

Beschluss  
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz  
am 23. Februar 2016  
in Berlin

Punkt 2 der Tagesordnung:

Optimierung der Auftragsverwaltung -  
Kommission Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Kommission "Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes" zustimmend zur Kenntnis.  
Die Verkehrsministerkonferenz zeigt mit diesem Bericht, primär auf die Bundesfernstraßen ausgerichtet, finanzielle und operative Wege zur nachhaltigen Bereitstellung und Erhaltung eines leistungsfähigen Straßenverkehrsnetzes sowie die für den Erhalt, die Ertüchtigung und den Ausbau notwendigen Handlungsfelder auf und unterbreitet konkrete Vorschläge für die Umsetzung der dazu erforderlichen Maßnahmen. Sie knüpft damit an die Ergebnisse der von ihr eingesetzten Kommissionen "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" von 2012 und "Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" von 2013 an. Die in diesen Kommissionen behandelte verkehrsträgerübergreifende Herausforderung für das Gesamtnetz besteht fort. Aufgrund der aktuell auf die Organisation der Straßenbauverwaltung der Bundesfernstraßen konzentrierten, sich zeitlich dynamisch entwickelnden bundesseitigen Überlegungen hat sich die aktuelle Kommissionsarbeit hierauf fokussiert.
2. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den eingeleiteten Investitionsaufwuchs des Bundes bis 2018 und verweist auf die fortbestehenden Herausforderungen bei der Sanierung, bei der nachholenden Sanierung, bei der Engpassbeseitigung und beim Erhalt der Bundesfernstraßen sowie bei der noch fehlenden Nachhaltigkeit und der langfristigen Auskömmlichkeit des Investitionsaufwuchses.

3. Die Verkehrsministerkonferenz hebt hervor, dass die maßgeblichen Ursachen für die entstandenen Defizite in der Verkehrsinfrastruktur vor allem in der unsteten und nicht auskömmlichen Finanzierung durch den Bund, mit allen daraus resultierenden Folgen für Investitionen, Priorisierung und Fachpersonal, und in der bislang unzureichenden Synchronisierung der Aufgaben von Bund und Ländern liegen.
4. Die Verkehrsministerkonferenz betont, dass die nachhaltige Bereitstellung eines leistungsfähigen Gesamtverkehrsnetzes aller Verkehrsträger eine große Herausforderung darstellt. Die Verkehrsministerkonferenz hat die Finanzierungsvorschläge der Kommission "Stärkung von Investitionen in Deutschland" und die Vorschläge des Bundes zur Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen umfassend geprüft und bewertet, insbesondere anhand der Kriterien des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 8./9. Oktober 2015 (Vermeidung von Doppelstrukturen, Erhaltung von Synergieeffekten und Effizienzvorteilen, Sicherstellung der Berücksichtigung von lokalen und regionalen Belangen sowie Bewahrung von Mitwirkungsmöglichkeiten der Länder). Sie stellt fest, dass diese Anforderungen durch eine neue Bundesfernstraßengesellschaft nicht erfüllt werden.
5. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt die bisher bekannten Vorschläge des Bundes zur Errichtung einer Bundesautobahngesellschaft bzw. einer Bundesfernstraßengesellschaft ab. Die Verkehrsministerkonferenz sieht vielmehr Realisierung und Erfolg der zusätzlichen Investitionen des Bundes durch einen langwierigen Prozess beim Aufbau einer Bundesgesellschaft massiv gefährdet.
6. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass alle Anstrengungen darauf gerichtet und gebündelt werden müssen, die jetzt möglichen und notwendigen Investitionen in das Verkehrsnetz auf dem bestmöglichen Weg zielgerichtet umzusetzen. Dabei sollte einer Weiterentwicklung des bestehenden Systems der Vorzug gegeben werden.
7. Das Verkehrsnetz ist als Ganzes unter Einbeziehung der nachgeordneten Netze zu betrachten. Die jetzt notwendigen und möglichen Investitionen in das Verkehrsnetz können durch Optimierungsprozesse ohne Änderung des Grundgesetzes erfolgen. Sie dürfen nicht auf Jahre durch fortlaufende Umstrukturierung und Schaffung neuer

Schnittstellen, Verunsicherung der Beschäftigten der Straßenbauverwaltungen der Länder, Verlust von Synergieeffekten und Bürgernähe sowie hohe (unklare) Kosten gefährdet werden. Statt in neue Bürokratie und Abstimmungserfordernisse sollten die Mittel in das Verkehrsnetz fließen und dafür die bewährten Strukturen der Auftragsverwaltung genutzt werden.

8. Die Verkehrsministerkonferenz zeigt mit dem vorliegenden Konzept, dass eine konsequente Weiterentwicklung der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen in eine Auftragsverantwortung wesentlich effektiver ist und die daraus entstehenden Zeiteinbußen und Transaktionskosten geringer als der Aufbau völlig neuer Strukturen sein werden. Sie weist darauf hin, dass alle Maßnahmen darauf ausgelegt werden müssen, Doppelstrukturen, neue Schnittstellen, Unsicherheiten, Zeitverluste, Transaktionskosten und fehlende Ortsnähe zu vermeiden. Aufgaben müssen priorisiert sowie Aufgaben- und Ausgabenverantwortung synchronisiert werden.
9. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Überzeugung, dass mit der konsequenten Weiterentwicklung und Prozessoptimierung bei der Auftragsverwaltung die von der Bundesregierung formulierten Reformziele für das Management der Bundesfernstraßen in vollem Umfang sowie besser und schneller erreicht werden können als mit der grundlegenden Neuorganisation einer Bundesfernstraßengesellschaft. Die Verkehrsministerkonferenz unterbreitet daher konkrete Vorschläge für die kurzfristige Optimierung der Auftragsverwaltung:
  - Sicherstellung einer nachhaltigen, überjährigen Finanzierung des Verkehrsnetzes über die gesamte Lebensdauer des jeweiligen Investitionsgutes;
  - Aktivieren der hohen Optimierungspotenziale, insbesondere durch Beschleunigung der Verfahren, im Rahmen der Aufgabenwahrnehmung;
  - Sicherung der politisch und fachlich institutionalisierten Mitwirkung der Länder bei der Aufstellung und Beschlussfassung der Bedarfs- und Ausbaupläne für die Bundesfernstraßen und Priorisierung der Maßnahmen;
  - Notwendigkeit der klaren Aufgabentrennung zwischen Projektbeauftragung und Erfolgskontrolle durch den Bund sowie der Projektrealisierung durch die Länder;

- enge fachliche Abstimmung der Ziele und Handlungsstrategien für Sonderaufgaben wie Sanierung und Ertüchtigung von Bauwerken zwischen Bund und Ländern;
  - Transparenz und Dokumentation der Auftragsverantwortung der Länder durch aussagekräftige Netzzustands- und Leistungsberichte an den Bund;
  - Schaffung einer passgenauen Finanzierungsstruktur und zweckgebundenen Mittelausstattung (Sondervermögen nachholende Sanierung);
  - bundesseitige Übernahme aller Bauherrenkosten, insbesondere der Planungskosten für die Realisierung der vom Bund bestellten Verkehrsinfrastrukturprojekte;
  - Fortführung der von den Ländern veranlassten vielfältigen Maßnahmen zur Personalgewinnung und Stärkung der von den Ländervereinigungen der Straßen- und Verkehrsingenieure (VSVI) aufgebauten Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen;
  - Schaffung von Anreizmechanismen (Bonus-Malus-System) für Erhaltung, Betrieb, Aus- und Neubau sowie konsequente Anwendung und Weiterentwicklung vorhandener Richtlinien und Regelwerke.
10. Die Verkehrsministerkonferenz empfiehlt, eine zentrale, primär auf Nutzerfinanzierung und Haushaltsmittel gerichtete Finanzierungsstruktur zu entwickeln, die alle Bereiche der Verkehrsinfrastruktur im regelgerechten Zustand refinanzieren kann. Eine solche Gesellschaft bedarf keiner Grundgesetzänderung und stellt sicher, dass die Verantwortung für Infrastruktur in öffentlicher Hand bleibt. Eine solche Finanzierungsgesellschaft muss die Voraussetzungen erfüllen, alle Finanzierungsprozesse begleiten zu können.
11. Die Verkehrsministerkonferenz hebt das gemeinsame Ziel von Bund und Ländern hervor, angesichts von Verkehrswachstum und Infrastrukturzustand schnellstmöglich, kosteneffizient und nachhaltig durch eine Prozessoptimierung der Auftragsverwaltung den Anforderungen des Wirtschaftsstandortes und der

gesellschaftlichen Herausforderung zu begegnen. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt alle für die Prozessoptimierung notwendigen strukturellen und organisatorischen Maßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Bund.