

„Defizite im Status Quo und Chancen der Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft

Stefan Gerwens, Geschäftsführer
Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

**Tagung „Reformmodelle für die Organisation und
Finanzierung der Bundesfernstraßen“**

ZfV/ TU WIP/ zeppelin universität
Berlin, 1. Juni 2016

Rahmenbedingungen



- **Mischstruktur für Autobahnen und Bundesstraßen im Grundgesetz verankert**
 - Eigentümerfunktion und Finanzverantwortung beim Bund
 - Aufgabenverantwortung im Rahmen der Auftragsverwaltung bei den Ländern (Planung, Genehmigung, Vergabe, Bauaufsicht, Betrieb, Erhaltung)
 - **Kostenteilung zwischen Bund und Ländern**
 - Bund trägt Sachkosten und für Teile des Betriebsdienstes die Personalkosten
 - Länder tragen Verwaltungskosten (Planung und beim Betrieb Führungsebene)
 - **Netzaufbau weit vorangeschritten, effizientes Kostenmanagement wird wichtiger**
 - Nur noch wenige große Lückenschlüsse
 - Ausbau und Erhalt dominieren zunehmend die Investitionstätigkeit
 - **12 von 16 Ländern mittlerweile Gesellschafter der DEGES (Projektmanagement)**
- ⇒ Besteht Reformbedarf, um die Fernstraßennetz dauerhaft effizient bereitzustellen?

Föderale Abhängigkeiten und Defizite

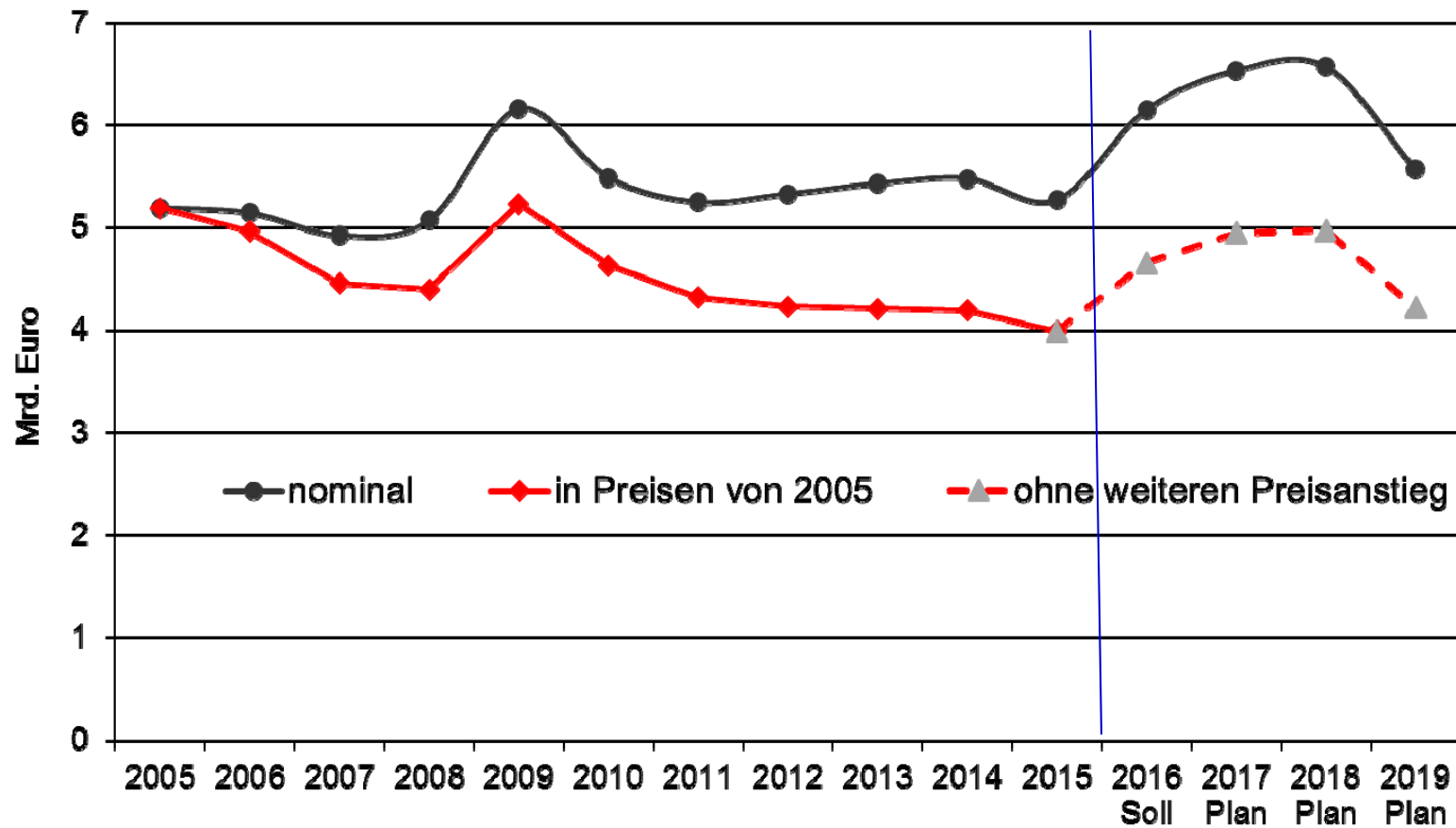


- **Stärken:**
 - Erfahrung der Verwaltungen mit Abläufen
 - Vor-Ort-Kennntnis (Akteure, örtliche Gegebenheiten)
 - Synergien mit nachgeordnetem Netz (insbes. Betrieb + Baustellenmanagement)
- **Schwächen:**
 - hoher föderaler Abstimmungsbedarf
 - Koordinationsprobleme bei Planung-Finanzierung (Bund-Land) oder bei übergreifender Projektplanung (zwischen Ländern)
 - Abgrenzungsprobleme bei Kostenzuordnung
 - Intransparenz für Bundesebene
 - personelle Engpässe (Stellenabbauziele, Schwierigkeiten bei Neubesetzung)
 - Lücken in der Spezialisierung (kleinere Verwaltungen)
 - Unterschiede in der Innovationsneigung

Problem: seit 2005 real rückläufige Bundesfinanzierung



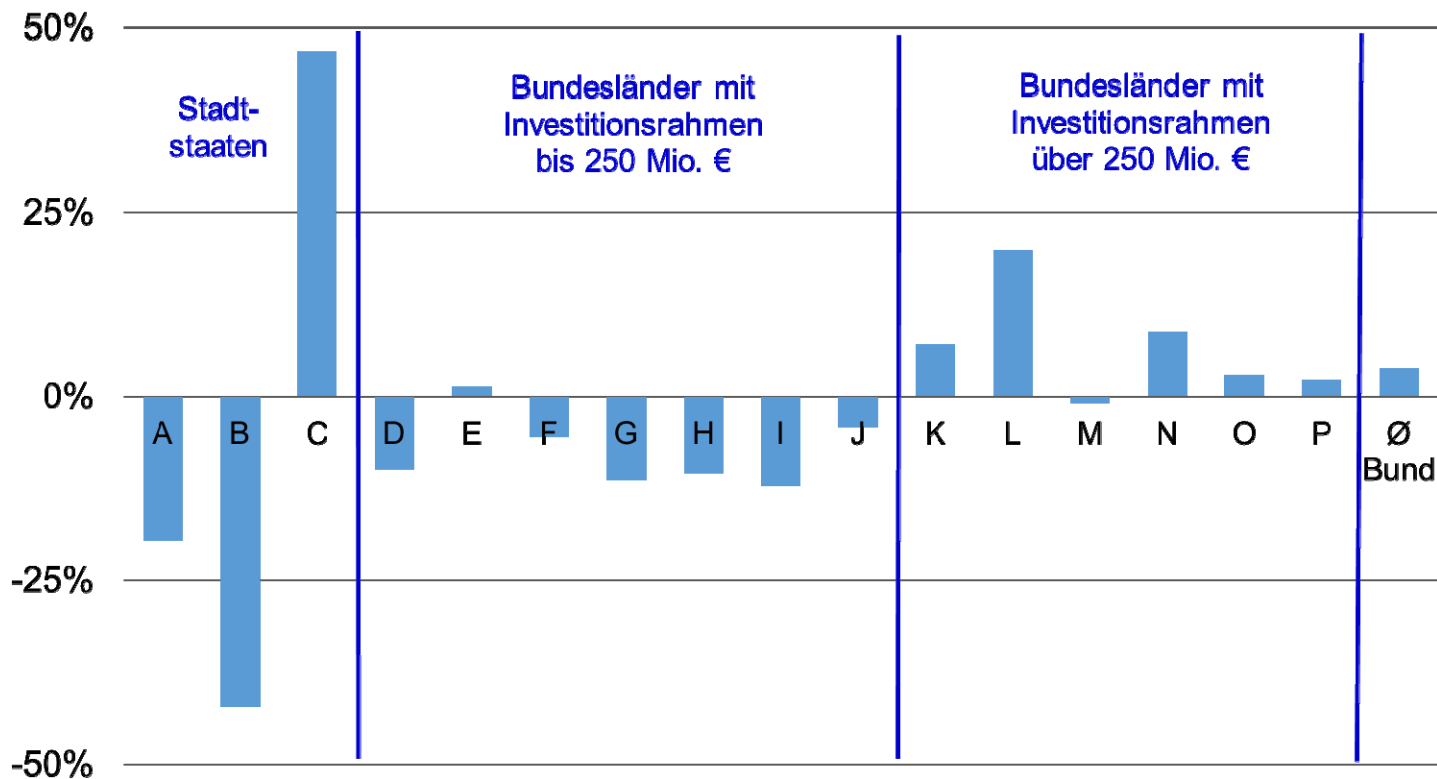
Investitionen in Bundesfernstraßen nominal - real



Quelle: Pro Mobilität 2015

Problem: Starke Länderdivergenzen

Ausschöpfen des Investitionsrahmens im Bundesfernstraßenetat 2015



- Umsetzungsprobleme schon vor Investitionshochlauf bei niedrigem Niveau 2015
- Verlierer vor allem kleinere Flächenländer (Stadtstaaten abhängig von Großprojekten)

Herausforderung und Handlungsfelder



Herausforderung

Einheitliche Qualität und Fortentwicklung des Bundesfernstraßennetzes bundesweit gewährleisten

- Dauerhafte Stärkung der Leistungsfähigkeit bei Planung, Genehmigung, Finanzierung, Vergabe, Bau, Betrieb und Erhaltung in allen Bundesländern
- Risiken für die Netzqualität vermeiden (Brücken)

Handlungsfelder

- Optimierung bzw. Bündelung der Verantwortung, die bisher auf zwei föderale Ebenen verteilt ist
- Optimierung der operativen Aufgaben über das Gesamtnetz (Standards, Benchmarking)
- Verknüpfung von Bedarf (, Planung) und Finanzierung in einem Kreislauf
- Attraktivitätssteigerung der zuständigen Institutionen für Fachkräfte

Grundsätzliche Möglichkeiten



Reform der Auftragsverwaltung (Bodewig II-Kommission)

- Grundstruktur der Aufgabenteilung bleibt bestehen (Auftragsverwaltung)
- Reduktion der föderalen Abstimmungen (Bund-Länder-Vereinbarungen)
- Finanzielle Verstetigung der Bundesmittel (Kapitalsammelstelle)
- Mehr Transparenz für Bundesebene
- Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten für den Bund?
- Finanzierung zusätzlicher Mitarbeiter durch alle Bundesländer?

Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft

- Bund übernimmt neben Finanzierung auch Verwaltung für Bundesfernstraßen
- Entflechtung der föderalen Abhängigkeiten durch reine Bundeszuständigkeit
- Managementgesellschaft einschließlich Finanzierung
- Volle Transparenz für Bundesebene
- Risiken für Länder bei verbleibenden Aufgaben?
- Umsetzungsprobleme?

Ausgestaltungsoptionen für eine Bundesfernstraßengesellschaft



- Nachhaltiges Handeln
 - Lebenszyklusorientierung
 - Finanzierungskreislauf
- Netzteile
 - zumindest für BAB Finanz- + Aufgabenverantwortung beim Bund
 - Bundesstraßen in reformierter Auftragsverwaltung?
- Bundestag und Bundesregierung entscheiden über
 - Bedarf (BVWP)
 - Bauprogramme
 - Ziele und Kontrolle der Fernstraßengesellschaft
- Aufgaben der Fernstraßengesellschaft
 - Planung, Vergabe, Bauaufsicht, Betrieb und Erhalt
 - Übernahme der Beschäftigten der Länder
 - Durchführung mit Partnern
- Struktur
 - privatrechtlich, um als Arbeitgeber attraktiver zu sein
 - Strategische Bereiche zentral anzusiedeln, operativen Bereiche weiterhin meist dezentral

Fazit



- Leistung der Auftragsverwaltung beim Aufbau des Netzes verdient Anerkennung
- Aufgabenwandel weg von Neubau hin zu Kostenmanagement Bestandsnetz
- Große Unterschiede in der Leistungsfähigkeit der Auftragsverwaltungen
- Zweifelhaft, dass alle Länder Verwaltung stärken werden
- Bundesebene fürchtet um bundesweit einheitliche Netzentwicklung
- Potenziale durch Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft
- Risiken für andere Netzteile und in Umstellungsphase zu vermeiden
- Mobilisierung der Öffentlichkeit und der Beschäftigten durch Verzerrungen?
- Bei Fokus BAB-Gesellschaft auch Reform der Auftragsverwaltung für Bundesstraßen notwendig



Stefan Gerwens

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154, 10117 Berlin

E-Mail: gerwens@promobilitaet.de

<http://www.promobilitaet.de>