



Feste Fehmarnbelt-Querung: „Private“ Finanzierung auf Kosten des Steuerzahlers

Der mit über fünf Milliarden Euro veranschlagte Bau einer festen Verbindung von Fehmarn nach Dänemark soll durch private Investoren finanziert werden. Doch die Firmen schrecken zurück und verlangen öffentliche Bürgschaften und Subventionen. Sollten die optimistischen Verkehrsprognosen nicht eintreffen, zahlen die Steuerzahler und auch noch unsere Kinder die Zeche.

Zu den 4,3 Milliarden Euro für den Bau der Brücke über den Fehmarnbelt kommt eine weitere Milliarde für die Landanbindung, also den Ausbau der Zubringerstraßen und Schienen mit einer weiteren Fehmarnsundbrücke vom deutschen Festland auf die Insel. Dieses gigantische Infrastrukturprojekt soll nicht aus öffentlichen Kassen, sondern rein privatwirtschaftlich finanziert werden. Deshalb initiierten die Verkehrsministerien Dänemarks und Deutschlands ein so genanntes Markterkundungsverfahren, bei dem private Investoren erläutern sollten, ob und zu welchen Bedingungen sie bereit wären, eine feste Fehmarnbelt-Querung zu bauen und zu betreiben.

Risiko für private Investoren zu hoch

Das Ergebnis, vorgelegt im Juni 2002: Die Mehrzahl der Unternehmen „betrachtet das Projekt als nicht finanzierbar ohne erhebliche Subventionen/Staatsgarantien“ (20 Prozent EU-Mittel sind kalkuliert, aber nicht bestätigt; das Projekt steht auf der Prioritätenliste der EU erst an 14. Stelle). Dabei stellten sie vor allem das Marktrisiko heraus, das heißt „das mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen und den Straßen- und Eisenbahn-

einnahmen in Verbindung stehende hohe finanzielle Risiko“.

Der Staat soll das Risiko tragen

Verschiedene Finanzierungsmodelle wurden entwickelt, die eine privatwirtschaftliche Realisierung des Projekts ermöglichen würden. Sowohl für den Bau als auch für den Betrieb der Querung favorisieren die Interessenten das „Staatsgarantiemodell“, eine so genannte „Public-Private-Partnership – PPP“. Dabei müssten Dänemark und Deutschland eine zu 100 Prozent staatseigene privatrechtliche Gesellschaft gründen, die Fremdkapital an den internationalen Kapitalmärkten aufnimmt. Die beiden Länder und damit deren Bürger sollen zu 100 Prozent bürgen.

Kostensteigerungen sind zu erwarten

Diese Lösung birgt allerdings erhebliche Risiken für den Steuerzahler. Eine Untersuchung des Kieler Instituts für Weltwirtschaft bestätigt, dass „das Projekt mit erheblichen Risiken für die öffentliche Hand verbunden“ ist. So ist es – auch nach Einschätzung des Bundesfinanzministeriums – „eher die Regel“, dass Kostensteigerungen zu erwarten sind. In diesem Fall würden die Kosten weit über die veranschlagten 4,3 Milliarden Euro hinaus ansteigen. Beispiele dafür gibt es viele; ein besonders prominentes entdeckte der Bund der Steuerzahler: Der Neubau des Bundeskanzleramts in Berlin kostete mit ca. 263 Millionen Euro



Die nicht ausgelastete Öresundbrücke Kopenhagen-Malmö.

fast 30 Prozent mehr als geplant. In diesem Fall wären es 1,3 Milliarden Euro mehr und das Steuermilliardengrab Fehmarnbelt perfekt.

Mauteinnahmen nicht sicher

Auch sind die veranschlagten Einnahmen aus dem Betrieb der Querung keinesfalls sicher. Das Beispiel Öresundbrücke, die im Juli 2000 eröffnet wurde, zeigt, mit welchen Risiken gerechnet werden muss: Die Verkehrsprognosen wurden in den ersten 1,5 Betriebsjahren um ca. ein Drittel unterschritten.

Finanzierung über 66 Jahre?

Die im Mai 2003 vom deutschen und dänischen Verkehrsministerium vorgelegte aktualisierte Verkehrsprognose und Finanzanalyse errechnet, dass die Schulden beim Staatsgarantiemodell im günstigsten Fall nach 33 bis 37 Jahren getilgt sind. Schlechtere Prognosen gehen von einem längeren Schuldentilgungszeitraum von bis zu 66 Jahren aus.

Steuergelder zur Vernichtung von Arbeitsplätzen

Trotz der massiven finanziellen und wirtschaftlichen Unwägbarkeiten wird der Bau der festen Fehmarnbelt-Querung weiter verfolgt. „Der Staat riskiert hier Milliarden Steuergelder für ein unnötiges und schädliches Prestigeprojekt“ sagt Jürgen Boos, Sprecher des Aktionsbündnisses. „Die jetzige Beltquerung in Form der Fährverbindung ist hocheffizient und kostet den Steuerzahler keinen Cent“.

Public Private Partnership (PPP)

„Klassische“ PPP bezeichnet die langfristige Kooperation von öffentlicher Hand und privater Wirtschaft bei bestimmten Projekten, vor allem beim Bau von Brücken, Tunneln, Gebirgs- und Fernstraßen. PPP beinhaltet dabei eine klare Aufgabenteilung: Private Unternehmen übernehmen Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung und können im Gegenzug Mautgebühren erheben. Der Staat erhofft sich von dieser Zusammenarbeit eine schnellere und kostengünstigere Realisierung von Projekten. Einsparungen von 10 bis 20 Prozent sollen so erzielt werden können. Fraglich ist jedoch, inwieweit der Staat wirklich von dieser Vereinbarung profitiert: In der Regel müssen Bund oder Kommunen den Großteil der Risiken übernehmen mit der Folge, dass sie bei Schwierigkeiten, zum Beispiel fehlender Rentabilität, alleine für alle Kosten aufkommen müssen. Beispiel: Beim Bau des Kanaltunnels zwischen England und Frankreich mussten 15 Milliarden Euro zugesprochen werden.