

Verlässlichkeit bei Finanzierung, Bereitschaft zur Veränderung von Prozessen

# „Steigende Investitionen in Bundesfernstraßen effizient umsetzen“

In den kommenden Jahren wird der Bund die Investitionen in seine Fernstraßen deutlich steigern. Diese Entwicklung ist erfreulich, denn es besteht großer Handlungsbedarf beim Erhalt und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen. Für den Staat und ebenso für Autofahrer, die Wirtschaft sowie die Steuer- und Gebührenden wird es wichtig sein, höhere Investitionen effizient umzusetzen. In den letzten Jahren ist es nicht allen Bundesländern gelungen, eine ausreichende Anzahl baureifer Vorhaben für die vom Bund bereitgestellten Mittel vorzubereiten. Angesichts steigender Investitionen nimmt der Handlungsbedarf hier zu.

Pro Mobilität hat dieses Thema in der Veranstaltung » Steigende Investitionen in Bundesfernstraßen effizient umsetzen« aufgegriffen. Am 10. Juni 2015 wurden Möglichkeiten diskutiert, die Planung in den Straßenbauverwaltungen der Bundesländer zu verstärken und Potenziale zur engeren Einbindung Dritter zu nutzen. Auch Reformüberlegungen zur



besseren Abwicklung von Großprojekten und Möglichkeiten zur Beschleunigung und Vereinfachung der Planungsverfahren waren Themen. Die rund 250 Besucher aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Verbänden hatten außerdem Gelegenheit zu einer ersten Standortbestimmung in der Diskussion um die Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft, die durch die Empfehlungen der Fratzscher-Kommission neu belebt worden ist. Bund und Länder beraten hierüber derzeit im Zuge der föderalen Finanzverhandlungen.

Im ersten Teil der Tagung führten die Bundesregierung und die Länder mit Vorträgen in das Thema ein. Dann erläuterten Wirtschaftsvertreter in einem ersten Panel die Möglichkeiten zur Stärkung und Entlastung der staatlichen Verwaltung von Aufgaben. Anschließend befassten sich in einem zweiten Panel Bundestagsabgeordnete mit den politischen Facetten. Die Moderation übernahm Dr. Daniel Delhaes vom Handelsblatt.

**Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur**, erläuterte in seinem Vortrag die Politik der Bundesregierung für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Er stellte die Standortrelevanz von Verkehrswegen im weltweiten Wettbewerb heraus. Die gute Position Deutschlands gelte es für die Zukunft zu sichern, wenn Deutschland Wachstumsland bleiben

wolle. Anhand der Zahlen der Daehre-Kommission skizzierte er den zusätzlichen Finanzbedarf für Erhaltung und Betrieb. Das weitere Verkehrswachstum bis 2030 erfordere außerdem den gezielten Ausbau des Netzes.

Für die nächsten Jahre stellte Barthle einen erheblichen Aufwuchs der Investitionen des Bundes in Aussicht. Nach dem 5-Milliarden-Euro-Programm zu Beginn der Legislaturperiode habe die Koalition mit dem Nachtragshaushalt 2015 nun für 2016 bis 2018 mit insgesamt 4,35 Milliarden Euro für Infrastruktur, davon zwei Milliarden Euro für die Fernstraßen, einen weiteren Impuls gesetzt. Mit der Aufstockung der Finanzplanung um jeweils 825 Millionen Euro für 2018 und 2019 sei Kontinuität der Investitionslinie für Verkehrswege auf hohem Niveau mittelfristig gewährleistet.



Als weiteren wichtigen Schritt wertete er den Systemwechsel von der steuer- hin zur nutzerfinanzierten Infrastruktur. Die Vertiefung und Ausweitung der Lkw-Maut und die Einführung der Infrastrukturabgabe seien Beiträge zu einer verlässlichen Finanzierung der Verkehrswege.

Insgesamt sei ein Investitionshochlauf für die Bundesverkehrswege von 10,3 Milliarden Euro in 2014 auf rund 14,5 Milliarden Euro in 2018 geplant. „Mit dieser einzigartigen Modernisierungsoffensive leistet

der Bund seinen Beitrag zu einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur“, stellte der Parlamentarische Staatssekretär fest.

Barthle richtete den Appell an die Bundesländer, „sorgen Sie jetzt dafür, dass sie genügend Kapazitäten in den Straßenbauverwaltungen vorhalten, um baureife Vorhaben entwickeln, zügige Vergaben vornehmen und zügige Realisierungen garantieren zu können“. Generell gelte für Investitionen die Überjährigkeit, für das jüngste Zukunftsprogramm 2016 bis 2018 sei diese allerdings auf 2018 begrenzt. Mittel müssten bis dahin verbaut sein, ansonsten flössen sie in andere Bereiche.

Als weiteren Schwerpunkt seines Hauses sprach er den Ausbau öffentlich-privater-Partnerschaften an. „Unsere bisherigen Erfahrungen zeigen uns, wir bauen damit in vielen Fällen wirtschaftlicher als konventionell“, weil eine schnellere Realisierung große volkswirtschaftliche Schäden durch Staus vermeide. Die Ende April präsentierte Projektliste der neuen Generation von ÖPP-Projekten sei nicht abschließend gedacht, hier könne es durchaus noch Bewegungen geben. Er stellte eine kontinuierliche Projektpipeline von zwei bis drei ÖPP-Vorhaben pro Jahr bis 2019 in Aussicht.

Den Bundesverkehrswegeplan 2015 sah Barthle auf gutem Wege. Im Herbst werde ein Referentenentwurf vorgestellt und die Öffentlichkeit die Möglichkeit erhalten, dazu Stellung zu nehmen. Es werde ein realistischer Ansatz mit realistischen Priorisierungen an-

gestrebt. Darin enthalten seien auch notwendige Neubaumaßnahmen, bei deren Auswahl Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Bedeutung im Gesamtnetz wichtige Kriterien seien.

Anschließend stellte er die Digitalisierung des Verkehrs als besondere Aufgabe heraus. "Der digitale Wandel bringt der Mobilität enorme Chancen und diese Chancen wollen wir auch nutzen". Die Bundesregierung verfolge das Ziel, bis 2018 eine flächendeckende Versorgung mit 50 Mbit pro Sekunde zu erreichen. Die Relevanz des schnellen Internets für den Verkehrsbereich schilderte er am Beispiel des automatisierten und vernetzten Fahrens, das im Testfeld digitale Autobahn an der A9 erprobt werde. Im Baubereich verwies er auf den in Kürze erwarteten Bericht der Reformkommission „Großprojekte“, der die Bedeutung virtueller Bauwerksmodelle für mehr Kosten- und Terminalsicherheit verdeutlichen werde.

Im Kontext der Optimierung des Straßenbaus sprach Barthle die Überlegungen zur Bündelung der Zuständigkeit für Bundesautobahnen in einer eigenständigen Gesellschaft des Bundes an. Bisher seien die Länder im Zuge der Auftragsverwaltung für Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb zuständig, während der Bund die Investitionskosten finanziere. Kosten der Planung seien dabei größtenteils von den Ländern zu tragen. Hier könne es zu Fehlanreizen kommen, weil die Länder nicht dafür belohnt würden, zu Beginn einen höheren Planungsaufwand zu betreiben, um so die Baukosten zu senken. Durch die Stärkung der Bundesebene seien Effizienzgewinne zu erwarten, allerdings noch viele offene Fragen zu klären. Er ermunterte alle Beteiligten, gemeinsam an neuen Lösungen zu arbeiten und den Mut zu neuen Gedankenmodellen zu haben.

Der politische Handlungsbedarf an Bundesfernstraßen aus Sicht der Länder war Thema des Vortrages von **Christan Pegel, Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz und Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern**. Er sprach dem Bund die Anerkennung der Länder dafür



aus, die Investitionen in den nächsten Jahren zu steigern. Auch bei Ländern und Kommunen sei ein Hochlauf der Investitionen notwendig, denen dazu allerdings der Rückgriff auf Gebühren nicht zur Verfügung stehe. Die Zielgrößen des von der Daehre-Kommission ermittelten Investitionsbedarfs seien weiterhin die richtigen Zielmarken. Wichtig sei den Ländern außerdem, die Finanzierung langsam hochzuführen und die Investitionen auf höherem Niveau zu ver-

stetigen. Dies gebe Ländern und Wirtschaft die notwendige Verlässlichkeit, die für eine Erweiterung der Kapazitäten bei Planung und Bau unerlässlich sei. Die Länder hätten sich in der Vergangenheit in ihren Planungskapazitäten auf ein nahezu konstantes Niveau einzurichten gehabt, permanenter Leerlauf in der Erwartung steigender Investitionen sei daher nicht zu rechtfertigen gewesen. Das Stichwort Kontinuität veranlasste

ihn dazu, beim Bund für die zügige Klärung der Bundeszuweisungen für den Schienenpersonennahverkehrs ab 2016 zu werben. Die Länder bräuchten für den Abschluss anstehender neuer Nahverkehrsverträge dringend Planungssicherheit.

Im Hinblick auf die Investitionsprioritäten und den Bundesverkehrswegeplan 2015 unterstützte Pegel das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Er verwies ebenso auf noch zu schließende Lücken im Netz der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit hin. Diese sollten ebenfalls Eingang in die Prioritäten des Bundesverkehrswegeplans finden. Sein Land habe bei der Anmeldung der Projekte für den Bedarfsplan schon selbst Prioritäten gesetzt und auf eine Wunschliste an den Bund verzichtet. Er warb dafür, Ländern mit einer durch eigenständige Prioritäten kürzeren Projektliste keine Nachteile bei der Bedarfsfestlegung entstehen zu lassen. „Die Ehrlichen sollten hinterher nicht die Dummen sein“, so der Minister.

Intensiv setzte sich der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz mit dem Bericht der Fratzscher-Kommission zur Neuordnung der Bundesfernstraßen auseinander. Die Länderminister hätten bei ihrer nächsten Sitzung im Oktober erstmalig Gelegenheit zu einer vertieften Diskussion. Er griff den weitreichendsten Vorschlag der Fratzscher-Kommission auf, die Auftragsverwaltung der Bundesländer für Autobahnen und Bundesstraßen durch eine Fernstraßengesellschaft des Bundes abzulösen. Die dazu aufgeführten Argumente – eine stärkere Berücksichtigung des Lebenszyklus von Planung, Bau und Unterhalt der Straßennetze sowie die Umstellung auf eine Nutzerfinanzierung – seien auch im Rahmen der Auftragsverwaltung möglich. Die Stärke der Länderverwaltung liege in der dezentralen Kenntnis vor Ort, durch die viele Umsetzungsprobleme leichter lösbar seien. Eine Zentralisierung führe nicht zwingend zu großen Vorteilen, stellte er unter Verweis auf die Bundeswasserstraßenverwaltung und den dortigen Reformbestrebungen der letzten Jahre fest. Umfassende Organisationsveränderungen könnten eine Struktur lähmen und den anstehenden Investitionsanstieg in der Umsetzung bremsen.



Aus seiner Sicht gebe es Handlungsfelder, wie man innerhalb der vorhandenen Struktur die Planung verbessern könne. Hier nannte er eine beschleunigte Erteilung der Genehmigungen durch das Bundesverkehrsministerium für die Planung der Länder, aber auch eine nähere Befassung mit den Kostensteigerungen durch naturschutzfachliche Auflagen. Geringeres Potenzial der zeitlichen Einsparung sah Minister Pegel dagegen bei der Ausweitung der Liste jener Projekte, für die das Bundesverwaltungsgericht einzige Klageinstanz gegen Planfeststellungsbeschlüsse sei. Er verwies auf die begrenzten Kapazitäten des Gerichts. Möglichkeiten zur Verbesserung der Transparenz sah er beim Haushaltsrecht. So solle es möglich werden, die neuesten Kostenschätzungen für ein Projekt zu nutzen, statt auf Daten des weiter zurückliegenden Bedarfsplans zurückgreifen zu müssen. Im Hinblick auf die Erstattung der Planungskosten durch den Bund, verwies er darauf, dass der Bund der DB AG für Schienenprojekte 19 Prozent als Pauschale erstatte, den Ländern bei Fernstraßen hingegen nur drei Prozent. Abschließend riet er von einer Revolution um der Revolution willen ab und sprach sich dafür aus, sich auf die Projekte und die Optimierung der begleitenden Planungs- und Umsetzungsschritte zu konzentrieren.

## Panel „Übertragung von Aufgaben“

Wie können Unternehmen die staatliche Verwaltung entlasten, mit dieser Frage befasste sich das erste Panel.

**Dirk Brandenburger, Geschäftsführer der DEGES GmbH**, umriss den Weg des Gemeinschaftsunternehmens von Bund und Ländern für die Planung von Fernstraßen. Zuerst habe die DEGES sich der Umsetzung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit gewidmet. „Mittlerweile ist die DEGES für zwölf der 16 Bundesländer tätig und entlastet die dortige Straßenbauverwaltung“. Derzeit bereite das Unternehmen Projekte mit einem Investitionsvolumen von sechs Milliarden Euro planerisch vor und begleite die Realisierung.



**Peter Coenen, Geschäftsführer der Hochtief PPP Solutions GmbH**, erläuterte aus der Sicht eines Infrastrukturbetreibers Unterschiede zwischen der Planung bei öffentlich-privaten-Partnerschaften (ÖPP) im Vergleich zu der bei konventionell beschafften Vorhaben. „Bei ÖPP ist nicht die komplette Ausführungsplanung von öffentlicher Seite vorzulegen, der private Partner erhält dadurch Gestaltungsmöglichkeiten, die er zur Optimierung über den Lebenszyklus nutzen kann“, erläuterte Coenen. Dafür sei die Ausschreibung auf beiden Seiten intensiver vorzubereiten. Später gebe es weniger Schnittstellen, wodurch das Risiko von Zeit- und Kostenüberschreitungen sinke.



Auf die Frage nach seiner Präferenz bezüglich einer Bündelung von Aufgaben oder einer dezentralen Verwaltungsstruktur, bewertete er positiv, seitens des Auftraggebers Know-how in Einheiten zusammenzufassen, die regelmäßig mit ÖPP zu tun haben. Er nahm Bezug auf Strukturen im Ausland und positive Erfahrungen mit der DEGES oder zum Beispiel der Autobahndirektion Südbayern.

**Dr. Heinrich Best, Mitglied des Vorstandes des Verbandes Beratender Ingenieure VBI**, forderte, die Kapazitäten der Straßenbauverwaltungen quantitativ und qualitativ zu verstärken. „Dem beauftragten Planer sollte auf der Verwaltungsseite ein Ingenieur gegenüber sitzen“, so Best. In der Vergangenheit sei jedoch die Zahl der Ingenieure an die rückläufige Bautätigkeit angepasst worden. Jetzt sei es auch bei den Planungsbüros notwendig, sich mit dem Aufbau von Kapazitäten zu befassen. Dazu brauchten die Beteiligten allerdings Planungssicherheit über 2019 hinaus. Bei einer Bündelung in einer Infrastrukturgesellschaft war ihm wichtig, dass diese sich auf Bauherrenaufgaben konzentriere und andere Leistungen wie die Planung am Markt einkaufe.



**Brandenburger** bekräftigte, dass die Personalsituation alle Akteure im Planungsmarkt bewege. Er sah großen Bedarf an Ingenieuren, Juristen und Kaufleuten und schilderte die Herausforderung, neue Mitarbeiter einzustellen, anhand eigener Erfahrungen der



DEGES. **Coenen** schilderte ergänzend die Situation bei Hochtief. Ein eigenes Ingenieurbüro mit über 500 Ingenieuren arbeite hier vorwiegend an ausländischen Projekten. Einen verlässlichen Dealflow in Deutschland vorausgesetzt, könne der Aufbau von Planungskapazitäten angegangen werden, was aber zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen würde.

Angesichts der größeren Freiheitsgrade könne mit ÖPP eine größere Zahl von Vorhaben abgewickelt werden, sagte Coenen

unter Verweis auf ausländische Erfahrungen. Es bleibe aber konventionell viel zu tun, da sich ÖPP eher für größere Vorhaben eigne. **Best** schränkte mit Blick auf die Kapazitätsfrage ein, dass auch bei ÖPP wie bei konventioneller Beschaffung ein großer Teil der Planung durch Planungsbüros erarbeitet würde. Aus der Reformkommission Großprojekte gebe es die Forderung, Vergaben nicht ohne fertige Ausführungsplanung vorzunehmen. **Brandenburger** stellte ungeachtet der Beschaffungsvariante fest: „Wir tun alle gut daran, im Planungsprozess vorne zu investieren, denn Probleme in der Planung lassen sich später in der Bauphase nicht leichter lösen“.

Anschließend wandte Moderator **Dr. Daniel Delhaes** die Diskussion der Frage zu, wie sich die Prozesse für die heutigen Planer effektiver gestalten lassen. **Brandenburger** skizzierte die Herausforderung, zu einer gerichtsfesten Baugenehmigung zu kommen. Planfeststellungsverfahren könnten bei Einhaltung aller Fristen innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden. Tatsächlich seien aber selbst ohne Klage 20 Monate die Regel. Komme es zu einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss seien bei einer Instanz zusätzlich 14 bis 18 Monate anzusetzen, in denen es zu keinerlei Wertschöpfung komme. Eine Ursache für lange Verfahrensdauer sah er im Vorbringen neuer Sachverhalte. Er erläuterte dies am Beispiel der West-Umfahrung Halle, bei der es bereits die dritte Nachanhörung gebe. **Best** unterstützte diese Sicht. „Wir brauchen einen Redaktionsschluss in der Planung eines Vorhabens, nachdem Neuerungen nicht mehr zu berücksichtigen sind“, erklärte Best. Späte Änderungswünsche von Auftraggebern oder neue Umwelt- und Sicherheitsauflagen verzögerten die Planung von Projekten teilweise beträchtlich.



Alle Podiumsteilnehmer bestätigten zum Abschluss, dass ein partnerschaftlicher Umgang aller Beteiligten unabhängig von der Beschaffungsvariante ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Vorhaben sei.

## Panel: „Reformbedarf bei der Planung und Organisation der Bundesfernstraßen“

Im zweiten Panel stellte Moderator Delhaes die politischen Themen in den Vordergrund. Zu Beginn skizzierte **Bettina Hagedorn, zuständige Berichterstatlerin der SPD-Bundestagsfraktion im Haushaltsausschuss und Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses**, die Investitionslinie seit der Finanzkrise dar. Für die Jahre bis 2018 erwartete sie einen Anstieg der Finanzausstattung der Verkehrswege auf kontinuierlich mehr als 12 Milliarden Euro pro Jahr und für die Fernstraßen auf mehr als sechs Milliarden Euro pro Jahr. Zusätzliche Möglichkeiten böte die ab Mitte 2018 geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen.



**Bettina Hagedorn, zuständige Berichterstatlerin der SPD-Bundestagsfraktion im Haushaltsausschuss und Vorsitzende des Rechnungsprüfungsausschusses**, die Investitionslinie seit der Finanzkrise dar. Für die Jahre bis 2018 erwartete sie einen Anstieg der Finanzausstattung der Verkehrswege auf kontinuierlich mehr als 12 Milliarden Euro pro Jahr und für die Fernstraßen auf mehr als sechs Milliarden Euro pro Jahr. Zusätzliche Möglichkeiten böte die ab Mitte 2018 geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen.

**Dr. Valerie Wilms, Obfrau der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Verkehrsausschuss des Bundestages**, betonte die Notwendigkeit einer langfristig verlässlichen Finanzierung der Erhaltung der Verkehrswege und sah Chancen zu einer stetigen Infrastrukturpolitik über die Dauer von Wahlperioden hinaus. Sie forderte hier nachhaltiges Handeln ein. Hinsichtlich der Diskussion um eine Beteiligung privaten Kapitals an einer Infrastrukturgesellschaft, sah sie dafür keine gesellschaftliche Akzeptanz. ÖPP und die Pkw-Maut bewertete sie kritisch.

**Oliver Wittke, CDU-Bundestagsabgeordnete im Verkehrsausschuss und ehemaliger Landesverkehrsminister**, sah neben der Aufstockung der Investitionen und der Umstellung auf Gebührenfinanzierung ein drittes Handlungsfeld: eine effizientere Mittelverwendung. Als Beispiele nannte er den Vorrang für Aus- und Neubauvorhaben von hohem Nutzen, aber auch die Straffung von Planungsmaßnahmen. Mit Blick auf die Diskussion einer Fernstraßengesellschaft sprach er sich dafür aus, sich zuerst auf Ziele zu verständigen, um dann die Diskussion über die geeignete Ausgestaltung der Institutionen zu führen.



**Dr. Peter Fischer, Präsident von Pro Mobilität**, wertete die neuen Investitionsperspektiven als einen deutlichen Schritt nach vorne. Es bestehe nun die Möglichkeit, mittelfristig den Bedarf von rund acht Milliarden Euro pro Jahr der Fernstraßen zu erreichen. Mit einer effizienten Nutzung der Mittel müsse die Straße ihre bisherigen Forderungen nun in der Umsetzung belegen. Dazu sei Kontinuität in der Investitionstätigkeit dringend geboten. Nur so ließen sich zusätzliche Kapazitäten in der Verwaltung und den Unternehmen aufbauen und die Attraktivität der Branche für junge Menschen bei der Berufswahl steigern.

Dass der Anstieg der Investitionslinie gerechtfertigt sei und der Aufbau zusätzlicher Kapazitäten für Planung und Bau finanzielle Kontinuität erfordere, war Konsens auf dem

Podium. Dass es dazu einer **Fernstraßengesellschaft** des Bundes bedarf, befürworteten dagegen eher die Verkehrspolitiker und Pro Mobilität. Sie wollten so einer Investitionspolitik nach Kassenlage vorbeugen. Als Haushaltspolitikerin war für **Hagedorn** dagegen weniger der institutioneller Rahmen, als vielmehr die faktische Verlässlichkeit der bedarfsorientierten Finanzierung entscheidend. „Haushälter haben für die Notwendigkeit der Infrastruktursicherung ein großes Herz und viel Verständnis, da liegt nicht das Problem“, stellte sie fest. Die Investitionslinie sei in der Vergangenheit eher sinusförmig verlaufen. Daran hätten auch Konjunkturpakete Anteil gehabt. Das Parlament habe sich mit der Schuldenbremse auf der Ausgabenseite selbst gebunden. Bei einer Wiederholung solcher Bindungen an anderer Stelle bestehe die Gefahr einer Entparlamentarisierung des Budgets. **Wittke** stellte hier den Bezug zur geplanten Umstellung auf Nutzerfinanzierung her. „Was der Nutzer aufbringt, muss auch 1:1 für Infrastrukturfinanzierung zur Verfügung stehen“, erklärte er zur Notwendigkeit einer Fernstraßengesellschaft des Bundes aus seiner Sicht.



**Wilms** betonte, „wir wollen eine verbindliche Finanzierung für Erhalt, Unterhalt und Betrieb der Anlagen“. Deshalb sei sie für eine Fernstraßengesellschaft. Verpflichtungsermächtigungen im Haushaltsgesetz reichten dazu nicht aus, sie könnten jederzeit korrigiert werden, wenn Verträge noch nicht geschlossen seien. Bei Aus- und Neubauprojekten sprach sie sich gegen einen Finanzierungsautomatismus und für politische Entscheidungen aus.

Ausführlich wurde die Frage diskutiert, ob eine **Zentralisierung der Fernstraßenverwaltung der heutigen dezentralen Auftragsverwaltung** durch die Länder auch auf der Planungsseite vorzuziehen sei. **Fischer** sah im Einklang mit den Ausführungen von Minister Pegel keine generelle Vorteilhaftigkeit einer Bundes- oder Länderzuständigkeit. Er wies aber auf die unterschiedliche Leistungsfähigkeit der Straßenbauverwaltungen hin, die u.a. in großen Divergenzen beim jährlichen Mittelabruf sichtbar geworden sei. Als Ursache nannte er Personalabbau in einigen Ländern und die Unterfinanzierung durch Bund. „Der Bund hat für sein Fernstraßennetz aber eine bundesweite Verantwortung wahrzunehmen, da ist es verständlich, wenn er stärkeren Zugriff haben will“. Dafür spreche außerdem, dass er leichter bundesweite Standards durchsetzen könne. **Wittke** ergänzte, dass die Länder die Planung nicht nur mit eigener Verwaltung vornehmen, sondern auch an Planungsbüros vergeben könnten. Wer diese Optionen nicht einbeziehe, dürfe sich nicht wundern, wenn er dann nicht mehr über eine Planungsreserve verfüge.



Mit Blick auf die weitere Diskussion des Berichts der Fratzscher-Kommission sagte **Hagedorn**, es sei noch offen, welche Elemente der Empfehlungen sich das Parlament zu eigen machen werde und welche Vorschläge dazu seitens der Bundesregierung zu erwarten seien. Sie zeigte sich aber offen für Reformüberlegungen. „Wenn einer das Geld gibt, und der andere gibt es aus, ist dies grundsätzlich kein sparsames Modell“.



Mit der Verankerung der Überjährigkeit der Investitionsmittel und der Abwicklung aller



Ausgaben für den Straßenbau über das Finanzmanagementsystem der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) seien bereits wichtige Schritte zu mehr Transparenz des heutigen Systems beschlossen worden. Die Haushaltspolitikerin hob das durch die Schuldenbremse gestiegene Vertrauen der Bürger in eine nachhaltige Haushaltsführung hervor und warnte davor, dieses durch Schattenhaushalte zu schwächen. Eine kaputte Infrastruktur wirke allerdings ebenfalls zu Lasten der nachfolgenden Generatio-

nen, war sie sich bewusst.

Dass zur Etablierung einer Fernstraßengesellschaft mit Zustimmung des Bundesrates das Grundgesetz zu ändern sei, war für **Fischer** kein unüberwindbares Hemmnis. Bei der Bahnreform in den neunziger Jahren hätten sich Bund und Länder auf einen gemeinsamen Weg verständigt. **Wilms** trat dem Einwand entgegen, eine Infrastrukturgesellschaft sei ein Schattenhaushalt. Ihre Fraktion wolle mehr Transparenz und eine Bilanzierung des Vermögens erreichen.

Aus dem **Publikum** wurden in Statements und Fragen u.a. angesprochen, dass

- der Bund dem Erhalt der Verkehrswege durch einen Fonds Priorität geben solle,
- die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur von Ländern und Kommunen ebenfalls großen Handlungsbedarf aufweise,
- sich alle Beteiligten bei EU-Politikern für eine Stichtagsregelung bei Planfeststellungsverfahren einsetzen sollten,
- die Reserve baureifer Vorhaben in den Ländern sehr unterschiedlich sei und einen Engpass darstelle, sowie
- die Handlungsoptionen von Politik und Wirtschaft, die Planung und den Bau von Verkehrswegen wieder für junge Menschen als Arbeitsplatz attraktiv zu machen.



Als **Resümee** ließ sich festhalten, die Kapazitäten der Straßenbauverwaltungen sollten quantitativ und qualitativ verstärkt werden. Die Bereitschaft war auch groß, weitergehende Reformen in den Blick zu nehmen. Dabei solle aber eine Verunsicherung der heutigen Verwaltungen vermieden werden. Die vorhandenen Prozesse und Strukturen seien weiterzuentwickeln, um Effizienzpotenziale bei Planung und Genehmigung zu mobilisieren. Außerdem müsse sich die Branche stärker mit ihrer Attraktivität am Arbeitsmarkt befassen. Kontinuität der Finanzausstattung auf höherem Niveau sei dafür eine wichtige Voraussetzung und diese angesichts des Infrastrukturbedarfs auch notwendig.

Text: Pro Mobilität

Fotos: Bildschön