



ZENTRALVERBAND
DEUTSCHES
BAUWERBE ZDB

ZDB BAUSTEIN

Ausgabe 50 / September / 2019

Die Autobahn GmbH des Bundes

Das deutsche Baugewerbe unterstützt das Reformvorhaben des Bundes zur Bündelung der Kompetenzen in einer Bundesgesellschaft mit zentraler Steuerung. Dabei ist auf eine faire Vergabepraxis mit mittelstandsfreundlichen Rahmenbedingungen zu achten.

Entscheidend in der Transformation zur Autobahn GmbH ist die verzögerungs- und unterbrechungsfreie Umsetzung und Weiterführung aller Bauvorhaben.

Folgende Aspekte sehen wir bei der Transformation als wesentlich an.

❖ Keine Planungsverzögerungen und/oder Baustopps

Wie auch immer der Transformationsprozess konkret angegangen wird, ist für die Bauwirtschaft letztlich eines entscheidend: der reibungslose Übergang und damit die störungs- und verzögerungsfreie Planung und Umsetzung aller Bauprojekte auf deutschen Autobahnen. Egal wo und in welchem Verfahrensstadium: es darf keine Verzögerungen, Einbrüche oder gar Baustopps geben!

❖ Kompetenzen in der Region wahren

Die Vor-Ort-Kompetenz der bestehenden Verwaltungsstrukturen auf Ebene der Bundesländer muss in den zentralen Aufbau der neuen Strukturen gewinnbringend eingebunden werden.

Dazu müssen auch nach Eingliederung der für Großprojekte zuständigen DEGES in die Autobahn GmbH die Strukturen in den Niederlassungen erhalten bleiben, um eine störungsfreie Umsetzung der Autobahnreform ab dem 1. Januar 2021 zu garantieren.

❖ Personal halten und gewinnen

In der Übergangsphase gilt es, besonders die Fachkräfte aus den bisherigen Autobahndirektionen der Länder in die Autobahn GmbH zu übernehmen. Abgesehen davon ist der künftige Aufbau von Fachpersonal entscheidend.

Wenn erfahrene Projekt- und Bauleiter fehlen, mangelt es an Kompetenz und Entscheidungsfähigkeit, was letztendlich Zeitverzögerung bedeutet und zu Lasten von Auftragnehmern und Nutzern geht. Der Personalaufbau muss deshalb bei der Autobahngesellschaft und

der Politik höchste Priorität haben. In den Autobahndirektionen etablierte Strukturen zur Ausbildung und Gewinnung von qualifizierten Führungskräften müssen in den Niederlassungen der Autobahn GmbH auch künftig aufrecht erhalten werden, um attraktive berufliche Entwicklungsmöglichkeiten auch nach 2021 anbieten zu können.

❖ Vergabe: mittelstandsfreundlich und fair – Verzicht auf ÖPP

Die Sicherstellung von fairen Vergabe- und Vertragsmodellen bei der Autobahn GmbH ist eine zentrale Forderung des Baugewerbes. Nur klare und ausgewogene Vergabe- und Vertragsstrukturen schaffen Sicherheit bezüglich Leistung und Vergütung.

Das Vergabewesen bei der Autobahngesellschaft darf sich im Zuge der Zentralisierung nicht verkomplizieren. Transparente Vergabeverfahren bieten die beste Gewähr für einen fairen Wettbewerb. So könnten beispielsweise mit Hilfe eines digitalen Vergabekalenders die Bauunternehmen frühzeitig auf anstehende Projekte hingewiesen werden. Diese können dann entsprechende Kapazitäten vorgehalten, Wettbewerb gesichert und damit die vorausschauende Instandhaltung der Infrastruktur gewährleistet werden.

Sowohl der Europäische Rechnungshof als auch der Bundesrechnungshof haben darauf hingewiesen, dass ÖPP-Projekte im Autobahnbau erheblich teurer sind als klassisch realisierte Bauvorhaben. Allein die konventionelle Vergabe garantiert einen ausreichenden Wettbewerb und die Beteiligung des heimischen Mittelstandes. Die Fehler der Vergangenheit dürfen den Start der Autobahngesellschaft nicht unnötig belasten. Die Planungs- und Betreiberverantwortung für eine einheitliche technische und wirtschaftliche Weiterentwicklung des Autobahnnetzes muss allein aus der Hand der Autobahn GmbH erfolgen. Durch die Gründung der Autobahngesellschaft sind ÖPP-Projekte in allen Varianten obsolet geworden.

❖ Trennung von Planung und Bauen

Auch bei der Autobahn GmbH muss die Trennung von Planen und Bauen Bestand haben. Denn die Vorlaufkosten für die Planung eines Autobahnabschnittes inklusive sämtlicher dazugehöriger „Bauwerke“, wie z.B. Ab-

und Auffahrten, Brücken etc. übersteigen die wirtschaftlichen Kapazitäten der mittelständischen Bauwirtschaft bei weitem.

Daher muss sich eine Verzahnung von Planen, Bauen und Betreiben an den Kapazitäten und Möglichkeiten der mittelständischen Bauwirtschaft orientieren.

Die durch neue digitale Techniken realisierbare Verzahnung in der Prozesskette darf die grundsätzliche Trennung von Planung und Bauen nicht aufheben. Vielmehr muss der Prozess in Kooperation von Bauherren, Planern und bauausführenden Unternehmen umgesetzt werden.

❖ Digitalisierung – BIM

Schon heute nimmt die Digitalisierung und zunehmend auch Building Information Modeling (BIM) einen immer größer werdenden Stellenwert beim Straßenbau ein und wird in Zukunft eine neue Form der Zusammenarbeit bewirken.

Diese Optimierungsansätze ermöglichen und erfordern ganz neue Fachkompetenzen auf beiden Vertragsseiten. Umso wichtiger ist es, gemeinsam und rechtzeitig angemessenen Raum für Innovationen und neue technische Lösungen zu schaffen. Der Einsatz von BIM muss dabei auf Basis offener Systeme und neutraler Standards erfolgen. Die Ziele der Digitalisierung sind im gemeinsamen Dialog festzulegen und umzusetzen.

BIM hat das Potenzial, das Zusammenspiel von Planung, Bauen und Betreiben effizienter zu gestalten und damit Planungsqualität zu steigern. Allerdings ist BIM auch kein Allheilmittel, sondern lediglich ein Instrument, um gemeinsam identifizierte Probleme lösen zu helfen.

Die künftige digitalisierte Projektrealisierung bei der Autobahn GmbH muss den Bauunternehmen hinreichend Zeit zur Umsetzung einräumen und eine ausgeglichene Verankerung in der Praxis erfahren.

❖ Rechtliche Beleihung der Gesellschaft

Es gilt zu vermeiden, dass durch getrennte Zuständigkeiten lange Vorlaufzeiten bei der Genehmigung von Sperrpausen bei dem ebenfalls neu errichteten Fernstraßen-Bundesamt (FBA) entstehen. Die bislang bei den Autobahndirektionen angesiedelten Kompetenzen müssen nach der Überleitung im gleichen Umfang bei der Autobahn GmbH gewährleistet sein.

Um dies zu gewährleisten, fordern wir beim Übergang der Verantwortung für die Bundesautobahnen auf den Bund die Beleihung der Gesellschaft, wie etwa bei Bau- und Betriebsfreigaben. Die rechtlichen Voraussetzungen hierfür sind in Artikel 13 § 6 des Gesetzes zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG) angelegt und müssen umgesetzt werden.

❖ Übergangslösungen IT-Systeme

sollten IT-Anwendungen für die Autobahn GmbH nicht termingerecht zur Verfügung stehen, ist sicherzustellen, dass für eine Übergangszeit die bewährten Systeme der Länder weiter betrieben werden.

Vorschläge zur künftigen Ausgestaltung der Autobahngesellschaft und der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung:

❖ Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsvereinbarung (ViFV)

Die notwendige langfristige finanzielle Grundlage, die für den Aufbau von Kapazitäten im Baugewerbe erforderlich ist, könnte – in Anlehnung an die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Deutsche Bahn AG – analog auch zwischen Bund und Autobahn GmbH mittels einer Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsvereinbarung (ViFV) geschaffen werden. Dies hätte den Vorteil, dass unabhängig von Konjunktorentwicklungen und jährlichen Haushaltsplanungen langfristige finanzielle Planungssicherheit besteht. Die für eine langfristige Verkehrsinfrastrukturplanung notwendige Kontinuität wäre damit sichergestellt.

Mit dieser Finanzierungsvereinbarung würde sich der Bund verpflichten, der Autobahn GmbH mittelfristig ausreichend Finanzmittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die Autobahn GmbH wäre im Gegenzug verpflichtet, die Autobahninfrastruktur in einem qualitativ hochwertigen Zustand zu erhalten und nach den Vorgaben der Politik zu entwickeln.

❖ Planungsbeschleunigung

Die Planung von Verkehrsinfrastruktur sieht sich zunehmend mit erschwerenden Rahmenbedingungen konfrontiert. Das Fachrecht im Umweltschutz, bei den Lärmgrenzwerten, neue Normen und Sicherheitsbestimmungen erschweren die Planung zunehmend.

Um angesichts dieser Entwicklung den Investitionslochlauf wirksam zu verstetigen und Verzögerungen zu vermeiden, bedarf es einer kritischen Prüfung der Planungs- und Genehmigungszeiten. Gerade bei dringend notwendigen Neubauten von Autobahn(ersatz)brücken oder Fahrbahnerweiterungen sind langwierige Planungs-, Genehmigungs- und Gerichtsverfahren in den letzten Jahren mehr und mehr zu einem erheblichen Investitions- und Ausführungshemmnis geworden.

Daher machen wir uns dafür stark, die Ergebnisse des Planungsbeschleunigungsgesetzes zeitnah zu evaluieren, um die Effizienz der bisherigen Beschleunigungsmaßnahmen auszuwerten.

❖ Beirat

Wir befürworten die Einrichtung eines ständigen, projektunabhängigen Beirats aller Länder bei der Autobahn GmbH. Dies nicht nur in der von der Verkehrsministerkonferenz am 5. April 2019 geforderten Form der Beteiligung der Länder, sondern darüber hinaus unter Einbeziehung von Vertretern der Bauwirtschaft. Ziel ist, eine dauerhafte Begleitung der Bundesgesellschaft durch alle Beteiligten zu ermöglichen.