

In-online/lokales vom [13.11.2008 00:00](#)

Herrentunnel: Aufregung über die längere Maut-Pflicht bis 2045



Zehn Jahre länger Maut: Der Herrentunnel hat die Gemüter der Politiker im Hauptausschuss erregt. Foto: Neelsen

Lübeck - Der Herrentunnel hat die Gemüter der Politiker im Hauptausschuss erregt. Grund: Die Lübecker müssen statt bis 2035 zehn Jahre länger Maut zahlen – bis 2045, wenn deutlich weniger Autos durch den Tunnel rollen als erwartet, was der Fall ist (LN und LN Online berichteten). Derzeit fahren 20000 bis 20500 durch die Röhren.

[Herrentunnel in roten Zahlen, LN und LN Online vom 8. November](#)

Hildegund Stamm vom Lübecker Bunt: „Dies ist eine deprimierende Nachricht, die bislang von den Verantwortlichen sorgsam unter dem Tisch gehalten wurde.“ Auch SPD-Fraktionschef Peter Reinhardt, der den Vertrag zwischen Stadt und Herrentunnel GmbH vor zehn Jahren mitbeschlossen hat, sagt: „Mir war das so nicht bewusst.“

Die Liberalen halten dagegen. „Das ist überhaupt kein Geheimnis gewesen“, so FDP-Frontmann Thomas Schalies. „Jetzt reihen sich ausgerechnet diejenigen in die erste Reihe der Mautprotestler ein, die den Vertrag erst möglich gemacht haben.“ In diese Kerbe haut auch Georg Sewe, Sprecher der Maut-Gegner. „Haben die jemals gewusst, was da unterschrieben worden ist?“, fragt er sich verärgert. Für den Bundestagsabgeordneten der Linken, Lutz Heilmann, ist es keine Neuigkeit, dass sich bei geringen Nutzerzahlen die Konzession von 30 auf 40 Jahre verlängert: „Das wurde mir während eines Gesprächs durch die Geschäftsleitung der Herrentunnel GmbH bestätigt, und es war auch bereits in der lokalen Presse nachzulesen.“

Im Vertrag zwischen Stadt und Herrentunnel GmbH ist geregelt, dass der Betreiber eine Verlängerung der Konzession um zehn Jahre beantragen kann, wenn das vereinbarte wirtschaftliche Ergebnis – die Eigenkapitalrendite von zwölf Prozent – nicht erreicht wird. Die Stadt muss dem zustimmen, wenn die Zahlen von einem Gutachten untermauert werden. Tunnel-Chef Peter Bartsch: „Wir werden kaum die Eigenkapitalrendite eines Sparbuches erreichen.“ Denn der Tunnel schreibt rote Zahlen. Für 2006 satte 2,3 Millionen Euro.

Von Josephine von Zastrow

In-online/lokales vom [08.11.2008 00:00](#)

Herrentunnel in den roten Zahlen

Lübeck - Zu wenig Autos – das ist das Grundproblem des Herrentunnels. Deshalb steht in seiner ersten Bilanz auch ein Millionen-Verlust. Eine weitere Mauterhöhung soll es aber erst 2010 geben.

Der Herrentunnel rentiert sich nicht: 2006 fuhr er 2,3 Millionen Euro Miese ein. Außerdem steht er bei den Banken mit fast 56 Millionen Euro in der Kreide (Stand ebenfalls 2006 – Zahlen für 2007 wird es erst im kommenden Jahr geben). Dafür sind 2006 allein rund 3,8 Millionen Euro an Zinsen angefallen. Das Manko des Maut-Tunnels: Es gibt zu wenig Autos, die durch die Röhren fahren. 20 000 bis 20 500 Fahrzeuge rollen täglich hindurch – zu wenig für ein Plus.

Die Mauterhöhung zum 1. Januar 2007 dürfte zwar eine leichte finanzielle Verbesserung gebracht haben, rosiger sieht die wirtschaftliche Situation dennoch nicht aus. Die Gesellschafter BilfingerBerger und Hochtief haben ihre 22 Millionen Euro, die sie in das Projekt gesteckt haben, längst abgeschrieben – Bilfinger Berger zu 100 Prozent, Hochtief zu zwei Dritteln. Eine weitere Finanzspritze ist von dort nicht zu erwarten. Der Bund hat in einem Gutachten erkannt, dass solche Maut-Modelle im Straßenbau gescheitert sind – und wer in Lübeck das einst so herbeigesehnte Bauwerk umfahren kann, der tut es.

Dennoch will Tunnel-Chef Peter Bartsch die Maut derzeit nicht erhöhen: „Daran denken wir erst für 2010.“ Zum einen will er, dass Ruhe rund um den Tunnel einkehrt, zum anderen braucht er die neuen Durchfahrtszahlen für den Tunnel. Die liegen erst vor, wenn die Nordtangente Ende dieses Jahres auf allen vier Spuren befahrbar ist. Bartsch rechnet damit, dass dann viele Lastwagen die neue Verkehrsachse nutzen und insgesamt 15 Prozent weniger Fahrzeuge durch den Tunnel fahren – bleiben 17 000. Dennoch nimmt Bartsch die Situation gelassen: „Solange wir unseren Zahlungsverpflichtungen nachkommen können – und das können wir –, werden wir nicht insolvent.“

Die Banken bekommen ihr Geld – wenn auch über einen längeren Zeitraum. Die Konzession ist zwar auf 30 Jahre vereinbart. Sie verlängert sich aber auf 40 Jahre, wenn weniger als 28 000 Autos täglich durch den Tunnel brausen – was der Fall ist. Ein Kreditgeber ist die HSH Nordbank, die derweil andere Sorgen und Finanzlöcher hat, und auch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) muss sich erst von der Finanzkrise erholen.

Insbesondere für die Gegner des Tunnels sind das alles schlechte Nachrichten, denn die hoffen auf die Insolvenz der Gesellschaft oder ein Eingreifen des Bundes – damit die Strecke zwischen Lübeck und Kücknitz wieder mautfrei wird. Beides ist unwahrscheinlich. Beim Bund war bereits der frühere Wirtschaftsminister des Landes, Dietrich Austermann (CDU), vorstellig geworden, doch Staatssekretär Matthias von Randow hatte erklärt, „dass eine Rückübertragung des Tunnels für den Bund nicht in Frage kommt“, so Sprecher Harald Haase. Deshalb sieht der amtierende Wirtschaftsminister Werner Marnette (CDU) keinen Anlass, nachzuhaken.

Das hat er auch den Maut-Gegnern in einem Brief erklären lassen – was Georg Sewe von der Initiative wütend macht: „Die Bürger werden nicht ernst genommen.“ Der Linke-Bundestagsabgeordnete Lutz Heilmann hat bei Staatssekretär Achim Großmann vorgespochen – ohne Erfolg. Die SPD-Bundestagsabgeordnete Gabriele Hiller-Ohm hat sich bemüht, aber vergeblich. Zwar hat SPD-Landeschef Ralf Stegner erklärt, die Maut muss weg oder zumindest auf ein erträgliches Maß gestutzt werden. Mehr als Wahlkampf ist das alles

nicht. Am Bund haben sich schon viele die Zähne ausgebissen. Bartsch bringt es auf den Punkt: „In dieser Legislaturperiode rechne ich nicht mit einer anderen politischen Einstellung.“

Von Josephine v. Zastrow