

Mobil bleiben! Impulse für eine nachhaltige Mobilitätspolitik

Eine leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur ist für die Bürger_innen nicht nur Voraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Sie ist auch zentral für eine nachhaltige Wirtschafts- und Industriepolitik. Dennoch wird die enorme Bedeutung, die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik für Deutschland hat, nach wie vor unterschätzt.

Der Faktor „Mobilitätsanbindung“ wird von den hier tätigen Unternehmen nach dem Faktor „qualifizierte Arbeitskräfte“ bereits an zweiter Stelle der relevantesten Standortfaktoren genannt. Das betrifft den Personen- und Güterverkehr gleichermaßen. Um diesen Standortfaktor zu erhalten, zu sichern und zu stärken, sind jetzt Anstrengungen nötig.

Im Positionspapier finden insbesondere Themen Beachtung, die nach Auffassung des Managerkreises bislang nicht in ausreichendem Maße im Fokus verkehrspolitischer Debatten standen. Es ist als ein Impuls zur Vertiefung der verkehrspolitischen Diskussion zu verstehen und hat nicht den Anspruch, in einem umfassenden Sinne alle wichtigen Themen der Mobilitätspolitik zu betrachten.

Ein Positionspapier des Managerkreises

► Digitalisierung in den Mittelpunkt politischen Handelns stellen

Die letzten 20 Jahre der Digitalisierung waren hauptsächlich geprägt durch E-Commerce. Im Luft- und Bahnverkehr wurden Vertriebswege digitalisiert. Flug- und Bahntickets werden heute über das Internet verkauft. Im ÖPNV fand eine Digitalisierung der Fahrplaninformationen statt, die heute im Web oder mobil verfügbar sind. Vertriebswege sind im Kerngeschäft noch klassisch. In der Automobilindustrie steht die Vernetzung aller technischen Komponenten im PKW und LKW im Mittelpunkt (Connected Car). Der Vertrieb von PKW und LKW läuft aber weiterhin klassisch über den Händler. Die Etablierung von E-Commerce benötigte keine neuen Gesetze, keine neuen Regeln und damit auch wenig politisches Handeln.

Status

Unter dem Stichwort „Internet der Dinge“ geht es heute um die Digitalisierung all unserer Lebensbereiche: Mobilität, Energie, Logistik, Gesundheit, Produktion und vieles mehr. Es ist keine virtuelle Veränderung, sondern eine konkrete – ganz real und zum Anfassen. Unsere Lebensrealität wird sich in den kommenden 20 Jahren signifikant verändern. Etablierte Berufe, Geschäftsmodelle und Industrien werden abgelöst, neue werden entstehen. Gerade im Bereich Mobilität ist ein enormer Wandel bereits heute abzusehen. Jede Gesellschaft steht vor erheblichen Veränderungen, die alle Lebensbereiche umfasst.

Digitalisierung muss in den Mittelpunkt politischen Handelns gestellt werden. Wir benötigen ein Tandem: zum einen klare

politische Zuständigkeiten auf der Ebene von Bund, Ländern und Kommunen. Zum anderen brauchen wir einen Masterplan für die Digitalisierung, der Ziele klar definiert.

Digitalisierung in der Praxis erlebbar machen

Digitalisierung, beziehungsweise das „Internet der Dinge“ und die Nutzung von „big data“, bringen neue Lösungen hervor. Damit diese Lösungen sich zu neuen Geschäftsmodellen entwickeln können, die zu neuer Wertschöpfung und neuen Arbeitsplätzen führen, müssen diese Lösungen erlebbar sein. Unternehmen müssen vor Ort und in Praxis zeigen können, dass ihre Lösungen in der Praxis relevant sind, dass sie sinnvoll sind und vom Bürger und der Bürgerin im Alltag angenommen werden – oder eben auch nicht. Es geht nicht um prototypische Tests im Kleinen, sondern um sichtbare Testbetriebe, in der Stadt und auf dem Land. Aktuell können viele Konzepte in Deutschland wegen starrer Gesetze und Verordnungen nicht im Alltag getestet werden. Dort, wo rechtlicher Spielraum existiert, bedarf es eines klaren politischen Willens, der von der Verwaltung unbürokratisch umgesetzt werden muss.

Regulierungsrahmen neu setzen

Wir fordern Regeln, die Innovationen im Verkehr unbürokratisch ermöglichen und gleichzeitig die Voraussetzungen für diese innovativen Dienstleistungen schaffen – sozial gerecht für die Beschäftigten und sicher für die Fahrgäste (zum Beispiel Personenbeförderungsgesetz). Ferner muss geklärt werden, welche Daten öffentlich zugänglich sein müssen („Open Data“) und wer für welche Daten nach welchen Regeln welche Entgelte entrichten muss.

Datensicherheit garantieren

Die neuen Technologien ermöglichen es, detaillierte Bewegungs- und Aktivitätsprofile der Nutzer_innen zu erstellen. Um die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, braucht es daher klare Regeln, die eine Nutzung von Benutzerdaten bei vollkommener Anonymisierung und Wahrung berechtigter Datenschutzinteressen der Bürger_innen ermöglichen. Anbieter müssen dazu verpflichtet werden, transparent und verständlich zentrale Datenschutzinformationen und -optionen zu kommunizieren.

► **Verkehrsinfrastruktur nachhaltig finanzieren und organisieren**

Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen ist eine öffentliche Aufgabe und bleibt somit politisch zu entscheiden. Positive wirt-

schaftliche Effekte erzielen Verkehrssysteme durch ihre Vernetzung. Aus diesem Grund müssen die Finanzströme gebündelt und nach realen verkehrlichen und Nachhaltigkeitsbedarfen bewirtschaftet werden. Eine dauerhaft ausreichende Finanzierung der Wegekosten im Straßenverkehr lässt sich, wie bei anderen Verkehrsträgern auch, nur über den Einbezug der Nutzerfinanzierung erreichen.

Die im Grundsatz beschlossene Bundesinfrastrukturgesellschaft muss zügig installiert und ausgestaltet werden. In der kommenden Legislaturperiode ist anzustreben, dass der Betrieb, die laufende Instandhaltung und die Baumaßnahmen des Bundesfernstraßennetzes durch zweckgebundene Nutzerentgelte von LKW, Bus und PKW finanziert werden. Das ist in der Praxis nur umsetzbar, wenn die LKW-Maut durch eine streckenbezogene PKW-Maut ergänzt wird. Die Kfz-Steuer entfielen, um nicht den Besitz eines Kraftfahrzeugs zu besteuern. So würden künftig die Investitionen in die Straßeninfrastruktur durch Steuermittel finanziert, während die Finanzierung des laufenden Betriebs und der Instandhaltung über die Maut durch den oder die Nutzer_in geleistet würde.

Instandhaltungsfonds schaffen

Für die nachholende Instandhaltung ist ein Fonds zu schaffen. Dies sollte durch eine Gesellschaft des Bundes gewährleistet werden, die zugleich Eigentümerin der Bundesfernstraßen ist. Diese Gesellschaft verwendet dann die Nutzerentgelte (Mautentnahmen) für den Betrieb und die laufende Instandhaltung. Die Mittel aus dem Fonds für die nachzuholende Instandhaltung (Bodewig I) verwendet sie für Ersatzinvestitionen. Durch die Eigentümerschaft der Bundesfernstraßen kann der Ersatzbedarf betriebswirtschaftlich ermittelt werden (AfA).

Um den Netzgedanken effektiv umzusetzen, sind die Planungen für den Neubau mit den bedarfsgerechten Instandhaltungsmaßnahmen abzustimmen. Diese Aufgabe sollte die heutige Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) übernehmen. Sie ist künftig der Aufgabenträger für die Bundesfernstraßen.

► **Personenverkehr – von der Verkehrsplanung zur multimodalen Mobilität**

Im Personenverkehr werden die klassischen Grenzen zwischen dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem (privaten) motorisierten Individualverkehr (IV) durchlässiger. In der Planung geht insbesondere in den Städten der Trend von einem infrastruktur-basierten Ansatz, der vordringlich die Flüssigkeit und die Ge-

schwindigkeit des Verkehrs betrachtet, zu integrierten Lösungen, die Mobilitätsbedürfnisse zusammen mit Lebensqualität und Gesundheitsaspekten betrachten. Damit wird auch das Fahrrad als Verkehrsmittel wesentlich wichtiger werden. Öffentliche Fahrradverleihsysteme und Free-Floating-Carsharing zeigen bereits heute, dass das Teilen von Verkehrsmitteln an Bedeutung gewinnt. Das Beispiel Uber, aber auch bestehende Modellversuche im ländlichen Raum, bringen bereits die private Autonutzung in den öffentlichen Raum. Bei allen Fragen, die in der Praxis noch zu beantworten sind, zeigt der Blick zum autonomen Fahrzeug die Wichtigkeit dieser Diskussion. Nur wenn autonome Fahrzeuge auch öffentlich zur Verfügung stehen, werden sie ein Lösungsbaustein für eine nachhaltige Mobilität sein, sonst stehen wir autonom im Stau. Die Digitalisierung kann diese Potentiale weiter stärken. Sie hilft bei der Vernetzung der Verkehrsträger ebenso wie dabei, dass jeder Mensch jederzeit mit spezifischen Mobilitätsinformationen versorgt werden kann. Der neue ÖV bedeutet die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern wie Rad, Leihauto, Mitfahr-Plattformen, die Automatisierung des Fahrens sowie vernetzte Kommunikation und Vertrieb. In dem Maße, wie ÖV und IV miteinander verschmelzen, müssen sich die Unternehmen des ÖV neue Geschäftsmodelle selber erschließen.

Auch in der multimodalen Mobilität sichert der klassische öffentliche Verkehr durch seine Erschließungsfunktion Wertschöpfung, stärkt Wirtschaftsstandorte und sichert Beschäftigung. Er schont Ressourcen und Infrastrukturen und ist daher nicht nur volkswirtschaftlich positiv zu bewerten, auch Klimaschutz und Energiewende gelingen nur mit einer Verkehrswende zu Gunsten des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs. Dazu braucht es in der kommenden Legislaturperiode des Deutschen Bundestages einen nationalen Masterplan (Deutschland Mobil 2030), der messbare Ziele mit konkreten Maßnahmen verbindet. Hierzu gehören unter anderem der engpassorientierte Ausbau der Schieneninfrastruktur, die spürbare Absenkung der Trassenpreise sowie der Abbau der Belastung mit energiepolitischen Steuern und Abgaben. Von überragender Bedeutung für das Erreichen des Ziels von Deutschland Mobil 2030 sind die betriebliche Qualität und die Entwicklung eines attraktiven Angebots. Dies ist in erster Linie eine betriebliche Aufgabe. Die Anstrengungen der Verkehrsunternehmen können jedoch nur dann erfolgreich sein, wenn sie durch geeignete politische Rahmenbedingungen unterstützt werden.

Finanzierungsbasis des ÖV sichern

Der Fahrgast muss als Kunde verstanden werden. Je mehr Kund_innen, desto höher müssen die Einnahmen des Ver-

kehrsbetriebes ausfallen. Zehn Milliarden Fahrgäste belegen die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs. An diesem Wachstum muss sich die Finanzierung orientieren und anwachsen. Erfahrungen aus anderen Städten und Ländern zeigen, dass mit dem Ausbau des Angebotes noch wesentlich mehr neue Fahrgäste gewonnen werden können. Eine entsprechende Qualitäts- und Angebotsoffensive setzt eine ausreichende Finanzierung durch Bund, Länder und Gemeinden voraus, zum Beispiel über die nachfrageorientierte Ausstattung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Nach den Entscheidungen zu den Regionalisierungsmitteln und dem Bundes-GVFG stehen jetzt insbesondere die Länder in der Verantwortung, ihren eigenen Finanzierungsbeitrag zu leisten. Denn: acht von zehn Milliarden Fahrgästen im öffentlichen Personenverkehr in Deutschland fahren im kommunalen ÖPNV. Nach dem erfolgreichen Vorbild der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für das nationale Schienennetz sollte eine LuFV für den kommunalen Öffentlichen Verkehr geschaffen werden.

► **Güterverkehr**

Der Güterverkehr steht vor großen Herausforderungen. Das Transportvolumen nimmt zu und verändert sich gleichzeitig. Neue Entwicklungen aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung, aber auch veränderter Konsumgewohnheiten der Bevölkerung müssen dabei berücksichtigt werden. Gleichzeitig ist einem gestiegenen Umweltbewusstsein Rechnung zu tragen. Das veränderte Konsumverhalten führt einerseits zu zusätzlichen Transporten, da die Menschen immer mehr Waren online ordern, was insbesondere in den Ballungszentren mit zusätzlichen Umweltbelastungen verbunden ist. Dem gegenüber steht das Bestreben der Logistiker, möglichst innerhalb von 24 Stunden zu liefern.

In den Ballungszentren werden daher zunehmend Elektrofahrzeuge von den Postunternehmen und Zustellservicefirmen eingesetzt. Die möglichst schnelle Zustellung führt aber auch zu zunehmendem LKW-Verkehr, da dies, insbesondere über kurze Distanzen, immer noch die flexibelste Methode ist, Güter zu transportieren. Auf mittleren und längeren Distanzen ist es erforderlich, verstärkt auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschifffahrt zu setzen, um so eine Entlastung des Straßenraums zu erreichen und zum Gelingen der Energiewende beizutragen. Der direkte Punkt-zu-Punkt-Verkehr von den Seehäfen zu Hinterlandhubs per Bahn führt zur Reduzierung des LKW-Verkehrs. Eine entsprechende Bevorzugung der darauf abzielenden Ausbaumaßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes ist deshalb zu begrüßen.

Auch die Digitalisierung schreitet in der Logistikwirtschaft stetig voran. Bessere Steuerung von Einsatzflotten, die genauere Abstimmung einzelner Verkehrsträger aufeinander (z.B. in den Häfen Schiff-Bahn-LKW) führt dazu, große Ladungsmengen besser bewältigen zu können, unnötige Fahrten und LKW-Parkplatzsuchverkehre zu vermeiden und die bestehende Infrastruktur effizienter zu nutzen. Dies vermeidet zum Teil weiteren Infrastrukturausbau, der politisch in der Regel auch umstritten ist. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die bestehende Infrastruktur so instand gesetzt wird, dass sie auch benutzbar ist. Deshalb ist das Ziel „Erhalt vor Neubau“ die richtige politische Weichenstellung. Die öffentliche Verwaltung muss aber auch in der Lage sein, die notwendige Infrastrukturplanung zu leisten. Dies gilt für Straßenbau genauso wie für Schienen- und Wasserstraßenbau.

Bei aller Offenheit für neue Möglichkeiten der Mobilität, wie automatisiertes Fahren, Kolonnenfahren von Lang-LKW usw., sollten die Maßnahmen immer daraufhin überprüft werden, ob sie in einem sehr dicht besiedelten Raum mit der größten Anzahl europäischer Transitverkehre wie der Bundesrepublik Deutschland mit der vorhandenen Infrastruktur sinnvoll eingesetzt und abgebildet werden können. Dabei sollte die Politik durchaus den Mut haben, auch zu erklären, dass nicht alles, was machbar erscheint, auch politisch gewünscht wird.

► Verbraucherschutz in der Mobilitätswirtschaft

Wie in anderen Wirtschafts- und Gesellschaftsbereichen stellt sich auch im Mobilitätsbereich die Frage, wie die Souveränität des Verbrauchers in der Marktwirtschaft gesichert werden kann und wo genau die Grenze zwischen notwendigem Schutz und kontraproduktiver Bevormundung der Kund_innen beziehungsweise Verkehrsteilnehmer durch den Staat liegt.

Souveränität des Verbrauchers durch Transparenz und Wettbewerb stärken

Der Verbraucher im Mobilitätsbereich ist weder per se schutzbedürftig noch ist er per se souverän im Sinne einer starken Marktmacht gegenüber den Unternehmen. Ein transparenter Wettbewerb, in dem Verbraucher_innen die Wahl zwischen mehreren Anbietern haben und – falls sie unzufrieden sind – bequem den Anbieter wechseln können, ist ein wirkungsvoller Mechanismus für einen funktionierenden Verbraucherschutz. Daher sollte Mobilitätspolitik im Sinne des Verbrauchers darauf abzielen, eben diesen Wettbewerb zu ermöglichen, zu fördern und so auszugestalten, dass Preis und Umfang einer Dienstleistung einfach ersichtlich sind und möglichst wenige Barrieren für einen Anbieterwechsel bestehen.

Missbrauch von Marktmacht verhindern

Ein solcher Wettbewerb lässt sich nicht überall organisieren, denn Mobilität ist zwar ein Teil der Daseinsvorsorge, aber in manchen Fällen auch nicht profitabel und darum wenig attraktiv für Wettbewerber aus der Privatwirtschaft. Daher sollte gelten: Dort wo Unternehmen mangels Wettbewerb und mangels Markttransparenz eine große Marktmacht gegenüber den Verbraucher_innen aufbauen, können staatliche Eingriffe zum Schutz des Verbrauchers durchaus sinnvoll und geboten sein. Das gilt insbesondere dann, wenn ihnen die notwendigen Informationen fehlen, um eine rationale Entscheidung treffen zu können, oder wenn es keinerlei Ausweichmöglichkeiten für enttäuschte Kund_innen gibt.

Wirkungsvolle Verbraucherpolitik durch Folgenabschätzung

Gesetze, Verordnungen und Richtlinien, die unter der Überschrift Verbraucherschutz erlassen werden, dienen nicht zwangsläufig immer dem Verbraucher, sondern laufen seinen Interessen mitunter auch entgegen. Um für eine wirkungsvolle und angemessene Verbraucherpolitik zu sorgen, sollte jede geplante Neuregelung einer sorgfältigen, differenzierten Folgenabschätzung unterzogen werden. Folgende Kriterien sind dabei zu prüfen.

Mobilität bezahlbar halten: Regelungen, die den Verbraucher nicht schützen, aber dazu führen, dass Produkte und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich teurer werden, sind kontraproduktiv. Eine Gesetzgebung, die unter der Überschrift Verbraucherschutz im Ergebnis dazu führt, dass nachgefragte Produkte gar nicht oder nur unter schwierigsten Bedingungen verkauft werden können, ist nicht im Interesse des Verbrauchers.

Produktvielfalt erhalten: Die Anforderungen der Menschen an die Vielfalt von Produktvarianten haben erheblich zugenommen. Daher sollten Regeln zum Verbraucherschutz auch Vielfalt und Auswahlmöglichkeiten erhalten. Mobilität ist kein „Commodity Good“ – in Zeiten der verstärkten Individualisierung muss es Verkehrsunternehmen weiter möglich sein, verschiedene Produktkategorien mit unterschiedlichen Preis- und Serviceniveaus anzubieten (etwa Serviceklassen im Bahn-, Flug- und Fernbusverkehr).

Augenmaß behalten: Bei Fahr- und Fluggastrechten sollte ein fairer Ausgleich zwischen Verbraucher- und Wirtschaftsinteressen hergestellt werden. Ziel sollte sein, dass die Unternehmen die angebotene Mobilitätsdienstleistung im Sinne der Kund_innen möglichst zuverlässig erfüllen, nicht dass im Falle von Verspätungen oder Ähnlichem möglichst hohe Strafzahlungen von

Unternehmen anfallen die Unternehmen auch in Fällen höherer Gewalt zu entschädigen haben. In diesem Sinne sollten die bestehenden europäischen und deutschen Regelungen zu den Fahr- und Fluggastrechten kritisch überprüft werden. So sollte bei den Fluggastrechten, wo die entsprechende EU-Verordnung zur Revision ansteht, der Vorschlag der EU-Kommission für einen fairen Interessenausgleich umgesetzt werden.

Kollateralschäden vermeiden: Bei der Erörterung geplanter Verbraucherschutzregelungen sollte der Nutzen immer auch gegen mögliche Schäden für Arbeitsplätze und Standorte abgewogen werden. Besondere Sorgfalt ist nötig, wenn staatliche Markt Eingriffe so erfolgen, dass sie Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern und/oder ausländischen Unternehmen zur Folge haben.

► Governance – Infrastruktur in der Kritik

Die Protestkultur in Deutschland hat sich verbürgerlicht und reicht in weite Teile der Gesellschaft hinein. Wenn Wohlstand als gegeben angesehen wird und der Rückhalt für große Infrastrukturprojekte in der Bevölkerung schwindet, bedarf es neuer Lösungen. Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen kann heute nur noch erlangen, wer die Menschen früher und stärker beteiligt. Wirtschaft und Politik sind in der Pflicht, transparent und dialogorientiert über Chancen und Risiken zu informieren und Betroffene frühzeitig in die Planung einzubinden.

Bisher werden Betroffene mit den Planungen der Behörden konfrontiert, wenn die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen ist. Die Maßnahme ist dann schon konkret und es sind nur noch Einwendungen wegen Verletzung subjektiver Rechte beziehungsweise umweltrechtlicher Belange im Rahmen des Verbandsklagerechts geltend zu machen. Große Projekte landen dann in der Regel vor den Verwaltungsgerichten mit der Folge jahrelanger Verzögerung der Planungsverfahren und damit der Umsetzung.

Frühe und transparente Information – effektive Bürgerbeteiligung fördern

Deshalb ist es erforderlich, die Betroffenen frühzeitig in die Prozesse einzubeziehen und im Rahmen des Planungsprozesses auch die von Seiten der Betroffenen eingebrachten Alternativvorschläge zu prüfen. Soweit es möglich ist, könnte dann im Rahmen dieses Verfahrens, zum Beispiel über Mediation, nach gemeinsamen Lösungen gesucht werden, die anschließend gerichtliche Klärungen vermeiden helfen. Der Informationsfluss muss umgedreht werden: Die Information muss zu den Bür-

ger_innen kommen, nicht die Bürger_innen zur Information. Auch bedarf es eines aktiven Werbens für notwendige Projekte. Projektträger müssen – unterstützt durch Verantwortliche aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft – Nutzen und Bedarf transparent kommunizieren.

Beteiligung ist Voraussetzung für ein erfolgreiches Gelingen – sie bedarf aber auch klarer Regeln und Grenzen. Investitionen sind, insbesondere im Verkehrsbereich, langfristig angelegt und zahlen sich häufig erst nach Jahrzehnten aus. Daher brauchen alle Beteiligten, Unternehmen, Politik aber auch Bürger und Bürgerinnen, ein Höchstmaß an Verbindlichkeit und Planungssicherheit. Die Beteiligung muss alle Aspekte der Planung, auch wirtschaftliche Fragen und solche der Beschäftigungswirkung, umfassen.

Entscheidungen treffen die demokratisch legitimierten Institutionen

Gleichzeitig ist es Aufgabe der Politik, den übergeordneten Interessen des Gemeinwohls Geltung zu verschaffen. Dazu gehört auch, dass nicht nur Partikularinteressen der direkt Betroffenen Berücksichtigung finden. Die letztendliche Entscheidung über Infrastrukturprojekte muss weiter von den demokratisch legitimierten Institutionen getroffen werden. Das Ziel von Bürgerbeteiligung darf daher nicht darin bestehen, die parlamentarische Demokratie schleichend auszuhöhlen. Ein Verständnis von Bürgerbeteiligung, bei dem planfestgestellte oder im Bau befindliche Bauvorhaben jederzeit durch ein Votum gestoppt werden können, würde die Rechtsstaatlichkeit konterkarieren. Bürgerbeteiligung darf somit die Rechtssicherheit von Planfeststellungsverfahren nicht verhindern. Vor allem darf sie nicht dazu führen, dass artikulationsstarke Bevölkerungsgruppen ihre Interessen zu Lasten von Menschen durchsetzen, die ihre Interessen weniger gut vertreten können. Frühzeitig und transparent implementiert, kann sie dann dazu beitragen, Planungsverfahren deutlich zu verkürzen.

Änderung und Beschleunigung von Verfahrensabläufen

Auch die Reduzierung der Instanzen bei großen Infrastrukturprojekten auf das Bundesverwaltungsgericht hat nicht zur Beschleunigung beigetragen. Das Bundesverwaltungsgericht muss als Tatsachen- und Revisionsinstanz entscheiden, mit der Folge der Beweisaufnahme und von Nachbesserungen im Verfahren etc. – Doppelprüfungen, zum Beispiel bei der Umweltverträglichkeitsprüfung im Raumordnungsverfahren und Zulassungsverfahren oder im Anhörungsverfahren, sollten vermieden werden. Bund und Länder sollten eine mögliche Integration von

Raumordnungs- und Planungsverfahren insbesondere bei länderübergreifenden Projekten prüfen, um den Gesamtprozess zu beschleunigen. Die Zuständigkeit für das zeitintensive Anhörungsverfahren sollte auch bei der Schiene auf die Planfeststellungsbehörde übertragen werden.

Oft sind bei Planungsprozessen gesetzliche Regelungen der Länder, des Bundes und der Europäischen Union zu berücksichtigen. Das macht die Planungsprozesse kompliziert und unübersichtlich – auch für die Verwaltungen. Komplizierter wird es dann noch, wenn während des Planfeststellungsverfahrens Gesetze geändert werden. Zu prüfen ist, ob hier nicht ein Zeitpunkt festzulegen ist, der für die rechtliche Prüfung und die Überprüfung der Gerichte relevant ist. Spätere Änderungen blieben in diesem Verfahren dann unberücksichtigt.

Novellierung von Ausschreibungsverfahren

In der gesellschaftlichen Debatte über Infrastrukturprojekte spielt auch die Sorge um zu hohe Kosten eine Rolle. Es müssen deshalb Wege gefunden werden, die Planungs- und Investitionsunsicherheit gewährleisten. Durch die Praxis der öffentlichen Hand, bei Ausschreibungen den preisgünstigsten Anbieter zu wählen, werden die Kosten oftmals nicht realitätsnah kalkuliert. Dies führt zu erheblichen Kostensteigerungen, längeren Bauzeiten und schwächt das Image und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Notwendig ist deshalb eine Novellierung von Ausschreibungsverfahren, um die Glaubwürdigkeit der öffentlichen Hand wieder zu stärken.

Das vorliegende Papier ist entstanden auf Basis der Workshops der AG Verkehr und Mobilität des Managerkreises.