

**Seite:** 19  
**Ressort:** Wirtschaft  
**Seitentitel:** Wirtschaft  
**Ausgabe:** Hauptausgabe

**Mediengattung:** Tageszeitung  
**Nummer:** 291  
**Auflage:** 237.934 (gedruckt) 226.678 (verkauft)  
 237.254 (verbreitet)  
**Reichweite:** 0,833 (in Mio.)

## Besser als Google Maps

Bald übernimmt der Bund Planung, Bau und Betrieb der Autobahnen. Anfang 2020 beginnt ein erster Härtetest. Wird alles klappen?

Von Kerstin Schwenn, Berlin

In gut einem Jahr werden für Planung, Bau und Betrieb der Autobahnen in Deutschland nicht mehr die Länder zuständig sein, sondern der Bund. Eine Verwaltung, die sich Jahrzehnte eingespielt hat, wird durcheinandergewirbelt: Es wird zentralisiert und privatisiert. Am 1. Januar 2021 werden 150 000 Mitarbeiter in Autobahnmeistereien und Büros, darunter 1000 Beamte, von Landesbediensteten zu Beschäftigten der Autobahn GmbH des Bundes. 1400 IT-Systeme müssen überführt werden, 281 Standorte und 1000 Immobilien. 4650 Planungs- und Bauprojekte müssen neu sortiert werden, auch weil sich die zehn Niederlassungen und 41 Außenstellen der Autobahn GmbH nicht sklavisch an Ländergrenzen halten. Für den Wirbel sorgt die Politik mit Absicht. Die "größte Verwaltungsreform seit Jahrzehnten", wie die Bundesregierung sie nennt, soll keine Selbstbeschäftigung sein. Der Bund erhofft sich ein Ende der Länderegoismen und einen effizienteren Einsatz seiner Milliardenmittel.

Der Autofahrer soll davon viel haben, nämlich bessere Autobahnen und weniger Stau. "In unserer Strategie steht der Nutzer im Fokus", sagte der Geschäftsführer der Autobahn GmbH, Stephan Krenz, der F.A.Z. in Berlin. "Nicht alle Änderungen werden die Autofahrer sofort spüren. Aber es gibt Dinge, die man schnell umsetzen kann - zum Beispiel das Verkehrsmanagement in den Korridoren zwischen den Metropolen." Heute schalte ein Autofahrer oft Google Maps ein, weil er über das Navigationsgerät im Auto nicht mehr gut bedient werde. "Die Nutzer sollen sich bald nicht mehr auf Google Maps verlassen müssen", sagte Krenz. "Wir als Autobahn GmbH haben alle Daten parat. Wir wissen, wann eine Baustelle anfängt und wann sie fertig ist. Wir wissen, wann es gekracht hat und wann Störungen besei-

tigt sind." Mit den Informationen könne man Autofahrer vor dem ärgsten Ärger im Stau bewahren.

Ein Land ohne Stau ist allerdings eine Utopie. "Wir werden weiter viel bauen müssen, damit die Autobahnen besser in Schuss sind", sagte Krenz. "Die finanziellen Voraussetzungen sind da." Rund zehn Milliarden Euro will der Bund jedes Jahr für seine Fernstraßen ausgeben. Im Zuge einer besseren Verwaltung geht es Krenz darum, Baustellen nicht nur "baulich" zu betrachten. "Deshalb werden wir Tagesbaustellen nicht um 8 Uhr einrichten, sondern vielleicht morgens um 3 Uhr. Und wir werden Verkehrsströme messen, um die Bauarbeiter kurz oder gar bis zum nächsten Tag abrücken zu lassen, wenn sich ein Stau anbahnt." Die dadurch entstehenden Zusatzkosten am Bau ließen sich anderswo einsparen, etwa durch einen günstigeren zentralen Einkauf. Außerdem seien die Mehrkosten gering im Vergleich zu dem volkswirtschaftlichen Schaden durch Stau, betonte Krenz. Ein "runder Tisch" mit den Bauverbänden soll im neuen Jahr Verbesserungen erarbeiten für die Ausschreibungen, die Bauabwicklung, für die Anwendung von Standards und zur Streitvermeidung.

Krenz nennt das Verkehrsmanagement das "zentrale Thema des nächsten Jahrzehnts". "Der Verkehr wächst und wächst trotz Klimadebatte, das zeigen alle Prognosen. Für uns heißt das: mehr Verkehr managen auf mehr oder weniger konstanter Kapazität von rund 13 000 Kilometern Autobahn." Die Digitalisierung soll dabei helfen. Neben dem eigenen Datenschatz wird die Autobahn GmbH auch die Daten der Schwestergesellschaft nutzen, die des Lkw-Mautbetreibers Toll Collect. Deren Geschäftsführer Gerhard Schulz war bis vor kurzem Aufsichtsratschef der Autobahn GmbH. Seit Dezember ist Michael Güntner oberster Aufseher, der Schulz

auch im Verkehrsministerium als beamteter Staatssekretär gefolgt ist. Der Aufsichtsrat hat am Freitag die Strategie für die Zeit von 2021 an gebilligt.

Krenz ist zuversichtlich nächstes Jahr weitere wichtige Meilensteine zu schaffen, etwa die Neueinführung von SAP binnen 15 Monaten. "Wir sind guter Dinge und können jetzt klar sagen, dass der Betriebsstart zum 1. Januar 2021 gelingen wird", versicherte Krenz, der seit neun Monaten im Amt ist. "Dann wird die vormalige Direktion Bayern Nord als Autobahn GmbH für das Schneeschippen im Frankenwald zuständig sein." Die Kompetenzen der Länder will Krenz weiter nutzen. "Wir gucken, wo es gut läuft in Deutschland und werden versuchen, die anderen Regionen in der Qualität hochzuziehen." Gerade im Bereich IT wird es nach Krenz' Worten noch über 2021 hinaus eine Zusammenarbeit mit den Ländern geben. "Nicht überall ist es sinnvoll, binnen kurzer Zeit in Verkehrsleitzentralen komplett die Software zu ändern und auf Bundesstandard zu bringen." In seltenen Einzelfällen - etwa wenn eine komplizierte Entflechtung der Straßenmeistereien nicht so schnell zu schaffen sei - würden die Länder auch nach 2020 noch Leistungen für den Bund erbringen, gegen Erstattung der Kosten, versteht sich.

Schon im September war der Gesellschaft nach langen Mühen mit den Gewerkschaften der Abschluss eines Tarifvertrages gelungen. Bis dahin gab es unter den verunsicherten Mitarbeitern allenthalben viel Skepsis gegenüber der Reform. Krenz sagt, die Stimmung "draußen" sei besser geworden. Die neuen Standorte ständen fest, auch für die Verkehrsleitzentralen. Im ersten Quartal wird die Autobahngesellschaft nun Briefe zum Betriebsübergang an die Beschäftigten verschicken - inklusive einer Widerspruchsmöglichkeit, falls sie

im Landesdienst bleiben wollen. Krenz teilt nicht die Sorge, dass es im Zuge des Übergangs in einem Jahr zu Baustopps oder Verzögerungen bei den 4650 Planungs- und Bauprojekten auf den Autobahnen kommen werde. "Wir achten im Dialog mit den Ländern darauf, dass das nicht passieren wird. Die

Projektteams sollen kontinuierlich weiterarbeiten können", erläuterte Krenz. Die Großprojekte wird weiterhin die Gesellschaft Deges managen, die im kommenden Jahr auf die Autobahn GmbH verschmolzen werden soll. Schon Anfang 2020 wird die Autobahn GmbH in einem ersten Pilotprojekt der

Niederlassung Nord (für Hamburg, Schleswig-Holstein und Nord-Niedersachsen) loslegen - ein erster Härtefall, ob es mit dem Personalübergang und den Planungs- und Bauprozessen auf den Autobahnen A7, A1, A 20 und A 39 klappt.

**Abbildung:** Freie Fahrt? Auf Deutschlands Autobahnen wartet die "größte Verwaltungsreform seit Jahrzehnten".  
**Abbildung:** Foto Insa Hagemann  
**Wörter:** 922

© 2019 PMG Presse-Monitor GmbH