



Fernstraßengesellschaft

Kolumne von Dr.-Ing. Heinrich Schroeter, ehemaliger Präsident der Bayerischen Ingenieurekammer-Bau, veröffentlicht in der Bayerischen Staatszeitung vom 23.12.2016

Die Bundesrepublik Deutschland ist ein föderales Land. Und das ist gut so. Die unterschiedlichen Gegebenheiten und die gewachsenen Traditionen machen Deutschland zu einem vielfältigen, interessanten und liebenswerten Land. Auch wenn man manchmal den Kopf schütteln möchte über die erstaunliche Vielfalt. Warum muss die Anbringung von Rauchmeldern in jedem Bundesland anders geregelt sein? Mal genügt der Rauchmelder im Schlafzimmer, mal muss auch einer im Flur angebracht sein. In vielen Ländern ist der Eigentümer der Wohnung zur Einrichtung verpflichtet, aber es gibt auch Länder, die das offen lassen und es Mieter und Vermieter überlassen, sich zu einigen.

Auch Ingenieure im Bauwesen stöhnen manchmal über den Föderalismus: Es gibt zwar eine Musterbauordnung, aber jedes Bundesland hat seine ganz eigenen Feinheiten, die der ortsfremde Planer gerne übersieht und dann Ärger bekommt. Oder die 16 Ingenieurgesetze, die für jedes Bundesland mit kleinen besonderen Unterschieden regeln, wer sich Ingenieur nennen darf.

Trotzdem: Föderalismus hat große Vorteile gegenüber einem Zentralstaat, bei dem alles von „ganz oben“ geregelt wird. Die Folge ist, wie man zum Beispiel in Frankreich sehen kann, eine zunehmende Verödung der Fläche bei gleichzeitigem Wachstum des Zentrums. Da bewährt sich der Föderalismus, bei dem zum Beispiel Raumordnungsverfahren für die Infrastruktur nicht in Berlin sondern in der Region, in unmittelbarer Nähe zu den betroffenen Bürgern von einer Autobahndirektion durchgeführt werden.

Und genau dieses Beispiel für sinnvollen und fruchtbaren Föderalismus haben sich die Länder wegen eines Linsengerichts abkaufen lassen. Das Linsengericht heißt hier Länderfinanzausgleich und der Preis, den der Bund zahlt, um den Ländern die Planung abzukaufen, beträgt ungefähr 9,5 Milliarden Euro. Zum Vergleich: Der Bundeshaushalt 2016 beträgt 316,9 Milliarden Euro, also ungefähr das 35-fache. Der Bayerische Staatshaushalt 2016 beträgt rund 56 Milliarden Euro. Es geht also um eine verhältnismäßig „kleine“ Summe im Vergleich zum Gesamthaushalt.

Die Erfahrung zeigt, dass in fast allen Ländern Europas eine nationale Planung die Regionen benachteiligt. In Großbritannien ist die Wahrnehmung der Regionen erst durch die Fördermöglichkeiten der EU gekommen. Selbst in Italien werden nur die großen nationalen Achsen hin zu Zentraleuropa von der Planung wahrgenommen. Autonomiebestrebungen wie in Katalonien oder Schottland sind die Folge solcher zentralistischen Verwaltungs- und Planungsdenkens. Aber wir haben abschreckende Beispiele auch in Deutschland: Die Planung des Schienennetzes wurde jahrzehntelang ohne Berücksichtigung der Regionen betrieben. Erst die Regionalisierung im Bereich des Nahverkehrs hat hier eine neue Denkweise geschaffen. Und im Bereich der Bundeswasserstraßen wird gerade heftig zentralisiert. Alles aus Kostengründen und gegen den Widerstand der erfahrenen Planer in den Regionen.

Gerade Bayern hat hohe Kompetenz in der Planung der Verkehrswege. Dies ist vor allem der traditionsreichen Obersten Baubehörde zu verdanken. In dieser Behörde wechseln Mitarbeiter im Laufe ihres Berufslebens immer wieder die berufliche Position: Von der Straßenplanung und Bauausführung vor Ort in einem Straßenbauamt zur größeren Sichtweite in der Obersten Baubehörde und dann eventuell wieder zurück in die Region. Sollten die Autobahndirektionen mit ihrem Zweigstellen aus der Obersten Baubehörde herausgelöst und in Bundesregie überführt werden, wäre dieser Bildungsgang nicht mehr möglich. Die Blickweise würde sich notgedrungen auf das Staatsstraßennetz verengen statt das Gesamtnetz im Blick zu haben. Die Folgen wären dramatisch.

Zwar soll die Privatisierung der Autobahnen vom Tisch sein. Nach neuesten Zeitungsmeldungen soll auch der Wechsel der Beschäftigten vom Land zum Bund sozialverträglich geregelt sein. Aber die strukturelle Veränderung ist ein schwerer Verlust für eine moderne, zukunftsichere und bürgernahe Infrastrukturplanung.