

Das wahre Infrastruktur-Problem

Von Lamia Messari-Becker

Stand: 15:32 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Autobahnbau in Thüringen

Quelle: picture-alliance/ZB/Martin Schutt

Im Sondervermögen werden viele Milliarden bereitgestellt. Aber das Geld allein reicht nicht: Damit Infrastrukturprojekte in Deutschland schneller vorankommen, muss das Bauen dringend dereguliert werden. Sonst triumphiert nur die Bürokratie.

Mit weniger Ressourcen mehr Aufgaben stemmen – das galt schon vor den sogenannten Sondervermögen. Geopolitische-, handels- und klimapolitische Lagen haben die Situation zugespitzt. Nun gibt es das Sondervermögen für Infrastruktur von 500 Milliarden Euro. 100 Milliarden Euro gehen an die Bundesländer, 100 Milliarden Euro in den Transformationsfonds, bleiben 300 Milliarden Euro für Investitionen des Bundes in die Infrastruktur, verteilt über zwölf Jahre. Das klingt auf einmal nach gar nicht so viel.

Diese Summen werden in den Mühlen der Bürokratie versickern, wenn wir nicht den Mut aufbringen, Dinge anders zu gestalten und die Wirksamkeit zu erhöhen. Für den Erfolg des Sondervermögens Infrastruktur müssen wir unsere Planungs- und Genehmigungsprozesse, Vergabeverfahren, das Klagerecht und Koordinierungsprozesse vereinfachen und uns beim Baurecht endlich substanziell bewegen. Das heißt auch, sich von Ballast zu trennen und veraltete Vorgaben abzuschaffen. Denn unser Baurecht ist von gestern. Dazu einige Vorschläge.

Das Vergaberecht muss einfacher werden. Nachhaltigkeitskriterien bleiben wichtig, aber wer muss die entsprechenden Nachweise erbringen? Die kleine Straßenbau-Firma, die Produkte als Anwender einbaut oder der große Hersteller und Lieferant? Wir brauchen neue Produktverantwortlichkeiten.

Während Großbauprojekte noch im Planungsprozess sind, müssen neu hinzugekommene Bundes- und EU-Gesetze berücksichtigt werden. Der Prozess gerät so zu einer Ressourcen verschlingenden Dauerschleife. Wenn wir nicht wollen, dass solche Projekte 20 Jahre dauern, dann ist eine Stichtagsregelung für Recht und Technik nötig. Und ob vollständige Genehmigungsverfahren auch bei Ersatzneubauten nötig sind, ist zu bezweifeln.

Planungsprozesse lassen sich heute mittels Digitalisierung deutlich verkürzen. Daten aus jahrzehntelanger Planungs- und Baupraxis helfen, rückwirkend Erkenntnisse für heutige typengleiche Bauwerke zu gewinnen. Man muss das Rad nicht jedes Mal neu erfinden, das spart auch Ressourcen.

Bei Planungs- und Genehmigungsverfahren sind aus gutem Grund viele Ämter beteiligt: Bau, Gesundheit, Denkmalschutz, Umwelt, Verkehr. Sie werden aber bisher nicht koordiniert und werden so zu Silos, die Entscheidungen erheblich verlangsamen. Es sind viele zuständig – und am Ende niemand. Hier sollten wir Fristen für kommunale Prozesse einführen.

Für die Baukapazitäten ist das Personal in Ämtern, Büros und Unternehmen entscheidend. Schon allein deshalb lohnt es sich, genehmigungsfreie Fälle zu identifizieren, z.B. Dachaufstockungen oder Wohnbauten mit weniger als 150 Quadratmetern – so wie das in Frankreich Praxis ist. Planer, denen es gelingt, im Lebenszyklus eines Gebäudes Bau- und Wartungskosten einzusparen, sollten – wie in der Schweiz – einen Honorarbonus bekommen.

Auch die Vorfertigung im Brücken- und Straßenbau schafft mehr Baukapazitäten. Dazu müssen große wie kleine Bauunternehmen stärker als bisher in die praxisorientierten Forschungsprogramme von Bund und Ländern eingebunden werden. Und es braucht mehr Unterstützung für Kooperationen. Diese gelingen besser, wenn auch bei der Vergabe mehr regionale Unternehmen profitieren. Das Sondervermögen kann so zur lokalen Wertschöpfung beitragen.

In Demokratien ist das Klagerecht gegen Infrastrukturmaßnahmen ein hohes Gut. Doch auch hier müssen die Rahmenbedingungen zielführender werden. Ein Paradebeispiel ist der Weiterbau der A100 in Berlin. Mehr als 1000 Einsprüche abzuarbeiten, braucht Jahre. Helfen könnte eine Betroffenheitsregel: Ein Verein aus Berlin darf einen Wohnungs- oder Brückenbau in München nicht verhindern, und ein Münchener Verein keine Projekte in Berlin.

Ohne solche Strukturreformen könnte das Sondervermögen am eigenen Unvermögen scheitern.

Lamia Messari-Becker ist Professorin für energieeffiziente Gebäudetechnik am Karlsruher Institut für Technologie.

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen <https://epaper.welt.de>