

Die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen aus Sicht der Bauindustrie

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem Verkehrsetat 2019 sollen die Investitionen in die Bundesverkehrswege weiter steigen („Investitionshochlauf“). Man kann also durchaus eine gewisse Verstärkung des im Jahr 2018 erreichten Investitionsniveaus erkennen. Für die Fernstraßen sind im Gesetzentwurf der Bundesregierung knapp 7,9 Mrd. € vorgesehen. Ab 2020 wird das Investitionsniveau noch einmal deutlich steigen: bis ca. 8,5 Mrd. € im Jahr 2022. Dieses erreichte Niveau muss nunmehr für die kommenden Bundeshaushalte abgesichert und fortgeschrieben werden, um den begonnenen Weg „heraus aus der Unterfinanzierung der Verkehrswege und dem Erhaltungstau“ künftig nicht infrage zu stellen. Das Niveau darf langfristig nicht (wieder) einer schlechteren Haushaltslage der öffentlichen Hand geopfert werden.

Mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und der Anhebung der Mautsätze ab Januar 2019 wird die Gebührenfinanzierung der Straße weiter vorangetrieben. Die Akzeptanz der Nutzer wird allerdings sehr stark davon abhängen, ob sichergestellt wird und vor allem in der Realität erkennbar ist, dass diese Mittel wieder in die Straße investiert werden (Prinzip „Straße finanziert Straße“). Angesichts der aktuellen guten Finanzierungsbedingungen ist es jetzt entscheidend, die Planung von Fernstraßenprojekten, aber auch des nachgeordneten Straßennetzes, erheblich zu verstärken und zu beschleunigen, so fordert es beispielsweise Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V. in Zahlen-Daten-Fakten 9/2018.

Große Erwartungen werden in diesem Zusammenhang in die am 13. September 2018 neu gegründete „Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen“ (IGA) gesetzt. Zur Reform der Bundesfernstraßenverwaltung gehört auch das am 1. Oktober 2018 errichtete Fernstraßen-Bundesamt (FBA) als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für zentrale Aufgaben in der Bundesfernstraßenverwaltung (z. B. für Planfeststellungsverfahren). Die verkehrspolitischen Herausforderungen in den kommenden Jahren mit der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung und insbesondere der Gründung der IGA sind zweifellos gewaltig. Die Überführung der entsprechenden Auftragsverwaltungen der Bundesländer in eine eigene Verkehrsinfrastrukturgesellschaft, die alle Prozesse bei Planung, Finanzierung, Bau und Erhaltung von Autobahnen und weiteren Bundesstraßen übernimmt, soll für die Infrastruktur mehr Effizienz und einen transparenteren Mitteleinsatz bedeuten. Dies setzt allerdings voraus, dass die IGA von Beginn an erfolgreich etabliert wird und insofern Blockaden beim Bau wichtiger Infrastrukturprojekte aufgelöst werden sowie keine neuen entstehen.

Die Bauindustrie hat klare Erwartungen an die IGA: einheitliche, optimierte und effiziente Verwaltungsabläufe zur Planung von Autobahnprojekten sowie die weitestgehende Vereinheitlichung von Planungsabläufen zur möglichst schnellen Erlangung von Baurecht bis hin zur zügigen Abwicklung von Baumaßnahmen. Unter die Einheitlichkeit fällt auch unser bewährtes Regelwerk, das unverändert unter dem Dach der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. in enger Zusammenarbeit von Fachleuten aus allen beteiligten Institutionen und Fachrichtungen (insbesondere Verwaltung, Ingenieurbüros, Bauunternehmen, Baustoffproduzenten, Forschung und Entwicklung sowie Prüfinstituten) erarbeitet werden muss. Die mittlerweile sehr große Vielzahl von Sonderregelungen – mit teilweise durchaus fragwürdiger technischer und wirtschaftlicher Berechtigung – muss im Interesse aller Beteiligten wieder auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden.

In der Übergangszeit bis zum Start der neuen IGA muss die Handlungsfähigkeit für die Planung, Ausführung und Überwachung durch die jetzt noch bestehenden Auftragsverwaltungen der Länder gewährleistet sein. Bereits begonnene Projekte dürfen nicht verzögert werden, noch nicht begonnene Projekte dürfen in ihrer Planung nicht aufgeschoben und dadurch verzögert werden. Last not least müssen bereits baulich abgeschlossene Maßnahmen zügig endabgewickelt werden (Nachtragsbearbeitung, um nur ein Schlagwort zu nennen).

Der eingangs angesprochene Investitionshochlauf des Bundes für Autobahnen und Bundesstraßen darf durch die Überführung der Zuständigkeit für die Bundesfernstraßen in eine Gesellschaft jetzt nicht ins Stocken geraten: Die vorhandenen Mittel müssen für den Ausbau, Bau und Erhalt zügig eingesetzt werden. Erstmals scheint sich – zumindest bei einigen



Dr.-Ing. Walter Fleischer

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

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

Auftraggebern – eine Verstärkung der Investitionslinie Verkehr über einen längeren Zeitraum abzuzeichnen. Diese Chance muss für die immer noch dringend nötige umfangreiche Sanierung der teils maroden Straßeninfrastruktur bzw. zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Autobahnen genutzt werden. Mit den erhöhten Investitionen wird Mobilität gefördert und unbestritten werden Wachstum, Arbeit sowie Wohlstand gesichert.

Die Straßenbauindustrie wird häufig nach ihrer Auslastung und den zur Verfügung stehenden Kapazitäten gefragt. Natürlich führt der Investitionshochlauf inzwischen dazu, dass in einigen Gegenden (aber bei Weitem nicht überall!) erfreulicherweise mehr Ausschreibungen veröffentlicht werden als in den Vorjahren. Gelegentlich kommt es vor, dass – im Vergleich zu früher – nur noch eine Handvoll oder manchmal noch weniger Angebote abgegeben werden. Dies ist aber kein zulässiger Grund, die Ausschreibung aufzuheben und deutet auch nicht auf eine Kapazitätsüberlastung der Bauindustrie hin. Allenfalls hat sich der Beschaffungsdruck der Bauunternehmen aufgrund der Auftragslage etwas entspannt – aber wohl gemerkt, nicht überall. Die Kapazitätsauslastung ist nämlich insgesamt längst noch nicht erreicht. Diese liegt im Bauhauptgewerbe immer noch deutlich unter der im verarbeitenden Gewerbe. Zudem planen die Baubetriebe Investitionen zur Kapazitätserweiterung. Die Geräteauslastung hat 2017 im Jahresdurchschnitt bei 77 Prozent gelegen, im verarbeitenden Gewerbe hingegen bei 87 Prozent [Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.: Kapazitätssituation im deutschen Bauhauptgewerbe, 9/2018]. Nach wie vor typisch ist leider auch, dass vor allem im ersten Quartal bei der Auslastung der Unternehmen noch Luft nach oben besteht, da manche öffentliche Auftraggeber erst nach Vorliegen des Haushalts für das neue Jahr mit den Ausschreibungen beginnen. Die Verstärkung der Ausschreibungstätigkeit ist durchaus noch verbesserungswürdig.

Natürlich ist die Straßenbauindustrie auch vom demografischen Wandel betroffen. Dennoch gelingt es, die gestiegene Nachfrage durch Personalaufbau im gewerblichen und kaufmännischen Bereich sowie im Bereich der Ingenieurinnen und Ingenieure zu erfüllen. Besonders erfreulich ist, dass die Bauwirtschaft die Zahl der Auszubildenden in den Bauberufen im Vorjahr um mehr als 7 Prozent steigern konnte und auch für 2018 eine weitere Zunahme erwartet wird. Auch ist in den letzten zwei Jahren in Deutschland ein Anstieg der Studierenden des Bauingenieurwesens zu verzeichnen: Die Zahl der Absolventinnen und Absolventen lag 2016 bei 10.260 und damit mehr als doppelt so hoch wie zum Tiefpunkt 2008 mit 4.680. Als weitere Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung zu nennen sind u. a. verstärkte und koordinierte Nachwuchskampagnen, die Integration von Bauarbeitern aus der EU oder die Nutzung der Digitalisierung zur Produktivitätssteigerung. Dabei darf allerdings nicht übersehen werden, dass z. B. BIM, als ein Bestandteil der Digitalisierung, kein Allheilmittel ist und viele am Bau Beteiligte bei Weitem noch nicht soweit sind, wie manchmal behauptet oder allzu gern geglaubt wird.

Insgesamt ist die Entwicklung bzgl. unseres Straßennetzes also durchaus positiv zu sehen. Die Politik muss die vorstehend angesprochenen eingeschlagenen Wege konsequent fortsetzen. Die Bauverwaltungen müssen diese in die Praxis umsetzen und die Wirtschaft durch unternehmerisch vernünftiges, nachhaltiges Handeln im wahrsten Sinne „auf die Straße bringen“. Dann kann unser aller Kunde – nämlich der Straßennutzer – einen Fortschritt, eine stetige Verbesserung des Straßennetzes erkennen, was er letztendlich auch goutieren wird.

Ihr *Walter Fleischer*