

## Autobahn A7: Ausverkauf der öffentlichen Infrastruktur



A7 nördlich des Elbtunnels -  
GeorgHH / wikipedia.org

Seit Jahren beschäftigt und spaltet Hamburg der Ausbau der A7 zwischen Hamburg und Bordesholm. Bisher hieß es, dass der Bund im wesentlichen den Ausbau auf mindestens sechs und teilweise acht Spuren finanziert. Die zusätzliche Überdeckung auf Hamburger Terrain müsste die Stadt selbst bezahlen. Nach bisherigen Rechnungen sollte das etwa 180 Mio. Euro kosten. Dafür wollten sowohl der schwarz-grüne Senat wie auch der SPD-Senat u.a. Kleingärten und die Trabrennbahn in Bahrenfeld verhökern.

Dagegen haben sich die Kleingärtner und die Bevölkerung in Altona gewehrt. Nachdem ein Bürgerentscheid eine Mehrheit gegen den Verkauf der Kleingärten ergab, hat der damalige schwarz-grüne Senat die Angelegenheit kurzerhand evoziert, d.h. an sich gerissen und den Bürgerwillen ausgehebelt.

**Nun wird der staunenden Öffentlichkeit** mitgeteilt, dass der Ausbau der Autobahn in einem PPP-Projekt realisiert werden soll, und dass die Planung fertig und die erste Runde der Ausschreibung schon abgeschlossen ist. Fünf Konsortien sollen bereits ein Gebot abgegeben haben. Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Deges), die das Verfahren im Auftrag des Bundes und der zuständigen Bundesländer durchführt, wird nun bis Ende Juli die Angebote prüfen. Mindestens zwei und höchstens vier Bewerber werden dann gebeten, ihre Angebote zu konkretisieren. Im Herbst 2013 soll schließlich der Bieter mit dem besten Angebot den Zuschlag bekommen. Baubeginn könnte entsprechend Anfang des Jahres 2014 sein.

Innerhalb von fünf Jahren soll dann die Fahrbahn auf dem 65 Kilometer langen Teilstück erweitert werden. Dazu müssen unter anderem 46 Brücken neu gebaut oder verbreitert werden. Es sollen außerdem 100.000 Quadratmeter Lärmschutzwände entstehen und ein 550 Meter langer Lärmschutztunnel in Schnelsen gebaut werden. Mit der Ausschreibung des Projektes verbunden ist zudem ein Vertrag zum Betrieb und Erhalt des rund 59 Kilometer langen Abschnitts zwischen der Anschlussstelle Neumünster-Nord und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest über einen Zeitraum von 30 Jahren.

**Anders als etwa bei der Autobahn 1**, deren Ausbau und Betrieb auch von einer privaten Projektgesellschaft verantwortet wird, ist für die A 7 ein Modell geplant, dass sich nicht direkt auf die Erträge aus der Lkw-Maut stützt. Im sogenannten Vergütungsmodell bekommt die Projektgesellschaft in der Bauphase für jedes fertiggestellte Teilstück eine Abschlagszahlung und für den Betrieb und Erhalt der Autobahn regelmäßige Verfügbarkeitsentgelte vom Bund. Das Betriebsrisiko für den Unternehmer ist bei diesem Modell erheblich geringer als bei einem mautbasierten. Während der Rezession beispielsweise war der Erlös aus der Lkw-Maut in Deutschland um bis zu 20% eingebrochen.

**Das geschätzte Gesamtvolumen des Teilausbaus** liegt bei 450 bis 500 Mio. Euro. Etwa 250 Mio. Euro davon wird der Bund als Anschubfinanzierung leisten. Den Großteil der verbleibenden Summe würde nach jetzigem Stand die Europäische Investitionsbank übernehmen. Das Geschäft ist für die Bank ohne Risiko, weil die private Projektgesellschaft über 30 Jahre ihre Verfügbarkeitsentgelte von der Deges bekommt, die dafür wiederum auf die Mautgebühren zurückgreifen kann.

**Dass der Senat die Hamburger Öffentlichkeit** über diese ihm bekannten Pläne bisher nicht informiert und auch keine Auskunft darüber gegeben hat, was das für die Überdeckelungspläne und damit Hamburgs Finanzen bedeutet, ist ein Skandal, der aber durchaus zum »ordentlich Regieren« von König Olaf und dessen Regierungspraxis passt. Denn wie der Bund mit seinen Autobahnen so verfährt der SPD-Senat mit der städtischen Infrastruktur: Immer größere Teile der städtischen Infrastruktur werden an private Investoren ausgeliefert (zuletzt Berufsschulen, Schulen und Universitäten) und große Teile des städtischen Haushalts durch auf 30 Jahre angelegte Verträge der demokratischen Mitbestimmung durch die Bürgerschaft entzogen. Wo kämen wie denn hin, wenn dieses Verfahren auch noch demokratisch legitimiert werden müsste.

**Profitieren tun von der Praxis**, angesichts dramatisch leerer öffentlicher Kassen und »Schuldenbremse« den Verfall der öffentlichen Infrastruktur durch Privatinvestoren aufhalten zu wollen, nur eben jene Privatinvestoren und die finanzierenden Banken. Nicht zufällig kommt hier die marode HSH Nordbank ins Spiel, die bei drei von fünf für das Projekt mitbietenden Konsortien ihre Finger im Spiel hat. Dabei kann fürs Nichtstun viel Geld verdient werden, was angesichts der dramatischen Schieflage der Bank durchaus Not tut. Die Finanzierung von Projekten wie dem A 7-Ausbau böten »relativ große Sicherheit für Geschäfte über Jahre, wenn nicht sogar Jahrzehnte«. Soviel zum »neuen Geschäftsmodell« der HSH Nordbank.

Quelle: [https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen\\_ansichten/detail/artikel/autobahn-a7-ausverkauf-der-oeffentlichen-infrastruktur/](https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/autobahn-a7-ausverkauf-der-oeffentlichen-infrastruktur/)