

2016: Start des Investitionshochlaufs aus Sicht der Straßenbauindustrie

Die Straßenbauindustrie blickt derzeit zufrieden auf die aktuelle Lage. Die Auftragsbücher sind voll und auch für die kommenden Monate rechnen wir mit einem weiter steigenden Auftragsbestand: Denn unter anderem durch den von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt initiierten Investitionshochlauf stehen in diesem Jahr mit rund 6,2 Milliarden Euro so hohe Investitionen wie nie zuvor für den Neubau, Ausbau und den Erhalt der rund 12.800 Kilometer Bundesautobahnen und rund 39.700 Kilometer Bundesstraßen in Deutschland zur Verfügung. Erste positive Auswirkungen durch die aktuellen Baufreigaben in Höhe von rund drei Milliarden Euro sind bereits spürbar. Auch der Blick in die Zukunft verspricht bezüglich der erforderlichen Verstärkung der Investitionen in den Bundesfernstraßenbau viel Positives: Für die Haushaltsjahre 2017 und 2018 ist ein weiterer Zuwachs der Investitionen auf knapp 6,6 bzw. 7,2 Mrd. Euro vorgesehen.

Damit könnte die Straßenbauindustrie eigentlich ganz zufrieden sein. Aber wir befürchten, dass die bereitgestellten Mittel nicht verbaut werden können, da in vielen Bundesländern die notwendigen Planungen fehlen und es nicht genügend baureife Projekte gibt. Das Hauptproblem sind aus unserer Sicht nicht ausreichende Personalkapazitäten aufseiten der Auftragsverwaltungen in sehr vielen Bundesländern, die hier in der Verantwortung stehen, Planungen zur Baureife voranzutreiben und Projekte zur Ausschreibung zu bringen. Insbesondere die Bauherrenkapazitäten und -kompetenzen der Auftragsverwaltungen sehen wir geschwächt. Das hat seinen Grund in der Finanznot der Länder, die in den vergangenen Jahren massiv kompetentes Fachpersonal, insbesondere Bauingenieure und Bautechniker, abgebaut haben. Ohne dieses Fachpersonal verzögern sich Planungs- sowie Genehmigungsprozesse und damit die Realisierung von essenziell wichtigen Infrastrukturprojekten. Diese Verzögerungen führen unweigerlich später zu einer Verteuerung eines Projektes und verursachen erhebliche volkswirtschaftliche Schäden, wie z. B. Staus auf Autobahnen.

Uns ist bewusst, dass der Bund – bedingt durch die föderalen Strukturen – keinen unmittelbaren Einfluss auf die Organisation und die Personalpolitik der Auftragsverwaltungen hat. Diese liegen in alleiniger Zuständigkeit der Länder. Wir appellieren dennoch an den Bund und die Länderverkehrsminister, hier gemeinschaftlich eine Lösung zu finden. Diese könnte aus unserer Sicht z. B. in der Anwendung alternativer Vertragsmodelle liegen, bei denen auch die Ausführungsplanung in die Hände des Bauunternehmens gelegt wird. Denkbar sind Design&Build-Verträge oder Funktionsbauverträge. Auf diese Weise können deutlich mehr Projekte umgesetzt und Verkehrsengpässe schneller beseitigt werden.

Ein wichtiger Fortschritt bzw. eine große Chance für eine deutliche Verbesserung der Situation stellt nach unserer Ansicht die Etablierung einer „Infrastrukturgesellschaft Verkehr“ dar, auf die sich Bund und Länder am 13./14. Oktober d. J. geeinigt haben. Es wurde eine Reform der Bundesauftragsverwaltung mit Fokus auf Bundesautobahnen und Übernahme in die Bundesverwaltung (übrige Bundesfernstraßen opt out) beschlossen [ProMobilität



Dr.-Ing. Walter Fleischer

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

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

Rundschreiben 28/2016]. Bisher waren der Bund für die Finanzierung und die Länder für Planung, Bau und Betrieb zuständig. Es soll nun eine unter staatlicher Regelung stehende, privatrechtlich organisierte Infrastrukturgesellschaft Verkehr eingesetzt und das unveräußerliche Eigentum des Bundes an Autobahnen und Straßen im Grundgesetz festgeschrieben werden. Man verspricht sich durch diese Bündelung der Zuständigkeiten eine schnellere und effizientere Umsetzung von Projekten. Außerdem sollen die aktuell teilweise deutlich unterschiedlichen Qualitätsstandards im Fernstraßennetz vereinheitlicht werden. Bis die neue Infrastrukturgesellschaft ihre Arbeit aufnehmen kann, sind allerdings noch viele Details zu regeln: U. a. Änderung des Grundgesetzes, Zeitplan, Regelungen in der Übergangsphase, Übergang von Personal-, Pensions- und Sachmitteln. Bleibt zu hoffen, dass der ambitionierte Zeitplan der Koalitionsfraktionen, insbesondere Grundgesetzänderung und Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz, bis Ostern umgesetzt werden kann.

Wie die Planungsprozesse insgesamt effizienter und damit schneller gestaltet werden können, wird aktuell bereits im Innovationsforum Planungsbeschleunigung diskutiert, das im Zuge der Reformkommission Großprojekte von Bundesverkehrsminister Dobrindt ins Leben gerufen wurde. Eines unserer wesentlichen Ziele in diesem Forum ist es, für einen Ersatzneubau erheblich kürzere Planungs- und Genehmigungsphasen festzuschreiben als für einen Neubau. Denn wo beispielsweise schon eine Brücke existiert, die erneuerungsbedürftig ist, muss nicht über Jahre, gar Jahrzehnte für die Ersatzbrücke ein so aufwendiger Genehmigungsprozess durchlaufen werden, wie er im Zuge einer komplett neuen Strecke erforderlich ist. Vor dem Hintergrund des enorm hohen Ersatzbaubedarfs in unserem Land würde das der Realisierung von dringend erforderlichen Projekten einen deutlichen Schub geben.

Zusammengefasst wurden also erfreulicherweise zahlreiche Vorhaben auf den Weg gebracht, welche die unbestritten dringend verbesserungsbedürftige Situation unserer Straßen ändern könnten.

Walter Fleischer