

Per E-Mail an thomas.paulsen@adac.de

Herrn Thomas Paulsen
ADAC motorwelt
ADAC Verlag GmbH
Hansastraße 19
80686 München

Der Präsident

München, den 4. November 2015

Interviewanfrage „Personalmangel bei Straßenbauingenieuren“

Sehr geehrter Herr Paulsen,

gerne beantworten wir Ihre Interviewanfrage. Die BSVI vertritt als Dachverband die vierzehn Vereinigungen der Straßenbau- und Verkehringenieure (VSVI). In diesen Landesvereinigungen sind rund 17.000 Ingenieurinnen und Ingenieure aus allen Bundesländern Mitglied.

► *Wie viel Personal wurde in den Straßenbauämtern der Länder abgebaut?*

Zunächst möchte ich an die Aufgabenverteilung im Straßenbau erinnern wie sie im Grundgesetz geregelt ist: Die Länder betreiben den Straßenbau im Auftrag des Bundes mit eigenen Verwaltungen und eigenem Personal. Daher kann es naturgemäß keine einheitliche Antwort auf diese Frage geben.

Die Straßenbauverwaltungen der Länder haben nach unserer Übersicht in den letzten 20 Jahren Personal in einer Größenordnung von 20 % bis 30 % abgebaut – und das trotz zunehmender Aufgaben und immer komplexerer Aufgabenstellungen. Das war und ist unter Berücksichtigung der Verwaltungsreformen und teils massiven Strukturänderungen bis hin zu Privatisierungen von zuvor staatlichen Aufgaben oft zu viel.

Manche Verwaltung konnte sich bei der Planung der Straßen und Brücken noch einen gewissen Spielraum schaffen, indem sie z. B. im Straßenbetriebsdienst überproportional Personal

abgebaut haben, aber ansonsten sehen wir eine zunehmende Überlastung, die sich auch dramatisch auf die Leistungsfähigkeit auswirkt.

► *Wie hoch ist der Bedarf an Straßenbauingenieuren und kann er gedeckt werden?*

Der Bedarf an Ingenieurinnen und Ingenieuren ist in der Bauindustrie, in den Büros und in den Behörden ungebrochen, täglich zu spüren und kann schon heute nicht mehr auch nur ansatzweise gedeckt werden – Stichwort: Fachkräftemangel.

Bedenkt man, dass Planen und Bauen immer komplexer, die Spezialisierungen immer feiner und die Projektkommunikation immer aufwändiger werden und dass die Demografie auch vor den Bauschaffenden nicht Halt macht, dann muss allen klar sein, auf welchen Personalengpass wir zusteuern bzw. schon angekommen sind. Wenn jetzt auch noch die Investitionen gerade wegen des immensen Erhaltungsbedarfs hochgefahren werden – was für Deutschland ja richtig und wichtig ist – dann wird sich die Personalsituation noch weiter verschärfen und einen Zustand herbeiführen, der eine fachgerechte Realisierung stark infrage stellt.

Noch eine Anmerkung zur Diskussion um die Übernahme der Autobahnen oder gleich aller Fernstraßen durch den Bund. Auch eine Bundesgesellschaft würde vor denselben Problemen stehen, neue und gute Ingenieure zu bekommen.

► *Wie viele studieren „Straßenbauingenieur“ und stehen in den nächsten Jahren dem Arbeitsmarkt zur Verfügung?*

Zum einen hat uns der Bologna-Prozess eine schier unüberschaubare Zersplitterung der Studiengängen im Straßenbau- und Verkehrswesen beschert wie z. B. „Urbane Mobilität“ oder „Internationales Baumangement“. Zum anderen hat sich der Studierende heute während des Studiums ja noch gar nicht auf eine Fachrichtung festgelegt, so dass uns hierzu keine Zahlen vorliegen.

Was wir von den Kollegen aus den Universitäten und Hochschulen hören, ist, dass die Studierendenzahlen im Bauingenieurwesen sich regional sehr unterschiedlich entwickeln. Generell ist aber klar, dass schon heute die aus dem Berufsleben ausscheidenden nicht 1:1 ersetzt werden können. Der Ingenieurmangel wird sich bald noch weiter verschärfen, wenn die starken Jahrgänge – in den Belegschaften sind die 50- bis 60-Jährigen eindeutig die größte Gruppe – in Rente oder Pension gehen.

► *Wie schätzen Sie die Personalsituation ein?*

Die Lage ist sehr ernst. Unter den Baufirmen ist der Wettbewerb um den nächsten Auftrag hart und die Ingenieurbüros können oft die eigentlich gesetzlich fixierten Honorarsätze nicht erzielen. Bauingenieure verdienen im Vergleich zu Maschinenbau- und Elektroingenieuren deutlich weniger. Ich arbeite in der Bayerischen Straßenbauverwaltung die ebenfalls durch den Sparzwang rund 20 % der Stellen abbauen muss. Mit immer weniger Personal stemmen wir aber immer höhere Investitionen – das geht empfindlich an die Substanz.

Die Ansprüche, die die Gesellschaft an eine moderne Straßeninfrastruktur stellt, sind hoch – Tendenz steigend. Leistungsfähig, verfügbar, sicher, umweltschonend sowie radfahrer- und fußgängerfreundlich soll sie sein. Das ist nur mit gut ausgebildetem, hochqualifiziertem und motiviertem Personal zu leisten.

Um diese Aufgaben zu bewältigen, muss die Gesellschaft in den kommenden Jahren ein besonderes Augenmerk auf den Nachwuchs legen. Das fängt bei dem Bild des Bauingenieurs in der Öffentlichkeit an und hört bei der Bezahlung auf. Nur so können wir sicherstellen, dass unsere Infrastruktur auch morgen die hohe Qualität von heute bieten kann.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dipl.-Ing. Rainer Popp