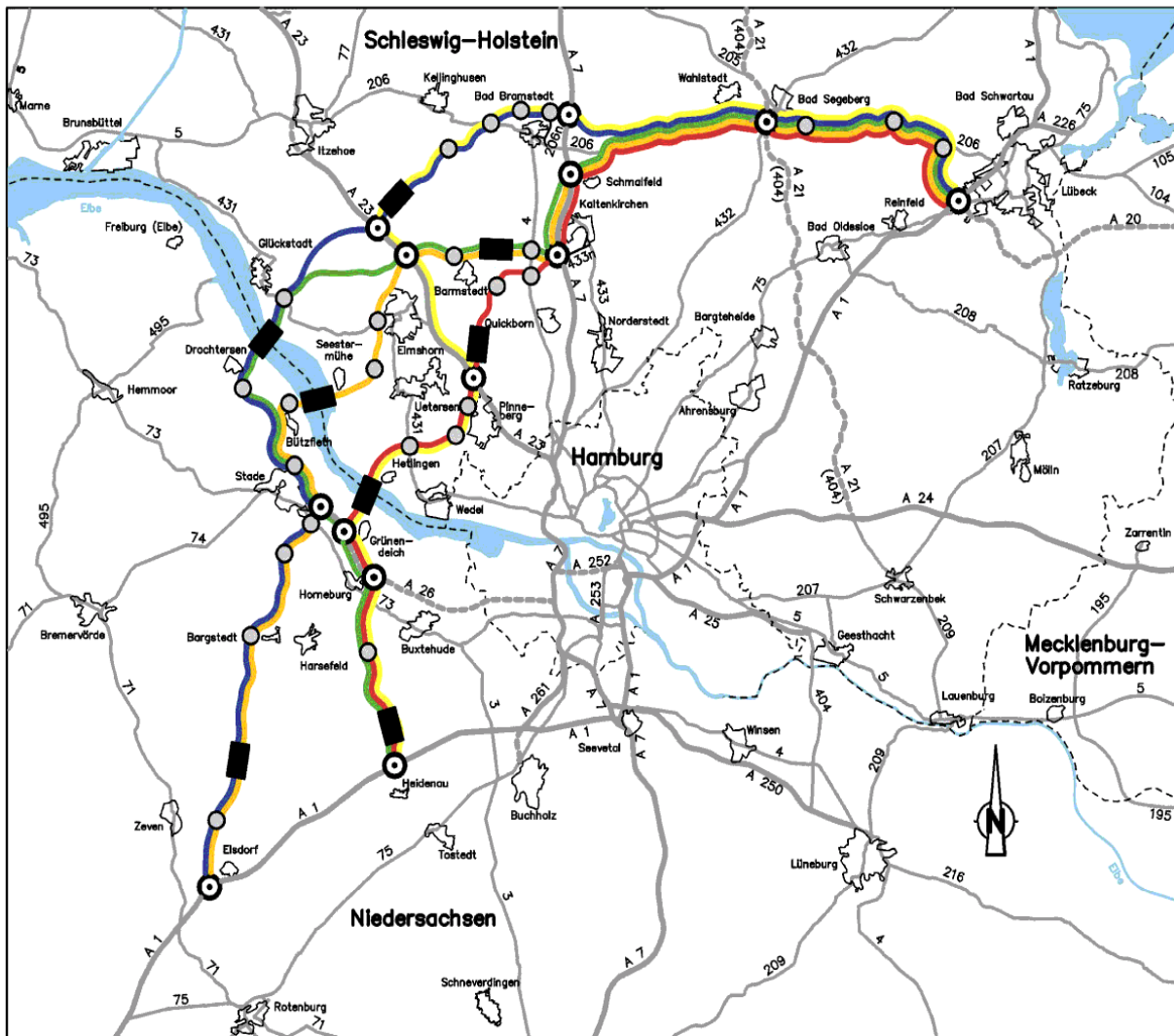


Keine Privatfinanzierung der A20 - Westtrasse möglich

Untersuchung belegt katastrophale Renditeerwartung

Die Landesregierungen Schleswig-Holstein und Niedersachsen haben ein offizielles Gutachten zur Prüfung einer möglichen Privatfinanzierung der A20 und der Tunnelquerung in Auftrag gegeben. Die einzelnen geprüften Strecken sind in der Karte dargestellt.



Karte: PLANCO-Institut, 2000

Zum Zeitpunkt des Gutachtens stand die Westtrasse der A20 noch nicht zur Diskussion. Daher wurden keine spezifischen Aussagen für diese Planungsstrecke gemacht. Die Elbquerungsvariante Drochtersen mit Verschwenkung über Stade wurde allerdings begutachtet. Aus den vorliegenden Daten für die untersuchten Trassen lassen sich Rückschlüsse für die komplette Westtrasse (Drochtersen – Himmelpforten – Zeven) ziehen. Grundlage hierfür ist im wesentlichen die Verkehrsaufkommenberechnung, die sehr detailliert für die Region Schleswig-Holstein und

Niederelberaum durchgeführt wurde. Daraus lässt sich ableiten, dass sich eine Privatfinanzierung für Investoren nicht rechnet.

Wesentliche Aussagen:

- keine Verkehrs- und Wegeersparnis für Westvariante.
- keine Renditeerwartung (Verzinsung des eingesetzten Kapitals) Sie liegt zwischen 0,3 und 4% (je nach Höhe der MAUT - Untergrenze für Privatinvestoren sind 15%).
- Öffentliche (steuerliche) Anschubfinanzierung von deutlich mehr als 50% für Tunnelbau nötig (= ca. 500 Mio. DM).
- Gesamtkosten Westtrasse A20 (Lübeck bis A1 Zeven) = mehr als 3,1 Mrd. DM (Datenbasis 1997).
- Angenommene MAUT je Tunneldurchfahrt = 6-9 DM.
- Eine Tunnel- oder Strecken-MAUT würde in Niedersachsen zu einer Verdrängung des Verkehrs auf Nebenstraßen führen.
- Selbst bei optimalster Einnahmesituation liegen die Jahreserlöse für die Westtrasse bis zu 15 Mio. niedriger als bei Alternativtrassen.

Zusammenfassung:

Die prognostizierten relativ geringen Verkehrsströme machen die Westtrasse für einen Privatinvestor absolut unattraktiv. Eine Westtrasse und die Elbquerung via Tunnel müssten also komplett aus öffentlichen Mitteln finanziert werden. Da sich auch die öffentliche Investitionspolitik an Rendite- (d.h. hier Nutzen-) erwartungen orientieren muß, ist das Festhalten an der Westtrassierung in der Planungsphase absolut unverständlich. Die z.T. von politischer Seite erhofften regionalwirtschaftlichen positiven Impulse durch eine A20-West (z.B. „Wirtschaftsförderung Nordkehdingen) sind nicht belegt und damit spekulativ. Die schädlichen Effekte für die Region Himmelpforten/Oldendorf sind im Kapitel „Auswirkungen auf die Wirtschaft“ ausführlich beschrieben.

Literatur:

PLANCO-Institut, 2000