

1. BERLINER RUNDE DER ARBIT



Volkvermögen Straße: Das Straßennetz als Schlüsselfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands



Teilnehmer aus Wirtschaft, Politik und Industrie diskutierten über die Potenziale und Herausforderungen der künftigen deutschen Verkehrspolitik beim ersten Roundtable-Gespräch der Arbeitsgemeinschaft der Bitumen-Industrie e. V. (ARBIT) am 23. September 2009.

Gute Straßen sichern wirtschaftlichen Erfolg

Die Kapazitäten des deutschen Autobahnnetzes stoßen immer häufiger an ihre Grenzen. Laut ADAC haben sich die 2008 gemeldeten Staus zu einer Rekordlänge von 375.000 Kilometern summiert – das entspricht der Entfernung zwischen Erde und Mond. Neben Unfällen und Witterungseinflüssen sind vor allem die Überlastung von Verkehrsknotenpunkten sowie die hohe Baustellenzahl Gründe für diese Entwicklung. Die wirtschaftlichen Folgen für die Exportnation Deutschland und die langfristige Qualitätssicherung der deutschen Infrastruktur waren die Schwerpunkte der 1. Berliner Runde der ARBIT.

Gerade für ein Land wie Deutschland, dessen Wirtschaft größtenteils von Exporten abhängt, nimmt eine gut funktionierende Infrastruktur einen hohen Stellenwert ein. Denn Export bedeutet vor allen Dingen Transport – und der wird größtenteils auf deutschen Autobahnen abgewickelt. Ein intaktes und leistungsfähiges Verkehrsnetz, so die einhellige Meinung aller Teilnehmer, ist daher eine der wichtigsten Grundlagen für wirtschaftlichen Erfolg. Die Qualität der deutschen Straßen zu erhalten ist in den vergangenen Jahren jedoch deutlich schwieriger geworden. Trotz steigendem Verkehrsaufkommen gehen der Ausbau und der Erhalt des Straßennetzes immer weiter zurück. **„Bis 2025 soll der Güterverkehr auf der Straße um 79 Prozent wachsen. Wenn die Verkehrsinfrastruktur nicht in der Lage ist, diese dramatischen Zuwächse aufzunehmen, dann wird sich unsere globale Wettbewerbsfähigkeit deutlich verringern“**, ist sich Dr. Peter Fischer, Präsident von ProMobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V., sicher.



DIE TEILNEHMER DER 1. BERLINER RUNDE DER ARBIT:



Dr. Peter Fischer,
Präsident von Pro-
Mobilität – Initiative
für Verkehrsinfra-
struktur e. V.



**Ob.-Ing. Ulrich Haber-
mann, Leiter der Bun-
desfachabteilung für
Straßenbau des Haupt-
verbands der Deut-
schen Bauindustrie e. V.**



**Dipl.-Wirtsch.-Ing.
Alexander Hofmann,**
Geschäftsstellenleiter
der Hochtief PPP
Solutions GmbH



Reiner Holznagel,
Bundesgeschäftsführer
des Bundes
der Steuerzahler
Deutschland e. V.



Dipl.-Ing. Jürgen Mitz,
Präsident der Bundes-
vereinigung der Stras-
senbau- und Verkehrs-
ingenieure e. V.

Wie sich die Infrastruktur den zukünftigen Anforderungen anpassen lässt, war einer der meistdiskutierten Punkte des Expertengesprächs. Fest steht: Es sind mehr Investitionen erforderlich, sie müssen aber wesentlich effizienter erfolgen. Stefan Strick von der Abteilung Straßenbau und Straßenverkehr des Verkehrsministeriums forderte:

„Wir sollten nicht immer nur darüber klagen, dass wir zu wenig Geld haben. Wir sollten lieber Wege suchen, wie wir diese Gelder optimiert einsetzen.“

Stefan Strick

Ähnlich sah das auch Dipl.-Ing. Wolfgang Paul vom Zentralverband des Deutschen Baugewerbes: **„Wir müssen mit dem, was wir haben, organisatorisch in einer vernünftigen Art und Weise umgehen und die zur Verfügung stehenden Ressourcen sinnvoll einsetzen.“**

Für die Experten bedeutet das auch, die Verwaltungskosten im Straßenbau deutlich zu reduzieren. **„Beim Bau von einem Kilometer Autobahn werden zurzeit über die Hälfte der Kosten durch die Bürokratie aufgesogen“**, so Reiner Holznagel, Bundesgeschäftsführer des Bundes der Steuerzahler Deutschland e. V. Das liege auch an den vielfach langen Entscheidungswegen in Kommunen und ausführenden Unternehmen. Obwohl die Gelder vorhanden sind, werden die Ausschreibungen häufig im Mai veröffentlicht, sodass erst im Sommer mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. Die Folge: Eine Auftragsballung im Herbst sowie Engpässe bei der

Versorgung mit Bitumen und anderen Baustoffen. Diese müssen dann mit einem hohen logistischen Aufwand über weite Strecken auf die Baustelle transportiert werden.



„Das ist volkswirtschaftlich völlig unsinnig. Die Bautätigkeit darf nicht mehr nur von August bis November gehen. Wir brauchen von März bis November eine gleichmäßige Auslastung von Mensch und Maschine. Das würde auch zu einer Entspannung der Rohstoffversorgung führen“, forderte RA Jürgen Reifig, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Asphaltverbandes e. V. Dabei wäre es hilfreich, wenn die Investitionsmittel aus dem einen in das nächste Jahr übertragen werden könnten. **„Auf diese Weise ließe sich erreichen, dass die Maßnahmen nur dann umgesetzt werden, wenn die Witterung es auch zulässt“**, so Dr. Anja Sörensen, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft der Bitumen-Industrie e. V.



Dipl.-Ing. Wolfgang Paul, verkehrspolitischer Sprecher beim Zentralverband des Deutschen Bauwerbes



RA Jürgen Reifig, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Asphaltverbandes e. V.



Dr. Anja Sörensen, geschäftsführendes Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft der Bitumen-Industrie e. V. (ARBIT)



Stefan Strick, Unterabteilungsleiter für Straßenbau und Straßenverkehr des Verkehrsministeriums



Michael Jansen, Moderator

Neu bauen oder sanieren?

Viel Diskussionsbedarf herrschte bei der Frage, wie das Verhältnis zwischen Erhalt und Ausbau der Infrastruktur aussehen muss, um den prognostizierten Anstieg der Verkehrsbelastung langfristig ausgleichen zu können. Dipl. Ing. Jürgen Mitz, Präsident der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure e. V., sprach sich für eine deutliche Steigerung der Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen aus:

„Wir brauchen das Doppelte und Dreifache an Baustellen auf Straßen und Autobahnen. Wir brauchen unbedingt mehr Erhaltungsbedarf.“

Dipl.-Ing. Jürgen Mitz



Gerade im Hinblick auf den steigenden Güterverkehr wird dem Erhaltungsmanagement in Zukunft eine größere Bedeutung zukommen, schließlich verursacht bereits ein LKW so starke Fahrbahnbelastungen wie 160.000 PKW. Die Schiene – wie von vielen gefordert – bietet sich

hier nur zu einem geringen Maße als Ausweichmöglichkeit für den Transport von Waren an. Sie könne die Straße nur um etwa vier Prozent entlasten, so die Experten. Ob.-Ing. Ulrich Habermann vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie: **„Es ist völlig illusorisch, dass die Bahn alles, was die Straße leistet, übernehmen kann.“** Dr. Anja Sörensen sieht sogar nur eine Verlagerung des Güterverkehrs ins nachgeordnete Verkehrsnetz:



„Die Schiene entlastet vielleicht die Bundesfernstraßen. Aber auch die Güter müssen irgendwann wieder abgeladen und verteilt werden.“

Dr. Anja Sörensen

Für RA Jürgen Reifig geht Erhalt im Zweifel immer vor Neubau: **„Das Bundesfernstraßennetz in Deutschland ist im Wesentlichen fertiggestellt, insbesondere wenn die Maßnahmen zur Herstellung der Deutschen Einheit im Verkehrs-**

bereich endgültig abgeschlossen sind.“ Demgegenüber steht die Position, dass ohne Lückenschlüsse und Streckenerweiterungen das zunehmende Verkehrsaufkommen nicht bewältigt werden kann. Um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur in Zukunft sichern zu können, ist also eine Kombination von Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen nötig – ein Aspekt, der auch bei der Vergabe der Investitionsmittel berücksichtigt werden muss: **„Sie haben bei Reparaturmaßnahmen die vier- oder fünffachen Kosten, wenn Sie eine Instandsetzung nicht rechtzeitig vornehmen. Dieses Geld fehlt dann beim Neubau“**, erklärte Dipl.-Ing. Wolfgang Paul.

Regelmäßiger Infrastrukturbericht

Um die Investitionsmittel gezielt einsetzen zu können, müssen die Entscheider erst einmal wissen, wo Verbesserungsbedarf besteht. Die Experten sprachen sich daher mehrheitlich für die Einführung eines Infrastrukturberichts



aus. Dieser solle ihrer Ansicht nach alle zwei Jahre erscheinen und umfassend über den Zustand des deutschen Straßennetzes informieren. So ließe sich besser erkennen, wo Mängel vorhanden sind und wie sie mit den knappen Mitteln beseitigt werden können.

Der Infrastrukturbericht wäre aber auch in anderer Hinsicht hilfreich. So könnte er bei der Öffentlichkeit mehr Bewusstsein für die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Infrastruktur schaffen. Dipl.-Wirtsch.-Ing. Alexander Hofmann: **„Wir brauchen mehr Transparenz, um die Bevölkerung auf den Zustand der Straßen**

aufmerksam zu machen. Andere gesellschaftliche Bereiche haben das bereits geschafft. Ich denke da nur an die PISA-Studie.“ Vielen Bürgern fehle das Verständnis für die zahlreichen Baustellen auf deutschen Straßen, so die Experten. Gezielte Öffentlichkeitsarbeit, zu der auch die Veröffentlichung eines Infrastrukturberichts gehört, könnte dabei helfen, die Menschen für die Notwendigkeit von Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen zu sensibilisieren. Denn auch sie profitieren langfristig davon. Gleichzeitig erhält die Infrastruktur durch den Bericht in der Politik mehr Aufmerksamkeit. Denn die Problematik unseres zum Teil sehr maroden Straßenzustands ist den politischen Entscheidern durchaus bekannt. Es scheitert jedoch vielfach an einer konsequenten Durchsetzung der notwendigen Maßnahmen.

Straße finanziert Straße

Um die geplanten Bauvorhaben besser umsetzen zu können, sprachen sich die Teilnehmer der Berliner Runde für ein Verkehrssystem in Deutschland aus, das sich finanziell selbst tragen kann. Nur so ließe sich gewährleisten, dass Einnahmen aus Maut oder Mineralölsteuer tatsächlich wieder in die Straße fließen.

„Mittel wie die LKW-Maut dürfen nicht zur Subvention von Haushaltsmitteln dienen. Eine wichtige Aufgabe für die nächste Legislaturperiode wird es daher sein, einen eigenen Finanzkreislauf außerhalb des Haushaltes zu schaffen.“ Dr. Peter Fischer

Staatliche Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur wie etwa das Konjunkturprogramm könnten hingegen nur kurzfristige Impulse bieten. Um die Qualität unserer Infrastruktur langfristig zu sichern, ist mehr Kontinuität bei den Investitionen nötig. Ob.-Ing. Ulrich Habermann: **„Wir brauchen eine Verstärkung der Mittel für die Infrastruktur.“**

Die Berliner Runde der ARBIT ist eine Veranstaltung des Informationsbüro bitumen!