



Wege aus dem öffentlichen Investitionsstau

Vorschläge für den Verkehrswegebau

November 2016

Inhalt

I. Der empirische Befund	3
II. Wege aus der Krise	6
III. Unsere Vorschläge	11

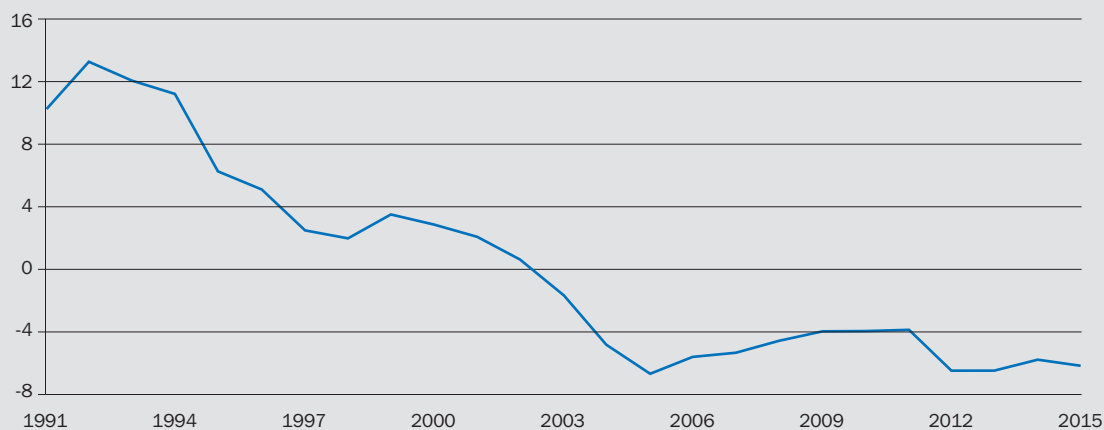
I. Der empirische Befund

1. Die öffentliche Infrastruktur ist in Deutschland jahrzehntelang auf Verschleiß betrieben worden. Seit 2003 übersteigen Jahr für Jahr die

Abschreibungen die Bruttoanlageinvestitionen. Oder anders ausgedrückt: Die Nettoinvestitionsquote liegt seit 2003 im negativen Bereich.

Nettoanlageinvestitionen des Staates in Bauten

Angaben in Mrd. Euro, zu jeweiligen Preisen



Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Folge ist ein gewaltiger Investitionsstau im Bereich der öffentlichen Infrastruktur, der sich insbesondere im Straßenverkehr mehr und mehr zu einer Belastung für den Investitionsstandort Deutschland entwickelt.

Dies zeigt eine Umfrage des Instituts der deutschen Wirtschaft unter 3.305 Unternehmen vom Herbst 2013 (s. Grafik S. 4). Zwei von drei befragten Firmen gaben an, in ihren Geschäftsabläufen durch eine mangelnde Qualität der Straßeninfrastruktur beeinträchtigt zu werden.

Eine aktuelle Umfrage des Zentralverbands des Deutschen Handwerks unter 5.900 Mitgliedsbetrieben unterstreicht dieses Ergebnis. Nur 27 % der Befragten vergeben für die Qualität der Straßen die Schulnoten eins oder zwei. Jeweils 15 % benoten sie nur mit „ausreichend“ oder gar „mangelhaft“. Immerhin 42 % der Betriebe sind der Meinung, dass sich der Straßenzustand

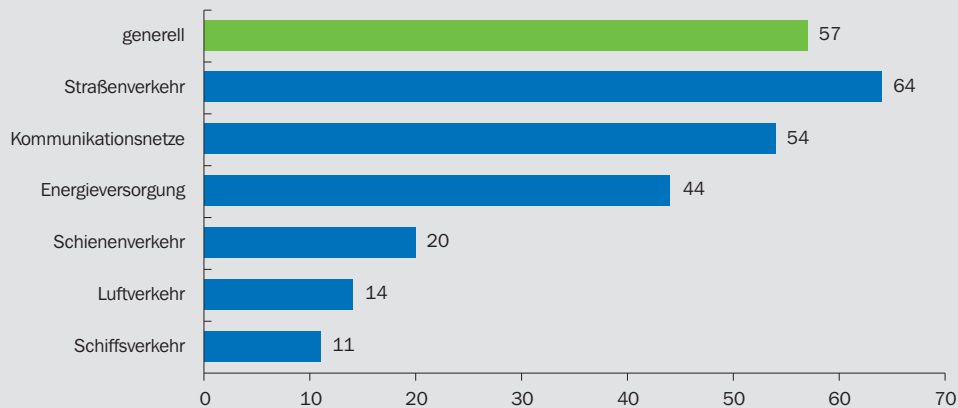
in den vergangenen zehn Jahren verschlechtert hat. Jede Woche kosteten Straßenmängel die Betriebe durchschnittlich 7,4 Stunden Zeit.

2. Die Politik der öffentlichen Investitionszurückhaltung hat in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass Bund, Länder und Gemeinden, aber auch die Deutsche Bahn AG die Vorbereitung neuer Projekte auf Sparflamme betrieben haben. Parallel sind Planungskapazitäten in der öffentlichen Verwaltung abgebaut worden.

Die Folge ist, dass die meisten Bundesländer und auch die Deutsche Bahn AG kaum noch über einen Vorrat an baureifen Projekten verfügen (s. Tabelle S. 6). Nachdem Bundesverkehrsminister Dobrindt 2015 Baufreigaben im Bundesfernstraßenbau in einem Volumen von 2,7 Mrd. Euro erteilt hatte, verfügten nur noch fünf Bundesländer über einen weiteren Projektvorrat.

Beeinträchtigungen der Geschäftsabläufe durch Infrastrukturprobleme

Angaben in Prozent der 3.305 befragten Unternehmen



Quelle: IW Köln

Ende September 2016 hat der Bundesverkehrsminister zwar eine neue Liste mit Baufreigaben in Höhe von 2,1 Mrd. Euro vorgelegt, in der einige Bundesländer „nachlegen“ konnten. Es zeigt sich allerdings auch, dass wiederum andere Länder weiterhin über keine baureifen Projekte verfügen. Darunter Berlin, Brandenburg, Bremen, Schleswig-Holstein und Hamburg. Zudem muss für die Umsetzung des einzigen aus Nordrhein-Westfalen angemeldeten Projekts mit einem Volumen von 700 Mio. Euro erst noch vollziehbares Baurecht vorliegen. Dadurch schrumpft das tatsächliche Volumen der baureifen Projekte 2016 zunächst auf 1,4 Mrd. Euro. Das Volumen liegt somit weit unter dem von 2015.

- Der Abbau von Ingenieurkapazitäten beeinträchtigt die Qualität der Planung und die Fähigkeit, Investitionsvorhaben zu managen. Die Folge ist, dass immer mehr Bauprojekte nicht mehr im Zeit- und Kostenrahmen fertiggestellt werden können.

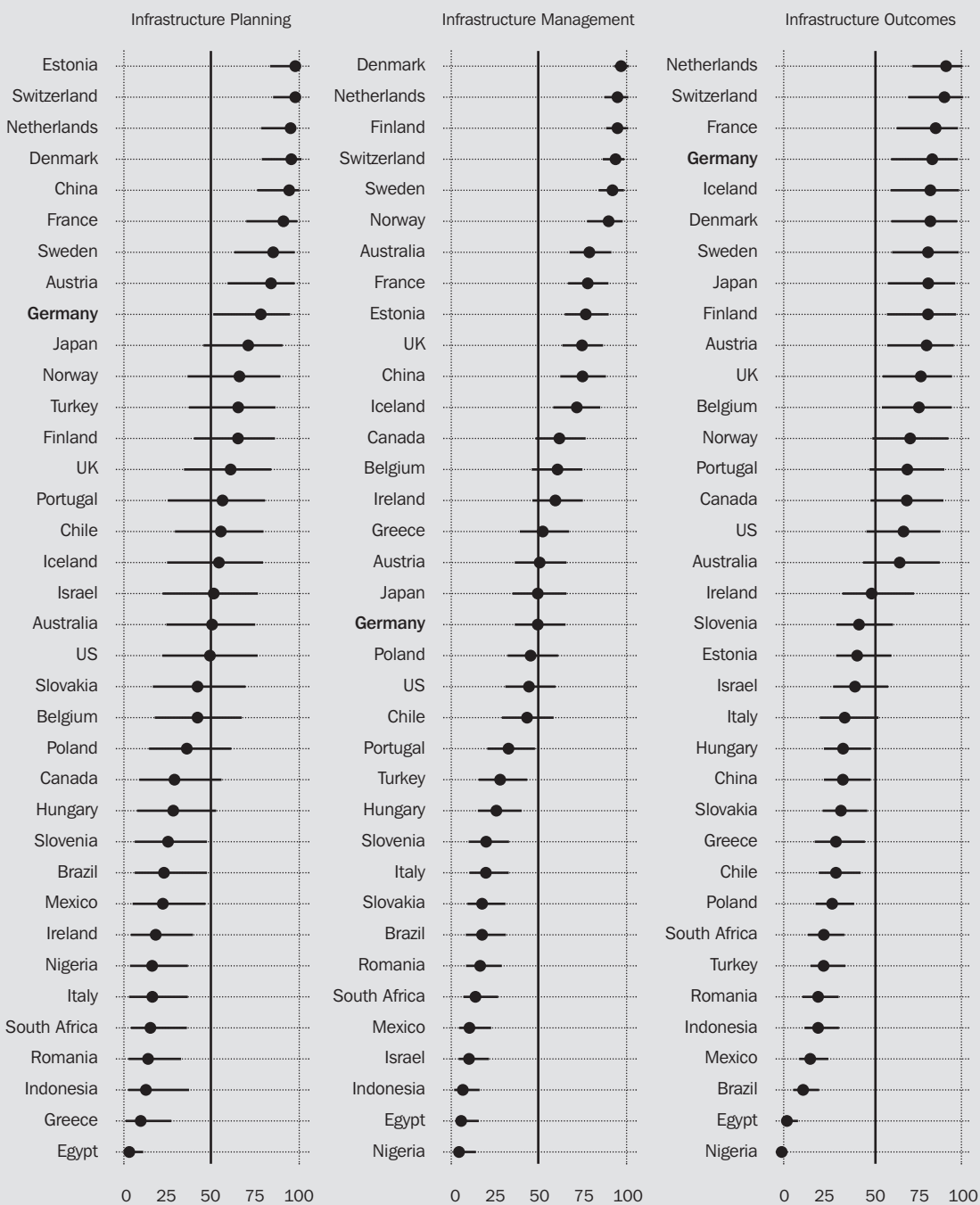
Dass es um die Planungs- und Managementfähigkeiten in Deutschland nicht mehr allzu gut

bestellt ist, belegen vor allem die Ergebnisse des „Governance Report 2016“ der Hertie School of Governance (s. Grafik S. 5). Im „Infrastructure Governance Index“ der Hertie School belegt Deutschland unter 36 Ländern nur noch den 11. Platz, weit hinter der Schweiz, den Niederlanden, Dänemark, Schweden und auch Frankreich:

- In der „Planung“ erreicht Deutschland nur einen sehr durchwachsenen 9. Platz.
- Ganz besonders schlecht schneidet Deutschland im „Management“ ab. Dort reicht es lediglich noch zu einem 19. Platz.
- Allein bei den „Ergebnissen“ kann sich Deutschland noch im internationalen Vergleich sehen lassen. Hier belegt Deutschland einen 4. Platz hinter den Niederlanden, der Schweiz und Frankreich.

Für uns ist das ein Zeichen, dass sich deutsche Ingenieurskunst bei allen Problemen in der Planung und dem Management von Bauprojekten international nach wie vor behaupten kann.

Deutsche Defizite beim Management öffentlicher Infrastrukturprojekte



Quelle: Hertie School of Governance, The Governance Report 2016, S. 156

Mangel an baureifen Projekten gefährdet die Umsetzung des Investitionshochlaufs

	Bedarfsplanprojekte mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss ohne Baufreigabe, Stand März 2015 (ohne ÖPP)		BMVI Investitionspaket Baufreigaben, Stand 20. Juli 2015		Vorratsplanung = Differenz angemeldete Projekte zu BMVI Investitionspaket		Anteil am Bundesfernstraßennetz
	Mio. Euro	Anteil	Mio. Euro	Anteil	Mio. Euro	Anteil	Anteil
Bayern	1.192	35,7 %	621	23,2 %	571	56,3 %	17,3 %
Hessen	664	19,9 %	390	14,6 %	274	27,0 %	7,7 %
Baden-Württemberg	558	16,7 %	537	20,0 %	21	2,1 %	10,5 %
Rheinland-Pfalz	260	7,8 %	293	10,9 %	0	0,0 %	7,3 %
Niedersachsen	164	4,9 %	173	6,5 %	0	0,0 %	11,8 %
Sachsen-Anhalt	160	4,8 %	115	4,3 %	45	4,4 %	5,0 %
Thüringen	145	4,3 %	42	1,6 %	103	10,2 %	4,0 %
Nordrhein-Westfalen	103	3,1 %	128	4,8 %	0	0,0 %	12,9 %
Mecklenburg-Vorpommern	81	2,4 %	97	3,6 %	0	0,0 %	4,9 %
Sachsen	14	0,4 %	14	0,5 %	0	0,0 %	5,6 %
Berlin-Brandenburg	0	0,0 %	18	0,7 %	0	0,0 %	7,4 %
Hamburg	0	0,0 %	181	6,8 %	0	0,0 %	0,4 %
Schleswig-Holstein	0	0,0 %	70	2,6 %	0	0,0 %	4,0 %
Summe	3.341	100,0 %	2.679	100,0 %	1.014	100,0 %	

II. Wege aus der Krise

1. Botschaft: Finanzierung sichern

Die Politik der Bauprogramme hat sich in der Vergangenheit nicht bewährt. Das nach politischer Opportunität schwankende Investitionsniveau führte auf der Seite der öffentlichen Auftraggeber zu Fehlansätzen (z.B. Abbau von planendem Personal) und auf der Auftragnehmerseite zu Problemen bei der Kapazitätsanpassung und damit zu wirtschaftlicher Instabilität.

Die Deutsche Bauindustrie unterstützt deshalb die Politik des „Investitionshochlaufs“ von Bundesverkehrsminister Dobrindt, mit der erstmals auf der Ebene des Bundes eine Verstärkung der Investi-

onlinie Verkehr über einen längeren Zeitraum hinweg durchgesetzt werden soll. Besonders deutlich wird dies im Bereich der Bundesfernstraßen:

- Nach dem Durchschreiten der Talsohle im Jahre 2015 sollen die Investitionen in die Bundesfernstraßen bis 2018 auf 7,2 Mrd. Euro steigen.
- Durch die Ausweitung der Nutzerfinanzierung auf alle Bundesstraßen wird sichergestellt, dass die Aufstockung der Bundesfernstraßeninvestitionen über 2018 hinaus Bestand hat.

- Mit der Zweckbindung der Mauteinnahmen und der Überführung des zweckgebundenen Mautaufkommens in eine Bundesfernstraßengesellschaft sollen die Investitionsmittel ab 2020 ganz dem jährlichen Verteilungsstreit der Haushaltspolitik um knappe Haushaltsmittel entzogen werden.

Voraussetzung ist allerdings, dass die Überprüfung der Wegekostenrechnung nicht zu einem Einbruch der Mauteinnahmen führt. Es ist sicherzustellen, dass die verwendeten Zinssätze sich an der langfristigen Zinsentwicklung, nicht an der aktuellen, politisch verzerrten Zinssituation orientieren.

Investitionen in die Bundesverkehrswege						
	Angaben in Mio. Euro					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bundesfernstraßen	5.262	6.208	6.577	7.205	7.200	7.042
Eisenbahnen des Bundes	4.599	4.998	5.064	5.631	5.484	5.218
Bundeswasserstraßen	760	974	1.059	973	959	866
Kombinierter Verkehr	52	127	112	112	132	132
Gesamt	10.673	12.307	12.812	13.921	13.775	13.258

Quelle: BMVI

Dagegen scheint es so, dass der Scheitelpunkt des Investitionshochlaufs im Bereich der Bundeswasserstraßen bereits 2018, im Bereich der Eisenbahnen des Bundes bereits 2019 überschritten wird. Es wäre zu prüfen, ob auch für diese Verkehrsträger ähnliche Stabilisierungsmechanismen entwickelt werden können wie für die Bundesfernstraßen.

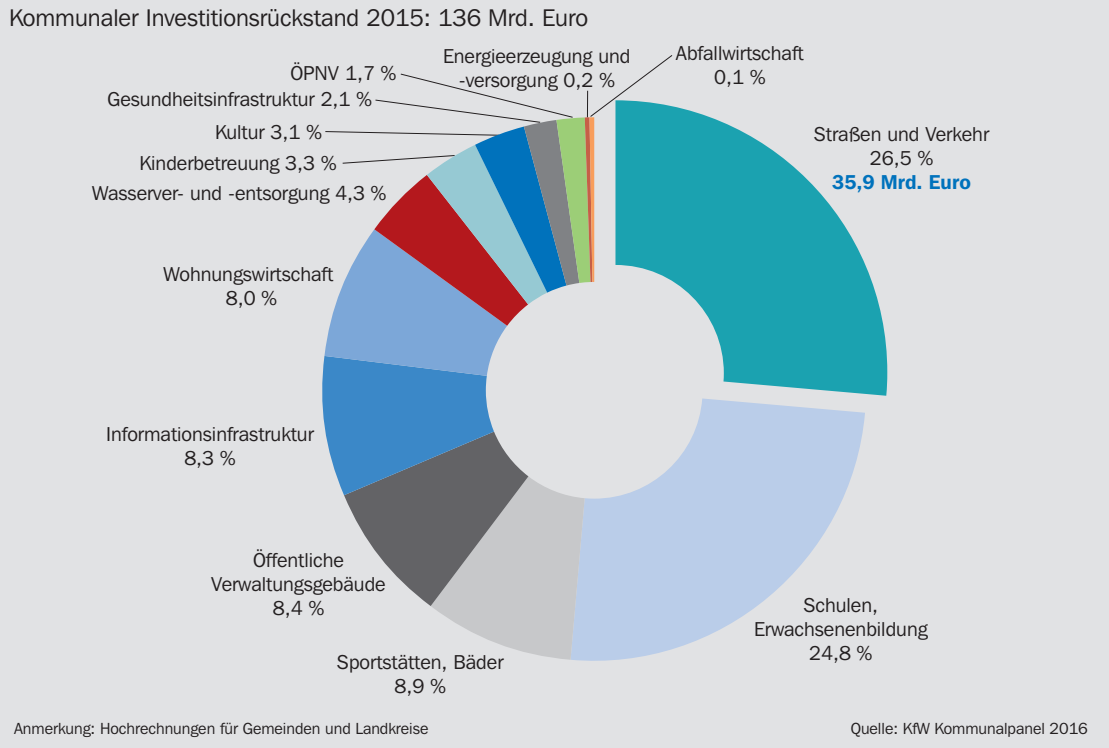
Im Bereich der Kommunen sind wir von einem „Investitionshochlauf“ noch weit entfernt. Nach wie vor fehlt es einem großen Teil der Kommunen – trotz verbesserter Steuereinnahmen – an Finanzkraft, um den nach wie vor immensen Investitionsstau von 136 Mrd. Euro abzubauen. Davon entfallen immerhin 36 Mrd. Euro auf den Verkehrsbereich.

Mehr noch: Für einen Teil der Kommunen wird sich die ohnehin schon prekäre Situation noch verschärfen, wenn nicht bald Klarheit darüber geschaffen wird, wieviel Bundes- und Landesmittel über die nächsten Jahre zur Verfügung stehen, um den Investitionsstau aufzulösen und die Modernisierung der kommunalen Verkehrswege voranzutreiben.

Die deutsche Bauindustrie bedauert deshalb, dass es in den jetzt abgeschlossenen Verhandlungen über die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen nur bedingt gelungen ist, den Bund bei der Finanzierung der kommunalen Verkehrswege „im Boot“ zu halten.

- Das GVFG-Bundesprogramm soll zwar dauerhaft fortgeführt werden, die Finanzausstattung des Programms bleibt allerdings offen. Wir plädieren für eine Aufstockung auf 400 Mio Euro.
- Zur Fortschreibung der Entflechtungsmittel über das Jahr 2019 hinaus haben sich Bund und Länder dagegen nicht entschließen können. Wir appellieren deshalb an die Länder, das zusätzliche Umsatzsteueraufkommen in Höhe der bisherigen Entflechtungsmittel – also 1,3 Mrd. Euro – landesgesetzlich für Investitionen in die kommunale Infrastruktur zweckzubinden.

Investitionsrückstand nach Aufgabenbereichen



2. Botschaft: Planungen beschleunigen

Mit der Lösung des Finanzierungsproblems allein ist es jedoch nicht getan. Immer häufiger stehen Bund, Länder und Gemeinden, aber auch die Deutsche Bahn AG vor dem Problem, dass Investitionsmittel aus Mangel an baureifen Projekten nicht verbaut werden können. Die Gründe:

- Der Mangel an qualifizierten Planern in der öffentlichen Verwaltung, der Planungen verzögert, aber sich immer häufiger auch in der
- Qualität der Ausschreibungsunterlagen niederschlägt. Hier rächt sich, dass viele Bundesländer wie z. B. Nordrhein-Westfalen (zwischen 2006 und 2013 um über 10%) ihren Personalbestand in den Bauverwaltungen in den vergangenen Jahren ausgedünnt haben.
- Die zunehmende Komplexität der Planungs- und Genehmigungsverfahren, durch die die Kosten, die Dauer und auch die Risiken von

Kommunaler Investitionsbedarf im Bereich der Verkehrswege

Projekte mit dringendem Finanzierungsbedarf aus GVFG-Mitteln

Dresden	Projekt Stadtbahn 2000	250 Mio. Euro
Düsseldorf	Verlängerung der U81 mit Rheinquerung	110 Mio. Euro
Frankfurt/Main	S-Bahn nördlich des Mains	400 Mio. Euro
Nürnberg	Stadt-Umland-Bahn nach Herzogenaurach	365 Mio. Euro
Stuttgart	Verlängerung der S2 Bernhausen-Neuhausen	104 Mio. Euro
Ulm	Straßenbahnlinie 2	200 Mio. Euro

Beginn der Planung bis zum unanfechtbaren Planfeststellungsbeschluss deutlich zugenommen haben. Beispielsweise hat der EuGH mit seinem jüngsten Urteil zur Eindämmung der Präklusion die Hürden für eine zügige Planung weiter erhöht.

Auch die Deutsche Bauindustrie spricht sich dafür aus, die personellen Kapazitäten in den Bauverwaltungen wieder aufzustocken. Wir halten es jedoch – angesichts des angespannten Arbeitsmarktes für Ingenieure – für unrealistisch, dass die bestehenden Personalengpässe in absehbarer Zeit überwunden werden können.

Die Deutsche Bauindustrie schlägt deshalb vor, neben der Vergabe von Planungsleistungen an externe Ingenieurbüros, im Interesse einer Beschleunigung der Planungsverfahren Bauen und Planen künftig stärker zu verzahnen. Das heißt:

(1) Mehr Partnering:

Die bauausführende Wirtschaft muss frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen werden. Dadurch könnten die Planungen in einer Verhandlungsphase zwischen Bauherren, Ingenieurbüros und Bauwirtschaft optimiert werden. Das deutsche Vergaberecht sieht dafür den sog. „Wettbewerblichen Dialog“ vor.

(2) Mehr Design-and-Build-Verträge:

Teile der Planung könnten bei Kapazitätsengpässen auf Auftraggeberseite auch auf die bauausführende Wirtschaft übertragen werden. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung sollte zwar weiterhin auf der öffentlichen Seite verbleiben, Bauunternehmen könnten aber – aufgrund eigener Planungskapazitäten oder in Kooperation mit Ingenieurbüros – die Ausführungsplanung übernehmen.

(3) Mehr Value-Engineering:

Vor allem bei komplexen Großprojekten sollte es auch nach dem Zuschlag in einem Value-Engineering-Prozess zulässig sein, in der Bauphase Optimierungen vorzunehmen.

Alle diese Vertragsvarianten gehen mit einer zusätzlichen Risikoübertragung auf die private Seite einher, weshalb sie nicht zum „Nulltarif“ zu haben sind. Die zusätzlichen Leistungen der Bieter müssen selbstverständlich angemessen vergütet werden.

Die vorgeschlagenen Vertragsmodelle sind aus unserer Sicht vor allem für die noch vor uns liegenden Großbauvorhaben geeignet.

Dazu gehören u.a.:

- die 2. S-Bahn Stammstrecke München
- die Fehmarnsund-Querung
- die neue Rheinbrücke in Köln im Zuge der A1
- den Entlastungstunnel Starnberg im Zuge der B2

Aber auch das Planungs- und Genehmigungsrecht wie auch die Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen auf den Prüfstand gestellt werden. Wir begrüßen deshalb ausdrücklich, dass Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ein Innovationsforum Planungsbeschleunigung eingesetzt hat, das in zwei Arbeitsgruppen

- (1) die Optimierung von Planungs- und Genehmigungsverfahren und
- (2) die Evaluierung natur- und artenschutzrechtlicher Vorgaben des nationalen und europäischen Rechts

zum Ziel gesetzt hat.

Länder wie Dänemark (Beispiel: „Fehmarnbelt-Tunnel“) und die Schweiz (Beispiel: „Gotthardtunnel“) machen uns vor, wie Planungen beschleunigt und Projekte effizienter umgesetzt werden können. Für uns scheint es geboten, dass insbesondere die folgenden Vorschläge noch einmal auf ihre Beschleunigungswirkungen abgeklopft werden:

- die Anwendung vereinfachter Genehmigungsverfahren für Ersatzbauwerke (z. B. Brücken), d. h. ob anstatt eines langwierigen Planfeststellungsverfahrens auch ein Unterbleibensentscheid oder eine Plangenehmigung ausreichend sein könnte,
- die verstärkte Anwendung von projekt- oder programmbezogenen Maßnahmengesetzen, wie sie z. B. in Dänemark zur Umsetzung der Beltquerungen eingesetzt wurden bzw. noch werden,
- die Prüfung überzogener umweltrechtlicher Vorgaben, z. B. an die Bereitstellung von Ausgleichsflächen,
- die Zusammenlegung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde,
- die Straffung der Umweltverträglichkeitsprüfung, wie sie z. B. auch von der EU-Kommission jüngst ins Gespräch gebracht worden ist.

3. Botschaft: Verantwortung für Bundesfernstraßen in einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes bündeln

Im Interesse einer nachhaltigen Beschleunigung der Planungsprozesse muss aber auch eine grundlegende Reform der Auftragsverwaltung für die Fernstraßen des Bundes in Angriff genommen werden. Die traditionelle Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern hat sich überlebt. Für die Zukunft muss sichergestellt werden, dass der Bund mehr Einfluss auf die Beschaffung der Fernstraßen nehmen kann, sei es bei der Maßnahmenpriorisierung, einer bundesweiten Standardisierung und Vereinheitlichung von Prozessen oder im Bereich des Projekt-Controllings.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir den Beschluss der Regierungschefs von Bund und Ländern vom 16. Oktober 2016, die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr voranzutreiben. Wir teilen die Auffassung, dass durch eine solche Gesellschaft die Beschaffungsprozesse im Bereich der Bundesfernstraßen langfristig effizienter gestaltet werden können.

Wir sehen vor allem zwei wesentliche Vorteile:

- Schaffung eines Finanzierungskreislaufs, in dem die Mauteinnahmen – ergänzt durch Haushaltsmittel – zweckgebunden dafür eingesetzt werden, den bedarfsgerechten Ausbau, die Erhaltung und den Betrieb der Bundesfernstraßen sicherzustellen.
- Bündelung der Finanzierungs-, Bau- und Betriebsverantwortung in einer Hand auf der Ebene des Bundes. Dadurch können Ineffizienzen überwunden werden, wie sie sich in der Ver-

gangenheit aus Interessensunterschieden zwischen Bund, Ländern und Landesstraßenbauverwaltungen ergeben haben.

Die Gesellschaft sollte sich unter Berücksichtigung des Lebenszyklusansatzes streng an dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit orientieren. Dies bedeutet auch, dass die Gesellschaft aus der Vielfalt an Beschaffungsvarianten, von der konventionellen Beschaffung über Design-and-Build-Verträge bis hin zu Funktionsbauverträgen und Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP), die im Bezug auf das konkrete Projekt wirtschaftlichste Umsetzungsmöglichkeit auszuwählen hat. Wir schlagen deshalb vor, die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen verbindlich festzuschreiben. Gleichzeitig sollte die Gesellschaft bundesweit einheitliche Standards für die unterschiedlichen Beschaffungsvarianten sowie einheitliche technische Regelwerke über die Landesgrenzen hinaus festlegen.

Die für eine Infrastrukturgesellschaft Verkehr notwendige Grundgesetzänderung muss noch in dieser Legislaturperiode von Bundestag und Bundesrat beschlossen werden. Das geplante Errichtungsgesetz sollte sich am Grundsatz „So viel Zentralität wie nötig, so viel Dezentralität wie möglich“ orientieren. Ziel ist eine schlanke Managementgesellschaft, deren operative Einheiten projektnah in den Bundesländern angesiedelt sein sollten. Es ist unbestritten, dass die personellen Kapazitäten der Auftragsverwaltungen der Länder – gegebenenfalls in anderer Arbeitgeberstruktur – auch künftig vor Ort benötigt werden.

4. Botschaft: Projekte partnerschaftlich umsetzen

Um die gewaltigen Aufgaben im Bereich des Verkehrswegebbaus bewältigen zu können, müssen wir in der Abstimmung von Planen und Bauen, aber auch in den Projekten selbst zu partnerschaftlichen Verfahren zurückkehren.

Vorschläge zu einer solchen partnerschaftlichen Projektzusammenarbeit hat bereits die Reformkommission „Bau von Großprojekten“ vorgelegt. Das heißt:

- Die Digitalisierung der Bauprozesse von der Planung über die Bauphase bis zur Erhaltungs- und Betriebsphase muss vorangetrieben wer-

den. Im BIM-Stufenplan 2020 ist vorgesehen, dass Building-Information-Modeling ab 2020 für alle Verkehrsinfrastrukturprojekte verpflichtend eingeführt wird.

- Risiken müssen in der Projektvorbereitung stärker berücksichtigt werden. Zur Abfederung von Projektrisiken sollte es zulässig sein, Risikobudgets vorzuhalten.
- Streitbeilegungsmechanismen müssen gesetzlich verbindlich gemacht werden. Das Vereinigte Königreich macht uns vor, wie es gehen kann. Das Stichwort heißt Adjudikation.

Was wir aber gar nicht gebrauchen können, sind neue Belastungen im Verhältnis von Auftragnehmern und Auftraggebern, wie sie im neuen Bauvertragsrecht drohen. Im aktuellen Gesetzentwurf des BMJV sollen Auftraggeber das Recht erhalten, Änderungen auch nach Vertragsabschluss anordnen

zu können. Mit diesem Anordnungsrecht wird die Machtbalance zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer einmal mehr zulasten der Bauseite verschoben. Genau das konterkariert jedoch die partnerschaftlichen Ansätze der Reformkommission.

III. Unsere Vorschläge

Die Deutsche Bauindustrie fordert die Politik auf,

1. eine bedarfsgerechte Finanzierung der Investitionen in die Bundesverkehrswege in Höhe von jährlich mindestens 14 Mrd. Euro langfristig sicherzustellen.
2. die Bundesfernstraßeninvestitionen mindestens auf dem Niveau von 2018, d.h. 7,2 Mrd. Euro jährlich, zu verstetigen. Um dies sicherstellen zu können, muss die Ausweitung der Nutzerfinanzierung vorangetrieben werden.
3. einen Finanzierungskreislauf zu etablieren, in dem die Mauteinnahmen zweckgebunden für Erhalt, Ausbau und Betrieb der Bundesfernstraßen genutzt und dem Verteilungsstreit der Haushaltspolitiker entzogen werden. Ab 2020 sollte dies im Rahmen einer Bundesfernstraßengesellschaft erfolgen.
4. ähnliche Stabilisierungsmechanismen für die Schiene und für die Wasserstraßen zu entwickeln.
5. bei der Finanzierung der kommunalen Verkehrswege „im Boot“ zu bleiben. Die beschlossene Fortführung des GVFG-Bundesprogramm muss ab 2020 auf einem Niveau von 400 Mio. Euro erfolgen. Zudem muss der Wegfall der Entflechtungsmittel ab 2020 auf Landesebene ausgeglichen werden, indem das zusätzliche Umsatzaufkommen in Höhe der bisherigen Entflechtungsmittel – also 1,3 Mrd. Euro – landesgesetzlich für Investitionen in die kommunale Infrastruktur zweckgebunden wird.
6. die Planungskapazitäten in der Bauverwaltung wieder aufzustocken sowie Planungsleistungen an externe Ingenieurbüros zu vergeben, um ausreichend baureife Projekte vorhalten zu können.
7. Bauen und Planen stärker zu verzahnen und stärker auf Modelle zurückzugreifen, bei denen die bauausführenden Unternehmen in die Planung einbezogen werden. Hierfür eignen sich vor allem Partnering, Design-and-Build-Verträge sowie Value-Engineering.
8. das Planungs- und Genehmigungsrecht auf den Prüfstand zu stellen, um die langwierigen und zunehmend komplexen Verfahren zu vereinfachen.
9. die für die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr notwendige Grundgesetzänderung sowie ein entsprechendes Errichtungsgesetz noch in dieser Legislaturperiode zu beschließen. Bei der Ausgestaltung ist das Prinzip „So viel Zentralität wie nötig, so viel Dezentralität wie möglich“ zu beachten.
10. bei öffentlichen Bauprojekten stärker auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Projektbeteiligten zu setzen. Hierfür sind die Vorschläge der Reformkommission „Bau von Großprojekten“ umzusetzen, zu denen u.a. die Digitalisierung der Bauprozesse (Stichwort: BIM), die Einführung von Risikobudgets sowie die Einführung von alternativen Streitbeilegungsmechanismen gehören.
11. das Verhältnis von Auftraggeber und Auftragnehmer nicht durch neue Belastungen zu belasten. Dies betrifft insbesondere das im neuen Bauvertragsrecht vorgesehene einseitige Anordnungsrecht des Auftraggebers und das daraus entstehende Risiko einer nicht gesicherten Vergütung.

Herausgegeben vom

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Geschäftsbereich Wirtschaft und Recht
Dr. Heiko Stiepelmann

Kurfürstenstraße 129
10785 Berlin

Telefon 030 21286-0
Fax 030 21286-240
info@bauindustrie.de

www.bauindustrie.de

November 2016

