

Kontakt: Ingrid Kudirka ▪
Klingelhöferstraße 7 ▪
10785 Berlin ▪
Tel. 030 / 26 39 54-30 ▪
Fax 030 / 26 39 54-22 ▪
kudirka@verkehrsforum.de ▪

DVF-Vorsitzender Nußbaum: Infrastruktur effizienter planen, erhalten und bauen

Deutschland braucht eine Bundesfernstraßengesellschaft

Berlin, 8. September 2015 – „Planung, Finanzierung, Bau und Erhaltung der Bundesfernstraßen müssen endlich zentral über Bundesländergrenzen hinweg gesteuert werden. Denn das spart Zeit und Steuergelder. Darum müssen wir die aktuelle Dynamik der Vorschläge über die Errichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft jetzt nutzen und mit konkreten Maßnahmen die Umsetzung in die Wege leiten.“ Dies hat **Dr. Ulrich Nußbaum**, DVF-Präsidiumsvorsitzender, auf dem Parlamentarischen Abend des Mobilitätsverbands vor rund 300 Gästen aus Politik, Wirtschaft und Verbänden gefordert.

Zunächst allerdings müssten die genauen Ziele und Aufgaben dieser Gesellschaft sowie das Zusammenspiel des Bundes mit den Auftragsverwaltungen der Länder definiert werden. „Es geht nicht gegen die Bundesländer, es geht nur mit ihnen“, betonte der DVF-Präsidiumsvorsitzende.

Einig war sich Nußbaum mit **Nikolaus Graf von Matuschka**, Mitglied des Vorstands HOCHTIEF Aktiengesellschaft, über die Aufgaben einer solchen Institution: „Die Bundesfernstraßengesellschaft muss in der Lage sein, Planung, Vergabe und Controlling aller Unterhaltsleistungen des Bundesfernstraßennetzes zu gewährleisten. Dazu gehört Neu- und Ausbau sowie der Erhalt und Betrieb der Infrastruktur.“

Für den Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz, **Christian Pegel**, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, hingegen dürften die nachgeordneten Straßen nicht auf der Strecke bleiben. Die Abläufe, Strukturen, Finanzierung und Mittelherkunft beim Bau und der Unterhaltung von Straßen müssten gesondert gesehen und in ihren Abhängigkeiten, aber auch jeweiligen Chancen und Effizienzgewinnen, begriffen werden: „Dabei ist das Straßenverkehrsnetz insgesamt in Gänze zu betrachten. Die Herauslösung von Teilnetzen würde die Gesamtfunktionalität und Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen.“

Das **Deutsche Verkehrsforum** ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung in Europa. Unsere rund 170 Mitgliedsunternehmen wollen die Verkehrsbedingungen verbessern sowie die Mobilität in Deutschland und Europa sichern.

Dem widersprach **Enak Ferlemann**, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: gerade eine Synchronisierung von Aufgaben- und Ausgabenverwaltung und die damit einhergehende Entflechtung von Bund- und Länderzuständigkeiten vor allem im Bereich der Bundesautobahnen wären ein wichtiger Beitrag zur effizienten und effektiven Bewirtschaftung. „Systembedingte Fehlanreize könnten dadurch vermieden werden“, so der Staatssekretär.

Als organisierte Verantwortungslosigkeit bezeichnete die grüne Bundestagsabgeordnete **Dr. Valerie Wilms**, MdB, Mitglied des Ausschusses Verkehr und Digitale Infrastruktur, die aktuelle Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern bei der Bewirtschaftung der Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen: „Die Finanzmittel stellt der Bund bereit, und die Länder setzen mit Bundesmitteln Bauvorhaben des Bundes um. Das führt zu falschen Anreizen und hat das Problem, dass man vor Ort oft nicht weiß, wer zuständig ist und an wen man sich wegen eines Projektes wenden kann.“

DVF-Präsidiumsvorsitzender Nußbaum brachte an dieser Stelle die Herausforderung der Organisationsstruktur auf den Punkt: „Einerseits müssen Parallelstrukturen vermieden werden, andererseits dürfen die Länder nicht in ihren Landesstraßenbauverwaltungen beschnitten und in die Ineffizienz getrieben werden.“ Ebenso müsse die Finanzierung bei der Reform der Prozesse mit einbezogen werden. Für Planungssicherheit sei nicht nur eine überjährige, sondern eine gesicherte mehrjährige Finanzierungsperspektive nötig, so Nußbaum weiter. Zudem müsse die Bundesfernstraßengesellschaft über Investitionsmittel aus Steuereinnahmen und Nutzerfinanzierung verfügen und private Investoren etwa über Projektbonds im Rahmen von ÖPP eingebunden werden.

An der Beteiligung privaten Kapitals für die Bewirtschaftung der Verkehrswege schieden sich die Geister. Wilms ging noch mit der Forderung nach einer schrittweisen Gründung eines betriebswirtschaftlich organisierten Bundesunternehmens für Erhalt, Finanzierung, Planung und Bau bundeseigener Straßen konform. Um den Verbleib dauerhaft in öffentlicher Hand abzusichern und den Verkauf an private Investoren zu vermeiden, wolle sie eine Grundgesetzänderung. Vor allem aber solle sich die Infrastrukturgesellschaft nicht am Kapitalmarkt refinanzieren. „Zwischenfinanzierungen sollen über die Bundesfinanzagentur abgewickelt werden, da dieser Weg der Kreditaufnahme erheblich günstiger für den Steuerzahler als eine Verschuldung am Kapitalmarkt ist“, erklärte Wilms.

Graf von Matuschka plädierte, ebenso wie Staatssekretär Ferlemann, für den Verbleib der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft im Eigentum des Bundes ohne Beteiligung privater Anteilseigner auf Gesellschaftsebene. Aber „auf die Einbindung privaten Kapitals in die Gesellschaft sollte jedoch keinesfalls verzichtet werden“, so Graf von Matuschka. Zudem könne bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten auf die bereits bewährten Verfügbarkeitsmodelle zurückgegriffen werden, um die Effizienz zu steigern und Anreize für eine adäquate Erhaltung sicherzustellen.