

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 30 – TEN-Verkehrsprojekte

Dazu sagt der Fraktionsvorsitzende  
von Bündnis 90/Die Grünen,

**Karl-Martin Hentschel:**

**Fraktion im Landtag  
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Durchwahl: 0431/988-1503

Zentrale: 0431/988-1500

Telefax: 0431/988-1501

Mobil: 0172/541 83 53

E-Mail: [presse@gruene.ltsh.de](mailto:presse@gruene.ltsh.de)

Internet: [www.gruene-landtag-sh.de](http://www.gruene-landtag-sh.de)

**Nr. 194.04 / 26.05.2004**

## **Nicht Beteiligungsrechte, sondern fehlende Finanzmittel behindern den Bau der A20**

Die CDU will die Landesregierung auffordern, eine Bundesratsinitiative zu bewirken, damit für TEN-Verkehrsprojekte, wie die A20, die gleiche vereinfachte Planungsgesetzgebung gilt wie für die VDE galten (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit). Das vereinfachte Verfahren bedeutete ein erhebliche Einschränkung der Beteiligungsrechte von Verbänden und den betroffenen Menschen.

Es sind aber nicht die Planungsabläufe und die Beteiligungsregelungen, die beim Bau der A20 Probleme bereiten, sondern die fehlenden Finanzmittel. Daran ändert auch die Aufnahme der A20 in das TEN-Leitschema nichts, denn die A20 gehört nicht zu den 29 prioritären Projekten der neuen Leitlinien der TEN-Verkehrsprojekte vom April 2004, für die die EU zusätzliche Mittel bereit stellt.

Die Probleme der A20 liegen auf niedersächsischen Gebiet, da die A22 noch nicht durchgeplant ist und deshalb nur im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans auftaucht.

Damit besteht die große Gefahr, dass die A20 nur bis zur Elbe reichen wird. Der dann folgende Elbtunnel soll als Betreibermodell nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz privat finanziert werden und sich über die Mauteinnahmen refinanzieren. Die derzeit veranschlagten Gesamtkosten liegen bei 630 Mio. Euro, davon übernimmt der Bund dann 20 Prozent als sogenannte Anschubfinanzierung.

Es bleibt dann für den privaten Investor bzw. den Konzessionär ein komplementärer Finanzierungsanteil von 80 Prozent der Kosten für Grunderwerb und Bau, also 505 Mio. Euro.

Diese Investitionssumme muss verzinst und getilgt werden, dazu kommt der gewünschte Gewinn, alle drei Bestandteile sollen aus den Mauteinnahmen bedient werden.

Hinzu kommen dann noch Reparaturen, Instandsetzung, Unterhalt und Betrieb. Ob sich dafür ein Investor finden wird, der diese Risiken eingeht, das steht in den Sternen.

Im übrigen scheint es in der Bundesrepublik Deutschland im Gegensatz zu anderen europäischen Ländern eine Abneigung der AutofahrerInnen gegenüber Mautstrecken zu geben. Beispiel dafür ist der privat finanzierte Warnow-Tunnel in Rostock. Dort nutzen täglich 8.300 PKW den neuen Maut-Tunnel, prognostiziert waren aber täglich 20.000.

Noch ein paar Sätze zu der neuen Liste der TEN-Projekte. Minister Rohwer und der EU-Abgeordnete Piecyk haben verkündet, dass Schleswig-Holstein zweimal bei der Liste der 29 besonders förderwürdigen prioritären Projekten dabei ist: Mit der Straßen-Schienen-Querung über den Fehmarnbelt und den Meeresautobahnen einschließlich Nord-Ostsee-Kanal.

Fakt ist aber, dass die Fehmarnbelt-Querung keines der Quick Start Projekte ist, die in ihren grenzüberschreitenden Abschnitten relativ kurzfristig umsetzbar sind. Auch hier sind deshalb die Probleme vor allem finanzieller Natur – Gründe für eine Änderung des Planungsrechts sind auch hier nicht zu erkennen.

Den CDU-Antrag werden wir deshalb ablehnen, da er für die Finanzierungsprobleme keine Lösung anbietet.

\*\*\*