

BVN Position

Oktober 2019

BVN-Position zum Bauen für die Deutsche Bahn AG

Das deutsche Baugewerbe unterstützt die Deutsche Bahn AG bei ihrer neuen Konzernstrategie „Starke Schiene“, dem konsequenten Ausbau ihres Schienen- und Infrastrukturnetzes im Zeichen des Klimaschutzes. Beim Erreichen der Klimaschutzziele spielt die Bahn für den Verkehrssektor eine zentrale Rolle.

Für eine starke Schiene ist es unabdingbar, den Finanzmittelzuwachs in Milliardenhöhe aus der kommenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III), den Mitteln für den Aus- und Neubau des Netzes, der Digitalisierung, der Lärmsanierung und weiteren Klimapaketmaßnahmen im vorgesehenen Zeitraum umzusetzen.

Die Voraussetzungen zur Schaffung einer funktionierenden Infrastruktur, die die Basis für Wachstum im Personen- und Güterverkehr ist, sind danach gegeben. Langfristige Investitionsentscheidungen sind für die Bauwirtschaft nunmehr ebenfalls möglich.

Bei allen Vorhaben und Projekten im Infrastrukturbereich des gesamten Schienensystems ist auf eine unbürokratische und faire Vergabepaxis mit mittelstandsgerechten Rahmenbedingungen zu achten.

Entscheidend für das Erreichen der erheblichen Investitionsziele bis 2030 ist eine gesamtstrategische Finanzplanung sowie ein umfassendes Sanierungskonzept bei der Bahn. Kapazitätsengpässe sind durch eine weitsichtige, regionale und konstruktive Einbindung des Mittelstands vermeidbar. Im Ergebnis ist dadurch mehr Wettbewerb möglich. Damit verbunden sind im Ergebnis auch bessere Preise auf Auftraggeberseite und letztendlich auch für den Steuerzahler.

Gerade vor dem Hintergrund einer sich abkühlenden Konjunktur kann durch eine intelligente Einbindung der heimischen Wirtschaft ein stabilisierender Impuls gegeben werden.

Folgende Aspekte sind für die Umsetzung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung und Deutschen Bahn AG für einen gemeinsamen Kraftakt im Schienensektor wesentlich:

Einbindung des Mittelstands

Die kontinuierliche Auflösung des Investitionsstaus ist durch eine regionale und konstruktive Einbeziehung des baugewerblichen Mittelstands möglich.

Die vorhandenen Kompetenzen der Bauwirtschaft können gewinnbringend in eine langfristige Investitionsstrategie der Bahn eingebracht werden. Die Einrichtung eines neuen Ressorts „Kapazitätsausbau“ ist dabei ein richtiger Schritt. Kapazitätsbegrenzungen der Bauwirtschaft sind bei einer mittelstandsfreundlichen Vergabe- und Vertragspraxis auf Seiten der DB AG vermeidbar. Dies führt im Ergebnis zu mehr Wettbewerb auf Auftragnehmerseite.

Mittelstandsgerechte Losgrößen und Trennung bei Baumaßnahmen

Dem vergaberechtlich verankerten Grundsatz der mittelstandsgerechten Vergabe ist unbedingt Rechnung zu tragen, wonach Leistungen nicht nur grundsätzlich in Teil- und Fachlosen zu vergeben sind, sondern nach Baumaßnahmen getrennt auszuschreiben sind.

Bei konsequenter Anwendung mittelstandsgerechter und damit auch kleinerer Losgrößen bei der Auftragsvergabe sind einzelne Baumaßnahmen, wie etwa Bahnhofsgebäude, Bahnsteige und Parkgelände, zwingend getrennt auszuschreiben. In der Folge wäre die Einbindung des heimischen Mittelstands und damit mehr Wettbewerb sichergestellt.

Der Bahn muss es gelingen, das Geld so auszugeben, dass aus dem Verlegen neuer Gleise, dem Sanieren von Brücken und der Digitalisierung nennenswerte Kapazitätsgewinne ergeben; kurzum, dass die Bahn zuverlässiger, pünktlicher und schneller wird. Die zur Verfügung stehenden Mittel müssen uneingeschränkt dem System Schiene zugutekommen. Größere Projekte sind unter Sicherstellung von leistbaren Losgrößen für den Mittelstand auszuschreiben bzw. umzusetzen.

Planungskapazitäten schaffen

Für die geplanten Milliardeninvestitionen in das deutsche Schienennetz braucht die Deutsche Bahn vor allem deutlich mehr Techniker und Ingenieure. Ohne intensiven Personalaufbau wird es seitens der Bahn nicht möglich sein, die angekündigten Finanzmittel im vorgesehenen Zeitraum zu verbauen.

Auf dem Weg dahin muss die Bahn selbstständige Planungsbüros in die Auftragsvergabe einbeziehen. Die Verstetigung der Investitionssumme ermöglicht es andererseits der Bauwirtschaft, nachhaltig in ihren Personalzuwachs und Maschinenpark zu investieren.

Akzeptanz für Infrastrukturprojekte

Umfangreiche Bürgerbeteiligungen und Planungsverfahren sind ein wesentlicher Grund, dass neue Schienenprojekte länger dauern als veranschlagt. Eine frühe Bürgerbeteiligung kann helfen, mögliche Probleme schneller zu erkennen und die Zahl der Einwendungen im offiziellen Genehmigungsverfahren zu reduzieren. Neue Bahnstrecken werden dadurch allein aber nicht schneller gebaut.

Um für die Erreichung der Klimaschutzziele in der Verkehrspolitik tatsächlich mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen und dabei auch internationale

Verpflichtungen zu erfüllen (s. Brenner-Nordzulauf der Bahn), sind deutlich schnellere Entscheidungen notwendig.

Professionalisierung und Verlässlichkeit

Das Management bei der Deutschen Bahn muss deutlich verbessert werden. Angefangen bei mangelnder Planungsqualität, den langen Bearbeitungszeiten von Schriftverkehr, Zusatzaufträgen und Nachträgen bis hin zu fehlenden bzw. nicht erreichbaren Verantwortlichen auf Seiten der Bahn tragen unterjährig quantitativ schwankende Ausschreibungsphasen sowie die Aufhebung von Ausschreibungen zum Unmut bei den Bauunternehmen bei. Viele Baufirmen zögern daher, für die Bahn bauen.

Dazu gehört aber auch, nicht nur auf kapazitätsschonendes Bauen zu pochen, sondern auch die Arbeitszeiten und auf die Belastbarkeit von Mitarbeitern in der Bauwirtschaft Rücksicht zu nehmen. Dem Fahrgast ist am Ende weniger damit geholfen, möglichst unbeeinträchtigt von Baustellen (und damit kapazitätsschonend) ans Ziel zu kommen, als insgesamt eine durch mangelndes Baupersonal weiter notleidende Schieneninfrastruktur zu erfahren.

Gefordert ist eine langfristig verlässliche, attraktive, professionelle und innovationsfreundliche Auftraggeberin Bahn, für die auch der Mittelstand dann gerne baut.

Planungsbeschleunigung

Infrastrukturprojekte müssen schneller geplant und umgesetzt werden. Die Planung von Verkehrsinfrastruktur wird von den Rahmenbedingungen zunehmend gehemmt. Das Umweltrecht, Lärmgrenzwerte, eine Vielzahl von Normen und Sicherheitsbestimmungen erschweren die Planung und Ausführung. Dadurch verlängern und verteuern sich vor allem Verkehrsinfrastrukturvorhaben in unnötiger Weise.

Gerade bei Neubauten von Schienenwegen oder ihrem Ausbau sind langwierige Planungs-, Genehmigungs- und Gerichtsverfahren in den letzten Jahren mehr und mehr zu einem erheblichen Investitions- und Ausführungshemmnis geworden.

Um angesichts dieser Entwicklung den Investitionshochlauf wirksam zu verstetigen und Verzögerungen zu vermeiden, bedarf es einer signifikanten Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren. Notwendig ist eine ehrliche und zielführende Diskussion darüber, wie individuelle Anliegerinteressen, Umwelt- und Naturschutz einerseits und die Bedürfnisse der Mobilität von Bürgern und Wirtschaft andererseits in effizienteren Verfahren abgewogen werden können.

Das Planungsbeschleunigungsgesetz ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, um die aktuell ausreichend zur Verfügung stehenden Finanzmittel bei der Umsetzung von Bahninfrastrukturprojekten planungsrechtlich einer Beschleunigung zuzuführen. Allerdings sollten weitere Instrumente zur Beschleunigung bei der Planung eingebracht werden. Diese könnten Gegenstand eines zweiten Planungsbeschleunigungsgesetzes sein.

Um kleinere Projekte schneller zum Ziel zu führen, ist die konsequente Umsetzung der im Planungsbeschleunigungsgesetz verankerten Plangenehmigung für umweltverträglichkeitsprüfungspflichtige (sog. UVP-) Vorhaben zielführend. Gerade bei der Realisierung von kleineren und weniger streitanfälligen Bauvorhaben im Bahnbau ist die Durchführung des aufwendigeren Planfeststellungsverfahrens mit Erörterungstermin zeitraubend.

Wir machen uns weiter dafür stark, die Ergebnisse des Planungsbeschleunigungsgesetzes zeitnah zu evaluieren, um die Effizienz der bisherigen Beschleunigungsmaßnahmen kritisch zu bewerten und mehr Planungsbeschleunigung im nationalen Rechtsrahmen zu erreichen. Dazu könnte der bewährte und verkürzte Rechtsweg mit alleiniger Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts weiter ausgebaut werden.

Bei Projekten von übergeordneter gesellschaftlicher und volkswirtschaftlicher Relevanz sollte schließlich die Schaffung des Baurechts unmittelbar durch einen Beschluss von Bundestag und Bundesrat ermöglicht und angewendet werden. So könnte etwa durch ein Investitionsmaßnahmengesetz Baurecht für Infrastrukturprojekte von großer nationaler Bedeutung geschaffen werden.

Schlussendlich gilt: Bauen muss vereinfacht und als Priorität definiert werden. Wer die Klimaschutzziele ernst nimmt und der Bahn eine herausgehobene Position bei deren Erreichung zuschreibt, muss auf der anderen Seite auch dafür sorgen, dass die notwendigen baulichen Voraussetzungen dafür auch erfüllt werden können.