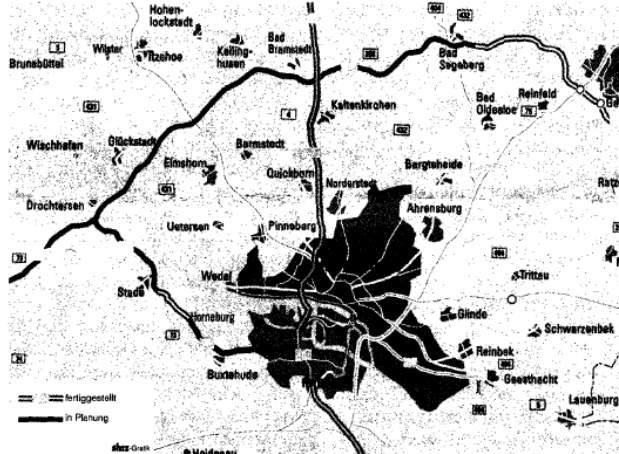
# Minister Ramsauers größte Baustelle

Erhebliche Finanzierungsprobleme schieben den Bau des geplanten A 20-Elbtunnel um mindestens fünf Jahre auf – oder sogar für immer

**KIEL/BERLIN** Dass Norddeutschlands größtes Fernstraßenprojekt sehr teuer für ihn wird, hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer schon letztes Jahr gewusst. Der Bau des fast sechs Kilometer langen Elbtunnels im Zuge der A 20 bei Glückstadt werde den Bund „mit erheblichen Haushaltsmitteln belasten“, sagte der CSU-Politiker im Dezember. Wie belastend das Vorhaben für den Minister wirklich wird, zeigen nun unserer Zeitung vorliegende Informationen aus der Machbarkeitsstudie für die Tunnelfinanzierung, die Ramsauer seit ein paar Monaten unter Verschluss hält. So belastend, dass das Projekt vor dem Aus steht – oder jedenfalls in weite Ferne rückt, mindestens ins Jahr 2025.

Der Tunnel unter der Elbe ist das zentrale Verbindungsstück für die bisher geplante 200 Kilometer lange Weiterführung der Küstenautobahn A 20 vom schleswig-holsteinischen Bad Segeberg bis Westerstede in Niedersachsen. Weil noch jeder Verkehrsminister zu wenig Geld für das Bauwerk in seinem Budget zu haben glaubte, war von Anfang an eine private Finanzierung vorgesehen. Ein Investor soll den Tunnel bohren, betreiben und bezahlen. Dadurch wird der Bundeshaushalt zumindest erst mal entlastet – schließlich muss der Minister nicht gleich in der gut fünfjährigen Bauzeit die hohen Baukosten aufbringen, die er inzwischen wegen der absehbaren Verzögerung sogar auf 1,2 Milliarden Euro statt bisher 900 Millionen veranschlagt.

Doch nun zeigt die Machbarkeitsstudie, dass die Hoffnung trügt, die der Bund in ein Betreibermodell gesetzt hat. Denn eine Privatfinanzierung des Tunnels ist der Studie zufolge zwar prinzipiell möglich – aber sie wird für Ramsauer noch viel teurer, als wenn er gleich selbst zahlt. Statt 2,5 Milliarden Euro für Bau und Betrieb muss er bei einem privaten Betreibermodell mit einer üblichen Laufzeit von dreißig Jahren am Ende gar 3,5 bis 4,0 Milliarden Euro aufbringen. Zwar wäre der tatsächliche „Barwert“ der Investition nicht ganz so hoch, da der Bund erst später zahlen müsste – doch



**Zweiländerprojekt:** Der Elbtunnel soll Schleswig-Holstein und Niedersachsen verbinden. Die neue Kieler Koalition plant die A 20 aber erst mal ohnehin nur bis zur A 7.

GRAFIK: SH.Z

immer noch viel höher, als wenn er selber baut. Der Unterschied liegt vor allem daran, dass ein Investor nicht nur seine Kosten wieder hereinholen muss, sondern auch Gewinn erzielen will. Bei einigen schon laufenden Betreibermodellen wie dem Lübecker Herrentunnel versucht er das dadurch zu erreichen, dass er von Autofahrern eine Maut kassiert. Eine solche Finanzierung über eine Pkw-Maut wäre aber beim A 20-Tunnel „wirtschaftlich nicht tragfähig“, heißt es in der Studie, die die Investitionsbank Schleswig-Holstein und das Düsseldorfer Ingenieurbüro Schüßler-Plan für Ramsauer erstellt haben. Die Einnahmen wären zu gering. Auch ein Bezahlmodell über die bereits existierende Lkw-Maut klappt

nicht: Nicht mal wenn der Betreiber die Lastwagengebühr für den Tunnel und das folgende Autobahnstück bis Bremervörde in Niedersachsen bekäme, würde das Geld auch nur annähernd reichen. Daher müsste Ramsauer die Kosten wohl oder übel selber in Raten über dreißig Jahre abstottern.

Zu diesem Zweck würde er dem Investor ein regelmäßiges „Verfügbarkeitsentgelt“ für die Bereitstellung des Tunnels zahlen, das er bei Störungen allerdings kürzen könnte. Da mit dem Entgelt nicht nur die Kosten für Bau, Finanzierung und Betrieb abgedeckt werden müssen, sondern zudem die Rendite-Erwartungen des Betreibers, wäre der Betrag viel höher, als wenn Ramsauer selbst baut –

am Ende eben insgesamt 3,5 bis 4,0 Milliarden. Darin enthalten ist eine einmalige Anschubfinanzierung des Bundes von 620 bis 670 Millionen Euro für Planung und Bau des Tunnels.

Zwar könnte der Minister seine Haushaltsbelastung theoretisch auf 1,2 Milliarden Euro drücken – wenn er ein privates Mischmodell erlauben würde, bei dem der Investor für den Tunnel sowohl das – dann geringere – staatliche Verfügbarkeitsentgelt als auch eine Pkw-Maut kassieren dürfte. Doch gibt es hier rechtliche Hürden: Eine solche Mischfinanzierung aus staatlichen und privaten Entgelten würde zu einer unzulässigen „Quersubventionierung“ führen, fürchtet Ramsauer. Wenn der Tunnel noch irgendwann käme, blieben die Autofahrer also wohl von einer Maut verschont.

Derzeit prüft Ramsauer noch, ob nicht doch irgendeine Variante bezahlbar sein könnte. Letztlich bleibt ihm aber nur die undankbare Wahl: Entweder er lässt den Tunnel privat finanzieren, berappt über das Verfügbarkeitsentgelt mehr Geld als nötig und riskiert Ärger mit Haushaltern und Bundesrechnungshof. Dann könnte der Bau vielleicht noch am Ende dieses Jahrzehnts beginnen, wäre aber auch frühestens 2025 fertig, also fünf Jahre später als bisher angepeilt. Oder Ramsauer zahlt das Projekt doch komplett aus seinem eigenen Budget. Dann droht sich der Bau wegen der knappen Etatmittel auf den Sankt-Nimmerleinstag zu verschieben – zumal nach Schleswig-Holstein ohnehin schon Geld für zwei andere Milliardenprojekte fließen soll: für die Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals und den Gleisausbau zum Fehmarnbelt.

Der neuen schleswig-holsteinischen Landesregierung dürften die Probleme bei der Finanzierung des Elbtunnels nicht ungelogen kommen: SPD, SSW und Grünen wollen die A 20 ohnehin erst mal nur bis zur A 7 weiterbauen. Vor allem die Grünen lehnen eine Fortführung bis zur Elbe ab. Nun haben sie einen guten Grund mehr. *Henning Baethge*

## INFRASTRUKTUR DIE MILLIARDENPLÄNE FÜR DEN NORDEN

Ramsauers drei Optionen für den A-20-Elbtunnel (Kosten des Bundes)	
Konventioneller Bau inklusive Betrieb über 30 Jahre	2,5 Milliarden Euro
Davon: Baukosten	1,2 Milliarden Euro
Privates Betreibermodell mit 30 Jahren Laufzeit ohne Maut	3,5 - 4,0 Milliarden Euro
Davon: Anschubfinanzierung für Bau und Planung	0,6 - 0,7 Milliarden Euro
Rechtlich tabu: Gemischtes Betreibermodell mit Pkw-Maut	1,2 Milliarden Euro
Davon: Anschubfinanzierung für Bau und Planung	0,6 - 0,7 Milliarden Euro
Ramsauers drei Großprojekte in Schleswig-Holstein (Baukosten)	
A-20-Elbtunnel	1,2 Milliarden Euro
Nord-Ostsee-Kanal-Ausbau	1,2 Milliarden Euro
Gleisausbau zum Fehmarnbelt	0,9 - 1,7* Milliarden Euro

\*Schätzung des Bundesrechnungshofs

# Der Anfang vom Ende

Die Lustlosigkeit der neuen Landesregierung bedeutet das Aus für den A-20-Elbtunnel

VON HENNING BAETHGE

Baue jetzt, zahle später: Nach dieser verheißungsvollen Devise will Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer Norddeutschlands größtes Straßenbauprojekt verwirklichen – den geplanten A-20-Elbtunnel bei Glückstadt. Weil der CSU-Minister zu wenig Geld im Haushalt hat, um das Milliardenstück selbst zu finanzieren, soll ein Privatinvestor einen Großteil der Summe vorstrecken und sich später vom Staat oder den Autofahrern wieder zurückholen.

Hört sich gut an – doch nun stellt sich heraus, dass das schön klingende Modell seine Tücken hat, unüberwindbare vermutlich. Zwar ermöglicht es einen frühe-

ren Bau des Tunnels. Doch dafür muss Ramsauer letztlich viel mehr bezahlen, als wenn er gleich selbst investiert. Kaum zu erwarten, dass der strenge Bundesrechnungshof oder der manchmal noch strengere Haushaltsausschuss dem Minister eine solche Verschwendung durchgehen lassen. Kaum zu erwarten aber auch, dass Ramsauer den kürzlich noch großspurig versprochenen Tunnel dann aus seinem eigenen Budget finanziert. Denn er hat nicht nur zu wenig Geld, um die mittlerweile schon auf 1,2 Milliarden Euro geschätzten Baukosten zu tragen. Vielmehr kommt hinzu, dass er in Schleswig-Holstein ohnehin schon in zwei andere Milli-

ardenprojekte investieren will. Da wird er bei den anderen Ländern kein Verständnis finden, wenn zu deren Lasten noch ein drittes im Norden hinzukommt.

Und da auch die neue schleswig-holsteinische Landesregierung im Gegensatz zur alten keine große Begeisterung für die A-20 zeigt, bedeutet Ramsauers Finanzierungsproblem nicht weniger als den Anfang vom Ende des Tunnels – und den Anfang vom Ende der A-20-Fortführung bis an die Unterelbe. Für die Wirtschaft im Norden ist das eine Hiobsbotschaft, besonders an der strukturschwachen Westküste. Hier verbinden sich viele Hoffnungen mit der A 20. Die waren nun wohl vergeblich.