

Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehringenieure
in Nordrhein-Westfalen e.V.

NRW

Dr. Ing. Heinrich Leßmann • Nederhoffstr. 23 • 44137 Dortmund

Herrn
Michael Groschek
Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Der Präsident

Nederhoffstr. 23 44137 Dortmund

Telefon: + 49 (0231) 14 80 84

Mobil: + 49 174 992 02 61

e-Mail: praesident@vsvinrw.de

Internet: www.vsvinrw.de

Dortmund, den 07.04.2016

Sehr geehrter Herr Minister Groschek,

Ihr Kollege, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, hat kürzlich den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) vorgelegt. Zur Zeit hat die „Öffentlichkeit“ Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen. Welche Qualität diese Öffentlichkeitsbeteiligung haben wird und ob die Ergebnisse sich noch spürbar auf die endgültige Ausgestaltung des BVWP auswirken werden, ist eine spannende Frage. Es ist ja das erste Mal, dass ein BVWP sich der Strategischen Umweltprüfung stellen muss.

Im neuen BVWP legt der Bund ein besonderes Gewicht auf die Bauvorhaben zur Staubeseitigung - im Duktus des BVWP „Vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung“. Überproportional viele dieser Vorrangprojekte sollen in NRW zur Problemlösung beitragen. Recht so! Die europäische Drehscheibe im Bundesfernstraßennetz muss angesichts ihrer hohen Verkehrsbelastungen besondere Priorität genießen. Im Hinblick darauf – wir zitieren aus Ihrer Pressemitteilung vom 16.03.2016 - macht es Hoffnung, dass „in NRW die Voraussetzungen dafür geschaffen wurden, den riesigen Investitionsstau für den Erhalt und den Ausbau unserer Straßeninfrastruktur aufzulösen“. In diesem Jahr soll ja bereits die Rekordsumme von 1,1 Mrd. € umgesetzt werden. Wir sind sicher, dass die Straßenbauverwaltung dieses ehrgeizige Ziel auch erreichen wird. Zum Gelingen bieten wir als VSVI Nordrhein-Westfalen bei Bedarf unsere Unterstützung (etwa bei der Abstimmung unserer Seminarprogramme) an.

Am Fuße dieses mächtigen Berges an Aufgaben, den es für die Straßenbauverwaltungen der Länder in den nächsten Jahren zu erklimmen gilt, ist die derzeit laufende Diskussion über eine grundlegende Änderung der Organisationsstrukturen (hin zu einer Bundesautobahngesellschaft oder sogar einer Bundesfernstraßengesellschaft) so überflüssig wie ein Kropf. Nicht das System der auf Artikel 90 Grundgesetz basierenden Auftragsverwaltung ist Schuld an der inzwischen vielerorts beschädigten Effizienz der Straßenbauverwaltungen, sondern die Art und Weise wie sie die Politik in den letzten Jahren oder gar Jahrzehnten vernachlässigt hat. Es kann nicht ohne Konsequenzen bleiben, wenn einerseits die Hürden für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten kontinuierlich erhöht werden und andererseits gleichzeitig die Personaldecke der Fachverwaltungen im Rasenmähermodus immer weiter beschädigt wird. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt!

Es ist unseres Erachtens also wenig zielführend, das über Jahrzehnte grundsätzlich funktionierende System der Kompetenzverteilung zwischen dem Bund und den Ländern im Bereich der Bundesfernstraßen aus den Angeln zu heben, damit sich der Bund eine eigene Autobahngesellschaft schaffen kann. Die Bundeswasserstraßenverwaltung und die Deutsche Bahn (sicher nicht ganz vergleichbar) eignen sich wohl kaum als leuchtende, nachahmenswerte Vorbilder. Auch stimmt es nachdenklich, wenn unwidersprochen kolportiert wird, dass insbesondere Banken, Versicherungen und Fondverwalter ein beachtliches Interesse an einem derartigen Strukturumbau zeigen. Wir verstehen, dass diese sich angesichts des derzeitigen Zinsniveaus Gedanken um die Rentabilität ihrer Einlagen machen. Die Lösung darf aber nicht darin liegen, dass der dringend notwendige Ausbau und der Erhalt unserer Autobahnnetze – eine Aufgabe der staatlichen Daseinsvorsorge - von Privaten finanziell abgeschöpft werden. Wenn das Autobahnssystem wirklich rentabel betrieben werden kann, sollte der Mehrwert im System bleiben und dort zu seiner Verbesserung auch wieder eingesetzt werden.

Sehr geehrter Herr Minister, wir haben es sehr begrüßt, dass die Länderverkehrsminister kürzlich einstimmig beschlossen haben, den Empfehlungen des aktuellen Gutachtens von Prof. Bodewig zu folgen und eine Prozess- und Strukturoptimierung innerhalb des gegenwärtigen Systems der Länderauftragsverwaltung zu verfolgen und sich nicht auf das Abenteuer eines Systembruchs mit einer grundlegenden personalrechtlichen Neuordnung und erheblichen Transaktionskosten einzulassen. Außerdem würde den Ländern anderenfalls auch die Möglichkeit genommen, sich frühzeitig mit dem Bund über die Berücksichtigung landes- und regionalplanerischer Belange bei der Planung und bei der Setzung von Prioritäten zu verständigen.

Wir wissen natürlich, dass mit diesem Beschluss das Thema Bundesautobahnverwaltung noch nicht endgültig vom Tisch ist. Daher bitten wir Sie dringend, das gesamte Gewicht Ihres Amtes innerhalb des Landes, aber insbesondere auch gegenüber den Verlockungen des Bundes dafür einzusetzen, dass die Straßenbauverwaltungen nicht wieder über viele Jahre in den Strudel einer grundlegenden Organisationsneuordnung gezogen werden. Eine erneute jahrelange Verunsicherung der Mitarbeiter über ihr persönlich-familiäres Schicksal und das ihres Arbeitsplatzes käme einer unverantwortlichen Lähmung gleich. Angesichts der Herausforderungen, die vor uns liegen, dürfte das eigentlich auch niemand ernsthaft wollen.

Sie haben selbst gesagt, dass das Land NRW mit der Neuorganisation seines Landesbetriebs Straßen.NRW und mit der Ausweisung zusätzlicher Planstellen die Straßenbauverwaltung in die Lage versetzt hat, die vor ihr liegenden Aufgaben besser bewältigen zu können. Das ist gut so - nur müssen bei anstehenden personalpolitischen Entscheidungen auch künftige „Pensionierungswellen“ im Konzept für die mittelfristige Personalentwicklung bei den Fachkräften unbedingt bedacht werden.

Den zuletzt eingeschlagenen Weg erfolgreich weiter zu beschreiten, wird ohnehin viel Kraft fordern. Zudem gilt es, mit dem Bund an einer weiteren Optimierung des derzeitigen Systems der Auftragsverwaltung zu arbeiten. Dazu gehört sicherlich an erster Stelle ein nachhaltiges Finanzierungssystem, das überjählig bleibt, aber auch zugriffsresistent ausgestaltet sein muss. Eine verstärkte Nutzerfinanzierung darf dabei nicht von vorneherein tabuisiert werden, auch wenn die Verbesserung und Erhaltung des Netzes der Bundesfernstraßen eigentlich eine zuvorderst staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge ist und bleiben muss.

Im politischen Raum wird derzeit über eine Reihe von Instrumenten zur Verbesserung der Auftragsverwaltung diskutiert. Für die Gespräche mit dem Bund bietet unseres Erachtens das Gutachten der Bodewig-Kommission II eine wertvolle Grundlage. Von unserer Seite jetzt hierfür detaillierte Vorschläge zu machen, dürfte den Rahmen dieses Schreibens sprengen. Nur soviel: Ziel aller Bemühungen muss es sein, die Effizienz der Verwaltung auf dem zeitkritischen Weg vom Planungsauftrag (zum Beispiel Bedarfsplan) bis zum Baurecht bzw. zur Vergabe nachdrücklich zu erhöhen. Dazu gehören eine verbindliche Prioritätensetzung, ausreichendes Fachpersonal, angemessene Planungsmittel und der gemeinsame Ehrgeiz, Widerstände zu überwinden und das Projekt zum Erfolg zu führen. Dann kann auch der Vorwurf einer Verschwendung von Planungsressourcen vermieden und mit dem Bund über eine Erhöhung – nicht vollständige Übernahme – der Planungskosten (UAIII-Mittel) verhandelt werden.

Wenn die Straßenbauverwaltung auf dem jahrelangen dornigen Weg durch die Instanzen endlich die Baureife des Projektes erreicht hat, kann sie den restlichen Weg bis zur Verkehrsfreigabe durchaus alleine gehen. Hierfür wird in der Regel eine ÖPP nicht gebraucht – so verlockend sich auch „Partnerschaft“ anhören mag. Es überrascht daher nicht, dass die Rechnungshöfe dieses Modell für unwirtschaftlich, weil zu teuer klassifiziert haben. Wagnis, Gewinn sowie allgemeine Geschäftskosten der privaten Investoren schlagen bei einem Projekt mit einer Laufzeit von 25 bis 30 Jahren in der Kalkulation natürlich spürbar zu Buche.

Sehr geehrter Herr Minister Groschek, wir haben im Namen der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieur in NRW versucht, unsere Bedenken angesichts der aktuellen politischen Diskussion in unserem ureigenen „Geschäftsbereich“ schlaglichtartig deutlich zu machen. Wir sind sicher, dass viele unserer Gedanken mit den Ihren in die gleiche Richtung laufen. Wir würden uns daher freuen, wenn wir Gelegenheit bekommen würden, mit Ihnen darüber ein persönliches Gespräch zu führen.

Dr. Ing. Heinrich Leßmann
(Präsident)

Bernd Ketteniß
(Vizepräsident)

PS: Ihr Einverständnis voraussetzend, erlauben wir uns, das vorstehende Schreiben den verkehrspolitischen Sprechern der Landtagsfraktionen im Hinblick auf die noch ausstehende Beratung des Entschließungsantrages der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Kenntnis zu geben sowie das Schreiben auf unserer Internetseite zeitnah abzdrukken.