

49. Zu

a) dem Antrag der Abg. Nicole Razavi u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur – Drucksache 15/7786

– **Bund und Länder müssen gemeinsam die Verwaltung der Bundesfernstraßen verbessern!**

b) dem Antrag der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur – Drucksache 15/7849

– **Keine Unterstützung für die Schaffung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes – bewährte Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen beibehalten**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

I. Dem Antrag der Abg. Nicole Razavi u. a. CDU – Drucksache 15/7786 – in folgender Fassung zuzustimmen:

- „1. sich für den Fortbestand der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) einzusetzen;
2. sich beim Bund dafür einzusetzen, dass die Planungskosten bei Bundesfernstraßenprojekten in Baden-Württemberg in tatsächlicher Höhe und nicht nur anteilig erstattet werden;
3. sich für die Einsetzung einer Bund-Länder-Kommission zu verwenden, mit dem Ziel, unbestreitbar vorhandene Schnittstellenprobleme zwischen Bund und Ländern im Bundesfernstraßenbau abzubauen und die Zusammenarbeit zu verbessern.“

II. Den Antrag der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der SPD – Drucksache 15/7849 – für erledigt zu erklären.

20.01.2016

Der Berichtstatter:
Haußmann

Der Vorsitzende:
Köberle

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur beriet die Anträge Drucksachen 15/7786 und 15/7849 in seiner 37. Sitzung am 20. Januar 2016. Zu dem Antrag Drucksache 15/7786 lag ein gemeinsamer Änderungsantrag von Abgeordneten aller Fraktionen vor (*Anlage*).

Ein Abgeordneter der Grünen trug vor, die Fraktionen hätten sich auf einen gemeinsamen Änderungsantrag verständigt, der Beschlussteile aus den Anträgen Drucksachen 15/7786 und 15/7849 verknüpfe.

Er betonte, seine Fraktion lehne die Schaffung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Bundesfernstraßen bzw. Bundes-

autobahnen ab. Die Auftragsverwaltung des Landes sei leistungsfähig, erfahren, effektiv und effizient. Erforderlich sei eine angemessene Erstattung der Planungskosten der Länder für Bundesfernstraßenprojekte. Ein fraktionsübergreifender Vorstoß in dieser Sache gegenüber dem Bund sei dem Straßenbau dienlich.

Eine Abgeordnete der CDU hob hervor, ihre Fraktion halte es für zwingend notwendig, dass die Verwaltung der Bundesfernstraßen in der Hand der Länder bleibe. Wichtig sei aber auch eine gute und kooperative Zusammenarbeit zwischen Land und Bund in diesem Bereich. Daher solle die Landesregierung aufgefordert werden, sich für die Einsetzung einer Bund-Länder-Kommission zu verwenden mit dem Ziel, vorhandene Schnittstellenprobleme aufzuarbeiten und gegebenenfalls die Zusammenarbeit zu verbessern.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur bemerkte, er begrüße die in dem vorliegenden Änderungsantrag gefundene Übereinkunft der Fraktionen außerordentlich. Ein fraktionsübergreifendes Vorgehen sei im Interesse des Landes.

Zu der unter Ziffer 3 des Änderungsantrags enthaltenen Aufforderung an die Landesregierung sei darauf hinzuweisen, dass bereits vor über einem Jahr eine Bund-Länder-Kommission eingerichtet worden sei, die Verbesserungsvorschläge zu dem angesprochenen Bereich erarbeitet habe. Der Bund habe diese Vorschläge jedoch nicht übernommen bzw. umgesetzt, sondern stattdessen an seinem eigenen Modell gearbeitet. Mit der angesprochenen Thematik befasse sich zudem die von der Verkehrsministerkonferenz eingerichtete Bodewig-II-Kommission. Der Abschlussbericht dieser Kommission solle als Grundlage für den Beschluss einer Sonderverkehrsministerkonferenz im Februar 2016 dienen.

Darüber hinaus werde vermutlich noch im Januar 2016 eine Sonderkonferenz der Ministerpräsidenten mit der Bundeskanzlerin stattfinden, zu der vorab seitens des Bundes signalisiert worden sei, dass dieser sich mit den Ländern in Sachen Länderfinanzausgleich einigen wolle unter der Bedingung, dass die Länder einer Änderung der Zuständigkeit für den Bereich der Bundesfernstraßen zustimmten. Daher wäre es wichtig, durch eine Zustimmung zu den Ziffern 1 und 2 des Änderungsantrags fraktionsübergreifend zu signalisieren, dass Baden-Württemberg den Fortbestand der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen im Land wolle.

Einstimmig beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, dem Antrag Drucksache 15/7786 in der Fassung des hierzu vorgelegten Änderungsantrags (*Anlage*) zuzustimmen und den Antrag Drucksache 15/7849 für erledigt zu erklären.

22.01.2016

Berichtstatter:
Haußmann

Anlage

Zu TOP 2 a)

37. Verk/InfraA / 20.01.2016

Bericht

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

Änderungsantrag

der Abg. Nicole Razavi u. a. CDU und
der Abg. Andreas Schwarz u. a. GRÜNE und
der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD und
der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

zu dem Antrag der Abg. Nicole Razavi MdL
– Drucksache 15/7786

„Bund und Länder müssen gemeinsam die Verwaltung der Bundesfernstraßen verbessern!“

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Nicole Razavi MdL u. a. – Drucksache 15/7786 – wie folgt neu zu fassen:

1. sich für den Fortbestand der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) einzusetzen;
2. sich im Bund dafür einzusetzen, dass die Planungskosten bei Bundesfernstraßenprojekten in Baden-Württemberg in tatsächlicher Höhe und nicht nur anteilig erstattet werden;
3. sich für die Einsetzung einer Bund-Länder-Kommission zu verwenden, mit dem Ziel, unbestreitbar vorhandene Schnittstellenprobleme zwischen Bund und Ländern im Bundesfernstraßenbau abzubauen und die Zusammenarbeit zu verbessern.

20.01.2016

Razavi u. a. CDU
Schwarz u. a. GRÜNE
Haller u. a. SPD
Haußmann u. a. FDP

50. Zu dem Antrag der Abg. Ulrich Müller u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur – Drucksache 15/7864 – Offene Fragen entlang der Bahnstrecke Basel–Friedrichshafen–Ulm

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Ulrich Müller u. a. CDU – Drucksache 15/7864 – für erledigt zu erklären.

20.01.2016

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Rivoir Köberle

Der Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur beriet den Antrag Drucksache 15/7864 in seiner 37. Sitzung am 20. Januar 2016.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, der Antrag beinhalte einige Fragestellungen, die bereits Gegenstand früherer parlamentarischer Initiativen gewesen seien, zum einen weil die Weiterentwicklung in den jeweiligen Themen von Interesse sei, zum Zweiten weil sich aus früheren Beiträgen kein klarer Positionsbezug der Landesregierung ergeben habe und zum Dritten weil es gewisse Kollisionen zwischen früheren Aussagen der Landesregierung und der zwischenzeitlichen Entwicklung gegeben habe.

Die Stellungnahme der Landesregierung sei außerordentlich „mager“ ausgefallen. Teilweise könne von einer „Nichtantwort“ gesprochen werden. Als Beispiel nenne er die Frage nach Kollisionspunkten zwischen dem geplanten Bahnhalt in Merklingen und Belangen der Südbahn. Ein hierzu seitens der CDU-Fraktion gestellter Antrag vom November 2015 sei ausführlicher beantwortet worden als der nunmehr vorliegende Antrag, obwohl mittlerweile ein Gutachten vorliege, das die Probleme dokumentiere, und ein Gespräch mit der Interessengemeinschaft Südbaden stattgefunden habe.

Ihm stelle sich die Frage, weshalb das Ministerium eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme bis 31. Januar 2016 gewünscht habe. Falls es noch etwas gäbe, was das Ministerium bis 31. Januar 2016 ergänzend nachliefern könne, sei er gern bereit, dies entgegenzunehmen.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur wies darauf hin, wenn eine an das MVI gerichtete Frage bei der Behandlung einer vorherigen Initiative schon einmal beantwortet worden sei, fasse sich das Ministerium kürzer und verweise auf die entsprechende Drucksache. Er halte dieses Verfahren für legitim.

Das MVI achte sehr darauf, dass die Einrichtung eines Bahnhalts in Merklingen und die Südbahnelektrifizierung nicht kollidierten, sondern beide Projekte funktionierten. Die Einbeziehung eines zusätzlichen Haltepunkts gehe jedoch mit einem gewissen Zeitbedarf einher. Um eine entsprechende Lösung zu finden, habe es verschiedene Überlegungen und Berechnungen gegeben. Daher habe sich das Ministerium etwas mehr Zeit erbeten.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur fügte an, die Fristverlängerung für die Stellungnahme sei im Wesentlichen durch die mit der Weihnachtszeit einhergehenden Einschränkungen ministeriumsinterner Abläufe verursacht gewesen.

Die angesprochene Problematik beim Bahnhalt in Merklingen sei sehr komplex. Derzeit werde nach Kompensationsmöglichkeiten auf der Südbahnstrecke für den durch die Einrichtung des Haltepunkts bedingten Zeitverlust von zweieinhalb Minuten gesucht. Aufgrund von Schwierigkeiten auf dem südlichen Teil der Strecke konzentriere sich die Suche auf den Bereich nördlich von Ulm. Zu den laufenden Prüfungsprozessen seien für Ende Januar noch keine Ergebnisse zu erwarten, sondern eher bis Mitte oder Ende Februar.

Der Erstunterzeichner des Antrags folgerte, insoweit seien bis zu dem gewünschten Fristverlängerungstermin am 31. Januar keine zusätzlichen Informationen zu erwarten gewesen.

Er führte aus, der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag sei zu entnehmen, dass es im Interesse aller Beteiligten liege, dass es keine Kollision zwischen der Einrichtung eines Bahnhalts in Merklingen und der Errichtung der Neubaustrecke gebe.



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber, Eberhard Rotter, Jürgen Baumgärtner, Dr. Otmar Bernhard, Markus Blume, Christine Haderthauer, Klaus Holetschek, Sandro Kirchner, Walter Nussel, Dr. Harald Schwartz** und **Fraktion (CSU)**

Keine Infrastrukturgesellschaft – bewährte Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen beibehalten!

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag lehnt eine Infrastrukturgesellschaft des Bundes (Bundesautobahn-/Bundesfernstraßengesellschaft) entschieden ab.

Die Staatsregierung wird daher aufgefordert, sich auf allen Ebenen weiterhin für den Fortbestand der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen einzusetzen.

Begründung:

Der Bund ist gemäß Art. 90 Grundgesetz Eigentümer der Bundesfernstraßen. Die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrag des Bundes.

Die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen hat sich bewährt. Bisher wurden neben den regelmäßigen Aufgaben für Erhaltung, Betrieb, Neu-, Um- und Ausbau auch alle Investitionsprogramme und Sonderfinanzierungen einschließlich ÖPP durch die Auftragsverwaltungen erfolgreich umgesetzt. Das gut ausgebaute Netz der Bundesfernstraßen ist in der operativen Verantwortung der Länder entstanden.

Auch die von der „Fratzscher-Kommission“ gemachten Vorschläge zur Nutzung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten können in der bewährten Zusammenarbeit zwischen den Auftragsverwaltungen und der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft umgesetzt werden.

Grundlegende Änderungen am System der bewährten Auftragsverwaltung, wie sie gegenwärtig auf Bundesebene im Hinblick auf eine Bundesautobahn-/Bundesfernstraßengesellschaft diskutiert werden, sind daher entschieden abzulehnen.

Antrag

der SPD-Fraktion und
der Fraktion DIE LINKE

Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen erhalten

Der Landtag möge beschließen:

1. Der Landtag Brandenburg lehnt eine Infrastrukturgesellschaft des Bundes (Bundesautobahn-/Bundesfernstraßengesellschaft) entschieden ab.
2. Die Landesregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen für die Beibehaltung der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen einzusetzen.

Begründung:

Die Auftragsverwaltung hat sich bewährt. Der Landesbetrieb Straßenwesen hat in den letzten Jahren den Bau, Betrieb und die Unterhaltung der Bundesfernstraßen zuverlässig erledigt und so den sehr guten Ausbau- und Unterhaltungszustand der betreffenden Straßen ermöglicht. Daher gibt es keinen Grund, die Auftragsverwaltung nicht mehr weiterzuführen.

Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist ein Paradebeispiel dafür, dass eine Zentralisierung von Aufgaben gerade nicht dazu führt, dass wichtige Verkehrsträger effektiver unterhalten werden. Ein Grund für die Leistungsfähigkeit Deutschlands ist die föderale Struktur unseres Landes, die eine Aufgabenverteilung zwischen den unterschiedlichen staatlichen Ebenen vorsieht. Eine Abkehr von diesem Prinzip braucht gute Argumente, die für die Aufgabe der Unterhaltung der Bundesfernstraßen nicht erkennbar sind.

Klaus Ness
für die SPD-Fraktion

Ralf Christoffers
für die Fraktion DIE LINKE

ANTRAG

der Fraktionen der SPD, CDU, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bundesfernstraßen: Auftragsverwaltung erhalten - Finanzierung optimieren

Der Landtag möge beschließen:

1. Der Landtag stellt fest, dass eine leistungsfähige und flächendeckende Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit Mecklenburg-Vorpommerns ist. Sie sichert wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Die Expertenkommission des Bundes „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ hat zu Recht auf die seit Jahren unzureichende Investitionstätigkeit im Bereich der Infrastrukturfinanzierung hingewiesen und fordert, dass ausreichend Kapital für Betrieb, Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Die Auftragsverwaltung hat sich grundsätzlich bewährt. Die Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern erledigt in hervorragender Weise den Bau, Betrieb und die Unterhaltung der Bundesfern- und Landesstraßen. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die gegebenen Möglichkeiten zur Verbesserung der bestehenden Auftragsverwaltung genutzt werden sollen. Die Auftragsverwaltung ist für Mecklenburg-Vorpommern ein wichtiges Instrument, um den Einsatz von Bundesinvestitionen für ein verbessertes Bundesfernstraßennetz im Land zu nutzen. So können erhebliche Effekte aus raumordnerischer und landesentwicklungspolitischer Sicht erzielt und eine effektive Verkehrsplanung über alle Verantwortungsebenen erledigt werden.
2. Der Landtag unterstützt die Verkehrsminister der Länder bei ihrem Vorhaben gemäß Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 insbesondere in Bezug auf die Feststellung einer notwendigen Optimierung der bestehenden Auftragsverwaltung. Hierbei und bei der Festlegung und Einleitung von Maßnahmen und Prozessen zu deren Umsetzung sind auch die ausstehenden Ergebnisse der BODEWIG II Kommission mit einzubeziehen.

3. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, sich auf Bundesebene weiterhin für eine Verstetigung der Bundesfernstraßenfinanzierung über 2018 hinaus unter Beibehaltung der bewährten Auftragsverwaltung der Länder einzusetzen.

Dr. Norbert Nieszery und Fraktion

Vincent Kokert und Fraktion

Helmut Holter und Fraktion

Jürgen Suhr und Fraktion

Begründung:

In Mecklenburg-Vorpommern arbeitet eine leistungsfähige Straßenbauverwaltung an der Umsetzung von Bundes- und Landesaufgaben. Eine eigene Gesellschaft des Bundes würde zu Doppelstrukturen und Ineffizienz führen und die aus der Sicht des Straßennutzers effektive Bewirtschaftung des überörtlichen Straßennetzes in Mecklenburg-Vorpommern aus einer Hand würde aufgegeben.

Antrag

Fraktion der SPD
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hannover, den 30.11.2015

Bundesfernstraßen: Auftragsverwaltung erhalten - Planung und Finanzierung optimieren

Der Landtag wolle beschließen:

Entschließung

Der Landtag stellt fest:

- Die Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) ist bei den Ländern aufrechtzuerhalten.
- Eine leistungsfähige und flächendeckende Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit Niedersachsens. Sie sichert Transport, Beschäftigung und Wohlstand.
- Die Expertenkommission des Bundes „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ hat zu Recht auf die seit Jahren unzureichende Investitionstätigkeit im Bereich der Infrastrukturfinanzierung hingewiesen und fordert, dass ausreichend Kapital für Betrieb, Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt wird.
- Schon die Daehre-Kommission kam bereits in 2012 zu dem Ergebnis, dass Deutschland jährlich zusätzlich 7,2 Milliarden Euro allein in den Erhalt und die Sanierung von Straßen, Schienen, Brücken und Wasserwegen investieren müsse, „um weitere volkswirtschaftliche Schäden zu vermeiden und den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht zu gefährden“.
- Die Auftragsverwaltung hat sich bewährt. Die Niedersächsische Landesstraßenbehörde für Bau und Verkehr erledigt verlässlich den Bau, Betrieb und die Unterhaltung der Bundesfern- und Landesstraßen. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die gegebenen Möglichkeiten zur Verbesserung der bestehenden Auftragsverwaltung genutzt werden sollen.
- Die Auftragsverwaltung ist für Niedersachsen ein wichtiges Instrument, um den Einsatz von Bundesinvestitionen für ein verbessertes niedersächsisches Bundesfernstraßennetz zu nutzen.
- Überlegungen für jedwede Privatisierung des Fernstraßennetzes oder des Fernstraßenbaus lehnt der Landtag ab.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. sich beim Bund dafür einzusetzen, dass bei der Schaffung einer Infrastrukturgesellschaft (Bundesautobahn-/Bundesfernstraßengesellschaft) die bisherigen Strukturen der Auftragsverwaltung des Bundes in den Ländern zu erhalten sind. Vorschnelle Entscheidungen sind, wie am Beispiel der Zerschlagung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung deutlich geworden ist, zu vermeiden,
2. bei der Debatte um die Sicherstellung und Fortführung einer funktionierenden Auftragsverwaltung zunächst eine notwendige Analyse ihrer Stärken vorzunehmen,
3. die gesamtplanerische Optimierung innerhalb der bestehenden Strukturen in den Fokus zu stellen,
4. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die Ziele dieser Optimierung nicht zulasten der Länder ausfallen - so ist u. a. darauf zu achten, dass den Ländern keine zusätzlichen finanziellen Belastungen entstehen, dass transparente Entscheidungswege zugunsten effizienter

Planungs- und Abstimmungsprozesse zwischen Bund und Ländern geschaffen werden. Die Ausgaben sind immer zunächst für den Bestandserhalt zu priorisieren (Erhalt vor Ausbau vor Neubau) und durch kontinuierliche und bedarfsgerechte Finanzierung eines leistungsfähigen und verkehrsträgerübergreifenden bundesweit relevanten Netzes zu verstetigen. Die hohe Gestaltungsmöglichkeit und Einflussnahme des Landes ist zu erhalten.

5. keiner Infrastrukturgesellschaft zuzustimmen, deren Neustrukturierung zu einer Öffnung für die Privatisierung des Baus und des Betriebens der Infrastruktur des Bundes führen wird, sondern sich dafür einzusetzen, dass der vollständige Besitz in öffentlicher Hand verbleiben wird,
6. sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, die Infrastrukturverwaltung in Deutschland unter Beibehaltung der bisherigen Auftragsverwaltung neu aufzustellen, hin zu einer effizienten und verlässlichen Entwicklung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur,
7. sich im Falle der Gründung einer Infrastrukturgesellschaft im Bundesbesitz weiter für entsprechende und verstetigte Finanzmittel einzusetzen, damit diese den Bau, den Betrieb, den Erhalt und die Sanierung in effizienter Weise organisieren kann, ohne in Schattenhaushalte auszuweichen oder das Neuverschuldungsverbot in anderer Weise zu umgehen.

Begründung

In Niedersachsen, dem zweitgrößten Bundesland, arbeitet eine leistungsfähige Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr mit regionalen Geschäftsstellen zur Umsetzung von Bundes- und Landesaufgaben. Qualifizierte Mitarbeiter der Landesbehörde sind darüber hinaus in den Regionen mit den Aufgabenträgern, den Landkreisen und Städten und Gemeinden vernetzt und erledigen für diese Stellen vertraglich geregelte Aufgaben. Diese gut funktionierende Zusammenarbeit gilt es zu erhalten.

Gleichzeitig sind Landesaufgaben für die direkte Verkehrspolitik des Landes von der Landesbehörde zu erledigen. Im Zuge der Neustrukturierung sind die Landesbehörden zur Auftragsverwaltung zu erhalten. Eine länderübergreifende Überlegung für eine Privatisierung des Fernstraßennetzes lehnt der Landtag ab.

Für die Fraktion der SPD

Johanne Modder
Fraktionsvorsitzende

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Anja Piel
Fraktionsvorsitzende

01.03.2016

Entschließungsantrag

**der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

zum Antrag der Fraktion der CDU „Landesregierung muss innovative Modelle zur Finanzierung und zum Bau von Bundesfernstraßenprojekten voranbringen“ (Drs. 16/8643) und der Beschlussempfehlung und dem Bericht des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (Drs. 16/11094)

Für einen Dritten Weg: Verwaltung der Bundesfernstraßen braucht statt Zentralisierung und Privatisierung eine sinnvolle Fortentwicklung – Von der Auftragsverwaltung zur Auftragsverantwortung

I. Ausgangslage

Der Zustand der deutschen Verkehrsinfrastruktur rückt ins öffentliche Bewusstsein. Dies liegt zum einen an den konkreten Einschränkungen und Zustandserfassungen von Straßen- und Schienenbrücken. Zum anderen hat die Daehre-Kommission 2012 mit ihrer Feststellung eines zusätzlichen Finanzierungsbedarfs bei allen Verkehrsträgern in Höhe von 7,2 Mrd. Euro für Erhalt und nachholende Sanierung der Debatte eine fundierte Grundlage gegeben. Die Bundesfernstraßen und ihr Zustand sind dabei ein sehr wichtiger Teilaspekt, für den laut Daehre-Kommission jährlich 1,3 Mrd. Euro fehlen.

Statt einer kritischen Selbstreflexion zur eigenen Verantwortung bei der nicht auskömmlichen Finanzierung in den letzten Jahrzehnten - insbesondere, was die chronische Unterfinanzierung angeht - wird von Bundesseite die Diskussion zum Anlass genommen, um Organisation und Finanzierungsstruktur der Bundesfernstraßen zu ändern. Damit wird das bewährte System der Bundesauftragsverwaltung durch die Länder in Frage gestellt.

Erhalt und Neubau von Bundesfernstraßen sind in Deutschland nach dem Prinzip der Bundesauftragsverwaltung auf Basis grundgesetzlicher Bestimmungen (Art. 90 GG) organisiert. Das bedeutet, dass die Länder mit ihren jeweiligen Landesstraßenbaubehörden im Auftrag des Bundes auch die Instandhaltung, Reparatur sowie den Neubau von Bundesstraßen und Bundesautobahnen abwickeln.

Datum des Originals: 01.03.2016/Ausgegeben: 01.03.2016

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Vor diesem Hintergrund entwickelt sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW nach einem langjährigen Optimierungsprozess, der kontinuierlich fortgeführt wird, weiter zu einem hocheffektiven und hoch leistungsfähigen Instrument der Bundesauftragsverwaltung. Effizienz und Transparenz der Aufgabenwahrnehmung, zum Beispiel im Wege einer konkreten Kosten- und Leistungsrechnung im Betriebsdienst, sind bundesweit beispielgebend. Mit seinen rund 6.000 Mitarbeitern ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW in der Lage, Investitionen für das Straßennetz Nordrhein-Westfalens umzusetzen, die jährlich das Volumen von rund 1,25 Mrd. Euro erreichen können. Diese Leistungen umfassen sowohl 12.800 km Landesstraßen als auch 4.700 km Bundesstraßen, zuzüglich der 2.200 km Bundesautobahnen in NRW. Wesentliche Bausteine dieser hoch effizienten Leistungserbringung sind die Fachkompetenz und Motivation der fast 6.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie das Konzept einer integrativen Betrachtung und Bewirtschaftung des gesamten Straßennetzes aus Landes- und Bundesstraßen bis hin zu den Autobahnen, von der Planung bis zum operativen Geschäft der konkreten Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen.

Die aktuell von der Bundesregierung betriebene Kampagne zur Schaffung einer Bundesautobahn- oder -fernstraßengesellschaft (BFG) folgt demgegenüber den Vorschlägen u.a. der sogenannten Fratzscher-Kommission, die sich für eine Zentralisierung dieser Aufgaben beim Bund und eine verstärkte Einbeziehung von privatem Kapital ausspricht. Danach soll eine öffentliche Infrastrukturgesellschaft für Bundesfernstraßen geschaffen werden. Diese wäre für den Bau und Betrieb der Fernstraßen zuständig und würde sich überwiegend über Maut-Gebühren finanzieren und selbst Kredite aufnehmen können.

Bundesverkehrsminister Dobrindt stellt ÖPP als die zentrale Finanzierungsalternative für die Umsetzung von Straßenbauprojekten heraus. Trotz vielfältiger Bedenken (v.a. Zersplitterung von Betriebsdienst, lange und komplizierte Ausschreibungen, Risiken bei langen Vertragslaufzeiten, Wettbewerbsverzerrung zu Lasten mittelständischer Bauunternehmen) hält der Bund an seinen Plänen fest, ÖPP deutlich auszuweiten.

Diesen Vorstellungen stehen die Empfehlungen der Bodewig-Kommission II gegenüber, die im Auftrag der Landesverkehrsministerkonferenz ebenfalls Möglichkeiten der zukünftigen Organisation und Finanzierung der Bundesfernstraßen, inklusive einer Auflösung des Investitionsstaus untersucht hat. Der Bericht der Kommission wurde in der Verkehrsministerkonferenz vom 23. Februar mit 16:0 Stimmen einstimmig angenommen. Kern der Ergebnisse sind Reformvorschläge zur Optimierung des bisherigen Verfahrens zur Unterhaltung und zum Neubau von Bundesfernstraßen.

II. Der Landtag stellt fest:

1. Die Fortentwicklung der Bundesauftragsverwaltung für den Fernstraßenbau ist notwendig.
2. Einer Änderung des Grundgesetzes bedarf es dazu nicht.
3. Die Handlungsempfehlungen der Bodewig-Kommission II sind für Nordrhein-Westfalen zielführend und werden unterstützt.
4. Die bisher bekannten Vorschläge der Bundesregierung zur Errichtung einer Bundesautobahn- bzw. Bundesfernstraßengesellschaft werden abgelehnt: Die Schaffung vollkommen neuer Strukturen in einem zentralisierten System ist ineffektiv, weil Doppelstrukturen und zusätzliche Schnittstellen mit zusätzlichen Abstimmungserfordernissen geschaffen würden. Das produziert zusätzliche Kosten, verschenkt ortsnahe Fachkompetenz und baut in jahrelangen Optimierungsprozessen gewonnene Effizienzvorteile und Synergieeffekte ab.

5. Dagegen können mit der Fortentwicklung der bestehenden Auftragsverwaltung zu einer Auftragsverantwortung der Länder weitere Effizienz- und Synergiepotentiale im Wege der Prozessoptimierung erschlossen und eine nachhaltige Bereitstellung, Erhaltung, Ertüchtigung sowie ein bedarfsgerechter Ausbau des Straßenverkehrsnetzes gesichert werden.
6. Zudem ist die Prozessoptimierung der bestehenden Auftragsverwaltung, angesichts von Verkehrswachstum und Infrastrukturzustand, die schnellstmögliche, kosteneffiziente und nachhaltige Lösung, im Vergleich zum langwierigen Aufbau völlig neuer Strukturen.
7. Die Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur muss vollständig in öffentlicher Hand bleiben.
8. Aufgrund systematischer Finanzierungsnachteile, organisatorischer Probleme, negativer betrieblicher Folgewirkungen und Mittelstandsfeindlichkeit ist ÖPP sehr kritisch zu bewerten. ÖPP kann wenn überhaupt nur eine sachlich begründete Ergänzung als Beschaffungsvariante sein und darf nicht zur Regel werden.

III. Der Landtag beschließt:

Die Landesregierung wird aufgefordert, sich im Sinne der Empfehlungen der Bodewig-Kommission II gegenüber der Bundesregierung und im Bundesrat für die Umsetzung von Maßnahmen einzusetzen, die eine zielgerichtete Fortentwicklung der bestehenden Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen von der Auftragsverwaltung in den Ländern zu einer Auftragsverantwortung der Länder bewirkt.

Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass es zu einer

- Sicherstellung einer nachhaltigen und überjährigen projektbezogenen Finanzierung des Verkehrsnetzes über die gesamte Lebensdauer
- Aktivierung der hohen Optimierungspotentiale durch Beschleunigung der internen Verfahren im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung
- Sicherung der politisch und fachlich institutionalisierten Mitwirkung der Länder bei der Aufstellung und Beschlussfassung der Bedarfs- und Ausbaupläne für die Bundesfernstraßen und der Priorisierung der Maßnahmen
- klaren Aufgabentrennung zwischen Projektbeauftragung und Erfolgskontrolle durch den Bund sowie der Projektrealisierung durch die Länder
- engen fachlichen Abstimmung der Ziele und Handlungsstrategien für Sonderaufgaben wie Sanierung und Ertüchtigung von Bauwerken zwischen Bund und Ländern
- transparenten Dokumentation der Auftragsverantwortung der Länder durch aussagekräftige Netzzustands- und Leistungsberichte an den Bund
- Schaffung einer passgenauen Finanzierungsstruktur und zweckgebundenen Mittelausstattung, im Sinne der Bodewig-Kommission II im Hinblick auf die Thematik Sondervermögen und nachholende Sanierung
- bundesseitigen Übernahme aller Bauherrenkosten, insbesondere der Planungskosten für die Realisierung der vom Bund bestellten Verkehrsinfrastrukturprojekte
- Fortführung der von den Ländern veranlassten vielfältigen Maßnahmen zur Personalgewinnung und Stärkung der eigenen sowie von den Ländervereinigungen der Straßen- und Verkehrsingenieure (VSVI) aufgebauten Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen

- Schaffung von Anreizmechanismen (Bonus-Malus-System) für Erhaltung, Betrieb, Aus- und Neubau sowie konsequente Anwendung und Weiterentwicklung vorhandener Richtlinien und Regelwerke unter Einbeziehung von Aspekten der Bürgerbeteiligung und lokaler Konsensfindung

kommt.

Darüber hinaus ist darauf hinzuwirken, dass

- eine zentrale, primär auf bestehende Nutzerfinanzierung und Haushaltsmittel gerichtete Finanzierungsstruktur geschaffen wird, die alle Bereiche der Straßenverkehrsinfrastruktur im regelgerechten Zustand refinanzieren kann. Eine solche Finanzierungsgesellschaft muss die Voraussetzungen erfüllen, alle Beschaffungsprozesse begleiten zu können.
- es im Sinne des gemeinsamen Ziels von Bund und Ländern, angesichts von Verkehrswachstum und Infrastrukturzustand, zu einer schnellstmöglichen, kosteneffizienten und nachhaltigen Lösung kommt, die durch eine Prozessoptimierung der Auftragsverwaltung der Länder den Anforderungen des Wirtschaftsstandortes und der gesellschaftlichen Herausforderung erfolgreich begegnen kann.
- die für die Prozessoptimierung notwendigen strukturellen und organisatorischen Maßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Bund unterstützt werden.
- das Planungsrecht beim Ersatzneubau von Infrastrukturbauwerken (Brücken) mit dem Ziel der Verschlankung unter Beachtung von Aspekten der Bürgerbeteiligung und lokaler Konsensfindung überprüft wird.
- der Bund die Optimierung der Auftragsverwaltung nicht mit der Forderung nach einer Grundgesetzänderung blockiert. Im Rahmen des geltenden Verfassungsrechts kann der Bund über eine „Finanzierungsgesellschaft“ die überjährige projektbezogene Finanzierung sicherstellen und über eine „Bauherrengesellschaft“ ein straffes Management seiner Bauherrenaufgaben sicherstellen.
- sofern der Bund am falschen Ziel einer deutlichen Steigerung von ÖPP-Vorhaben festhält, diese zumindest in Bezug auf Mittelstandsfreundlichkeit und Eingliederung in die bestehenden Betriebsdienste abgeändert werden.

Norbert Römer
Marc Herter
Jochen Ott
Sarah Philipp

und Fraktion

Mehrdad Mostofizadeh
Sigrid Beer
Stefan Engstfeld
Norwich Rüsse
Arndt Klocke

und Fraktion



Antrag

Fraktionen CDU und SPD

Bewährte Struktur der Bundesauftragsverwaltung beibehalten

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag spricht sich für die Beibehaltung der bewährten Struktur der Bundesauftragsverwaltung aus und lehnt die Schaffung einer Bundesfernstraßengesellschaft (BFG) ab.

Die Landesregierung ist gebeten, sich weiterhin für den Fortbestand der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen einzusetzen.

Begründung

Der Bund ist gemäß Artikel 90 Grundgesetz Eigentümer der Bundesfernstraßen. Die Länder verwalten die Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs im Auftrag des Bundes.

Die Verwaltung der Bundesfernstraßen durch die Länder im Auftrag des Bundes hat sich bewährt. Bisher wurden neben den regelmäßigen Aufgaben für Erhaltung, Betrieb, Neu-, Um- und Ausbau auch alle Investitionsprogramme erfolgreich umgesetzt. Das gut ausgebaute Netz der Bundesfernstraßen ist in der operativen Verantwortung der Länder entstanden.

André Schröder
Fraktionsvorsitzender CDU

Katrin Budde
Fraktionsvorsitzende SPD