

Zukunft der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur aus Sicht der Bauindustrie

Eine intakte und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere ein gut ausgebautes Straßennetz, ist unbestritten eine Grundvoraussetzung für erfolgreiches Wirtschaften am Standort Deutschland und leistet gleichzeitig einen bedeutenden Beitrag zur Lebensqualität der Bürger. Vor diesem Hintergrund ist der teilweise desolate Zustand des deutschen Straßennetzes sowie der Brückenbauwerke mit sehr großer Sorge zu betrachten. Der hier fortschreitende Substanzverlust wird immer deutlicher. Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen inzwischen häufig Reparaturen ersetzen. Verkehrsumleitungen und Absperungen sind fast schon alltäglich. Mittlerweile sind auch Brückensperrungen, Verspätungen und Staus schon zur Normalität geworden. Speziell die transportintensiven Industriezweige sind von Lastbeschränkungen und kompletten Brückensperrungen betroffen. Diese Entwicklungen belegen auch Studien der Automobilclubs, nach denen die Stauhäufigkeit und -dauer auf unseren Straßen ebenso drastisch zunehmen wie die Anzahl und Größe der Schadstellen bzw. Schlaglöcher. In der Folge steigen die Kosten am Produktionsstandort Deutschland. Die Botschaften aus der Pällmann-, Daehre- und Bodewig-Kommission können nicht oft genug wiederholt werden: Mit Deutschlands Verkehrsinfrastruktur geht es immer weiter bergab!

Erfreulicherweise vollzieht sich offensichtlich endlich ein Bewusstseinswandel hin zu mehr Investitionen und Ausbau der Infrastruktur. Mit dem angekündigten Bundesprogramm, einen substanzialen Teil des 10-Mrd.-Euro-Investitionspakets dem Verkehrshaushalt zugutekommen zu lassen, setzt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den richtigen Akzent, um den drohenden deutschlandweiten Verkehrsinfarkt zu verhindern. Jetzt gilt es, die Defizite rasch zu beheben und damit Nachteile für den Standort Deutschland zu vermeiden bzw. zu beheben.

Aber derzeit scheitert eine zügige Umsetzung an den Planungsdefiziten der öffentlichen Hand. Die Straßenbauindustrie ist in Sorge, dass die Auftragsverwaltungen der Länder die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel aufgrund der fehlenden Personalkapazitäten nicht ausgeben können. Insbesondere die Bauherrenkompetenz der Auftragsverwaltungen ist bedauerlicherweise deutlich geschwächt. Aufgrund der zunehmenden Finanznot wird kompetentes Personal nicht eingestellt, ja sogar weiterhin massiv Fachpersonal abgebaut. Durch fehlendes Fachpersonal verzögern sich bedauerlicherweise Planungs- und Genehmigungsprozesse von wichtigen Infrastrukturprojekten und damit deren Ausschreibung sowie Realisierung. Hier müssen die Bauherrenkompetenzen und -kapazitäten dringend verbessert werden.

Darüber hinaus müssen weitere Schritte folgen, um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur langfristig auf eine sichere Grundlage zu stellen. Dazu gehört aus Sicht der Bauindustrie die Umstellung der Verkehrswegefinanzierung von der Haushalts- bzw. Steuerfinanzierung auf die Nutzerfinanzierung. Der Ausbau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes darf nicht den Zufälligkeiten und Zwängen der Haushaltspolitik überlassen



Dr.-Ing. Walter Fleischer

Vorsitzender des Vorstandes der Bundesfachabteilung Straßenbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

werden. Dafür befindet sich der Mautfahrplan zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung bereits in der Umsetzung: Der Deutsche Bundestag hat Ende März die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.100 km Bundesstraßen, die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen sowie die Einführung einer Infrastrukturabgabe, die sogenannte Pkw-Maut, beschlossen.

Um für diese Maßnahmen Verständnis seitens der Bürger zu erreichen, müssen die vom Autofahrer zu zahlenden Gebühren wieder direkt in Form von Straßenbau- und Betriebsleistungen eingesetzt werden. Der Finanzierungskreislauf Bundesfernstraße ist daher für die Einführung einer zeitbezogenen Vignette ebenso unabdingbare Voraussetzung wie für die Einführung einer streckenbezogenen Maut.

In der Folge ist die Gründung einer Bundesautobahngesellschaft mit Zusammenführung von Finanzierung, Bau- und Betriebsverantwortung auf Ebene des Bundes nötig. Die Ausgestaltung muss in den nächsten Monaten entwickelt werden. Wir brauchen ein auf die deutschen Verhältnisse zugeschnittenes Modell mit schlanken und effizienten Strukturen.

Letztlich ist eine politische und gesamtgesellschaftliche Debatte unabdingbar, um den notwendigen Kurswechsel in der Verkehrspolitik auch konsequent umsetzen zu können. In diesem Zusammenhang muss dem Bericht der Expertenkommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ zu dem Problem unzureichender öffentlicher Investitionen und zu sinnvollen Lösungen zum Abbau des öffentlichen Investitionsstaus sowie effizienterer Infrastrukturbeschaffung Rechnung getragen werden.

Die deutschen Bauunternehmen sind für die zukünftig anstehenden Aufgaben, die Auflösung des Sanierungsstaus im Bereich der Bundesfernstraßen, Landes- und Kommunalstraßen sowie last but not least im Bereich der Brücken, bestens gerüstet. Gut ausgebildetes Fachpersonal und ausreichende Gerätekapazitäten stehen in den Betrieben für die Organisation und Durchführung der vielfältigen, komplexen Baumaßnahmen zur Verfügung.

Walter Fleischer