

## Rede

Dr. Ulrich Nußbaum, Vorsitzender des Präsidiums  
**zum Parlamentarischen Abend**  
**„Planen, Finanzieren, Bauen, Betreiben: Was muss eine  
Verkehrsinfrastrukturgesellschaft leisten?“**

am Montag, 7. September 2015, um 18.30 Uhr,  
im Hotel Marriott Berlin, Inge-Beisheim-Platz 1, 10785 Berlin

Anrede,

- Herr Minister Pegel,
- Staatssekretär Ferlemann
- Frau Wilms,
- Herr von Matuschka
- Abgeordnete des Deutschen Bundestages

Meine Damen und Herren,

leider fährt Deutschland immer noch auf Verschleiß. Die Zahlen kennen Sie:

- 7 Prozent der Brücken auf Bundesstraßen werden weiter als kritisch eingestuft,
- Bei U-, Stadt- und Straßenbahnen stehen wir aktuell bei einem Investitionsstau von mehr als 4,3 Mrd. EUR.
- 9.000 Brücken im deutschen Schienennetz sind 100 Jahre oder älter.
- Der Zustand vieler Schleusen an deutschen Wasserstraßen ist kritisch. Für die Wasserstraßen fehlen bisher jedes Jahr rund 500 Mio. EUR.

Diese Faktenlage ist erdrückend. Die Erkenntnis ist da. Was fehlt, sind Taten.

Zumindest bei der Bereitstellung von Investitionsmitteln zeichnet sich eine Politikwende ab. In den letzten Monaten wurde ein wahrer Geldsegen für die künftigen Verkehrshaushalte des Bundes eingeleitet.

## Investitionshochlauf

Minister Dobrindt hat einen Investitionshochlauf in den kommenden Jahren angekündigt, der auf eine Erhöhung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen auf etwa 13,4 Mrd. EUR in 2018 hinauslaufen soll. Gespeist wird das unter anderem durch das 10 Mrd.-Sonderprogramm von Minister Schäuble, eine Ausweitung der Maut und zusätzlich zugewiesene Steuermittel.

Um zusätzliche Potenziale bei der Finanzierung und Realisierung von Verkehrsinfrastruktur zu aktivieren und die Wirtschaft stärker einzubinden, hat Bundeswirtschaftsminister Gabriel bereits vor etwas über einem Jahr eine Expertenkommission initiiert und um Lösungsvorschläge gebeten.

### **Momentum der Fratzscher-Kommission nutzen**

Diese sogenannte Fratzscher-Kommission hat vor fünf Monaten ihren Bericht „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ an Bundeswirtschaftsminister Gabriel übergeben. Es ist ein 10-Punkte-Plan, in dem sich auch wichtige Aspekte des ‚Zukunftsprogramms Verkehrsinfrastruktur‘ des Deutschen Verkehrsforums wiederfinden.

Aus Sicht des DVF sind viele Maßnahmen der Fratzscher-Kommission – beispielsweise Infrastrukturfonds und eine Verkehrsinfrastrukturgesellschaft – geeignet, mit jedem eingesetzten Euro mehr Verkehrswege zu realisieren und sie in einem besseren Zustand als heute zu erhalten.

Auch stimmt die Wirtschaft nicht mit jedem Detail des Fratzscher-Berichts über ein. Aber der Bericht hilft, um nun endlich über die Diskussionsphase hinweg zu kommen.

Wir müssen das Momentum jetzt nutzen, um sinnvolle Vorschläge der Kommission umzusetzen und nicht wieder eine erneute Prüfschleife zu beginnen.

### **Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft**

Mit einem dieser Vorschläge wollen wir uns heute näher befassen: die Errichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft. Ein weitreichender Vorschlag, der im Fratzscher-Bericht nur skizziert wurde und noch viele Fragen offen lässt – unter anderem

- über die Ziele und Aufgaben einer solchen Gesellschaft und
- über das Zusammenspiel des Bundes mit den Auftragsverwaltungen der Länder.

In dieses Vakuum hinein stoßen nun Bund und Länder und versuchen – jeder für sich – die Deutungshoheit zu gewinnen. Letztendlich geht es jedoch darum,

- gemeinsam ein Konzept zu finden, bei dem alle gewinnen
- und dass der Bürger für seine Steuer- und Mautzahlungen eine optimale Mobilität erhält.

Eines ist klar: Es geht nicht gegen die Bundesländer, es geht nur mit ihnen.

Die Länder müssen durch von den Vorteilen einer Bundesfernstraßengesellschaft überzeugt werden. Wichtig ist hier, dass am Ende die Verkehrsminister hinter einer

solchen Reform stehen sind und sich nicht nur die Ministerpräsidenten über einen Kuhhandel mit Umsatzsteueranteilen freuen.

So schwierig dieser Diskussionsprozess auf Bundes- und Länderebene erscheinen mag: Wir sind in Sachen Finanzierungsreformen schon viel weiter als vor einem Jahr.

## **DVF-Position zur Bundesfernstraßengesellschaft**

Unsere Veranstaltung heute soll den Prozess weiter voran bringen – wir wollen die Ziele, Aufgaben und die Rolle einer Bundesfernstraßengesellschaft definieren.

Hierzu möchte ich Ihnen die Vorstellungen DVF kurz skizzieren:

1. Eine Bundesfernstraßengesellschaft sollte im Eigentum und unter Aufsicht der öffentlichen Hand sein.
2. Die Aufgabe einer solchen Gesellschaft muss die effiziente Steuerung von Planung, Finanzierung, Bau und Erhaltung der Bundesfernstraßen aus einer Hand sein. Diese Zuständigkeiten müssen nicht vom Start an bei der Gesellschaft liegen, sie können auch schrittweise etabliert und ausgebaut werden – wo dies sinnvoll ist.

Wichtig ist hierbei, dass ein „Wettbewerb der Systeme“ ermöglicht wird. Dies bedeutet beispielsweise ein Nebeneinander von Öffentlich-Privater-Partnerschaften (ÖPP) und konventioneller Realisierung sowie von zentraler Planung und lokalem Handeln der Straßenbauverwaltungen vor Ort.

Die Herausforderung besteht dabei darin, dass zwar einerseits Parallelstrukturen vermieden werden, andererseits aber die Länder nicht in ihren Landesstraßenbauverwaltungen beschnitten und in die Ineffizienz getrieben werden.

3. Auch auf der Ebene der Finanzierung muss der geforderte „Wettbewerb der Systeme“ unterstützt werden. Die Bundesfernstraßengesellschaft sollte über Investitionsmittel aus Steuereinnahmen und Nutzerfinanzierung verfügen können. Für private Investoren könnte eine Beteiligung über Projektbonds und Konzessionen im Rahmen von ÖPP-Projekten erfolgen.
4. Eine gesicherte über- und mehrjährige Bereitstellung von Finanzmitteln auf Projektebene ist zwingend erforderlich. Denn die gewünschte Effizienzsteigerung kann nur erzielt werden, wenn für alle Beteiligte Planungssicherheit über längere Zeiträume hinweg besteht. Ebenso sinnvoll ist daher ein **Planungsfonds**, um Vorratsplanung zu ermöglichen.
5. Für die langfristige Entwicklung einer effizienten Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in Deutschland muss daher eine „Kapitalsammelstelle“ nach dem Vorbild des FinÖV-Fonds der Schweiz geschaffen werden. Dabei kommt es darauf an,
  - ein Bündel prioritärer Verkehrsprojekte politisch zu beschließen,

- auf dieser Basis den Finanzbedarf über einen festen Realisierungszeitraum zu ermitteln und festzuschreiben und
- diese Mittel aus Steuereinnahmen und Nutzerfinanzierung zuzuweisen.

Durch dieses System werden regionale Begehrlichkeiten vermieden, Projekte durchfinanziert und somit zügig realisiert. Die Laufzeit des Fonds oder der Kapitalsammelstelle orientiert sich damit nicht an Legislaturperioden, sondern rein an der realen Laufzeit der Projekte.

6. Und letztendlich muss das Erhaltungsproblem gelöst werden. Durch den jährlichen Haushalt und die Kanibalisierung der Erhaltungsmittel durch Aus- und Neubauprojekte erfolgt die Pflege unserer Infrastruktur nach Kassenlage und nicht nach Bedarf und Zustand. Hier ist der Verkehrsträger Schiene weiter: Das Instrument der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ist geeignet, im Bereich der Bundesfernstraßen im Zusammenspiel mit einem Infrastrukturbericht und einer Doppik'schen Buchführung eine nachhaltige Erhaltung sicherzustellen. Langfristig wird so eine hohe Verfügbarkeit der Infrastruktur zu geringeren Gesamtkosten abgesichert.

Auch das sollte eine Bundesfernstraßengesellschaft im Blick haben und dabei mit dem Widerstand ihrer Gesellschafter rechnen!

## Fazit

Sie sehen, man braucht einen ganzheitlichen Ansatz, um die Verkehrswege effizient zu bauen und zu bewirtschaften. Dazu gehören

- eine stringente Priorisierung der Verkehrsprojekte,
- mehr Augenmerk auf die Qualität bei der Vergabe
- und ein ganzheitliches Infrastrukturmanagement.

Eine Bundesfernstraßengesellschaft kann dazu beitragen, aber sie ist nicht der ganze Weg, sondern vielmehr ein Reform-Baustein.

Es geht jetzt darum, diese Gesellschaft schrittweise zu entwickeln. Die Herausforderung liegt darin, sie mit den vorhandenen Strukturen zusammenzuführen, sie zu integrieren und gleichzeitig im Sinne Schumpeters durch schöpferische Zerstörung den Fortschritt zu ermöglichen.

Wir brauchen dazu einen partnerschaftlichen Umgang nicht nur zwischen Bund und Ländern, sondern auch zwischen Verkehrspolitikern und ihren Kollegen im Haushalts- wie im Finanzausschuss. Denn am Ende wird es darum gehen, ob wir mit dem „weiter so wie bisher“ unsere nachfolgenden Generationen ruinieren, oder ob wir mit Mut planvoll in unsere Verkehrsinfrastruktur investieren und sie adäquat erhalten.

Das möchten wir heute gerne auf dem Podium diskutieren. Dazu übergebe ich jetzt an den Moderator Marc Brost von DER ZEIT.