

LÜBECKER PRESTIGEBAU Tunnelflop bringt Maut-Fans in Bedrängnis



**Von Nathalie Klüver
Autofahrer nehmen lieber einen Umweg in Kauf**

Lübecker Herrentunnel:

Ein Musterfall, ein Vorbild für die Republik - als Lübeck seinen Herrentunnel eröffnete, sahen sich Stadt und Betreiber als Avantgarde. Doch Deutschlands zweites privat finanziertes Straßenbauprojekt macht nur Probleme - jetzt rufen Politiker aller Parteien wieder nach dem Staat.

Lübeck - Man rühmte ihn als Jahrhundertbauwerk: Lübecks Herrentunnel, der seit zwei Jahren eine alte Brücke ersetzt und die Lübecker Innenstadt mit Travemünde verbindet. Das Projekt galt als Vorbild in Sachen Public-Private-Partnership - ein Modell, das viele als Königsweg zur Lösung von Deutschlands Infrastrukturproblemen betrachten. Private Unternehmer steuern Geld bei, das der Staat angesichts leerer Kassen nicht aufbringen kann, und dürfen wie im Fall Herrentunnel Maut kassieren. Entsprechend stolz war die Hansestadt auf das prestigeträchtige Bauwerk, sie fühlte sich als Vorreiter, modern, für das 21. Jahrhundert gewappnet.

Der Tunnel wurde tatsächlich ein Vorzeigeobjekt - doch in einem ganz anderen Sinne: Besser als hier lässt sich kaum illustrieren, dass Autofahrer weder Kosten noch Mühen scheuen, um Mautgebühr zu sparen. Statt 1,10 Euro für die Fahrt unter der Trave hindurch zu entrichten, nehmen sie lieber den knapp fünf Kilometer langen Umweg über die nahegelegene Autobahn in Kauf - und höhere Betriebskosten ihres Gefährts.

Die Mautverweigerung lässt sich in Zahlen fassen: täglich fahren gerade einmal 20.000 Autos durch den Tunnel - nur gut die Hälfte der vorausgesagten 37.000. Optimisten hatten gar 50.000 erwartet. Alle hatten falsch kalkuliert: die Stadt, der Staat, die Banken, die Betreiber. Jetzt schiebt man sich gegenseitig die Schuld zu. Die Stadt sagt, der Betreiber habe sich verrechnet. Der Betreiber beteuert, die Stadtoberen seien von falschen Voraussetzungen ausgegangen.

Aus Partnern wurden Gegner

Aus den einstigen Partnern, der Stadt und der Betreibergesellschaft, wurden inzwischen erbitterte Gegner. In ungewohnter Einigkeit marschieren Politiker aller Fraktionen bei Anti-Tunnel-Demonstrationen vorneweg, sogar die, die einst für den Tunnel gestimmt hatten.

Über Kreuz liegen die Beteiligten gleich in mehreren Punkten. Gerade ist es wieder die Mauthöhe, an der sich der Streit entzündet. Denn die Herrentunnel-Betreibergesellschaft will sie auf 1,20 Euro pro Pkw anheben. Das wäre schon die zweite Mauterhöhung in zwei Jahren. Von Seiten der Stadt fordert man dagegen, den Tarif zu senken. Viele würden die Maut am liebsten abschaffen.

Schon zu Beginn des Projekts hatte die Mauthöhe die Gemüter am meisten erhitzt. Lübecks Bürgermeister Bernd Saxe (SPD) hatte 2001 ursprünglich an ein "kleines Mehr-Entgeld" gedacht, 50 Cent etwa, mehr sollte die Durchfahrt nicht kosten. Doch damit ließ sich von Anfang an nicht wirtschaften. Am Ende stimmte der Stadtrat zähneknirschend einer Maut von 1,10 Euro zu.

Seit Monaten herrscht Funkstille

Dabei hätte die Stadt auch einfach eine neue Brücke bauen können - damals, als man Ende der neunziger Jahre entscheiden musste, was die in die Jahre gekommene Herrenbrücke ersetzen sollte. 90 Millionen Euro stellte der Bund zur Verfügung, für eine Zugbrücke hätte das gereicht. Doch man hatte genug von Staus, die sich regelmäßig bildeten, wenn Frachter aus dem Lübecker Hafen in Richtung Ostsee ausliefen. Freie Fahrt für Autos und für Schiffe wollten fast alle: die genervten Pendler, die Stadtpolitiker, die örtliche Wirtschaft.

Doch die einst guten Gründe für den Mehraufwand finden in der hitzigen Debatte längst kein Gehör mehr. Zur Zeit streitet man lieber darüber, wie Fahrradfahrer und Fußgänger durch den Tunnel kommen sollen - die Herrentunnel GmbH will künftig keinen kostenlosen Shuttle-Dienst mehr anbieten. Die Frage, wer für den öffentlichen Nahverkehr die Maut übernimmt, muss sogar das Oberlandesgericht in Schleswig entscheiden.

Da seit Monaten Funkstille zwischen Stadt und Tunnelbetreiber herrscht, beorderte Wirtschaftsminister Dietrich Austermann die Streithähne jüngst zu sich nach Kiel - ohne einen Schritt weiterzukommen. Der Minister zeigte sich verärgert über die Stadt, die sich seiner Meinung nach zu wenig bewegt. Finden Stadt und Betreiber innerhalb der nächsten Wochen keine Lösung, wird die Maut erhöht, basta, gab er zu verstehen.

Bund soll den Tunnel übernehmen

Herrentunnel-Chef Peter Bartsch sieht nur eine Alternative zur Mauterhöhung: die Verlängerung der Konzession auf 50 Jahre. 30 Jahre sind im Vertrag bisher vorgesehen. Eine Konzessionsverlängerung wäre vertraglich möglich. Doch in der Stadt wehrt man sich: Man will ja schließlich nicht noch länger für die Trave-Querung zahlen.

Der Bund soll den Tunnel übernehmen, fordern die Stadtpolitiker - in diesem Punkt sind sich ausnahmsweise alle Fraktionen einig. Denn dann gehörte der Tunnel der öffentlichen Hand - und die darf keine Maut kassieren. Doch den Beteiligten ist klar, dass dieser Vorschlag geringe Aussichten auf Realisierung hat.

Die Lage bleibt also verfahren. Und es wird noch enger für die Tunnelbetreiber: Anfang des nächsten Jahres verkürzt eine neue Brücke den Umweg von Travemünde nach Lübeck um einige Minuten. Dann werden die Durchfahrten wohl noch weiter zurückgehen, laut Schätzungen auf 17.500 Autos am Tag.

Das Modellprojekt Herrentunnel ist gescheitert - zumindest in diesem Punkt sind sich Stadt und Betreiber-GmbH einig. Doch eine Studie der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young sagte erst kürzlich Public-Private-Partnership-Vorhaben im Prinzip eine glänzende Zukunft voraus. Bis 2013 werden rund 40 Prozent der Kommunen Erfahrungen mit solchen Projekten gemacht haben, prognostiziert die Studie. Der Vorreiter Lübeck hätte auf seine Erfahrungen gerne verzichtet.