

**Deutsches Verkehrsforum
29. November 2022
Hotel Adlon, Berlin**

**Mobilitätswende braucht Bürokratieabbau!
Schneller und effizienter bauen,
fördern, digitalisieren**

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
liebe Teilnehmer im Netz und an den Bildschirmen,
sehr geehrte Podiumsteilnehmer,

ich habe heute die besondere Ehre,
Sie alle sehr herzlich im Namen des Deutschen Verkehrsforums zu unserer heutigen
Diskussionsveranstaltung

„Mobilitätswende braucht Bürokratieabbau! Schneller und effizienter bauen, fördern und
digitalisieren“

hier im Hotel Adlon willkommen zu heißen.

Bürokratie,
in der Übersetzung Schreibstubenherrschaft,
wurde 1894 in Meyers Konversationslexikon
wie folgt definiert:

„Bureaukratie, Bezeichnung für eine
kurzsichtige und engherzige Beamtenwirtschaft,
welcher das Verständnis für die praktischen Bedürfnisse des Volkes gebricht“.

Das gemeine Volk wird dieser Definition auch heute noch nach über 125 Jahren so
zustimmen wollen. Mehr noch:

Wenn Bürokratie dem Bürger schon ein großes Ärgernis ist,
kann sie zumindest fallweise für Unternehmen sogar existenzbedrohend sein.

Bürokratie ist jedenfalls dazu geeignet,
Prozesse zu behindern und zu verhindern.

Begleitet wird sie in aller Regel von einem Verwaltungsaufwand,
der die Unternehmen zunehmend mit unnötigen, kostenintensiven Aufwendungen belastet.

Wenn wir Bürokratie,
das Ergebnis von Gesetzen und Vorschriften,
als Gradmesser der Geschwindigkeit von Prozessen verstehen,
wird umso deutlicher,
wie gewaltig die Herausforderungen sind,
wenn wir den Wirtschaftsstandort Deutschland wettbewerbsfähig erhalten wollen und
zudem die gesetzten klimapolitischen Ziele einhalten wollen.

Bürokratie betrifft Staat, Gesellschaft und Wirtschaft.

Gleichermaßen gilt dies damit für die Themenbereiche Bauen, Genehmigen, Fördern und Digitalisieren, auf die wir uns nachfolgend konzentrieren wollen.

Im Rahmen einer kleinen Anfrage im Bundestag antwortete die Bundesregierung 2021, dass bei Schienenprojekten über 30 km Länge die Realisierungszeit von der ersten Planung bis zur Verkehrsfreigabe im Mittel knapp 23 Jahre beträgt.

Das werden wir uns zukünftig nicht mehr leisten können. Jedenfalls dann nicht, wenn wir im Konzert der internationalen Wirtschaft noch eine Rolle spielen möchten.

Ebenso letztes Jahr hat eine Unternehmensumfrage das Baurecht als größtes bürokratisches Ärgernis identifiziert.

Ungeachtet der in der Verkehrsinfrastruktur gängigen Planfeststellungsverfahren mit den jeweils geltenden Rechtsgrundlagen existieren in Deutschland 16 verschiedene Landesbauordnungen.

Dazu gesellen sich länderspezifisch etliche zusätzliche, technische Vorschriften, die der Pluralität des Staates zwar Ausdruck verleihen, ansonsten aber das Bild nur weiter verzerren.

Als planender Ingenieur mit einer über 30jährigen Berufserfahrung kann ich nur bestätigen, dass die deutschen Planungs- und Genehmigungsverfahren nicht wettbewerbsfähig und gemessen an den Zielen auch fallweise nicht mehr zeitgemäß sind.

Dabei liegt es aber nicht allein an dem Genehmigungsprozess.

Denn folgende Punkte bestimmen ebenso den Verlauf von Projekten:

- Mangelnde Digitalisierung
- Kein ausreichendes Fachpersonal in den Verwaltungen
- Umweltrechtliche Vorgaben
- Beteiligungsrechte
- Ein ausuferndes Gutachterwesen
- Nicht zuletzt großer Widerstand in der Bevölkerung gegenüber Infrastrukturprojekten

Gerade mit Bezug auf letzten Punkt muss man doch die Frage stellen dürfen, wo soll denn die Akzeptanz in der Bevölkerung herkommen, wenn Projekte bis zur Verkehrsübergabe im Mittel über 20 Jahre und teils deutlich noch mehr Zeit und noch mehr Kosten in Anspruch nehmen?

Da gehen doch auf allen Ebenen Generationen ins Land.

Und genau da müssen wir jeden nur denkbaren Hebel ansetzen.

Ein Hebel ist beispielsweise mit den Stichworten Digitale Planung, digitale Bauakte und digitaler Betrieb gegeben.

Der Einsatz der Digitalisierung muss durchgängig bei allen Projekten von der Verkehrsinfrastruktur bis zum Hochbau gelingen.

Sämtliche Projektinformationen müssen an einem virtuellen Ort allen Beteiligten und auch möglichst zeitunabhängig zur Verfügung stehen.

Die Frage der rechtlichen Relevanz digitaler Dokumente und beispielsweise des Schutzes von Betriebsgeheimnissen muss sicherlich geklärt werden.

Aber diese Themen dürfen den Prozess nicht weiter behindern.

Es ist leider immer noch oft so,
dass Anträge auf Fördermittel nicht digital eingereicht werden können.

Und gerade kleinere Unternehmen können den hiermit verbundenen hohen bürokratischen Aufwand nicht leisten.

In der Realität gehen damit dringend benötigte Fördermittel an ihnen vorbei.

Im Grunde genommen ist das ein Unding.

Überhaupt hat Deutschland bei der Digitalisierung einen großen Nachholbedarf.

Mit dem Onlinezugangsgesetz hatte sich die Bundesregierung vorgenommen,
575 Verwaltungsleistungen bis Ende 2022 zu digitalisieren.

Dieses Ziel wird absehbar nicht erreicht werden können.

Im internationalen Vergleich liegt die viertgrößte Volkswirtschaft der Erde damit auf Platz 22 bei der Verwaltungsdigitalisierung.

Das liegt aber nicht nur am ungenügenden Ausbau der digitalen Infrastruktur,
sondern beispielsweise auch an unserem, deutschen Umgang mit Datenschutzvorgaben.

Vor allem die Datenschutzgrundverordnung hat Geschäftsprozesse verkompliziert,
den Bedarf an externer Beratung gesteigert und Mehrkosten für Mitarbeiterschulungen produziert.

Zudem arbeiten wir volkswirtschaftlich extrem ineffizient,
weil die öffentliche Verwaltung nicht in der Lage ist,
Daten zusammenzuführen, über die sie in ihrem Haus bereits verfügt.

Kernproblem des anstehenden Transformationsprozesses ist aber sicherlich der Mangel an qualifiziertem Fachpersonal.

Nach Angaben des Deutschen Beamtenbundes von 2021 fehlen dem Staat 330.000 Mitarbeiter. Allein in den Kommunalverwaltungen bleiben fast 145.000 offene Stellen unbesetzt.

Wir spüren dies fallweise schmerzhaft bei der Bearbeitung unserer Projekte.

Dort, wo wir in ausreichender Anzahl qualifiziertes Personal in der Verwaltung vorfinden,
gehen die Projekte in aller Regel deutlich schneller voran.

Deshalb brauchen wir gerade hier schnell Lösungen,
die insbesondere auch die Verwaltungen als Arbeitgeber attraktiver machen.

Parallel wird man den Weg zur weiteren Delegation von bislang „hoheitlichen Aufgaben“ beschreiten müssen.

Hier können sich Staat und Unternehmen mit ihren jeweiligen Ressourcen ergänzen.

Neue und zum Teil bereits bewährte Vertragsformen wie die Funktionale Ausschreibung, Allianzmodelle, partnerschaftliches Bauen und ÖPP sind ebenfalls Ansatzpunkte, die sich positiv auf eine zielgerichtete Projektrealisierung auswirken können.

Sie müssen nur allseits akzeptiert und gelebt werden.

Das fehlende Personal macht sich aber nicht nur bei Ausschreibungen von Bauprojekten bemerkbar.

Auch die Genehmigung von Führerscheinen, Sicherheitsüberprüfungen von Mitarbeitern für sensible Bereiche wie etwa Flughäfen, und die Erteilung von Förderzuschlägen werden dadurch behindert, dass nicht genügend Mitarbeiter da sind, die entsprechende Anträge schnell genug bearbeiten können.

Wir sollten uns gut überlegen, welche Standards, im Zweifelsfall welche hohen Standards wir wirklich beibehalten wollen oder müssen, wenn schließlich aufgrund der Komplexität der Verfahren ganze Projekte und auch Investitionen daran scheitern können.

Ein „Weiter so!“ kann und darf es hier nicht geben!

Das gilt natürlich nicht nur allgemein, sondern insbesondere auch auf der Ebene der Unternehmen selbst.

Man denke an die Auszahlung der Coronahilfen, die zielgenaue Zuweisung von Entlastungsmitteln in der Energiekrise oder die neue Grundsteuer.

Ich möchte hier als Paradebeispiel das deutsche Erhebungsverfahren bei der Einfuhrumsatzsteuer erwähnen.

Weil es dem Staat nicht gelingt, eine Bundeszollverwaltung und 16 Finanzbehörden der Länder so miteinander zu verknüpfen, dass sie eine Steuerrückerstattung in einem Verrechnungsverfahren abwickeln können, müssen Hunderte von Unternehmen diese Steuer zuerst entrichten, um dann deren Rückerstattung zu beantragen, die dann wiederum erst Wochen später erfolgen wird.

Hier, wie auch bei der Bauordnung, stoßen wir auf ein deutschlandspezifisches Hemmnis: den Föderalismus.

Als letztes möchte ich noch auf das Thema Sektorenkopplung eingehen.

Wir wissen, dass wir unsere Klimaschutzziele nur erreichen können, wenn wir insbesondere die Bereiche Energie und Verkehr eng miteinander verbinden.

Doch der gesetzliche Apparat ist historisch gesehen nicht darauf ausgerichtet, diese Bereiche integral zu behandeln.

Für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist etwa der gleichzeitige Ladevorgang mit hoher Leistung ein großes Problem.

Bislang fehlt bei den meisten Ortsnetzstationen die Möglichkeit, Energieflüsse – also auch Einspeisungen und Rückspeisungen – zu überwachen.

Und nur dann kann man erfassen, ob zusätzliche Energie zugeführt werden muss.

Sogenannte "smartmeter" könnten die alten Stromzähler in unseren Haushalten ersetzen, damit die Kunden direkt in einen intelligenten Ladeprozess eingebunden werden.

Doch allein die Zertifizierung solch intelligenter Messsysteme ist von hoher Komplexität.

Das ist nur ein Beispiel neben weiteren, von denen wir heute noch hören werden.

Es ist beileibe nicht so, dass die Politik in Bund, Ländern und Kommunen nicht um das Problem der Bürokratie wüsste.

Die Planungsbeschleunigungsgesetze und das Investitionsbeschleunigungsgesetz mögen hier positiv und stellvertretend genannt sein.

Und Engherzigkeit, wie es Meyers Konversationslexikon unterstellt, brauchen wir auch nicht annehmen.

Doch müssen wir Änderungen im Mindset vornehmen, und das geht nicht auf rein schematische Weise, wie man an der One-in-One-out-Regel sehen kann.

Damit sollte ja jeder kostentreibenden Neuregelung für die Wirtschaft der Wegfall mindestens einer vorhandenen, anderen Regelung gegenüberstehen.

Das soll zwischen 2020 und 2021 die deutsche Wirtschaft angeblich um gut 500 Millionen Euro entlastet haben.

Leider erfasst diese Berechnung aber nicht das EU-Recht.

Würde man diesen Effekt einbeziehen, soll die Wirtschaft real um 37 Millionen Euro mehr belastet worden sein.

Das klingt erst einmal nach nicht ganz so viel.

Und doch stehen uns mit der Taxonomie und dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz Berichtspflichten bevor, vor denen die Unternehmen bereits heute zittern.

Was wir in Zukunft brauchen ist Haltung, Pragmatismus und die Grundeinstellung, die uns auch beim LNG-Beschleunigungsgesetz geleitet hat.

Die Notwendigkeit der Transformation ist so drängend, der Zustand unserer Infrastruktur so schlecht, dass wir all unsere Kraft auf das Gelingen der anstehenden Projekte ausrichten müssen.

Wir werden von daher anders priorisieren, abwägen und Hindernisse aus dem Weg räumen müssen.

Nur dann werden wir Fahrt aufnehmen und die notwendigen Pferdestärken auch auf den Asphalt bringen können.

Und natürlich ist eine einzige Bauordnung für Deutschland genug – und ich füge hinzu gut genug.

Eine einzige, einheitliche Auslegung von Datenschutzbestimmungen für Deutschland würde beispielsweise doch auch reichen.

Am Ende werden wir m. E. nicht umhinkommen, fachliche Kompetenzen in Anlaufstellen konzentrieren und auch Mustergenehmigungen erarbeiten zu müssen.

Über den gebotenen Pragmatismus hinaus sind wir alle aufgefordert, zielorientiert, koordiniert und abgestimmt zu handeln.

Und nicht zuletzt brauchen wir verlässliche Rahmenbedingungen und Vorgaben, damit wir auch in Zukunft unseren Beitrag zum Standort Deutschland leisten können.

Wir freuen uns sehr, heute Abend mit ihnen und unseren Gästen hierüber diskutieren zu dürfen.

Damit übergebe ich das Wort an und begrüße sehr herzlich Frau Dr. Heike van Hoorn, die Ihnen die Podiumsteilnehmer jetzt vorstellen und den Abend weiter moderieren wird.