

Um die gesetzlichen Straßenbaulastträger-Aufgaben sicher zu erfüllen, sind kompetente und leistungsfähige Organisationen notwendig. Denn Struktur und Rechtsstatus ist insbesondere auf die Funktionssicherung des Straßennetzes auszurichten. Ziel muss auch sein, die viel zu knapp bemessenen Finanzmittel optimal zu verwenden. Deshalb müssen sich alle Modelle an der Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Kostentransparenz ihrer Leistungen sowie der Qualität ihrer Ergebnisse messen lassen.

➤ Schwerpunkte der zukünftigen Entwicklung aus Sicht der BSVI

Sowohl für den Berufsstand als auch für die Straßenbauverwaltungen sehen wir folgende Entwicklungsschwerpunkte:

- **Zukunftsweisende Strukturen für die Straßenbauverwaltungen:** Leistungsstarke Organisationseinheiten mit durchgängiger Zuständigkeit für Bundesfern- und Landes- oder Staatsstraßen. Es gilt, einheitliche technische Standards und fachliche Kompetenz zu sichern. Bisherige Formen der Vertragsgestaltung sind unter Einbeziehung von Erhaltungsleistungen als Funktionsbauverträge weiter zu entwickeln.
- **Kompetenz der Straßenbauverwaltungen als Partner für die Wirtschaft:** Die Anforderungen an Straßenbauverwaltungen als Vertragspartner sind enorm gestiegen. Straßenbau- und Verkehrsingenieure brauchen eine gezielte, hochwertige Aus- und Fortbildung. Straßenbauverwaltungen müssen Präsenz in der Gremienarbeit zur Weiterentwicklung von Standards und Regelwerken zeigen. Mit erhöhter Interdisziplinarität müssen sich Ingenieure in Führungspositionen in Wirtschaft und Verwaltung als Berufsstand behaupten und etablieren.
- **Optimaler Einsatz der Finanzmittel zur Erhaltung und zum Ausbau der Straßeninfrastruktur:** Die Zustandserfassung und Bewertung von Straßen in Verbindung mit betriebswirtschaftlichen Steuerungselementen bietet die Chance, die Bedarfslage der Straßen transparent zu machen. Nur mit

Budgets, die sich an der Bedarfslage orientieren, lässt sich das Anlagevermögen für die Zukunft erhalten. Die Berücksichtigung von Lebenszykluskosten in Entscheidungsprozessen unterstützt diesen Ansatz.

Die BSVI appelliert an alle Entscheidungsträger in Bund, Ländern und Kommunen, auf eine Entwicklung hinzuwirken, die diesen Zielen Rechnung trägt.

➤ Arbeitsgruppe „Strukturentwicklung Straßenbauverwaltung“

Mitglieder der Arbeitsgruppe:

Dipl.-Ing. Martin Weber, VSVI Hessen (Ltg.)
 Dipl.-Ing. Wolfgang Pflaumer, VSVI Baden-Württemberg
 Dr.-Ing. Klaus-Jürgen Reuter, VSVI Sachsen-Anhalt
 Dipl.-Ing. Gerald Roloff, VSVI Niedersachsen
 Dipl.-Ing. Christoph Schröder, VSVI Hamburg
 Dr.-Ing. Joachim Wenzel, VSVI Thüringen



Geschäftsstelle:
 30161 Hannover, Eichstraße 19
 Tel. (05 11) 31 26 04, Fax 3 88 51 42
 E-Mail: info@bsvi.de
 Internet: www.bsvi.de



BUNDESVEREINIGUNG
 DER STRASSENBAU- UND
 VERKEHRSINGENIEURE e.V.



Stand: Januar 2009



**WEITERENTWICKLUNG
 DER
 STRASSENBAU-
 VERWALTUNG**

➤ Einleitung

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Deutschland ist von entscheidendem Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Damit die Straßeninfrastruktur die Anforderungen der steigenden Verkehrsnachfrage erfüllt, sind zunächst auskömmliche Finanzmittel für den Ausbau und die Erhaltung durch Bund, Länder und Kommunen unabdingbar. Um die erforderlichen Investitionen im Sinne der politischen Zielvorgaben einzusetzen, bedienen sich die Straßenbaulastträger der staatlichen und kommunalen Verwaltungen und weiterer Organisationen unterschiedlicher Rechtsform.

Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) hat im Jahr 2000 mit ihrer Broschüre „Neuorientierung der Straßenbauverwaltung“ Zielvorstellungen und Konzepte für zukünftige Strukturen und Verantwortlichkeiten staatlicher Verwaltungen und Eigenbetriebe zur Betreuung des Straßennetzes formuliert. In der Erwartung stabiler finanzieller und personeller Ressourcen, kontinuierlicher Reformen des Haushalts-, Dienst- und Beamtenrechts sowie einer zunehmenden Bedeutung der betriebswirtschaftlichen Steuerung von Verwaltungsleistungen gingen wir seinerzeit von einer Konsolidierung bereits weiterentwickelter Strukturen aus.

➤ Aktuelle staatliche Rahmenbedingungen für den Straßenbau in Deutschland

Die Erwartungen waren aus heutiger Sicht zu optimistisch. Die Gelder, die Bund, Länder und Kommunen für den Straßenbau derzeit zur Verfügung stellen, bleiben deutlich hinter dem Bedarf für die Erhaltung und den Ausbau zurück. Konzepte und Lösungsansätze (u.a. in der Föderalismuskommission) liegen vor und harren weiterhin einer Entscheidung. Aber auch der Blick auf die Verwaltungslandschaft in Deutschland offenbart eine bemerkenswerte Entwicklung, welche die BSVI veranlasst, das Thema erneut aufzugreifen:

Die Bundesländer haben ihre Verwaltungen sehr individuell weiterentwickelt.

- Neben klassischen Straßenbaudienststellen haben sich unterschiedliche Modelle von Landesbetrieben etabliert. Die Einführung betriebswirtschaftlicher Steuerungsinstrumente ist mehr oder weniger weit fortgeschritten. Manche Länder beschreiten hingegen den Weg einer „Kommunalisierung“ staatlicher Aufgaben im Straßenbau.
- Reformen der o.g. Rechtsbereiche haben in den vergangenen Jahren allerdings nicht stattgefunden und blockieren weitere Reformen des Verwaltungshandelns.
- Politisch kraftvoll proklamierte „Planungsbeschleunigungs-“ und Entbürokratisierungsmaßnahmen stellen sich angesichts neuer Rechtsetzung und -sprechung zum Planungs- und Vergaberecht als wirkungslos heraus.
- Die Verwaltung kommunaler Straßennetze ist bisher überwiegend öffentlich-rechtlich organisiert, die Finanzierung erfolgt aus Steuermitteln.

➤ Auswirkungen der Entwicklung

Während des langjährigen Prozesses der personellen und strukturellen Schwächung der Straßenbauverwaltungen haben es die Gesetzgeber nicht ansatzweise erreicht, Reformen des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts voranzubringen. Mit bundesweit sehr unterschiedlichen und vielfach politisch motivierten Strukturen und Lösungsansätzen sind die Länder bemüht, die Verwaltungen und Landesbetriebe nach ihren individuellen Vorstellungen auszurichten. Die Entwicklung ist geprägt von:

- Know how-Verlusten in verbleibenden staatlichen Verwaltungen und Landesbetrieben, die die Handlungsfähigkeit zunehmend einschränken.

- Dezentralisierung von Verantwortlichkeiten, Durchsetzungsproblemen der Auftragsverwaltung, Steuerungsdefizite auch in der Personal- und IT-Entwicklung.
- Zunehmender öffentlicher Kritik an langen Planungs- und Entscheidungsprozessen, schlechtem Straßenzustand, Behinderungen im Verkehrsablauf, Verkehrsbeschränkungen, Stauzeiten etc.
- Verlust an Vertrauen in das Verwaltungshandeln und in politische Entscheidungen.
- Zunehmendem Einfluss von Lobbyisten (Güterkraftverkehrsgewerbe, Bau- und Finanzwirtschaft), die in der kontinuierlichen Schwächung der staatlichen Aufgabenträger ihre Chance zur Erschließung neuer Aufgaben- und Produktionsfelder sehen.

➤ Anforderungen an die Straßeninfrastruktur und deren Organisation

Die Straßeninfrastruktur droht aufgrund der finanziellen Defizite zum Engpass für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland zu werden. Forderungen nach einer effizienten Steuerung staatlicher Aufgaben im Straßenbau sind von unverändert hoher Aktualität. Organisationen, denen die Aufgaben aus der Straßenbaulast übertragen sind, müssen als gleichrangige Vertragspartner gegenüber der Privatwirtschaft bestehen können, um die Erfüllung politischer und fachlicher Zielsetzungen sicher zu stellen. Im Vergleich zum Jahr 2000 existiert heute eine große Vielfalt an realen und theoretischen Organisationsmodellen für Straßenbauverwaltungen auf den Ebenen der Länder und Kommunen. Hinzu kommen unterschiedliche Konzepte öffentlich-privater Zusammenarbeit, Privatfinanzierungsmodelle und neue Formen der vertraglichen Ausgestaltung von Bau- und Erhaltungsaufgaben, die je nach Betrachtungsweise von prinzipiellen Vor- und Nachteilen geprägt sind. Sie stellen ergänzende und im Einzelfall sinnvolle Lösungsansätze dar.