

## **Positionspapier des Unternehmerratoriums Nord**

### **Umsetzung Bundesverkehrswegeplan in Norddeutschland und Einrichtung einer Infrastrukturgesellschaft**

#### **Sachverhalt**

Für Norddeutschland mit seinen Häfen, seiner starken Außenhandelsorientierung und den hier verlaufenden wichtigen europäischen Magistralen hat die Qualität der Verkehrsinfrastruktur eine ganz besondere Bedeutung: Zwei Drittel des deutschen seewärtigen Außenhandels gehen über die deutschen Seehäfen. Eine gute see- und landseitige Erreichbarkeit der deutschen Häfen an Nord- und Ostsee ist daher auch im elementaren Interesse der deutschen Volkswirtschaft. Dennoch sind in der Vergangenheit Bundesinvestitionen nicht im ausreichenden Maße nach Norddeutschland geflossen. Die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans, dessen Umsetzung der Bundestag im Dezember 2016 beschlossen hat und in dem die Verkehrsprojekte und Prioritäten des Bundes bis zum Jahr 2030 definiert werden, ist daher eine wichtige Weichenstellung für die Entwicklung der gesamten Region.

#### **Bewertung**

Die norddeutsche Wirtschaft bewertet die Inhalte des neuen Bundesverkehrswegeplans grundsätzlich positiv und sieht dies auch als Ergebnis der gemeinsamen Anstrengungen der norddeutschen Länder und der Wirtschaft. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan besteht die Chance, die Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland grundlegend zu modernisieren und damit die Standortbedingungen für Unternehmen nachhaltig zu verbessern.

Erfreulich ist insbesondere die Aussicht auf eine bessere Finanzausstattung des Bundesverkehrswegeplans, so dass eine realistische Chance besteht, dass die Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ des Bundesverkehrswegeplans auch tatsächlich bis 2030 umgesetzt oder zumindest begonnen werden können. Der Bau und Erhalt von Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie der Wasserstraßen in der Region aus dem neuen Bundesverkehrswegeplan wirkt als massives Investitionsprogramm für Norddeutschland.

### **Handlungsempfehlung/Forderung**

Voraussetzung für eine tatsächliche Realisierung ist allerdings die Baureife der Projekte. Hier stockt es jedoch.

Ein Grund hierfür sind aus Sicht des UK Nord die begrenzten Planungskapazitäten. Zu viele Infrastrukturprojekte haben einen unzureichenden Planungsstand. Dies gilt für alle Verkehrsträger gleichermaßen. Die im Zuge der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen vereinbarte Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft könnte hier viele Synergie- und Skaleneffekte erzielen. Voraussetzung ist allerdings, dass bei der Einrichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft auf klare Zuständigkeiten und schlanke Verfahren geachtet wird und die bestehenden Planungskapazitäten bei den Bundesländern oder bei der DEGES einbezogen werden. Keineswegs sollte den bestehenden Planungsbehörden eine aufwendige Zentralverwaltung übergestülpt werden, die Neuaufteilung der Kompetenzen zwischen Bund und Ländern muss so ausgestaltet werden, dass Kapazitäten bei den Ländern für die Bearbeitung ihrer Aufgaben, z.B. in der Verwaltung der dort verbleibenden Bundesstraßen, tatsächlich frei werden. Die Neustrukturierung darf darüber hinaus nicht dazu führen, dass Planungen zurückgestellt werden, bis eine noch zu gründende Bundesfernstraßengesellschaft die gesamten Planungskosten trägt. Es darf kein faktisches Planungsmoratorium geben.

Auch bei den Bundeswasserstraßen und Schienenwegen sollte geprüft werden, wie die Planungskapazitäten kurzfristig erweitert werden können. Hierzu gehört auch, alle Möglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung dieser Bereiche für das knappe Fachpersonal auszuschöpfen.

Die wachsenden Anforderungen an die Planung von Verkehrsprojekten haben ihre Ursache auch im heutigen Rechtsrahmen und der hieraus resultierenden hohen Anzahl an Gerichtsverfahren. Selbstverständlich müssen bei allen Projekten u.a. die Belange des Umweltschutzes gewahrt bleiben. Die Festlegung der Verkehrspolitik und die Abwägung der verschiedenen Interessen ist jedoch Aufgabe der Politik und nicht der Gerichte. Eine Vielzahl von Gerichtsverfahren verzögert die Modernisierung und den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und verschlechtert damit die Standortbedingungen für die Unternehmen, die im überregionalen und internationalen Wettbewerb stehen. Daher ist eine Reform des Rechtsrahmens auf Bundesebene mit dem Ziel der zeitlichen Verkürzung der Planungsprozesse erforderlich.

24.03.2017