

Kostenexplosion – A20-Tunnel vor dem Aus?

vom 20. Juli 2014

Aus der Redaktion des Flensburger Tageblatts

Die westliche Elbquerung wird viel teurer als gedacht – und steht deshalb womöglich ganz in Frage. Verkehrsminister Meyer will, dass der Bund einspringt.

Der geplante Elbtunnel im Zuge der Autobahn A 20 bei Glückstadt wird noch teurer als bisher gedacht. Das geht aus einem Bericht des Bundesrechnungshofs (BRH) an den Haushaltsausschuss des Bundestags hervor. Demnach kostet das sechseinhalb Kilometer lange Bauwerk zwischen Schleswig-Holstein und Niedersachsen statt den vor sechs Jahren geschätzten 813 Millionen Euro nun mindestens 1,5 Milliarden Euro, wahrscheinlich sogar 1,7 Milliarden.

„Der Bundesrechnungshof sieht ernstzunehmende Hinweise, dass die Straßenbauverwaltung Schleswig-Holsteins die Herstellungskosten um fast 60 Prozent unterschätzt“, schreiben die Prüfer und rechnen die inflationsbedingte Preissteigerung von 130 Millionen Euro seit 2008 dabei gar nicht mit. Von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt fordern sie, das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) des Tunnels – derzeit knapp unter drei – für den nächsten Bundesverkehrswegeplan neu zu berechnen. Für die Anhänger der westlichen Elbquerung ist das ein Rückschlag: Je niedriger das NKV ist, desto schlechter sind die Chancen fürs Projekt. Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer sagte, er sehe die neue Kostenschätzung „mit Sorge“.

Der Grund für die Fehlkalkulation des Landes liegt vor allem darin, dass in dessen Kostenschätzung nicht nur die Erfahrungen vom Bau der vierten Elbtunnelröhre in Hamburg eingeflossen sind, sondern auch vom Bau des Wesertunnels bei Bremerhaven. Da dessen Durchmesser aber zweieinhalb Meter kleiner ist als der des A20-Tunnels, seien die Baukosten nicht übertragbar, monieren die Prüfer: „Der Bundesrechnungshof hält es aus diesem Grund für geboten, sich an den Herstellungskosten der vierten Elbtunnelröhre zu orientieren.“

Daraus ergeben sich für den A 20-Tunnel heute Kosten von „mindestens 1,5 Milliarden Euro“, schreibt der BRH. Da zudem das Bohren des Tunnels nach den Plänen des Bundes kaum vor 2020 beginnen wird, ist bis dahin bei einer vom Rechnungshof veranschlagten Inflation von jährlich zweieinhalb Prozent sogar mit einer weiteren Kostenerhöhung auf 1,7

Milliarden Euro zu rechnen. Ganz überraschend kommen die neuen Erkenntnisse nicht: Schon aus einer Machbarkeitsstudie des Bundes vor zwei Jahren ging hervor, dass der Tunnel 1,3 Milliarden statt 813 Millionen Euro kosten würde.

Mit der neuen Kostenschätzung des Rechnungshofs wird die von CSU-Minister Dobrindt geplante Privatfinanzierung des Tunnels über eine „Öffentlich-private Partnerschaft“ noch mal schwieriger. Denn zum einen müsste Dobrindt nun die geplante 50-prozentige Anschubzahlung des Bundes für einen privaten Tunnelbauer und Betreiber von 650 Millionen auf 750 oder gar 850 Millionen Euro aufstocken. Zum anderen müsste ein privater Betreiber, um seine nötige Rendite von zehn Prozent zu erzielen, nun eine höhere Maut für die Durchfahrt verlangen als die bisher veranschlagten 4,75 Euro für Pkw und 27,07 Euro für Lkw – was aber Autofahrer noch mehr abschrecken würde.

Der Kieler Minister Meyer plädierte daher erneut dafür, den Tunnel komplett durch den Bund zu bezahlen – über eine staatliche Projektfirma nach dänischem Vorbild. Die braucht keine hohe Rendite und kann sich günstig refinanzieren. Lehne Dobrindt dieses Modell ab, sieht Meyer nur noch einen Ausweg: „Dann steht der Bund in der Pflicht, diese wichtige Ost-West-Magistrale aus seinem Etat zu finanzieren.“ Zudem zeigten die BRH-Zahlen, dass „mehr Kostentransparenz und Kontrolle“ nötig seien, sagte SPD-Mann Meyer, der keine Schuld an der zu niedrigen Kostenschätzung hat: Sie wurde von seinen CDU-Vorgängern erstellt. Meyer sagte, er werde im Dezember mit dem Ende des Planfeststellungsverfahrens eine „erste belastbare Kostenermittlung“ für den Tunnel vorlegen.

Im Gegensatz zu Meyer forderte die Verkehrsexpertin der Grünen im Bundestag, Valerie Wilms, Abschied von den Plänen für den A20-Tunnel zu nehmen. „Ein Nutzen für dieses Projekt ist überhaupt nicht abzusehen“, kritisierte die Politikerin aus Wedel. Vielmehr reiche die Kapazität des Hamburger A7-Elbtunnels aus: Staus gebe es dort im Normalbetrieb nur kurz am Morgen und am Nachmittag. „Zu allen anderen Zeiten ist der Hamburger Elbtunnel staufrei passierbar.“

Autor: Henning Baethge