20 Jahre
1991 – 2011

Wege sind unser Ziel

Band 2

DEGES

20 Jahre DEGES
1991 – 2011

Wege sind unser Ziel

Band 2

Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Huber

Von der Trennung zur Einheit: Der weite Weg zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit

Bauassessor Dipl.-Ing. Dirk Brandenburger
und Dipl.-Staatswiss. Dipl.-Kfm. (FH) Bodo Baumbach

DEGES – von der Einheit in die Zukunft

Von der Trennung zur Einheit

Der weite Weg zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit

von

Dr.- Ing. Dr.- Ing. E. h. Jürgen Huber
Ministerialdirektor a. D.

Inhalt

Der weite Weg zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit

1. **„Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun.“**
(Goethe zu Eckermann am 23. Oktober 1828) 6
Das erste Wort gehört unserem Dichterfürsten 6
Verlorene Einheit 6
Aus Besatzern werden Beschützer 6
Am Tiefpunkt: Nur noch vier Straßenübergänge 6
Das Zonenrandgebiet als Trostpflaster 6

2. **„Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten“** (Walter Ulbricht am 15. Juni 1961) 7

3. **„Ich bin ein Berliner“** (US-Präsident John F. Kennedy am 26. Juni 1963) 7
Stillstand 7
Nur Mut: Die kriegszerstörte Saale-Brücke wird aufgebaut 7

4. **„Wandel durch Annäherung“** 7
Phase der Verträge 7
Phase der Projekte 8

5. **„Mr. Gorbatchev: Tear down this wall“** (US-Präsident Ronald Reagan am 12. Juni 1987 in Berlin) 8
Visionen 8
Honecker-Besuch mit Impuls für den Schienen-Transit 8

6. **Der Vorreiter: Schnellbahn Hannover – Berlin** 9
Erstes gesamtdeutsches Großprojekt 9
Erfolg über alle Klippen hinweg 10

7. **„Sofort, unverzüglich“** (SED-Politbüromitglied Günter Schabowski auf einer Pressekonferenz am 9. November 1989 zur Frage nach dem Inkrafttreten der neuen freizügigen Ausreiseregelung) 10
Bereicherung des deutschen Zitatenschatzes 10
Deutsch-deutsche Verkehrswegekommission 1990 11
Lückenschlüsse 11
Nachholbedarf in den neuen Ländern 12
Zusätzlicher Ausbaubedarf 12

8. **Der 3. Oktober 1990: Ein Traum wird wahr** 12
Welche Projekte? 12
Politischer Rang als Verkehrsprojekte Deutsche Einheit 12
Autobahn oder Bundesstraße? 13

9. **Schneller planen** 14
Politischer Wille zur Beschleunigung 14
Investitionsmaßnahmegesetze 14
Planungsbeschleunigungsgesetz 15

10. **„Ohne Moos nichts los“** 16
Wendejahr 1990 16
Vorzugsfinanzierung für die VDE 16

11. **Straßenbauverwaltung der neuen Bundesländer unter Volllast** 16
Zuständigkeiten 16
Verwaltung im Umbruch 17
Aufgabenkumulation 17
Neue Organisationsmodelle gesucht 17

12. **„Gebaut wird dort, wo Pläne fertig sind“** 18
Planungsgesellschaften in privater Rechtsform 18
Integrierte Planungsgesellschaft für Schiene und Straße? 18
Ausschreibung erforderlich? 18
Positive Erfahrungen 18

13. **DEGES ante portas** 19
Bund und Länder Arm in Arm 19
Ambivalenz auf Länderseite 19
Die Rhein-Main-Donau AG als Geburtshelfer 19

14. **DEGES-Start am 7. Oktober 1991** 20
Streckenauswahl 20
Der Gründungsakt 21
Start 21
Erste Erfolge 21

Literatur 22
Anlagen 23

1. „Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun.“

(Goethe zu Eckermann am 23. Oktober 1828)

Das erste Wort gehört unserem Dichterfürsten

Das bekannte Goethe-Zitat gebrauchte Bundesverkehrsminister *Dr. Werner Dollinger* am 20. November 1982 gegenüber DDR-Verkehrsminister *Otto Arndt* bei der Eröffnung der Autobahn Hamburg – Berlin. Wie Zeitzeugen berichten, quittierte Herr Arndt diese Worte unseres Dichterfürsten gänzlich humorlos mit eisigem Schweigen.

Verlorene Einheit

Gleichwohl ist das Zitat in der Zeit der deutschen Teilung gerne und häufig benutzt worden, brachte es doch die Hoffnung in aussichtslos erscheinenden Konstellationen zum Ausdruck. Daher soll es in dieser Ausarbeitung am Anfang stehen, auch wenn es bei genauem Hinsehen aus der Sicht des Jahres 1982 nicht ganz situationsgerecht war. Deutschland hatte ja 1871 die Einheit erreicht, sie war indessen verloren gegangen. Auch die guten Chausseen und Eisenbahnen konnten die Einheit nicht retten, vielmehr waren sie selbst Opfer der Teilung und gewaltsam unterbrochen worden. Das Schicksal der Verkehrswege war fortan stets eingebettet in die Entwicklung der Ost-West-Beziehungen. Deshalb wollen wir den hier ausgebreiteten kurzen Abriss von der Teilung bis zur Wiedererlangung der Einheit mit dem Tiefpunkt der Spaltung beginnen lassen. Die wichtigsten politischen Ereignisse mit ihren Auswirkungen auf die Verkehrswege sollen dabei kurz aufleuchten. Einige Zitate haben sich tief in das politische Bewusstsein der Deutschen eingegraben und sollen daher trotz ihrer Bekanntheit wiederholt werden.

Aus Besatzern werden Beschützer

Rufen wir den Mai 1945 in Erinnerung. Deutschland lag am Boden. Sein Schicksal lag in den Händen seiner Kriegsgegner. Auch der Siegerstaat USA postulierte im April 1945, dass Deutschland „nicht zum Zwecke der Befreiung“, sondern „als besiegter Feindstaat“ zu besetzen sei /1/.

Der aufkommende Ost-West-Konflikt setzte, früher als man erwarten konnte, erste Zeichen eines Wandels. Marksteine waren die Rede des US-Außenministers *James F. Byrnes* 1946 in Stuttgart und die amerikanische Haltung auf der Moskauer Konferenz der Siegermächte von 1947. Dem deutschen Volk sollte wieder zu einem ehrenvollen Platz unter den freien Nationen verholfen werden. Der Wermutstropfen: Die aufschimmernden hoffnungsvollen Perspektiven hatten ihren Preis, nämlich den Verlust der Einheit Deutschlands.

Am Tiefpunkt: Nur noch vier Straßenübergänge

Die Sowjetunion betrieb bereits ab dem 30. Juni 1946 die Abriegelung ihrer Besatzungszone gegenüber den drei Westzonen. Sichtbarster Ausdruck fand diese in der Berlin-Blockade vom 23. Juni 1948 bis zum 12. Mai 1949.

Schließlich setzte die DDR nach der Übernahme der Grenzsicherungsaufgabe im Mai 1952 die Minimierung der Verbindungen konsequent fort. Die DDR ordnete die Einschränkung auf nur noch 12 Grenzübergänge an. Davon lagen ganze vier im Straßennetz, und zwar:

- die Fernstraße B 5/F 5 Lauenburg/Horst, seit 1982 ergänzt durch den Autobahnübergang A 24 Gudow – Zarrentin,
- die Autobahn Helmstedt – Marienborn,
- der Behelfsübergang bei Obersuhl, seit 1984 ersetzt durch den Autobahnübergang A 4 Herleshausen/Wartha,
- der Behelfsübergang bei Töpen/Juchhöh, seit 1966 ersetzt durch den Autobahnübergang A 9 Rudolphstein/Hirschberg.

Die vier Verbindungen dienten in erster Linie dem Berlin-Transit, waren aber auch für den umfangmäßig sehr bescheidenen Wechselverkehr in die DDR zugelassen. Damit war für lange Zeit die Nulllinie in Bezug auf die Öffnungen in der Demarkationslinie zwischen Deutschland/West und Deutschland/Ost markiert. Die 1973 hinzugekommenen vier weiteren Straßenverbindungen für den DDR-Wechselverkehr haben daran nur wenig geändert (s. u.). Es war ein kaum zu unterbietender Tiefpunkt erreicht.

Das Zonenrandgebiet als Trostpflaster

Die Ost-West-Trennung blieb auch nicht ohne Spuren auf der Westseite, allerdings mit deutlicher Verzögerung. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen des Jahres 1970 waren noch mehrere Ost-West-Straßenzüge enthalten, die in den folgenden zwei Jahrzehnten sang- und klanglos verschwanden. Ein Beispiel ist die BAB-Planung Kassel – Eisenach, die in einen 20-jährigen Dornröschenschlaf versank, bis der kaum noch erwartete Prinz mit dem erlösenden Kuss kam. Die A 44-Teilstrecke ist heute Bestandteil eines der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). Ihre Realisierung hinkt allerdings zeitlich den anderen VDE deutlich hinterher. Der Kuss hätte wohl etwas intensiver ausfallen müssen.

Auf westdeutscher Seite entstand eine besondere Gebietskategorie, das „Zonenrandgebiet“. Der Streifen hatte etwa die Breite eines Landkreises, der von heute auf morgen ins völlige verkehrliche Abseits geriet. Die staatliche Förderung des Zonenrandgebietes konnte kein Ausgleich für den Absturz von der früheren Mittellage in die verordnete unnatürli-

che Randlage sein. Immerhin haben zahlreiche grenznahe Verkehrsprojekte profitiert. Straßen, die ohne Bonus ein Schattendasein geführt hätten, konnten ausgebaut werden. Bei Streckenstilllegungen im Schienennetz wurde behutsamer vorgegangen als im übrigen Bundesgebiet. Auch blieb das Thema der künstlichen Trennung im Bewusstsein der Parlamentarier und der Öffentlichkeit. Bis Ende der siebziger Jahre wurde dem Deutschen Bundestag über die Maßnahmen im Zonenrandgebiet regelmäßig berichtet.

2. „Niemand hat die Absicht, eine Mauer zu errichten“

(Walter Ulbricht am 15. Juni 1961)

Jeder weiß, was nur acht Wochen später geschah. Bleiben wir bei unserem Thema. Die Kraftlinie der Entscheidungen nimmt ihren Ausgang bei den Großmächten und reicht schließlich bis zu den betroffenen einzelnen Menschen. Auch die Verkehrswege spielen dabei ihre Rolle. In unserem Falle waren sie traurige Leidtragende einer menschenverachtenden Politik. Sie werden ihrer Rolle als Mittler der Verbindung zwischen den Menschen beraubt, indem man sie einfach unterbricht oder zerstört. Eine Mauer mitten durch eine Millionenstadt zu ziehen, war ein Akt der Barbarei.

3. „Ich bin ein Berliner“

(US-Präsident John F. Kennedy am 26. Juni 1963)

Stillstand

Diese Rede von Präsident *Kennedy* hat, wie kaum eine andere, einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen, vor allem in Berlin, aber auch in ganz Deutschland und darüber hinaus. Sie setzte auf die moralische Qualität der amerikanischen Politik, aus der sich die Zuversicht speist, eines Tages die Teilung zu überwinden. Die Freiheit Berlins ist auch in den USA zum Symbol der Freiheit geworden. Aber bereits in seiner Ansprache vor dem Schöneberger Rathaus ließ Kennedy keinen Zweifel darüber, dass der Weg steinig sein und viel Geduld abverlangen wird.

Leichtfertige Versprechungen konnte er nicht machen. Aber er formulierte im Lichte des Mauerbaus klare Grenzen der amerikanischen Leidensfähigkeit. Als unverzichtbar nannte er die militärische Präsenz, den freien Zugang sowie die Lebensfähigkeit der Stadt. Die Berliner mussten den Mut nicht sinken lassen. Aber: Geduld und Ausdauer wurden auf die Probe gestellt. Die Fortschritte in dieser Zeit des kalten Krieges konnten nur bescheiden sein. Verbesserungen der Verkehrswege waren wahrhaftig nicht angesagt.

Nur Mut: Die kriegszerstörte Saale-Brücke wird aufgebaut

Immerhin gelang es, trotz aller Hindernisse, am 14. August 1964 den Wiederaufbau der zerstörten Saale-Brücke im Zuge der A 9 bei Hirschberg zu vereinbaren. Die Kriegsbrücke wurde erneuert, wenn auch nur im alten Querschnitt. Die Ortsnamen Töpen (in Bayern) und Juchhöh (in Thüringen), durch die sich der Verkehr bis dahin quälen musste, mögen anheimelnd klingen. Dennoch war jeder froh, dass das Martyrium am 16. Dezember 1966 ein Ende hatte. Erst 20 Jahre später wurde im Rahmen der Sanierung von Teilabschnitten der A 9 auch die Saale-Brücke grunderneuert.

Mehr als solche kleinen Zeichen waren damals nicht möglich. Der Osten wollte nicht mehr und im Westen war die Zeit der Hallstein-Doktrin und der regierungsamtlichen „Bezeichnungsrichtlinien“. Diese schrieben zum Beispiel vor, „das 1945 von der Sowjetunion besetzte Gebiet Deutschlands westlich der Oder-Neiße-Linie“ als „Sowjetische Besatzungszone“, abgekürzt SBZ, zu bezeichnen. An diesem Punkt wäre beinahe das Mini-Projekt Hirschberg gescheitert. Ein westdeutscher Fachbeamter hatte sich bei einer der seltenen Baubesprechungen im Ausdruck vertan.

4. „Wandel durch Annäherung“

wurde Anfang der siebziger Jahre zum Begriff für eine Neuorientierung der deutschen Ostpolitik. Annäherung an die östlichen Nachbarn hieß Anerkennung der Realitäten einschließlich der Grenzen und Abschluss vertraglicher Regelungen auch mit der DDR. Dafür sollten Erleichterungen für die Menschen im geteilten Deutschland erreicht werden und zugleich die Mauer transparenter, vielleicht auf lange Sicht sogar durchlöchert werden.

Phase der Verträge

Praktische Erfolge der neuen Ostpolitik blieben nicht aus. Die Phase der Verträge und Projekte war gekommen. Innerhalb des weiter bestehenden Rahmens der Ost-West-Teilung konnten jetzt größere Schritte anvisiert werden. Langfristig schloss dies vielleicht auch neue Perspektiven für den Gegenstand unserer Betrachtung, die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE), ein. Zudem durften zumindest die Optimisten das zarte Pflänzchen der Hoffnung auf eine Überwindung der Teilung keimen sehen.

Mit den vier Verträgen

- Viermächteabkommen vom 3. September 1971,
- Abkommen über den Transitverkehr zwischen der Bundesrepublik und Berlin (West) vom 17. Dezember 1971,

– deutsch-deutscher Verkehrsvertrag vom 26. Mai 1972 und dem
– Grundlagenvertrag vom 21. Dezember 1972

gelang es, für die bisherigen Streitfragen eine gemeinsame politische Grundlage zu finden, auf der praktische Fortschritte möglich waren. Der Grundlagenvertrag trat am 21. Juni 1973 in Kraft. Mit diesem Tage errichteten beide deutsche Staaten Ständige Vertretungen in Berlin (O) bzw. in Bonn. Die weiteren Abkommen wurden in Form eines Schriftwechsels der Ständigen Vertreter abgeschlossen.

Phase der Projekte

Erste für das Straßennetz sichtbare Verbesserungen brachte eine Vereinbarung vom 15. Juni 1973 über die Öffnung vier neuer Straßen-Grenzübergänge für den Personenverkehr in die DDR. Dieses waren:

– Uelzen – Salzwedel,
– Duderstadt – Worbis,
– Bad Neustadt/Saale – Meiningen,
– Coburg – Eisfeld.

Die neuen Übergänge waren ein zwar erfreulicher, aber doch nur kleiner Schritt. Erheblich größere Bedeutung erlangten vier Vereinbarungen über spürbare infrastrukturelle Verbesserungen im Bereich des Straßen-, Schienen-, und Wasserstraßennetzes. Die Straßenprojekte waren:

– Grunderneuerung der Autobahn Berlin – Helmstedt mit Kosten von 260 Mio. DM (19. Dezember 1975),
– Bau der Autobahn Hamburg – Berlin mit Kosten von 1.200 Mio. DM (16. November 1978),
– Bau der Werrabrücke bei Eisenach mit Kosten von 268 Mio. DM (30. April 1980)
und
– Grunderneuerung von Autobahnteilstrecken bei Drewitz und Hirschberg sowie der Bau der Grenzbrücke über die Saale im Zuge der A 9 mit Kosten von 148 Mio. DM (15. August 1985).

Alle Abkommen wurden vertragsgemäß erfüllt. Schon das finanzielle Volumen von fast 2 Mrd. DM allein für Straßenprojekte unterstreicht die neue Dimension. Betrachtet man die geographische Verteilung der Investitionen, so stellt man fest, dass sie alle Bestandteil der späteren VDE sind. Natürlich konnte von einer Einbindung in eine übergreifende Konzeption nicht die Rede sein. Auch die Motivationslage der beiden Abkommenspartner war gänzlich unterschiedlich. Der Bundesregierung ging es um die Lebensfähigkeit Berlins und um die langfristige Überwindung der deutschen Teilung. Für die DDR stand einzig und allein die Valuta-Einnahme im Vordergrund. Das lassen die Abkommen unschwer erkennen. Sie enthielten stets auch mehrjährige Festlegungen über die Höhe der Transitpauschale, die die Bundesregierung zu entrichten hatte.

Ungeachtet der unterschiedlichen Ziele ist mit den vier Abkommen de facto ein erster substantieller Beitrag auf der Linie der späteren VDE geleistet worden.

5. „Mr. Gorbatchev: Tear down this wall“ (US-Präsident Ronald Reagan am 12. Juni 1987 in Berlin)

Visionen

Bei seinem Besuch in Berlin richtete *Ronald Reagan* vor der Berliner Mauer den berühmt gewordenen Appell an den sowjetischen Parteichef. Die Deutschen hörten es mit viel Sympathie, aber auch gemischt mit einer gehörigen Portion Stirnrunzeln gegenüber einer vermeintlichen Naivität. Nicht alle gingen so weit wie der amerikanische Präsident, der einen welthistorischen Umbruch anvisierte. Nun haben wir gelernt, dass eine Weltmacht sich die Freiheit nehmen kann, in größeren Perspektiven zu denken und dabei vielleicht sogar richtiger zu liegen als der Kleingeist vor Ort.

In der Phase „Wandel durch Annäherung“ ist viel von „Normalisierung“ der Beziehungen gesprochen worden. Auch der deutsch-deutsche Grundlagenvertrag spricht in Artikel 1 von der Entwicklung „normaler Beziehungen“ der beiden Staaten.

Das westdeutsche Verfassungsgebot der Wiedervereinigung fand nur noch in einem besonderen „Brief zur deutschen Einheit“ Platz, der von der westdeutschen Seite am Tage der Unterzeichnung des Grundlagenvertrages der DDR übermittelt wurde. Es schien so, als ob man sich auf beiden Seiten mit den Verhältnissen der Trennung arrangiert hätte. Aber es gab den Nukleus für neue Ufer. Er speiste sich aus zwei Quellen: Zum einen war es der wachsende Unmut der in Unfreiheit lebenden Menschen jenseits der Mauer, wie die Westdeutschen sagten, bzw. der Menschen hinter dem eisernen Vorhang im Sprachgebrauch der Weltpolitik. Dazu kamen die zunehmenden Schwierigkeiten auf wirtschaftlichem Gebiet. Noch einfacher drückte es ein Gesprächspartner aus, der bereits zehn Jahren zuvor in Ost-Berlin tätig gewesen war und der 1988 wieder dorthin zurückkehrte. Auf die Frage nach den Veränderungen, die ihm am deutlichsten aufgefallen seien, antwortete er: „Die Schlaglöcher sind noch die gleichen, aber sie sind tiefer geworden und die Menschen, vor allem die jungen, kommen mir aufsässiger vor.“

Honecker-Besuch mit Impuls für den Schienen-Transit

Vom 7. bis 11. September 1987 besuchte erstmals ein DDR-Staatschef die Bundesrepublik Deutschland. *Erich*

Honecker wünschte sich „weitere Schritte zur gesamtdeutschen Normalität“, natürlich unterfüttert mit Valuta. Auf westdeutscher Seite gab es nach wie vor ein großes Unbehagen, verbunden mit der Sorge, zur Unzeit alle noch bestehenden Vorbehalte über Bord zu werfen. Vor diesem Hintergrund hob der Bundeskanzler in seiner Begrüßungsansprache die Unverzichtbarkeit der Grundwerte der Freiheit hervor.

Gleichwohl haben der Besuch in Bonn und die konkreten Verabredungen, die dabei getroffen worden sind, einen weiteren Schub in den Wandel durch Annäherung gebracht. Ein großes Verkehrsprojekt, das wir wenig später mit dem Siegel „VDE“ versehen sollten, war davon in besonderem Maße betroffen. Lassen wir das gemeinsame Abschluss-Kommunique sprechen. Dort heißt es: „Beide Seiten stimmten darin überein, … Gespräche über den Eisenbahnverkehr aufzunehmen, mit dem Ziel deutlich kürzerer Reisezeiten und höherer Zugfrequenzen.“

Die Verkehrsleute wussten aus den Vorbereitungen, welches Projekt hinter dem Satz stand: Es war die Schnellbahn Hannover – Berlin. Das war für gesamtdeutsch relevante Projekte ein neuer Qualitätssprung. Auch verkehrspolitisch war die Teilhabe Berlins am Hochgeschwindigkeitskonzept, das in Europa Triumphe feierte, ein hochwillkommenes Signal.

6. Der Vorreiter: Schnellbahn Hannover – Berlin

Erstes gesamtdeutsches Großprojekt

Für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die nur drei Jahre danach aktuell wurden, hatte die Schnellbahn Pilotcharakter. Das galt sowohl in technologischer Hinsicht als auch in Bezug auf die Planungs- und Bauorganisation. Daher lohnt es sich, den Werdegang des Schnellbahnprojektes etwas näher zu betrachten.

Schon am 4. Dezember 1986 hatte der Deutsche Bundestag mit der Unterstützung aller Fraktionen des Deutschen Bundestages die Bundesregierung aufgefordert, in Gespräche mit der DDR über den Ausbau der Schnellbahn Hannover – Berlin einzutreten. Der Honecker-Besuch brachte den Durchbruch. Bereits im Februar 1988 begannen Sondierungsgespräche.

Die Eckwerte eines solchen Großprojektes, insbesondere die Trassenwahl und die von der Geschwindigkeit abhängigen Ausbauparameter waren Gegenstand eingehender Erörterungen. Dazu erhielt die mit Fachleuten beider Seiten besetzte Arbeitsgruppe die damals extrem seltene Sondergenehmigung zu Erkundungen vor Ort einschließlich Streckenbereisungen. Es entstand eine gemeinsam getragene Empfehlung. Sie war Grundlage für den Auftrag beider deutscher Regierungen zur Aufnahme offizieller Verhandlungen.

Verhandlungsführer waren *Dr. Hans-Otto Bräutigam*, Leiter der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik in Berlin (Ost), und der Stellvertretende DDR-Verkehrsminister *Heinz Gerber*. Verhandlungsbeginn war der 16. September 1988. Die Delegationsleiter wurden unterstützt von einer Expertengruppe. Ihr gehörten nicht nur Vertreter der Verkehrsministerien und der Bahnen beider Seiten an, sondern auch ein Vertreter des Eisenbahn-Beratungsunternehmens DE-Consult und ein hochrangiger Beamter der Berliner Senatskanzlei.

An dieser Stelle sei ein kleines Schlaglicht auf die Komplexität der seinerzeitigen deutsch-deutschen Befindlichkeiten erlaubt. Der achtköpfige Westteil der Expertengruppe fuhr zu Besprechungen regelmäßig in einem VW-Bus nach Berlin (Ost). Die „Grenzorgane“ an der Heinrich-Heine-Straße waren informiert. Der Bus hielt an, ein Grenzbeamter sammelte die Ausweise ein, zählte laut und kam bis zur Zahl 7. Der Vertreter der Senatskanzlei berief sich darauf, dass der Regierende Bürgermeister und seine Mitarbeiter in der eigenen Stadt keine Ausweise vorlegen. Dieses Ansinnen hätte jedem „normalen“ Reisenden erhebliches Ungemach bereitet. Bei der Anfahrt zu den Gesprächen wurde es regelmäßig toleriert. Ansonsten stand harte Arbeit an. Das ganze Jahr 1989 war weitgehend beherrscht von dem Bestreben der DDR, möglichst viele Gewerke gegen Valuta in eigenen Betrieben durchführen zu lassen.

Ab dem Fall der Mauer im November 1989 änderte sich das Verhandlungsklima grundlegend. Beide Seiten gingen jetzt von der Perspektive einer engen Zusammenarbeit und schließlich der Vereinigung der beiden deutschen Staaten aus.

Am 8. Juni 1990 konnten die Verhandlungspartner, inzwischen der Ständige Vertreter *Dr. Franz Bertele* und Staatssekretär *Dr. Bernd Rohde* vom DDR-Ministerium für Verkehr in Berlin die Grundsatzvereinbarung paraphieren. Die Unterzeichnung erfolgte am 28. Juni 1990 in Bonn durch die Verkehrsminister der damals noch zwei deutschen Staaten, *Dr. Friedrich Zimmermann und Horst Gibtner* /2/.

Nächste Schritte waren die baureife Planung und die Erlangung des Baurechtes. Planung und Bau einer Hochgeschwindigkeitsbahn war für die Deutsche Reichsbahn Neuland. Erfahrung und Strukturen für eine solche Aufgabe fehlten. Daher kamen Reichsbahn und Bundesbahn überein, die Aufgaben einer besonderen Organisationseinheit zu übertragen. Hierfür wurde am 31. August 1990 die „Planungsgesellschaft Schnellbahn Hannover – Berlin“ (PGS) in privater Rechtsform (GmbH) gegründet. Die

Geschäftsführung wurde paritätisch von beiden beteiligten Bahnen besetzt. So konnte die Deutsche Bundesbahn, auf deren Territorium nur etwa ein gutes Viertel der Trassenlänge entfiel, unterstützt von der DE-Consult, ihr Fachwissen für den gesamten Projektbereich einbringen. Die weiteren Stationen sind schnell genannt:

- 1992/93 Abschluss der Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren,
- Oktober 93 Baurecht für die Südumfahrung Stendal mit Hilfe eines Investitionsmaßnahmegesetzes,
- 1996 Verschmelzung der PGS mit der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit PBDE,
- 15. Sept. 98 Inbetriebnahme der Schnellbahn.

Erfolg über alle Klippen hinweg

Man darf in Erinnerung rufen, dass Planung und Bau der Schnellbahn in einen Zeitraum einschneidender Veränderungen fielen:

Zwar bestand, wenn auch aus verschiedenen Gründen, Einigkeit in der wichtigen Frage der Trassenführung über Stendal. Dort bot sich den Experten bei Beginn der Gespräche im Jahre 1988 ein desolates Bild. Die ehemals zweigleisige Strecke über Stendal war von der sowjetischen Besatzungsmacht demontiert worden. Vier Jahrzehnte lang waren Investitionen unterblieben.

Erst nach dem Mauerfall verschwand die Fixierung der DDR auf die Valuta-Einkünfte. Die ab April 1990 amtierende Regierung war an einer Netzergänzung zur Entlastung des DDR-Binnenverkehrs interessiert. Es kam hinzu, dass auch die Fachleute der Reichsbahn am Technologie-Transfer partizipieren wollten.

Während der Planungsphase 1990/91 entstanden die neuen Bundesländer. Es kam zu zusätzlichen Belastungen bei der Trassenwahl. Der Interessenausgleich war auch nicht zum Nulltarif zu haben. Die beiden Ausbaustrecken Stendal – Salzwedel – Uelzen und Helmstedt – Magdeburg – Berlin kamen als flankierende Ergänzungen zur Neubaustrecke Berlin – Hannover hinzu.

Das überwölbende Planungs- und Baurecht änderte sich grundlegend. DDR-Recht wurde vom neuen gesamtdeutschen Bundesrecht abgelöst. Dies alles war begleitet von Übergangsregelungen mit vielen Einfallschneisen für formale und materielle Komplikationen.

Schließlich unterlag die Organisationsform des planenden Bauträgers Schiene einem mehrfachen Wechsel von der Reichsbahn bis zu einer gemeinsamen Bahn DR plus DB, deren Rechtsform sich während der Bauzeit wiederum änderte.

Trotz der vielen Verwicklungen war das Projekt vom Glück begünstigt. Auch zahlte sich aus, dass die westdeutschen Vertreter bei den gemeinsamen Expertentreffen in der Spätphase der Spaltung bereits auf die im Westen entstandenen Planungsstandards achteten. Dennoch kann man fast von einem Wunder sprechen, dass die Schnellbahn ohne nennenswerte Abstriche in nur zehn Jahren realisiert werden konnte. Einer der Hauptgründe dürfte in der damals weit verbreiteten Bereitschaft liegen, alles zu tun, um im wiedervereinigten Deutschland möglichst schnell zu einer modernisierten Infrastruktur zu kommen.

7. „Sofort, unverzüglich“

(SED-Politbüromitglied Günter Schabowski auf einer Pressekonferenz am 9. November 1989 zur Frage nach dem Inkrafttreten der neuen freizügigen Ausreiseregelung)

Bereicherung des deutschen Zitatenschatzes

Die zwei Worte können als der kürzeste und wichtigste politische Ausspruch des Jahrzehnts gelten. Sie sind Bestandteil des deutschen Zitatenschatzes geworden. Deutschland, Europa, die gesamte politische Welt war in Erregung versetzt. Wer hätte gedacht, dass die Vision von Ronald Reagan schon zwei Jahre nach seinen belächelten Worten vor der Berliner Mauer Realität werden würde? Hier ist nicht der Platz, um die Begeisterung der Deutschen im Vereinigungsfieber und die dramatischen Wochen bis zur staatlichen Vereinigung nachzuzeichnen. Jedem, der sich von den 329 Tagen noch einmal lebensnah ergreifen lassen möchte, sei das Buch des unmittelbaren Zeitzeugen *Horst Teltschik* empfohlen /3/. Nur die wichtigsten Daten der Jahre 1989/1990 seien genannt:

29.11.1989	Zehnpunkte-Programm von Bundeskanzler Helmut Kohl /4/
18.03.1990	Erste und einzige freie Volkskammerwahl
12.04.	Vereidigung der neuen DDR-Regierung unter Lothar de Maiziere, Verkehrsminister wurde *Horst Gibtner*
01.07.	Wirtschafts-, Währungs-, und Sozialunion treten in Kraft
23.08.	Beschluss der Volkskammer zum Beitritt nach Art. 23 GG
20.09.	Bundestag und Volkskammer beschließen zeitgleich den Einigungsvertrag
03.10	Staatliche Vereinigung Deutschlands
02.12.	Erste gesamtdeutsche Bundestagswahl

Deutsch-deutsche Verkehrswegekommission 1990

Für die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ergaben sich weitreichende Folgen. Am 19. und 20. Dezember 1989 kam es zu dem denkwürdigen Besuch von Bundeskanzler *Dr. Helmut Kohl* in Dresden. Offizieller Anlass war ein Treffen mit dem seit 18. November amtierenden neuen Regierungschef der DDR *Hans Modrow*. Gesprächsgegenstand waren auch die aktuellen Verkehrsfragen. Jeder wusste, dass Entscheidungen rasch zu treffen waren. Man vereinbarte, eine Kommission „Verkehrswege" einzurichten. Sie konstituierte sich bereits wenige Tage danach, am 9. Januar in Berlin unter Staatssekretär *Dr. Wilhelm Knittel* aus Bonn und dem neuen DDR-Verkehrsminister *Heinrich Scholz.* Der Kommission gehörten Vertreter beider Verkehrsministerien sowie des Finanzministeriums an. Seitens der Länder wirkten der Chef der Länderverkehrsministerkonferenz, Senator *Konrad Kunick* aus Bremen, sowie *Staatsminister Lang* aus Bayern mit. Auch der Berliner Senat war vertreten. Bis Ende September 1990, dem Vorabend der staatlichen Vereinigung, koordinierte die Kommission die bis dahin noch von zwei Staaten zu leistende Arbeit. Dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wurden zwei Zwischenberichte vorgelegt, die dieser in seinen Sitzungen vom 12. September und 24. Oktober eingehend beriet.

Eine ausführliche Darlegung kann zwei Publikationen entnommen werden /5/, /6/. Hier soll nur zusammenfassend über die wichtigsten Herausforderungen, vor denen die Kommission stand, und über die Ergebnisse berichtet werden. Die Akzentsetzung liegt, entsprechend dem Thema, auf dem Straßennetz.

Die damals anstehenden Aufgaben lassen sich klar in die drei Bereiche **Lückenschlüsse**, **Nachholbedarf** und **zusätzlicher Ausbaubedarf** gliedern.

Lückenschlüsse

Dringendstes Erfordernis in den Monaten November und Dezember 1989 war die Wiederherstellung der unterbrochenen Straßenverbindungen im unmittelbaren Grenzbereich. Im Überschwang der bisher für unglaublich gehaltenen Ereignisse spielten sich zum Teil dramatische Szenen ab. Örtliche Initiativen wurden tätig. Baufirmen rückten an und schoben Trassen frei, teilweise ohne offiziellen Auftrag. An geregelte Ausschreibungsverfahren mit Fristen und dergleichen war vielerorts nicht zu denken. Klar, dass dies nicht nach dem Geschmack von Rechnungsprüfern war. Beanstandungen zwei Jahre nach den Ereignissen waren die Folge. Die diesbezügliche Stellungnahme der kritisierten Verwaltungen war die treuherzige Versicherung: „Bei der nächsten Wiedervereinigung werden wir es besser machen." Auch wenn der Wortlaut so präzise nicht belegbar ist, er entspricht der damaligen Seelenlage der Beteiligten. Fälle, die im Gefängnis endeten, sind nicht bekannt.

Nun aber zu den wichtigsten Resultaten: Alle Spontanaktionen, so sympathisch sie waren, mussten doch in geordnete Bahnen gelenkt werden. Dies ergab sich allein schon aufgrund der Eigentumsverhältnisse, den finanziellen Lasten und den Haftungsfragen für die Verkehrsteilnehmer. Zu den vorrangigen Aufgaben gehörte also ein bundesweites Lückenschlussprogramm.

Die Kommission machte Vorschläge und bereits am 3. Mai 1990 konnten Verkehrsminister *Horst Gibtner* und *Dr. Friedrich Zimmermann,* West, Entscheidungen treffen. Das Programm bestand im Fernstraßennetz überwiegend aus verhältnismäßig kurzen Abschnitten beiderseits der „Demarkationslinie". Deren längerer Teil lag auf DDR-Gebiet, wo die notorische Angst der DDR vor Annäherungen an die „Staatsgrenze" und vor Einblicken in ihr Staatsgebiet zu einem größeren Niemandsland geführt hatte. Die Kosten der erforderlichen Baumaßnahmen wurden in der Vorlage der Kommission vom Mai 1990 auf rund 2 Mrd. DM geschätzt. Eine vollständige kartenmäßige Darstellung des umfangreichen Programms für Straßen und Schienen kann nachgelesen werden /6/.

Herausgegriffen aus den 120 Straßenbauvorhaben von sehr unterschiedlicher Ausdehnung seien nur drei größere Abschnitte:

- Die Schließung im Zuge der A 4 bei Herleshausen (Thüringer Zipfel),
- die A 72 Hof – Plauen und
- die Elbebrücke im Zuge der B 191 bei Dömitz.

Die meisten Lücken konnten bereits 1990 oder 1991 geschlossen werden. Die Übergabe der Straßen in ihre ursprüngliche Bestimmung nach mehr als 40 Jahren Unterbrechung war in jedem Einzelfall ein Ereignis, das von Emotionalität geprägt war. Die Menschen waren immer noch von der Überraschung des Ereignisses überwältigt. Auch bei der baulich höchst eindrucksvollen Bogenbrücke bei Dömitz dauerte es nur bis zum 18. Dezember 1992. Der Bogen war ein starkes Symbol, überspannte er doch die Elbe vom niedersächsischen zum mecklenburgischen Ufer. Es war Bundesminister *Dr. Günther Krause*, dem damaligen Verkehrsminister *Dr. Peter Fischer* (NI) und Ministerpräsident *Berndt Seite* (MV) eine Freude, dieses Weihnachtsgeschenk so rasch nach der Wiedervereinigung gemeinsam der Öffentlichkeit präsentieren zu können. Die beteiligten Baufirmen und Verwaltungen konnten stolz auf ihre Leistung sein. Diese wird auch nicht dadurch geschmälert, dass ein Teil des Geheimnisses für die Zauberei wohl auch darin liegt, dass die noch vorhandenen Vorkriegspläne weitgehend verwendet werden konnten.

Nachholbedarf in den neuen Ländern

Darunter werden unterlassene Instandhaltungen und Erneuerungen verstanden, im engeren Sinne solche, die zur Substanzsicherung und zum verkehrssicheren Befahren dringend erforderlich sind. Im weiteren Sinne versteht man darunter auch Vorhaben, ohne die die bereits vorhandene Verkehrsbelastung nur unter Inkaufnahme erheblicher Mehrkosten der Verkehrsteilnehmer bewältigt werden kann. Eine solche Aufgabe wird zweckmäßigerweise von den Behörden vor Ort gemanagt. Sie nimmt einige Jahre Zeit in Anspruch. Die Kommission musste sich auf Hinweise für angemessene Bedarfskriterien, Schätzungen des Finanzbedarfs und auf Dringlichkeitsmaßstäbe konzentrieren.

Eine wesentliche Orientierungshilfe für die Einschätzung des Nachholbedarfs waren Zustandsbewertungen,

- bei Straßen nach der Größe der Fahrbahnprofilschäden,
- bei Brücken nach Beeinträchtigungen der Tragfähigkeit.

Mit Hilfe dieser Kriterien wurde der Bedarf in zwei Dringlichkeitsstufen eingeteilt. Für die Bundesfernstraßen kam man in Stufe 1 zu einem Nachholbedarf von rund 13 Mrd. DM, für die Bezirksstraßen, den späteren Landesstraßen, ergaben sich rund 15 Mrd. DM. Die Gutachter, die damals eingeschaltet waren, gingen von einer Verteilung der Bedarfserfüllung auf ca. zehn Jahre aus.

Zusätzlicher Ausbaubedarf

Die grundlegende Umorientierung der Verkehrsströme musste zu ganz neuen Ausbauerfordernissen führen. Deren Erarbeitung setzte externe Zuarbeit und Abstimmungen voraus. Die Kommission leitete diese Schritte ein. Namhafte Fachleute wurden mit der Erstellung von Verkehrsprognosen auf der Basis der geänderten Randbedingungen beauftragt. Von den Ergebnissen hingen Beschlüsse von erheblicher Tragweite ab. Diese Arbeit reichte über das Ende der deutschen Zweistaatlichkeit hinaus.

8. Der 3. Oktober 1990: Ein Traum wird wahr

Welche Projekte?

In der zweimonatigen Interimszeit bis zur Bundestagswahl am 2. Dezember 1990 amtierte eine Bundesregierung, die genau genommen nur partiell durch Wahlen legitimiert war. Die praktische Arbeit stand jedoch nicht still. Sie lief auf Hochtouren.

Für die Verkehrspolitik war die Situation kompliziert. Einerseits war klar, dass der noch geltende Bundesverkehrswegeplan von 1985 nicht mehr den neuen Gegebenheiten entsprach. Das Nachfolgekonzept, der erste gesamtdeutsche Bundesverkehrswegeplan (BVWP), konnte nicht in wenigen Wochen aus dem Boden gestampft werden. Andererseits gehörte der Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu den dringlichsten Aufgaben.

Politische Leitung und Fachebene des Bundesverkehrsministeriums (BMV) setzten alles daran, der neuen Bundesregierung nach deren Amtsantritt so bald als möglich entscheidungsfähige Vorschläge zu unterbreiten. Die Lösung lag darin, sich zunächst auf die wichtigsten Teile des neuen BVWP zu konzentrieren. Das ging Bund und Länder gleichermaßen an. Der hierfür zuständige Arbeitskreis war seit dem 3. Oktober um die fünf neuen Bundesländer erweitert worden. Bereits am 20. November 1990 fand die erste gesamtdeutsche Beratung statt. Die Fachleute trieben die von der deutsch/deutschen Verkehrswegekommission eingeleiteten Arbeiten mit aller Kraft voran. Dazu gehörten:

- Analysen großräumiger Verkehrsachsen (Anlage 1),
- Szenarien der Ost-West-Verkehrsentwicklung,
- gesamtdeutsche Verkehrsprognosen,
- Korridoruntersuchungen mit Planvarianten,
- Bewertungen von Zugauslastungen und Netzengpässen im Schienennetz,
- Kostenschätzungen und
- Nutzen/Kosten-Analysen, z. T. mit vereinfachten Parametern.

Unter voller Ausschöpfung der personellen Ressourcen entstand im BMV ein erster Entwurf eines Konzeptes, das erstmals die Bezeichnung „Verkehrsachsen Deutsche Einheit“ und das Datum 27. Dezember 1990 trug. Es bestand aus 17 hochrangigen Verkehrsprojekten von Schiene, Straße und Wasserstraße, noch mit einer nur sehr groben Kostenschätzung. Der Verwendung des Namensteiles „Deutsche Einheit“ reihte sich zunächst noch in eine Begriffsreihe wie Tag der Deutschen Einheit (am 17. Juni, dann am 3. Oktober), Kabinettausschuss Deutsche Einheit, Fonds Deutsche Einheit etc. ein. Mit der Aufnahme der Planungs- und Bautätigkeit erlangte der Begriff VDE einen weit über den Verkehrsbereich hinausgehenden Bekanntheitsgrad. Vielleicht dürfen sich die unmittelbar Beteiligten sogar zu dem Stolz versteigen, zur Entstehung eines positiv besetzten Markenzeichens beigetragen zu haben.

Politischer Rang als Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Am 17. Januar trat die neue Bundesregierung ihr Amt an. Neuer Verkehrsminister war *Dr. Günther Krause*. Ihm konnte bereits am 24. Januar eine Liste mit 17 „Strecken Deutsche Einheit“ vorgelegt werden. Das politische Interesse galt in dieser frühen Phase der Planung vor allem der rechtlichen Sonderstellung von Projekten, die der Überwindung

der fast ein halbes Jahrhundert währenden Teilung Deutschlands dienten. Die Koalitionsvereinbarung der neuen Bundesregierung enthielt einen entsprechenden Prüfauftrag an alle Ressorts. Es ging also nicht nur um Verkehrswegeprojekte. Die Überlegungen über eine rechtliche Sonderstellung hochwichtiger Vorhaben reichten von Planungserleichterungen mit dem Ziel der Planungsbeschleunigung bis zu Investitionsmaßnamegesetzen. Hierüber später mehr.

Minister Krause gab den vorgelegten Skizzen die entscheidenden politischen Impulse. Bereits am 27. Februar 1991 trug er dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages seine Überlegungen vor. Er führte aus:

„In der Verkehrspolitik werden die ‚Verkehrsprojekte Deutsche Einheit' im Vordergrund stehen. Dabei handelt es sich um neun Projekte im Bereich der Eisenbahn, sieben Projekte im Bereich der Straße und ein Projekt für den Ausbau des Binnenwasserstraßennetzes mit einem Investitionsvolumen von rund 50 Mrd. DM, davon rund 10 Mrd. DM auf dem Gebiet der alten Bundesländer.

Diesen Projekten ist die Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer und der damit verbundene Realisierungsdruck gemeinsam. Ihre Verwirklichung wird deshalb im Vorgriff auf den ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan erfolgen."

Ein Meilenstein war die Kabinettvorlage des Verkehrsministers vom 2. April, die am 9. April 1991 von der Bundesregierung „zustimmend zur Kenntnis genommen wurde". Die Projektauswahl von 17 Projekten mit einem aktualisierten Volumen von 56 Mrd. DM. Auf die VDE – Straße entfielen davon 23,1 Mrd. DM. Hier sei ausnahmsweise aus dem chronologischen Aufbau dieses Beitrages heraus getreten und der Hinweis erlaubt, dass sich die Kosten der VDE bis zum weitgehend vollständigen Abschluss im Jahre 2010 auf 32,76 Mrd. DM (16,6 Mrd. €) erhöht haben. Im Mittel sind dies etwa 40 % in fast 20 Jahren. Die Kostensteigerung ist von Strecke zu Strecke sehr unterschiedlich. Sie erreicht bei den Neubaustrecken im Mittelgebirge aufgrund der in diesem Umfang nicht eingeplanten Tunnelabschnitte die höchsten Werte.

Zurück in den Monat April 1991: Mit der Grundsatzentscheidung des Bundeskabinetts war das Großvorhaben „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" aus der Sphäre der fachlichen Analysen und Vorarbeiten herausgetreten und auf den Weg der politischen Konkretisierung gebracht worden (Anlage 2). Wichtige Konsequenzen ergaben sich insbesondere auf den Feldern der

- Planungsbeschleunigung,
- Organisation der Planung und
- der Finanzierung.

Die Grundstruktur der im April 1991 beschlossenen Projekte hat sich seitdem nicht mehr nennenswert verändert. Das Gesamtkonzept blieb bemerkenswert stabil bis hin zu der Nummerierung: Die VDE-Schienenprojekte trugen die Nummern von 1 bis 9, die Fernstraßenplanungen von 10 bis 16 und das Wasserstraßenprojekt die Nr. 17.

Autobahn oder Bundesstraße?

Zunächst gab es im Nachlauf zur Grundsatzentscheidung über die Verkehrsprojekte noch Festlegungen über deren Einstufung als Autobahn oder als Bundesstraße zu treffen. Unstreitig waren Strecken, die bereits Autobahn waren und die zum großen Teil zu den Berlin-Transitstraßen gehörten. Zum sechsstreifigen Ausbau und zur Grunderneuerung standen an:

- A 2 Hannover – Berlin und
  A 10 Berliner Ring bis Abzweig Prenzlau (VDE Nr. 11),
- A 4 Bad Hersfeld – Görlitz (VDE Nr. 15),
- A 9 Berlin – Nürnberg (VDE Nr. 12).

Weitere VDE-Abschnitte fügten sich als großräumige Lückenschlüsse ins BAB-Netz ein, so dass nur die Einstufung als Autobahn in Frage kam:

- A 14 Magdeburg – Halle (VDE Nr. 14),
- A 44 Kassel – Wommen (Bestandteil von VDE Nr. 15).

Anders lagen die Verhältnisse bei den drei großen Netzergänzungen von Bundesfernstraßen:

- Lübeck – Rostock; Stralsund – A 11 südlich Stettin (VDE Nr. 10, heute A 20),
- Göttingen – Halle/Leipzig (VDE Nr. 13, heute A 38),
- Erfurt – Schweinfurt/Bamberg (VDE Nr. 16, heute A 71/ A 73).

Die Liste der VDE-Strecken im Beschluss des Bundeskabinetts vom April 1991 enthielt noch keine Straßenklassifizierung (Anlage 2). Deren Einstufung als Autobahn war nicht vorgegeben, blieb also offen.

Die neue Linie entlang der Ostseeküste bedient alle größeren Hafen- und Hansestädte. Viele Netzvarianten sind untersucht worden. Das Ergebnis war eine leicht von der Küste nach Süden abgerückte Führung. Das hatte den Vorteil, dass, zusammen mit einigen Zubringern, ein leistungsfähiges Erschließungskonzept für den gesamten Norden des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern entstand. Der neue Verkehrsweg ist verknüpft mit der A 1 im Westen und der A 11 im Osten. Die 324 km lange Netzergänzung hat ausgesprochen großräumigen Charakter und erfüllt daher die gesetzlichen Kriterien für eine Autobahn.

Die Achse Göttingen – Halle stand als „Südharzlinie“ in partieller Wechselbeziehung zur „Nordharzlinie“ entlang der Städtereihe Goslar – Wernigerode – Aschersleben. Den Ausschlag, die Südharzlinie als Ergänzung ins Autobahnnetz aufzunehmen, gab ihre günstige Mittellage zwischen den West-Ost-Verbindungen A 2 Hannover – Berlin und der A 4 Kassel – Dresden.

Kompliziert war die Querung des Thüringer Waldes. Schon die Vorkriegsplanungen enthielten westlich der A 9 eine weitere Nord-Süd-Autobahn, die von Schweinfurt an der Werra entlang dem Südrand des Thüringer Waldes folgte bis zum Anschluss an die A 4 bei Eisenach. Bis zum Jahre 1990 hatte sich die Verkehrsgeographie gründlich geändert. Auf der Nordseite des Thüringer Waldes war die thüringische Landeshauptstadt nicht zu übergehen. Südlich des Kammes ging es um den Anschluss an das vorhandene Autobahnnetz in Bayern. Im Südosten war die A 73 bis Bamberg herangewachsen und im Südwesten war der aktive Wirtschaftsraum Schweinfurt ohne eine leistungsfähige Verbindung mit dem Zentrum Thüringens schwer vorstellbar. Eine überzeugende Lösung brachte das Konzept einer vereinigten Kammquerung entlang der Linie Suhl – Ilmenau. So entstand das „umgedrehte Ypsilon“, mit der bemerkenswerten Ingenieurleistung eines Basistunnels von 7,9 km Länge. Thüringen bekam den Rennsteigtunnel, den modernsten und mit Abstand längsten Autobahntunnel Deutschlands. Südlich von Suhl verzweigt sich die neue Autobahn nach Bamberg und nach Schweinfurt. Zu der günstigen Lage des Ypsilon im Netz kam die Minimierung des Eingriffes in die sensible Mittelgebirgslandschaft des Thüringer Waldes.

Die verkehrlichen Gründe für die Einstufung aller VDE als Bundesautobahn waren einleuchtend genug. Gleichwohl mag auch die regionale Abstimmung eine Rolle gespielt haben. In den neuen Bundesländern gab es das Argument, dass vergleichbare Fälle in den alten Ländern selbstverständlich als Autobahnen eingestuft worden seien. Man fügte die verständliche, aber nicht ganz unumstrittene Frage hinzu, ob man denn mit zweierlei Maß messen wolle.

Wie auch immer, bis zum Kabinettbeschluss der Bundesregierung über den BVWP vom 15. Juli 1992 hatte sich die Diskussion konsolidiert /7/. In der VDE-Liste gab es nur noch Autobahnen. Dabei blieb es auch bei der parlamentarischen Beratung des neuen Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen, das ebenso wie das Schienenwegeausbaugesetz das Datum vom 15. November 1993 trägt. Nur noch ein einziges Mal, im Jahre 1994, brach die Einstufungsdiskussion auf. In Sachsen-Anhalt forderte die zur neuen Regierungskoalition des Landes gehörende Partei der Bündnis/Grünen eine Überprüfung der Autobahnplanung. Man befürwortete eine Bundesstraße. Eine große Anhörung unter Leitung des damaligen Ministerpräsidenten Höppner fand statt. Es wurde ganz überwiegend die Auffassung vertreten, dass eine Kette von Umgehungsstraßen letztlich den Flächenbedarf nicht nennenswert verringerte, dafür aber zu einem Mehraufwand beim Durchgangsverkehr führen würde. Es blieb bei der A 38-Planung.

9. Schneller planen

Politischer Wille zur Beschleunigung

Die Investitionen in den neuen Ländern standen nach der Wiedervereinigung unter einem gewaltigen Zeitdruck. Rasches Handeln war geboten. Das in den alten Bundesländern in drei bis vier Jahrzehnten gewachsene und zunehmend differenzierte Planungsrecht hatte bei neuen Verkehrswegen zu Planungszeiten von bis zu 15 Jahren und mehr geführt. Aufwändige Planfeststellungsverfahren und die fast zur Regel gewordenen verwaltungsgerichtlichen Nachprüfungen waren die Hauptgründe für überlange Planungszeiten. Viele meinten, aus dem Rechtsstaat sei ein Rechtsmittelstaat geworden.

Die Anwendung des überkommenen Instrumentariums hätte die Herstellung der ökonomischen Einheit Deutschlands gefährdet. Die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Stabilisierung des überall vorhandenen Aufbauwillens erforderten Signale, Perspektiven und baldige Teilerfolge. So war der richtungweisende VDE-Kabinettbeschluss vom 9. April 1991 von dem Willen zur Beschleunigung getragen. Hoffnungsträger war zunächst die Herstellung des Baurechtes mit Hilfe von Investitionsmaßnahmegesetzen (IMG). Schon früh kam der Vorschlag einer Vereinfachung des herkömmlichen Planungsrechtes hinzu.

Investitionsmaßnahmegesetze

Juristische Leitfigur der IMG war die Verkürzung der Planungszeiten dadurch, dass der Gesetzgeber selbst anstelle der Verwaltung die planerischen Projektdetails festlegt. Man sah die Wiedervereinigung als eine notfallähnliche Ausnahmesituation an, bei der der Gesetzgeber berechtigt ist, auch in Teilen der Exekutive das Heft des Handelns zu ergreifen. In den Ressortbesprechungen auf Bundesebene von Anfang 1991 wurde oft das Hamburger Deichordnungsgesetz nach der Flutkatastrophe von 1962 zitiert. Das Bundeskabinett beauftragte in seinem Beschluss vom April 1991 den Bundesverkehrsminister „für die VDE Investitionsmaßnahmegesetze vorzubereiten und die Ressortabstimmung hierüber einzuleiten“.

Man war sich darüber im Klaren, dass juristisches Neuland beschritten werden musste. Die rechtlichen Risiken des Scheiterns wogen schwer und waren den Beteiligten bewusst. Zu einer verfassungsrechtlichen Prüfung kam es dann auch tatsächlich und zwar im Falle des IMG für den

Bau der Eisenbahn-Südumfahrung Stendal. Diese war als Bestandteil des VDE Nr. 4 eines der beiden einzigen IMG, mit denen das Baurecht hergestellt worden war. Die Kritiker von IMG sahen hochrangige Rechtsgüter als gefährdet an. Es ging vor allem um die Rechtsstaatsgarantie, die Gewaltenteilung und die kommunale Selbstverwaltung. Das Bundesverfassungsgericht schloss sich diesen Bedenken nicht an, sondern erklärte in seinem Beschluss von 1996 das IMG für verfassungsgemäß. Für Stendal war zu diesem Zeitpunkt das Rennen so gut wie gelaufen. Dennoch hatte der Beschluss des BVerfG insofern weiterreichende Bedeutung, als für eventuelle weitere IMG der rechtliche Boden als tragfähig gelten konnte. Dazu kam es aber nicht mehr.

Die juristischen Grundsatzfragen waren nicht das einzige Problem. Den Verwaltungspraktikern war aus anderen Gründen bei einem solch tief greifenden juristischen Formenwechsel unwohl. Es lagen keinerlei praktische Erfahrungen vor. Wie sollte das Parlament mit den aufwändigen Planunterlagen umgehen? Wie sah es mit der rechtsstaatlich geordneten Durchführung der Anhörungen und Widerspruchsverfahren aus? Dies sind nur einige der Fragen, die von den Planfeststellungsprofis gestellt wurden.

Schließlich wurden zwei IMG auf den Weg gebracht und zwar für

- die Eisenbahn-Südumfahrung Stendal als Bestandteil des VDE Nr. 4 und
- die Umgehung Wismar im Zuge der Autobahn A 20, VDE Nr. 10

Wie schwierig es ist, ein Bauprojekt parzellenscharf mit allen Rechtsfolgen gesetzlich zu fixieren, geht schon daraus hervor, dass der kurze Gesetzestext 12 umfangreiche Anlagen enthält (Anlage 3).

Die Gesetzgebung war erfolgreich. Mit den IMG vom 29. Oktober 1993 für Stendal und vom 2. März 1994 für Wismar lag das Baurecht vor. Die Vorhaben wurden zügig begonnen und 1996 (Stendal) bzw. 1997 (Wismar) baulich vollendet. Man kann also, was das Instrumentarium anbelangt, prinzipiell von einer Erfolgsgeschichte der IMG sprechen. Über Planungs- und Bauzeiten des Vergleichsfalles mit herkömmlicher Planung darf spekuliert werden. Sie wären sicherlich länger ausgefallen. Die Frage ist aber theoretischer Natur, da auch das Planungsrecht eine durchgreifende Veränderung erfuhr.

Planungsbeschleunigungsgesetz

Über die Notwendigkeit der Planungsbeschleunigung herrschte breiter Konsens. Für den Weg dahin gab es zwei Richtungen. Schon in der Zeit der Grundsatzdiskussionen von Anfang 1991 zeichnete sich ab, dass die Politik eher auf ihren Gestaltungswillen und auf die Ausnahmesituation der Wiedervereinigung, also auf IMG, setzte. Die Verwaltungspraktiker erhofften sich den Durchbruch zu deutlich kürzeren Planungszeiten eher von der Erleichterung des klassischen Verwaltungsweges. Diese Linie wurde vor allem auch von den Ländervertretern favorisiert. Man setzte auf den Erfahrungssatz „Richtig geht am schnellsten“ – also keine Experimente in Bezug auf neue Verfahrenswege!

Die Politik wollte sich nichts verbauen. Die gesetzgebenden Körperschaften legten ein beeindruckendes Tempo vor. Bereits am 16. Dezember 1991 verabschiedete der Deutsche Bundestag das „Verkehrswegeplanungs-Beschleunigungsgesetz“. Es regelte die entscheidenden Bausteine zum Abbau von Hemmnissen, ohne die substantiellen Rechte der betroffenen Personen bzw. die Berücksichtigung der berührten Belange zu beschädigen. Die wichtigsten Neuerungen, die, dem besonderen Anlass entsprechend, nur für die neuen Länder und für Berlin galten, waren /8/:

- Verzicht auf besondere Raumordnungsverfahren,
- Einführung von Fristen für die Stellungnahmen von Behörden,
- Verkürzung der Fristen für die Planauslegung,
- Konzentration des Rechtsschutzes auf das Bundesverwaltungsgericht als einzige Instanz,
- Erleichterung der (einfacheren) Plangenehmigung.

Gerade auch die zuletzt genannte Plangenehmigung hatte Konjunktur. Dort, wo keine Verletzung privater oder öffentlicher Belange erkennbar war, konnte auf langwierige Verfahren verzichtet werden. Der Beschleunigungseffekt war in vielen Fällen ganz erheblich.

Die Konferenz der Länderverkehrsminister beobachtete die Erfahrungen mit dem Beschleunigungsgesetz sehr genau. Man sah darin eine ganz erhebliche Erleichterung der Fachplanungen und setzte sich für die Übertragung auf das gesamte Bundesgebiet ein. So entstand das „Planungsvereinfachungsgesetz“ vom 17. Dezember 1993. Es übernahm die meisten Bestimmungen des Beschleunigungsgesetzes in die Fachplanungsgesetze. Einzige Ausnahmen: der Ausschluss des Raumordnungsverfahrens und die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes. Drei Jahre später wurden die Vereinfachungsregeln auch in das übergreifende Verwaltungsverfahrensgesetz übernommen.

Die Erfahrungen mit der Planungsbeschleunigung sind ein Beispiel dafür, dass eine sektorale Notlage auch dazu beitragen kann, einen Reformstau im gesamten Staatsgebiet abzubauen.

Den Investitionen in den neuen Bundesländern wurde jedenfalls geholfen. Im Wettrennen mit den IMG hatte das

Beschleunigungsgesetz die Nase vorn. Es blieb bei den beiden bereits auf den Weg gebrachten IMG Stendal und Wismar.

10. „Ohne Moos nichts los“

Wenn es um die Finanzierung geht, taucht häufig dieses Spruchgut, bestehend aus einer Mischung von Respekt und Resignation, auf. Das war bei den innerdeutsch relevanten Projekten nicht anders. Mit den politischen Rahmenbedingen änderten sich die Modalitäten. Gemeinsam war allen Phasen die grundsätzliche Bereitschaft der westlichen Seite, sinnvolle und Erfolg versprechende Vorschläge nicht an der Finanzierung scheitern zu lassen. Nur die wichtigsten Stationen seien skizziert:

- Zeit vor 1970: Die wenigen Vorhaben standen stets unter dem Zeichen strikter Zurückweisung durch den Osten, der auch mit Großzügigkeit nur in ganz wenigen Fällen, wie dem Wiederaufbau der Saale-Brücke 1964 – 1966, beizukommen war.
- Zeit der Verträge und Projekte 1971 bis 1989: In den Vereinbarungen wurde peinlich genau der Leistungsumfang und die Gegenleistung des Westens in Form der Transitpauschale festgelegt. Der Osten legte stets Wert auf die Erbringung möglichst vieler Leistungen durch DDR-Betriebe.
- Das Wendejahr 1990 war ein Ausnahmefall und ein sehr bizarrer Solitär, der sich jeder Systematik entzieht.
- Ab 1991 mündete alles in die Haushaltsnormalität mit Ressortwünschen, harten Verhandlungen und Kompromissen.

Wendejahr 1990

Im Mittelpunkt standen die Lückenschlüsse und der Nachholbedarf, beides nach den Maßstäben der deutsch-deutschen Verkehrswegekommission. Die Heterogenität der Kategorien und deren individuelle Vorgeschichte führten zu einem Meisterwerk einer haushaltsmäßigen Veranschlagung, auf das man nur voller Bewunderung zurückblicken kann. Die Tatsache, dass mitten im Haushaltsjahr 1990 die Währungsunion in Kraft trat, hat die Veranschlagung nicht leichter gemacht. Der Musterkoffer enthielt, hier nicht differenziert nach Verkehrsträgern:

- Mittel aus dem Bundeshaushalt Einzelplan 12 „Verkehr“,
- Weitere Bundesmittel aus zwei Nachtragshaushalten „n“ und „g“,
- Mittel aus dem Bundeshaushalt Einzelplan 60 „Berlinhilfe“,
- Mittel aus der Transitpauschale „t“, zunächst die vollen 860 Mio. DM beantragt, davon 470 Mio. DM für Verkehr, aber bis zuletzt in der Höhe umstritten,
- Mittel aus dem DDR-Gegenwertfonds „p“ bis 30. Juni in Höhe von 358 Mio. Mark der DDR allein für Straßen,
- Mittel aus dem DDR-Projektfonds, der am Ende mit dem Gegenwertfonds verschmolzen wurde,
- Mittel aus dem Reparaturkostenfonds der DDR.

Man muss allen Beteiligten zugestehen, dass das Geld zweckentsprechend eingesetzt wurde und dass keine sinnvolle Mittelzuweisung an bürokratischen Hindernissen scheiterte.

Vorzugsfinanzierung für die VDE

Das politische Ziel war klar: Nach den Vorrangentscheidungen bei der Auswahl der Projekte und den Beschlüssen zur Planungsbeschleunigung musste konsequenterweise auch deren Finanzierung folgen.

Bleiben wir beim Bundesfernstraßenbau. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wurden im Haushalt für die Bundesfernstraßen in einem besonderen Titel veranschlagt. Der Ansatz war so bemessen, dass die Finanzierung im Prinzip kein Anlass für Verzögerungen sein konnte. Erst Mitte der neunziger Jahre, als viele Projekte zeitgleich die Baureife erlangten, musste eine Obergrenze von 2,4 Mrd. DM/Jahr für die Summe aus Bau- und Grunderwerbskosten der VDE eingezogen werden. Diese war aber für ein nach verkehrswirksamen Abschnitten gegliedertes Bauprogramm reichlich genug bemessen. Mittelausgleiche im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit waren nur zwischen den einzelnen VDE oder für andere Vorhaben in den neuen Ländern vorgesehen. Lediglich in der Anlaufphase in den ersten Jahren nach 1991 kam es zu länderübergreifenden Mittelausgleichen, mit der Auflage des Rücktransfers in den Folgejahren.

Man darf wohl sagen, dass die Aussicht auf glatte Durchfinanzierung der VDE zur Mobilisierung aller Anstrengungen für eine zügige Planung beigetragen hat.

11. Straßenbauverwaltung der neuen Bundesländer unter Volllast

Zuständigkeiten

Das Grundgesetz enthält klare Regelungen über die Aufgaben- und Finanzverantwortung für die Bundesfernstraßen:

- Der Bund ist Bauherr und Baulastträger, d. h. er trägt die Zweckausgaben, das sind die Kosten für Bau, Unterhaltung und Grunderwerb. Ausnahmen sind Städte mit über 80.000 Einwohnern, die selbst Baulastträger für die Ortsdurchfahrten sind.

– Die Länder verwalten die Bundesfernstraßen im Auftrage des Bundes, d. h. sie sind zuständig für die Organisation der Verwaltung und sie tragen die Kosten dafür.

Der Begriff „Planung“ hat einen Januskopf. Bund und Länder planen. Der Bund als Bauherr plant, wo, was und mit welcher Priorität gebaut werden soll. und legt dies in Verkehrswegeplänen und Ausbaugesetzen fest.

Den Ländern obliegen im Rahmen ihrer Verwaltungszuständigkeit die Entwurfsplanung, die Planfeststellungsverfahren, die Bauplanung und Bauüberwachung.

Schwierig ist die Abgrenzung der Zweckausgaben des Bundes gegenüber den Verwaltungsaufgaben der Länder. Auf diesem Gebiet sind immer wieder Auffassungsunterschiede aufeinander geprallt. In der Rechts- und Verwaltungspraxis hat sich die Sichtweise herausgebildet, wonach besonders infrastrukturnahe Verwaltungsteile vom Bund übernommen werden können oder müssen. Dazu gehören z. B. Baugrunduntersuchungen oder die Herstellung von Bestandsplänen. Der Bund gilt nach dem Bundesfernstraßen-Vermögensgesetz „Zweckausgaben“, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht entstehen, durch Zahlung einer Pauschale von 3 % der Baukosten ab. Dieses scheinbare Detail wird hier ausgebreitet, weil es bei der Gründung einer Planungsgesellschaft für die VDE eine Rolle spielte.

Verwaltung im Umbruch

Die rechtliche Stellung der neuen Länder unterscheidet sich nach dem Beitritt am 3. Oktober 1990, abgesehen von Übergangsregelungen, nicht mehr von der der alten Länder. Die Momentaufnahme zum Zeitpunkt des Beitrittes zeigt jedoch erhebliche Verwerfungen. Der Grund sind die strukturellen Veränderungen in der DDR-Zeit:

– Mit dem DDR-Gesetz vom 23. Juli 1952 wurden die damaligen fünf Länder aufgelöst. Die DDR organisierte sich als zentralistischer Staat mit 14 Verwaltungsbezirken.
– Mit dem Länder-Einführungsgesetz vom Juli 1990 traten ab 3. Oktober wiederum die fünf Länder an die Stelle der Bezirke. Erste Landtagswahlen fanden zeitgleich am 14. Oktober 1990 statt. Landeshauptstädte wurden Schwerin, Magdeburg, Potsdam, Erfurt und Dresden.

Der zweimalige Formenwechsel blieb nicht ohne Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Verwaltung. Ähnliche Auswirkungen dürften von Änderungen der Behördenstandorte ausgehen, auch wenn möglicherweise versucht worden ist, Teilaufgaben in bisherigen Bezirkssitzen zu belassen.

Zu einer noch größeren Herausforderung dürfte die Übernahme des Bundesrechts im gesamten Rechts- und Verwaltungswesen gehören. Viele Beobachter zählen zu den glücklichen Folgeerscheinungen der Wiedervereinigung die Tatsache, dass den Beteiligten die Umstellung verhältnismäßig schnell gelungen ist. Eine wichtige Motivation war sicherlich der Ehrgeiz der Beschäftigten, das eigene Leistungsvermögen zu demonstrieren. Die Hilfe der alten Bundesländer hat ebenfalls zu diesem Erfolg beigetragen. Dies gilt vor allem auch für die Auftragsverwaltung im Bundesfernstraßenbau, die eine enge Abstimmung zwischen Bund und Ländern erfordert und die in der früheren DDR keine Entsprechung hatte.

Aufgabenkumulation

Die neuen Bundesländer waren nicht zu beneiden. Der erst begonnene Neuaufbau der Straßenbauverwaltungen traf mit einer Häufung unabweisbarer Aufgaben zusammen. Die wichtigsten in Kürze:

– Nachholbedarf bei Autobahnen und Bundesstraßen,
– kaum weniger dringlich: die gleiche Aufgabe bei den Landesstraßen, den früheren Bezirksstraßen,
– Nachrüstung auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes, wie z. B. Standstreifen, Schutzplanken, Notruftelefone, baulicher Lärmschutz,
– Weiterführung der z. T. 1990 begonnener Lückenschlussprojekte,
– Vorbereitung des Baues von Ortsumgehungen, der in der DDR-Zeit fast gänzlich unterblieben ist,
– Vorbereitung weiterer wichtiger Aus- und Neubauvorhaben im Autobahn- und Bundesstraßennetz,
– und schließlich der Anschub der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, den Schlüsselprojekten für den Aufbau, die zu 81 % auf dem Territorium der neuen Länder liegen.

Die Verwaltungen mussten mit einem Klotz am Bein zu einer Aufholjagd antreten, die sie kaum gewinnen konnten. Leider hing vom Ergebnis nicht nur die Vergabe von Medaillen ab, wie im sportlichen Wettbewerb, sondern das Gelingen des wirtschaftlichen Neubeginns in den Ländern der früheren DDR. Hilfe war erwünscht.

Neue Organisationsmodelle gesucht

Der Bund hat mit der Bauherrenentscheidung über Umfang und Priorität der VDE, mit dem Gesetz zur Beschleunigung der Planung und mit der belastbaren Finanzierungszusicherung im Rahmen seiner Zuständigkeiten alles für einen baldigen und zügigen Bau getan. Aus einer engen Kompetenzsicht hätte er sich zurücklehnen und im Übrigen auf die Länder verweisen können. Natürlich hätte allein das politische Credo von 1991 „Die politische und ökonomische

Einheit darf nicht scheitern“ einen solchen Zuständigkeitsrückzug nicht zugelassen. Also war beim Bund, ebenso wie bei den Ländern, die Frage nach leistungsfähigen Modellen der Planungs- und Bauorganisation für die Phase der besonderen gesamtstaatlichen Herausforderungen angesagt.

12. „Gebaut wird dort, wo Pläne fertig sind“

ist ein so schlichter Satz, dass man ihn fast nicht aussprechen möchte. Aber er ist ebenso richtig, so dass man es wagen darf, ihn in bestimmten Situationen in Erinnerung zu rufen.

Planungsgesellschaften in privater Rechtsform

Die Politik hat für solche einfachen Wahrheiten oft ein besseres Gespür als der Fachmann. Die Not des Jahres 1991 war Antrieb genug, mit baldigen Spatenstichen Zeichen der Hoffnung zu setzen und schnell erste Teilerfolge präsentieren zu können. Die Bereitschaft, neue Wege zu beschreiten, wird dadurch gefördert. Dies gilt für die Politik des Bundes ebenso wie für die der Länder. Ein Hoffnungsträger war das Modell, möglichst viele Funktionen auf eine oder mehrere Gesellschaften in privater Rechtsform zu delegieren. So sollten umgehend ergänzende Planungskapazitäten mobilisiert werden. Einziges Ziel war, die VDE schnellstmöglich in Gang zu bekommen. Wir sollten einen etwas genaueren Blick auf die Interessenlage der Beteiligten werfen, wie sie im Jahre 1991 in dieser oder jener Form in Erscheinung trat.

Integrierte Planungsgesellschaft für Schiene und Straße?

Die VDE waren von Anfang an als integriertes Konzept für alle Verkehrszweige angelegt. Das kommt zum Beispiel auch bei der verkehrspolitisch gewollten Priorisierung der Schiene zum Ausdruck. In den VDE-Mittelanteilen lag 1991 die Schiene mit 29 Mrd. DM deutlich vor der Straße mit 23 Mrd. DM. Warum nicht den integrierten Ansatz auch bei der weiteren Planung der VDE beibehalten? Einen entsprechenden Vorschlag brachte der BMV im Vorfeld der richtunggebenden Kabinettentscheidung vom 9. April 1991 in die Ressortabstimmung ein. Ein hauptverantwortlicher Projektsteuerer sollte verkehrszweigübergreifend für die Einhaltung der Prioritäten sorgen. Instrumente sollten die Mittelveranschlagung und die Zuweisung der Planungskapazitäten sein. Die Rechtsabteilung, die kaufmännische Abteilung und die Aufsichtsgremien sollten ebenfalls eine Klammer um die gesamte Gesellschaft bilden. Im Übrigen waren verkehrszweigspezifische Projektgruppen vorgesehen. Bei den Straßenprojekten sollten die Länder mitwirken, bei den Schienenprojekten die Bahnen eingebunden werden (Anlage 4).

Bei der Abstimmung mit den Ressorts gab es erhebliche Bedenken. Vor allem der Finanzminister hatte Vorbehalte gegen eine, wenn auch nur indirekte, Mitwirkung der Länder in Eisenbahnfragen. Auch die Finanzierungsbausteine für Planung und Bau sind bei Straße und Schiene sehr unterschiedlich. Eine Vermischung in einer integrierten Gesellschaft stieß auf Ablehnung.

Letztlich konnte der BMV nicht in Abrede stellen, dass einfache, glatte Strukturen für den angestrebten Tempo-Effekt besser seien, als eine eher konfliktanfällige Struktur mit vielen Koordinierungserfordernissen. Im Kabinettbeschluss vom 9. April fiel in diesem Punkt keine Entscheidung. Die anschließenden Ressortgespräche führten zu dem Ergebnis, für Straße und Schiene je eine gesonderte Planungsgesellschaft ins Auge zu fassen.

Ausschreibung erforderlich?

Darf eine Gebietskörperschaft ohne öffentliche Ausschreibung eigene Aufgaben auf eine private Gesellschaft übertragen? Auch diese Frage war Gegenstand eingehender Prüfungen. Es ist unstreitig, dass es im Ermessen der Gebietskörperschaften steht, für die Erfüllung eigener Aufgaben eine geeignete Organisationsform zu finden. Im Falle der Vorbereitung, Planung und Bauüberwachung der VDE sprachen damals mehrere praktische Erwägungen gegen eine öffentliche Ausschreibung. Schwerwiegende Probleme wurden insbesondere bei der Beschreibbarkeit der Leistungen, deren Abgrenzung zu anderen behördlichen Funktionen sowie bei der Konfliktlösung im Falle von Weisungen gesehen. Daher ist zwischen Bund und Ländern einvernehmlich die so genannte „In-House-Lösung“ favorisiert worden. Die Gesellschaft hat den Charakter eines Verwaltungshelfers. Die delegierende Gebietskörperschaft wird Gesellschafter und bringt ihre Belange über Aufsichts- und Weisungsrechte ein. Unter diesem gesellschaftsrechtlichen Dach kann dann die Planungsgesellschaft Aufträge ausschreiben und an Ingenieurbüros und Baufirmen vergeben.

Positive Erfahrungen

Nun war für den Bund ebenso wie für die Länder der neue Weg nicht frei von Risiken. Konnte eine Planungsgesellschaft schnell genug aufgebaut werden? Wo ist das Reservoir für das erforderliche Fachpersonal? Findet die Gesellschaft die notwendige Akzeptanz in der behördlichen und privaten Planungs- und Bauszene? Ein Fehlschlag wäre politisch und ökonomisch verheerend gewesen.

In dieser schwierigen Entscheidungssituation kam den Verantwortlichen die Erfahrung mit der 1988 ins Leben gerufenen Planungsgesellschaft PGS zum Bau der Schnellbahn Hannover – Berlin zustatten. Diese war ermutigend. Auch

aus dem Ausland waren erfolgreiche Beispiele für die Delegierung von Planungs- und Bauaufgaben für öffentliche Infrastrukturprojekte bekannt.

Die weitere Gestaltung nahm nun für die Planungs- und Baugesellschaften von Straße und Schiene einen im Grundsatz ähnlichen, aber in der Ausgestaltung doch differenzierten, Verlauf. Wir konzentrieren uns im Lichte des Themas jetzt auf die Gesellschaft für die VDE – Straße.

13. DEGES ante portas

Bund und Länder Arm in Arm

Für den Bund war das ausschlaggebende Kriterium, dass er mit den Ländern den neuen Weg Arm in Arm und mit dem Versprechen gegenseitiger Unterstützung gehen kann. Das Modell sollte so konstruiert werden, dass nicht Rivalität, sondern die Gemeinsamkeit des Anliegens im Mittelpunkt der zu gründenden Gesellschaft stand. Ausgesprochen förderlich waren diesem Ziel einige gemeinsam getragene Vorab-Festlegungen, über die nicht lange diskutiert werden musste. Von besonderer Bedeutung waren:

- Übertragung von Funktionen aus dem Zuständigkeitsbereich des Landes nur durch freiwillige Entscheidung, d. h. keine gesetzlichen Korrekturen und keine über die Auftragsverwaltung hinausgehenden Weisungen des Bundes.
- Hoheitliche Befugnisse bleiben von der Aufgabenübertragung ausgeschlossen. Dazu gehören insbesondere Entscheidungen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren und die staatlichen Baugenehmigungsakte.
- Die Gesellschaft soll gemeinsam getragen werden. Die Länder sollen dort „ihre“ Gesellschaft finden und mit ihr arbeiten. Die Rechte und Pflichten der Gesellschaftsorgane sollen entsprechend ausgestaltet werden.
- Eine uneingeschränkte Berichtspflicht der Gesellschaft gegenüber den Ländern soll das Prinzip der „eigenen Gesellschaft“ zur alltäglichen Praxis machen.
- Bei der Streckenauswahl der auf die Gesellschaft übertragenen Strecken gibt es keine Automatik. Jedes Land kann eine streckenspezifische Auswahl treffen.

Gegenstand der Übertragung waren demnach die

- Hausherrenaufgaben, d. h. Investitions- und Budgetplanung, Verträge und Vereinbarungen mit Ingenieurbüros, Baufirmen und anderen Dritten, Vergaben und Grunderwerb und die
- Bauherrenaufgaben, d. h. Vertragsüberwachung, Baubetriebsplanung, Baulenkung und Erfolgskontrolle.

Durchaus in Würdigung eigener Belange brachte der Bund eine weitere wichtige Komponente ein, die aber auch den Interessen der Länder entgegen kam. Er sagte einmalig und anwendbar nur für die VDE in den neuen Bundesländern die Übernahme von 50 % der Planungskosten zu. In diese Beteiligung sollte die 3%ige Zweckkostenpauschale (s. o.) eingerechnet werden.

Die Planungskosten waren in den letzten zehn bis 20 Jahren insbesondere wegen der ausgedehnten Umweltuntersuchungen, der Bürgerbeteiligungen und der Informationspflichten gegenüber der Öffentlichkeit stark angestiegen. Da es den Fordernden kein Opfer abverlangte, konnten auch gar nicht genug Alternativen und Varianten untersucht werden. So hatten die Planungskosten das Niveau von bis zu 15 % der Baukosten erreicht. Sie stellten eine erhebliche finanzielle Belastung der Länder dar. Die Einmaligkeit und die Bundesnähe der Aufgabe gaben den Ausschlag für die Zustimmung des Bundesfinanzministers und des Rechnungshofes für die freiwillige Leistung einer 50 %-Beteiligung an den Planungskosten.

Ambivalenz auf Länderseite

Natürlich gab es auch Friktionen. Bei Teilen der Länder war eine Ambivalenz in der Einstellung zu einer Delegierung wichtiger eigener Aufgaben auf eine Planungsgesellschaft spürbar. Einerseits begrüßte man die Unterstützung durch den Bund. Auf der anderen Seite gab man eine hochrangige Aufgabe ungern aus der Hand, zumal die Scheinwerfer der Öffentlichkeit darauf gerichtet waren.

Im Lichte des Zieles, zu schnellen Erfolgen zu gelangen, gehörten die politische Leitung der betroffenen Landesministerien und erst recht auch die Ministerpräsidenten zu den entschiedenen Befürwortern des Einsatzes von Planungsgesellschaften. Auch schätzten sie die Gestaltungsmöglichkeiten mit einer richtig geführten „eigenen“ Gesellschaft positiv, und – wie sich später zeigen sollte – richtig ein. Zurückhaltung gab es eher bei einem Teil der Baubeamten. Die Erörterungen nahmen hier und da den Charakter von Auseinandersetzungen an. Es musste gelegentlich daran erinnert werden, dass es auf die notwendige Ergänzung und nicht auf einen Ersatz der vorhandenen Kapazitäten ankam. Im praktischen Alltag nach Arbeitsaufnahme hat sich das meiste davon von selbst erledigt.

Die Rhein-Main-Donau AG als Geburtshelfer

Jetzt kam es auf die Einigung zwischen Bund und den Ländern an, um die in den Sommermonaten des Jahres 1991 gerungen worden ist. Über die Leitgedanken herrschte sowohl auf Fachebene als auch auf politischer Ebene grundsätzliche Übereinstimmung. Sie mussten in ein handwerklich sauberes Vertragswerk umgesetzt werden. In dieser

Situation kam ein Zufall zu Hilfe. In unmittelbarer Bundes- und Landesnähe gab es die bereits 1921 gegründete Rhein-Main-Donau AG (RMD), mit den Hauptgesellschaftern Bund und dem Land Bayern. Die RMD war zudem planend und bauausführend für den Main-Donau-Kanal, einem wichtigen verkehrs- und wasserwirtschaftlichen Großprojekt, verantwortlich.

Es gab also eine Reihe von Ähnlichkeiten mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit. Eine Anfrage, ob eine Unterstützung in der Gründungs- und Aufbauphase einer VDE-Planungsgesellschaft denkbar wäre, stieß sofort auf ein positives Echo. Vielleicht hat die damals noch sehr lebendige gesamtdeutsche Aufbruchstimmung dazu beigetragen, dass der Vorstandsvorsitzende des Unternehmens, *Dr. Konrad Weckerle,* aktiv und mit großer Begeisterung die angebotene Aufgabe annahm. Er gehörte, zusammen mit Ministerialrat *Helmut Firk* vom Bundesverkehrsministerium, in der pränatalen Phase der DEGES und darüber hinaus zu den wichtigsten Treibern und Problemlösern.

In einer Klausurtagung mit der RMD entstand auch die Kurzbezeichnung der Firma. Der vollständige Name lautet: „Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH“. Er ist nur für Briefbögen geeignet. Wichtiger war das zum Markenzeichen gewordenen Kürzel „DEGES“. Für dessen Auswahl waren zwei Merkmale ausschlaggebend: Zum einen stand die Deutsche Einheit an der Spitze des Namens, was die Akteure damals beflügelte. Zum zweiten konnte man das Wort DEGES, anders als bei einer Abkürzung aus fünf Buchstaben, leicht und flüssig aussprechen. Die Parallelgesellschaft der Schiene wurde ebenfalls 1991 gegründet. Sie erhielt den Namen „Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH“ mit der Kürzel PBDE.

Die RMD war ein wertvoller Aufbauhelfer für die DEGES. Sie brachte eine Kompetenz in Vertrags-, Vergabe-, Abrechnungs- und Rechtsangelegenheiten mit. Auch in kaufmännischen Fragen, die für eine Gesellschaft in privater Rechtsform zum Alltag gehören, leistete sie tatkräftige Unterstützung. Die RMD wurde neben den fünf neuen Bundesländern und dem Bund der siebte Gesellschafter der DEGES. Erst nach einer Aufbau- und Konsolidierungsphase bis zum 14. Juli 1995 schied die RMD aus der DEGES aus.

14. DEGES-Start am 7. Oktober 1991

Streckenauswahl

Der letzte Akt vor der Gründung war die Entscheidung darüber, welche Teile der VDE der DEGES übertragen werden.

Für den Bund ging es um das politische Ziel des raschen Aufbaues. Aber auch in seiner Eigenschaft als Bauherr musste der Bund gerade in einer Zeit der Umstrukturierung der Verwaltung an einer effizienten und kostensensiblen Umsetzung der milliardenschweren Investitionen interessiert sein.

Die eigentliche Entscheidung lag bei den Ländern. Sie hatten die örtliche Situation der einzelnen Projekte vor Augen. Diese stellte sich bei dem Ausbau der A 2, A 4 und A 9 anders dar als beim Neubau.

Der Autobahnausbau ist eng verflochten mit dem Autobahnbetrieb und dessen Dienststellen. So kam es dort zu streckenbezogenen individuellen Entscheidungen.

Anders im Falle der Neubaustrecken. Bestehende Verwaltungseinheiten für Neubau gab es nicht. Sie hätten erst aufgebaut werden müssen. Zudem durfte man sich von einer Planungsgesellschaft nach privatem Recht eine größere Flexibilität bei der Organisation, dem Personalaufbau und bei der Suche nach spezialisierten Fachkräften versprechen. Wie wichtig und richtig dieses Argument vor allem im Brücken- und Tunnelbau war, sollte sich schon wenig später beim Aufbau der Firma erweisen. Die Neubaustrecken in den neuen Ländern sind vollständig der DEGES übertragen worden.

Unter Verwendung der aktuellen Daten von Ende 2010 umfassen die VDE – Straße 2.007 km Baulänge mit Kosten von 16,6 Mrd. €. Nach den Entscheidungen bis zum Jahre 2008 verteilten sich deren Planung und Bau auf die drei Bereiche:

Verwaltung der alten Länder:	410 km	mit 4,4 Mrd. €
Verwaltung der neuen Länder	376 km	mit 3,0 Mrd. €
DEGES	1.221 km	mit 9.2 Mrd. €

Im Jahre 2009, spät, aber umso beachtlicher, übertrug Hessen als einziges West-Land einen VDE-Teilabschnitt von knapp 30 km Länge der DEGES. Es handelte sich um den Neubau der A 44 Kassel – Eisenach mit Kosten von fast 600 Mio. €. Die unter DEGES-Verantwortung betreuten Strecken erhöhten sich damit auf etwas über 60 % aller Fernstraßenprojekte Deutsche Einheit. Entsprechend den Kriterien für das „In-House-Modell“ musste das Land Hessen Gesellschafter der DEGES werden.

Hinzu kamen 140 km Autobahnen und Bundesstraßen mit Zubringerfunktion für die VDE. Deren Investitionsvolumen betrug rund 1,2 Mrd. €. Die Sonderregelung der 50%igen Bundesbeteiligung an den Planungskosten gilt auch in den neuen Ländern nur für die VDE, also nicht für die Zubringer.

Das von der DEGES zu betreuende Volumen erreichte damit für VDE-Strecken nebst Zubringern die Höhe von 11 Mrd. €, fürwahr eine gewaltige Aufgabe.

Der Gründungsakt

Im Lichte der klaren Entscheidungen über die übertragenen Aufgaben und Strecken war die Einigung zwischen den Vertragspartnern perfekt. Sie fand Niederschlag im Gesellschaftsvertrag, dem Konsortialvertrag und den Vereinbarungen der DEGES mit den einzelnen Ländern über die übertragenen Dienstleistungen und Strecken. Die Gesellschaftsanteile verteilten sich je hälftig auf Bund plus RMD und auf die Summe der fünf neuen Länder. Jeder Gesellschafter ist im Aufsichtsrat vertreten. Dem Bund steht laut Gesellschaftsvertrag der Besetzungsvorschlag für den Aufsichtsratsvorsitz zu.

Start

Mit der Rekrutierung des Führungspersonals konnte aufgrund der berechtigten Erwartungen über einen erfolgreichen Vertragsabschluss schon einige Wochen vor der förmlichen Firmengründung begonnen werden. Die Gewinnung fachlich erfahrener und in der Leitung großer Organisationseinheiten bewanderter Persönlichkeiten war die wichtigste Voraussetzung für den Erfolg. Das 2. Halbjahr 1991 war offenbar ein günstiger Termin für die Gründung einer Planungs- und Baugesellschaft für Autobahnen. Deutschland war erfüllt von vielen Veränderungen, auch auf personellem Gebiet. Man spürte die Bereitschaft vieler Menschen, sich beruflich neuen Aufgaben zuzuwenden. Die Aufgaben der DEGES waren attraktiv und in der Öffentlichkeit bekannt.

Die Besetzung der beiden Geschäftsführerpositionen für Technik sowie für Recht und Verwaltung gelang verhältnismäßig rasch. *Dr. Eberhard Knoll* und *Ass. jur. Hans Jörg Klofat* packten die neue Aufgabe mit Elan an. Von ebenso großer Bedeutung war die Bereichsleiterebene. Zu den Männern der ersten Stunde gehörten auch der erste Prokurist und spätere Technische Geschäftsführer *Werner Junker* und dessen Nachfolger *Hans-Jörg Kleffner*. Auch bei der Besetzung der folgenden Fachpositionen durfte es kein Zögern geben. Die Hauptphasen der VDE-Planung und um zwei bis drei Jahre zeitversetzt die der Bauausführung folgten Zug um Zug. Dafür war eine Sollstärke von bis zu 250 Mitarbeitern vorgesehen. Immerhin gelang es, bereits nach zwei bis drei Jahren die DEGES bis zu ihrer vollen Leistung aufzubauen.

Die DEGES war von Anfang an auf eine projektbezogene Organisation ausgerichtet, also nicht auf fachbezogene „Kästchen“ mit Hütern der eigenen Zuständigkeit. Jeder Bereichsleiter und dessen Mitarbeiter fühlten sich für „ihr Projekt“ verantwortlich, was dem Start und dem Fortgang dienlich war.

Schließlich fand am 7. Oktober 1991, ein Jahr nach der staatlichen Vereinigung Deutschlands, der Gründungsakt der DEGES statt. Der terminlich an der Teilnahme verhinderte Minister Dr. Krause wurde vom Parlamentarischen Staatssekretär im BMV *Dr. Dieter Schulte* vertreten. Weitere Teilnehmer waren die beiden Geschäftsführer und bereits bestellte Aufsichtsratsmitglieder mit ihrem Vorsitzenden *Dr. Jürgen Huber*. Ein gemeinsames Mittagessen im nahe gelegenen Dom-Hotel rundete das Ereignis ab.

Erste Erfolge

Der vorliegende Beitrag ist der politischen und verkehrlichen Entstehungsgeschichte der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und der zugehörigen Projektorganisation DEGES gewidmet. Die Darstellung des weiteren Aufbaues der Gesellschaft und der Planungs- und Bauerfolge gehören in ein anderes Kapitel. Diejenigen, die mit viel Engagement zur Entstehung eines lebenstüchtigen Produktes beitragen durften, schauen dem abgefahrenen Zug noch eine Weile hinterher. Sie sehen schon nach wenigen Jahren die Fertigstellung größerer Neubau- und ganzer Ausbauabschnitte. Wir verlieren den Zug aus dem Blickfeld, sehen aber noch mit Freude, wie Bundeskanzler Gerhard Schröder nur neun Jahre nach Firmengründung, kurz vor Jahresende 2000, die komplette Autobahn Halle–Magdeburg und wenig später am 5. Juni 2003 den Rennsteigtunnel dem Verkehr übergibt, beides unter großer Beteiligung der Bevölkerung.

Literatur

/1/ Lehmann, Hans Georg: Deutschland-Chronik 1945–1995, Bouvier-Verlag, Bonn, 1995

/2/ Weiß, Arnhold, Glück und Huber: Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin, in Deutsche Bundesbahn, Heft 9/90, Darmstadt, 1990

/3/ Teltschik, Horst: 329 Tage, Siedler-Verlag, Berlin, 1991

/4/ Bulletin der Bundesregierung Nr.148 vom 20. Dezember 1989

/5/ Huber, Jürgen: Bundesverkehrswegeplanung im Lichte der Deutschen Einheit, in Deutscher Straßen- und Verkehrskongress, Nürnberg 1990, Hrsg. Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1990

/6/ Huber, Jürgen: Gesamtdeutsche Verkehrswegeplanung und investitionspolitische Perspektiven, in Internationales Verkehrswesen, Heft 9/91, Hamburg, 1991

/7/ Bundesverkehrswegeplan 1992, Beschluss der Bundesregierung vom 15. Juli 1992, Bonn, 1992

/8/ Dürr, Hansjochen in: Kodal et al: Straßenrecht, 7. Auflage, Verlag C. H. Beck, München, 2010

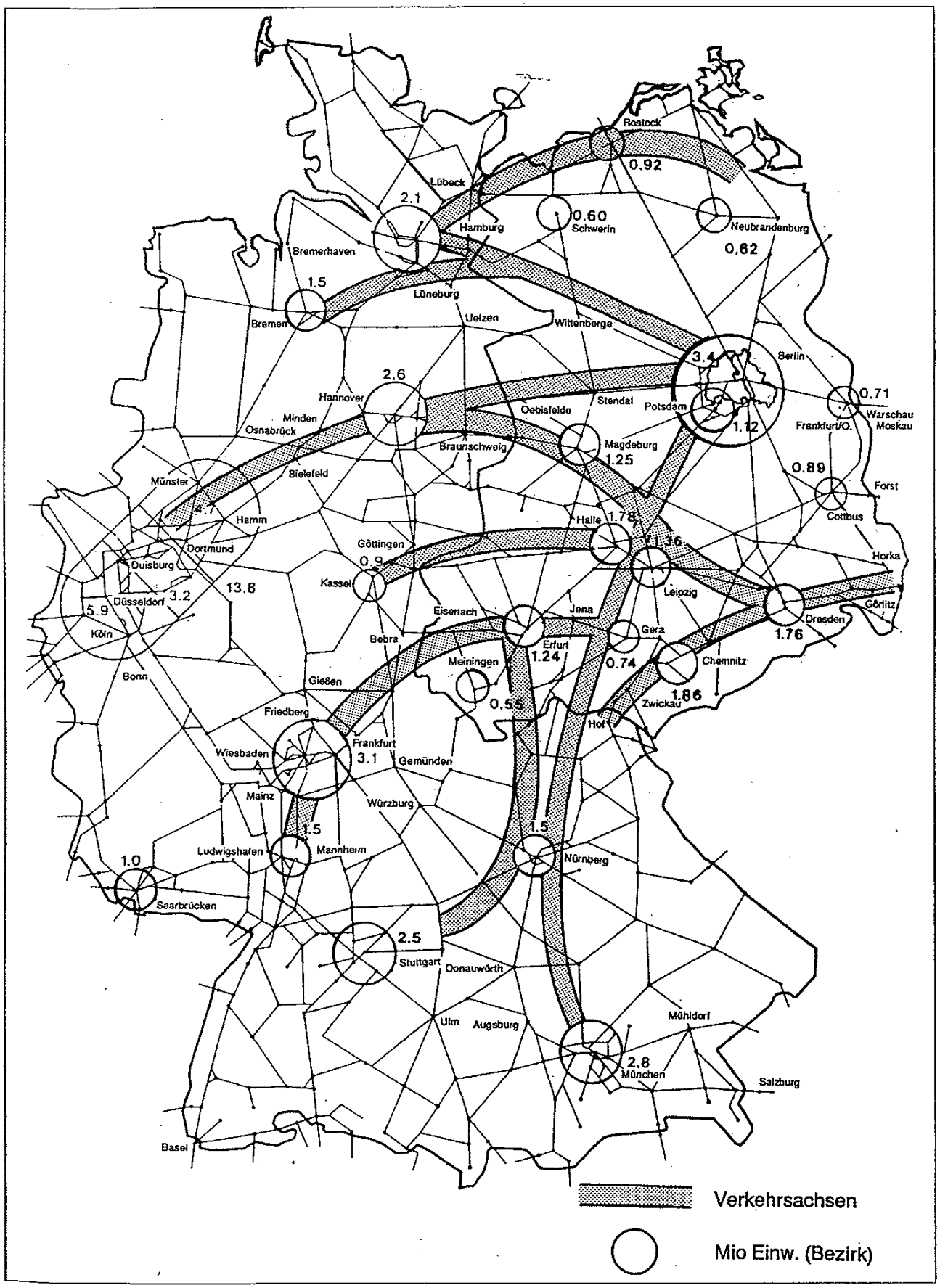
Anlagen

Anlage1
Gesamtdeutsches Achsen-Konzept aus Arbeiten der deutsch-deutschen Verkehrswegekommission, Berlin 1990

Anlage 2
Verkehrsprojekte Deutsche Einheit nach Stand des Kabinettbeschlusses der Bundesregierung vom 9. April 1991

Anlage 3
Investitionsmaßnahmegesetz für die Umfahrung Wismar vom 2. März 1994

Anlage 4
Modell einer nicht zur Ausführung gekommenen integrierten Planungsgesellschaft für Schiene und Straße aus den Ressortbesprechungen von Anfang 1991



Gesamtdeutsches Achsen- Konzept aus Arbeiten der deutsch - deutschen Verkehrswegekommission, Berlin 1990

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	
Schiene 1)	
1) Lübeck/Hagenow - Stralsund	
2) Hamburg - Büchen - Berlin	
3) Uelzen - Salzwedel - Stendal	
4) Hannover - Stendal - Berlin	
5) Helmstedt - Magdeburg - Berlin	
6) Eichenberg - Halle	
7) Bebra - Erfurt	
8) Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin	
9) Leipzig - Dresden	
Summe	ca. 29 Mrd. DM 2)
Straße	
10) Lübeck - Bundesgrenze (Stettin) 3)	
11) Hannover - Magdeburg - Berlin 4)	
12) Nürnberg - Leipzig - Berlin 4)	
13) Göttingen - Halle	
14) Magdeburg - Halle	
15) Bad Hersfeld/Kassel - Erfurt - Dresden - Görlitz 4)	
16) Erfurt - Schweinfurt 3)	
Summe	ca. 23 Mrd. DM
Wasserstraße	
17) Mittellandkanal/Elbe-Havel-Kanal/Havel	
Summe	ca. 4 Mrd. DM
Summe Verkehrsprojekte Deutsche Einheit	**ca. 56 Mrd. DM**

1) abschnittsweise unterschiedlich:
Neubau, Ausbau oder punktuelle Verbesserungen. Die Untersuchungen zur Projektoptimierung sind noch im Gange.
2) In den Kosten enthalten: Weitere Maßnahmen im Lückenschlußprogramm
3) Streckenführung und Netzgestaltung noch offen
4) überwiegend Ausbau der bestehenden Autobahn

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit nach Stand des Kabinettbeschlusses der Bundesregierung vom 09.04.1991

Gesetz über den Bau des Abschnitts Wismar West–Wismar Ost der Bundesautobahn A 20 Lübeck–Bundesgrenze (A 11)

Vom 2. März 1994

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Zulassung des Vorhabens

(1) Zur Herstellung der Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ist als Teil der hierfür notwendigen Infrastruktur die Bundesautobahn A 20 im Abschnitt Wismar West–Wismar Ost (Umgehung Wismar, Bau-km 31,7–Bau-km 41,8) einschließlich der für den Betrieb des Verkehrsweges notwendigen Anlagen zu bauen. Der Bau erfolgt nach dem Plan, der diesem Gesetz als Anlagen 1 bis 12*) beigefügt ist.

(2) Durch dieses Gesetz ist die Zulässigkeit der Baumaßnahme einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihr berührten öffentlichen Belange festgestellt. Weitere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen sind nicht erforderlich. Mit diesem Gesetz werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

§ 2

Änderungen und Ergänzungen des Planes

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates den Plan nach § 1 unter Einhaltung der Grundzüge der Planung zu ändern und zu ergänzen, soweit nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Tatsachen bekannt werden, die der Ausführung des Vorhabens nach den getroffenen Festsetzungen entgegenstehen. Der Bundesminister für Verkehr hat dabei eine Abwägung aller betroffenen Belange vorzunehmen.

(2) Die nach dem Bundesfernstraßengesetz für Planfeststellungen zuständige Behörde hat zusätzliche Regelungen zu treffen,

1. soweit ihr die abschließende Entscheidung in dem Plan nach § 1 oder einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 vorbehalten ist,
2. wenn nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens oder der dem Plan nach § 1 oder einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 entsprechenden Anlagen auf die benachbarten Grundstücke erst nach Inkrafttreten dieses Gesetzes auftreten und der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangt, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen,
3. soweit es sich um Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung handelt.

Auf das Verfahren finden die für die Planfeststellung geltenden Vorschriften Anwendung.

(3) Über die Gültigkeit der Rechtsverordnungen nach Absatz 1 entscheidet auf Antrag das Bundesverwaltungsgericht. Auf das Verfahren finden die Vorschriften des § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechende Anwendung.

§ 3

Enteignungsverfahren, Enteignungsentschädigung, gerichtliches Verfahren

(1) Die Enteignung zugunsten des Trägers der Straßenbaulast ist zulässig, soweit sie zur Ausführung der in dem Plan nach § 1 und § 2 Abs. 1 und 2 festgestellten Bauvorhaben notwendig ist.

(2) Das Enteignungsverfahren richtet sich nach den §§ 104 bis 122 des Baugesetzbuchs mit der Maßgabe, daß für die vorzeitige Besitzeinweisung (§ 116 des Baugesetzbuchs) § 4 dieses Gesetzes gilt.

(3) Für die Enteignungsentschädigung gelten die §§ 93 bis 103 des Baugesetzbuchs.

(4) Für das gerichtliche Verfahren zur Überprüfung der Entscheidungen der Enteignungsbehörde gelten die §§ 217 bis 232 des Baugesetzbuchs in Verbindung mit § 13 Abs. 3 des Rechtspflege-Anpassungsgesetzes vom 26. Juni 1992 (BGBl. I S. 1147) entsprechend.

§ 4

Vorzeitige Besitzeinweisung

(1) Weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung des Verkehrsweges benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Träger der Straßenbaulast auf Antrag in den Besitz einzuweisen. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.

(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrages auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln. Hierzu sind der Träger der Straßenbaulast und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

*) Die Anlagen 1 bis 6 werden als Anlageband I, die Anlagen 7 bis 10 werden als Anlageband II, die Anlagen 11 und 12 werden als Anlageband III zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblattes ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblattes Teil I werden die Anlagebände auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Träger der Straßenbaulast und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Träger der Straßenbaulast Besitzer. Der Träger der Straßenbaulast darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen. Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist sofort vollziehbar.

(5) Der Träger der Straßenbaulast hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechtes ausgeglichen werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.

§ 5

Vertreter des Eigentümers

Sind die Eigentumsverhältnisse an einem Grundstück ungeklärt, so hat die kommunale Aufsichtsbehörde der Gemeinde, in der das betroffene Grundstück liegt, in den Fällen der §§ 3 und 4 auf Antrag der Enteignungsbehörde innerhalb von zwei Wochen nach Antragstellung einen Vertreter des Eigentümers zu bestellen. § 16 Abs. 3 und 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes findet Anwendung.

§ 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

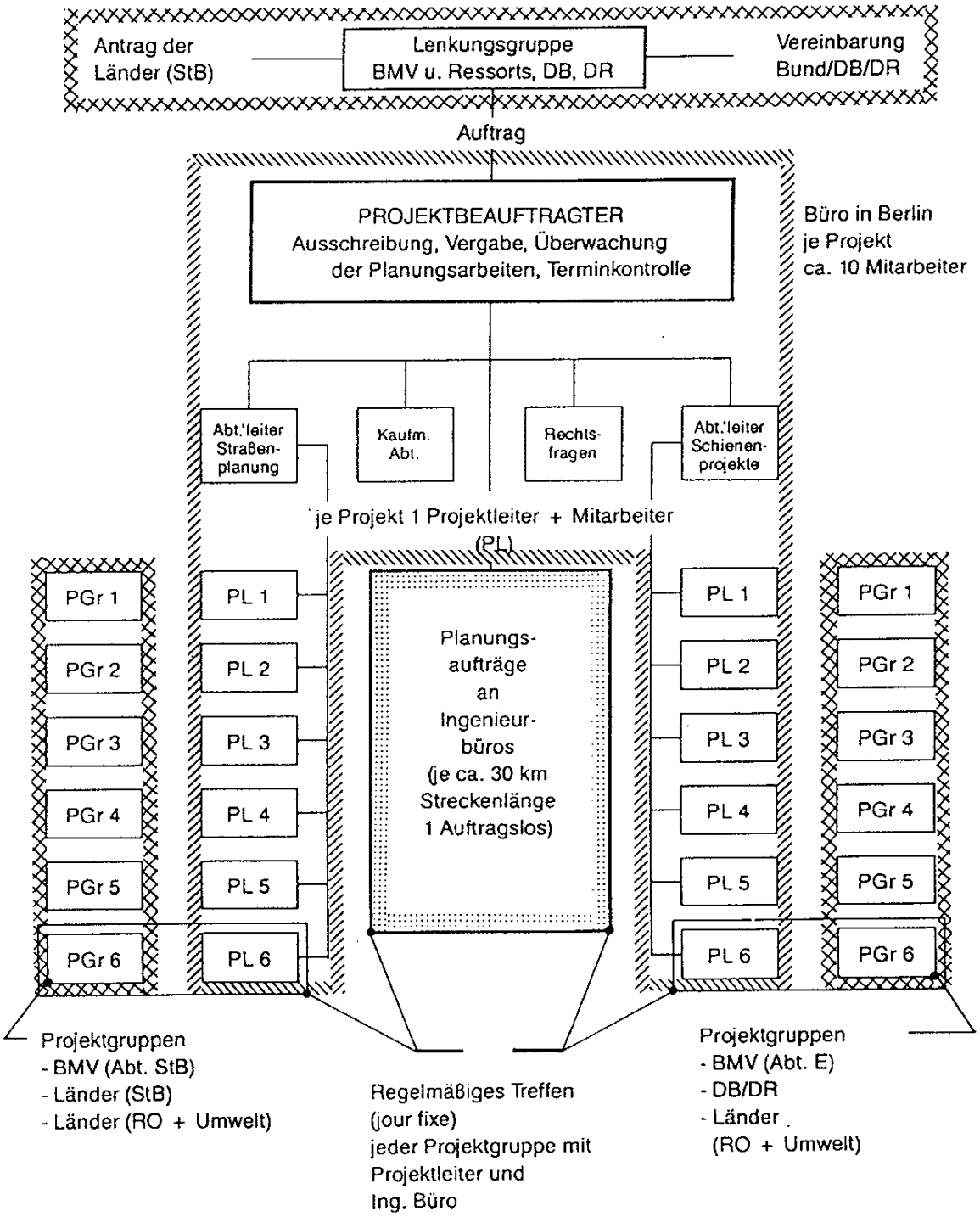
Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Berlin, den 2. März 1994

Der Bundespräsident
Weizsäcker

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr
Matthias Wissmann



Modell einer nicht zur Ausführung gekommenen integrierten Planungsgesellschaft für Schiene und Straße aus den Ressortbesprechungen von Anfang 1991

DEGES – von der Einheit in die Zukunft

von

Bauassessor Dipl.-Ing. Dirk Brandenburger
und Dipl.-Staatswiss. Dipl.-Kfm. (FH) Bodo Baumbach
Geschäftsführung der DEGES

Inhalt

DEGES – von der Einheit in die Zukunft

1. Die Aufgabe 31

2. Die Formalien 31

3. Die Randbedingungen 31

4. Der Start 32

5. Effiziente Aufgabenerledigung und ihre Grundlagen 33
   5.1 Rasche Planung, Genehmigung und Baudurchführung 33
   5.2 Innovative Lösungsansätze 35
   5.3 Frühestmöglicher Baubeginn durch vorzeitige Flächensicherung 35
   5.4 Transparente Kosten- und Finanzsteuerung 36
   5.5 Juristische Begleitung aller Projektphasen 36
   5.6 Hohe Flexibilität in Organisation und Personal 36

6. Parallele Entwicklungen 37

7. DEGES goes west 38

8. Perspektiven 38

1. Die Aufgabe

Der Auftrag an die DEGES war seit ihrem Gründungstag am 7. Oktober 1991 klar: „Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sollten von DEGES in gleicher Qualität, zu gleichen Kosten, jedoch in kürzerer Zeit – als in den alten Bundesländern derzeit möglich – realisiert werden."

Nach umfangreichen Abwägungsprozessen hatte sich der Bund entschieden, bei der Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit neben den Ländern auf eine Planungsgesellschaft zu setzen, da diese als einzige die Gewähr im Hinblick auf die Gewinnung von zusätzlichem kompetenten Personal bot, um die für die gewaltige Aufgabe notwendigen Kapazitäten aufzubauen.
Die Vorteile der privatrechtlich organisierten DEGES wurden damals in den entsprechenden Papieren wie folgt zusammengefasst:

- genau beschriebener und zeitlich begrenzter Auftrag,
- höhere Beweglichkeit bei der Personalakquisition,
- Bündelung von qualifizierten Mitarbeitern aus erfahrenen Kräften, zumeist aus dem staatlichen, kommunalen oder privaten Bereich der alten Bundesländer und aus den neuen Bundesländern sowie
- Erfolgskontrolle für die rasche Realisierung der VDE durch gebündelte Verantwortlichkeit und modernes Steuerungsinstrumentarium.

Der DEGES wurden die Planung und die schlüsselfertige Erstellung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße auf dem Gebiet der neuen Länder übertragen. Einzelne Teilabschnitte der Ausbaustrecken im Zuge der Bundesautobahnen A 2, A 4 und A 9 wurden von den Länderverwaltungen geplant und realisiert. Sämtliche Neubauprojekte der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit lagen indes in der Hand der DEGES.

1991 wurde das Investitionsvolumen für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit auf rund 23 Mrd. DM abgeschätzt. Davon hatte die DEGES rund 14 Mrd. DM zu schultern. Die der DEGES übertragenen 1.100 km langen Autobahnen untergliederten sich in 680 km Neubau und ca. 420 km sechsstreifiger Ausbau. Insgesamt war DEGES zu Beginn also für rund 55 % der VDE – Straße zuständig.

Zwischenzeitlich wurden weitere VDE von den Ländern auf die DEGES übertragen. Insgesamt umfasst das Projektportfolio der VDE aktuell 1.250 km, untergliedert in ca. 810 km Neubau und ca. 470 km sechsstreifiger Ausbau. Die DEGES ist damit für 62 % aller VDE mit einem Investitionsvolumen von 9,7 Mrd. € verantwortlich.

2. Die Formalien

Zunächst wurde der Gesellschaftsvertrag von Vertretern der sieben Gesellschafter Bundesrepublik Deutschland (25 %), Rhein-Main-Donau AG (25 %) sowie der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (je 10 % Gesellschaftsanteil) sowie ein Konsortialvertrag über das Rechtsverhältnis zwischen den Gesellschaftern unterzeichnet.

Die Übertragung der Zuständigkeiten auf die DEGES von den fünf neuen Ländern und dem Bund wurde in Dienstleistungsverträgen geregelt. Danach gingen die Bauherren- und Hausherrenaufgaben auf DEGES über. Diese sind insbesondere:

- Aufgabenstellung und Investitionsplanung,
- Budgetplanung,
- Grunderwerb,
- Vertragsabschlüsse für Planungs- und Bauarbeiten sowie
- Baubetriebsplanung, Baulenkung und Erfolgskontrolle.

Hoheitliche Aufgaben, also die Durchführung von Verfahren wie Raumordnung und Planfeststellung sowie die Bauaufsicht oder eventuell notwendige Enteignungsverfahren, verblieben bei den zuständigen Behörden der Länder.

Die Funktion der DEGES lässt sich demnach wie folgt zusammenfassen: planen für die fünf neuen Länder, bauen für die Bundesrepublik Deutschland.

Mit der Gründung und Beauftragung der DEGES wurde erstmals im deutschen Straßenbau eine Organisationsprivatisierung erfolgreich verwirklicht. Die Gesellschafter bedienen sich damit formal einer Eigengesellschaft zur Erledigung ihrer ureigensten Aufgaben. Die DEGES ist nur für die an ihr beteiligten öffentlichen Auftraggeber tätig, die über sie eine Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle ausüben. Die Beauftragung der DEGES durch ihre Gesellschafter stellt somit ein vergaberechtsfreies sogenanntes In-House-Geschäft dar.

3. Die Randbedingungen

Neben der Gründung einer Projektmanagementgesellschaft waren auch zwei andere Voraussetzungen für die rasche Realisierung der Verkehrsprojekte geschaffen worden. Zum einen sollten mit dem Inkrafttreten des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes am 19. Dezember 1991 in den neuen Bundesländern sowie im Land Berlin die Planungszeiten verkürzt werden, um schnell Baurecht für die neuen Projekte zu schaffen. Das Gesetz, das zunächst bis zum 31. Dezember 1995 Gültigkeit haben sollte, schrieb

die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht zwingend vor. Weiterhin wurde die Zuständigkeit für die Linienbestimmung für alle Bundesverkehrswege beim Bundesminister für Verkehr konzentriert. Das Planfeststellungsverfahren wurde durch Einführung bzw. durch Kürzung von Fristen beschleunigt. Weiterhin sah das Gesetz vor, anstelle von Planfeststellungsbeschlüssen Plangenehmigungen erteilen zu können. Das gegebenenfalls notwendige verwaltungsgerichtliche Verfahren wurde auf eine Instanz (Bundesverwaltungsgericht) verkürzt.

Es war auch möglich, Verkehrsprojekte Deutsche Einheit neben dem Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz durch Investitionsmaßnahmengesetze umzusetzen. Bei der DEGES sind die beiden Maßnahmengesetze für die Umfahrung Wismar/West bis Wismar/Ost im Zuge der A 20 und für den A 14-Abschnitt Könnern – Löbejün vorbereitet worden. Von diesen beiden Maßnahmen ist jedoch nur die Umfahrung Wismar auf der Grundlage eines Investitionsmaßnahmengesetzes umgesetzt worden.

Die zweite Voraussetzung für zügiges Bauen war die vom Bundesministerium beschlossene Vorrangfinanzierung für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Rund 60 % der bundesweit verfügbaren Neubau- und Ausbaumittel waren für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vorgesehen. Auf der Grundlage der entsprechenden Bauprogrammbesprechungen mit den Ländern und dem Bund bekam die DEGES ein jährliches Budget an Baumitteln zugeteilt, das sie in Abhängigkeit von der Projektrealisierung weitestgehend selbstständig bewirtschaften konnte. Durch diese quasi Poolfinanzierung gelang es, das jeweils fortgeschrittenste Projekt zu finanzieren und die zur Verfügung stehenden Mittel zum Jahresende auch vollständig in Baumaßnahmen umzusetzen.

4. Der Start

Am Montag, den 7. Oktober 1991, ging es los. Neben der Gründungsversammlung der Gesellschafter fand sogleich die konstituierende erste Aufsichtsratssitzung statt. Aufsichtsratsvorsitzender wurde der Abteilungsleiter Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Ministerialdirektor Dr.-Ing. Jürgen Huber. Stellvertreter wurden Dr.-Ing. Bernd Rohde (Sachsen) und Prof. Dr. Konrad Weckerle, Rhein-Main-Donau AG (RMD).
Der Aufsichtsrat bestand aus insgesamt 12 Mitgliedern, im Einzelnen aus drei Bundesvertretern, drei Vertretern der RMD sowie sechs Vertretern der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (zwei Aufsichtsratsmitglieder).
In dieser Sitzung wurden die beiden Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Eberhard Knoll (Technik) und Hans Jörg Klofat (kaufmännisch-juristisch) bestellt.

Danach wurden in der direkt folgenden zweiten Aufsichtsratssitzung die bereits vorbereiteten Dienstleistungsverträge zwischen der DEGES, dem Bund und den Ländern abgeschlossen.

Am 1. November 1991 begann der Geschäftsbetrieb der DEGES. Man bezog die Räumlichkeiten in der Außenstelle des Bundesministeriums für Verkehr in der Krausenstraße 17 – 20 in Berlin-Mitte. Zur Personalgewinnung führten die beiden Geschäftsführer im November/Dezember 1991 über 100 Bewerbergespräche. Nachdem im Dezember der erste Wirtschaftsplan der DEGES beschlossen wurde, konnte das Jahr 1991 mit sieben Mitarbeitern, einschließlich der Geschäftsführung, abgeschlossen werden. Im Januar 1992 wurde dann die Gesellschaft in das Handelsregister eingetragen. Sodann wurde in den nächsten Sitzungen des Aufsichtsrates das Aufbaukonzept diskutiert und im Juli 1992 in der 5. Aufsichtsratssitzung beschlossen. Nun konnten sich die einzelnen Bereiche formieren. Kurz danach wurden die Verbindungsbüros in Schwerin (Juli 1992) und in Magdeburg und Erfurt (beide im September 1992) eingerichtet. Mitte des Jahres hatte die DEGES bereits 64 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Ende 1992 waren es bereits 112. Beim Aufbau der Gesellschaft leistete die RMD tatkräftige Unterstützung. Sie war in der Planung und Realisierung von Großprojekten erfahren und leistete konkrete Hilfe im administrativen Bereich, insbesondere im Finanz- und Rechnungs- sowie im Personalwesen. Diese Unterstützung der RMD wurde bis 1995 dankend angenommen, danach stand die DEGES auf eigenen Füßen.

Nach den ersten Aufbauarbeiten der eigenen Organisation hat die DEGES seit März 1992 schrittweise die Planungen für die sieben Autobahnprojekte aufgenommen. Teilweise konnten bereits erbrachte Vorleistungen von den Ländern übernommen werden.

In einem Gespräch mit der Berliner Morgenpost am 23. Februar 1992 sahen die beiden Geschäftsführer der DEGES die große Aufgabe vor sich: „Viel Geld ist vorhanden – aber es mangelt an Zeit!“

Bereits ein Jahr nach Gründung der DEGES gab es die ersten Spatenstiche. Am 3. Dezember 1992 wurde der Umbau der Anschlussstelle Schmölln in Thüringen begonnen und am 19. Dezember 1992 erfolgte bereits der erste Spatenstich für die A 20 am Kreuzungsbauwerk mit der B 208 mit Bundesverkehrsminister Prof. Dr. Krause und dem Ministerpräsidenten Seite. Heftige Proteste der Grünen Liga begleiteten die ersten Baubeginne an der A 20.

Die von der Politik ausgegebenen Ziele von Fertigstellungen waren überaus ambitioniert. So sollten die Ausbaustrecken der VDE im Wesentlichen bis zum Jahre 2000 fertiggestellt werden. Einige Abschnitte der A 4 von Dresden nach Baut-

zen, der A 9 in Thüringen sowie Teilabschnitte des Berliner Ringes sollten bereits in den Jahren 1996 – 1998 für den Verkehr freigegeben werden. Bei den Neubaustrecken standen die Umfahrung Wismar im Zuge der A 20 und der Neubau der A 4 im Abschnitt Weißenberg – Görlitz sowie die A 14 zwischen Magdeburg und Schönebeck im Vordergrund. Auch diese Abschnitte sollten bis 1999 fertiggestellt werden.

Nachdem zwischenzeitlich im März 1992 das letzte Verbindungsbüro in Dresden eingerichtet worden war – auf ein Verbindungsbüro in Potsdam hatte man aufgrund der Nähe zum Stammsitz in Berlin verzichtet – wurde man mit den ersten Planungen fertig. Im März konnten die Entwürfe für die Investitionsmaßnahmengesetze für die Abschnitte der A 20 Wismar/West – Wismar/Ost und für die A 14 Könnern – Löbejün an das Bundeskabinett übergeben werden. Im Jahr 1992 konnte auch der erste Baubeginn gefeiert werden. Die sogenannte „Dessauer Rennstrecke“ in Sachsen-Anhalt im Zuge der A 9 Berlin – Nürnberg wurde sechsstreifig ausgebaut.

Von besonderer Bedeutung war auch der Ausbau der A 2 von Berlin nach Hannover. Dieser Abschnitt sollte unbedingt zur Eröffnung der EXPO in Hannover im Jahre 2000 fertiggestellt sein. Nachdem im Juni 1992 der erste Spatenstich an der Brücke Nahmitz in Brandenburg erfolgte, war es am 9. November 1999, zum Gedenktag „10 Jahre Wiedervereinigung“, geschafft: Der über 200 km lange Erweiterungsabschnitt war fertig. Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt, Niedersachsens Ministerpräsident Glogowski, Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Dr. Höppner sowie Verkehrsminister Meyer aus Brandenburg und der nordrhein-westfälische Verkehrsstaatssekretär Hennerkes gaben die Strecke nahe der Gedenkstätte Helmstedt-Marienborn für den Verkehr frei.

Doch zurück zu den Anfängen: Im Herbst 1993 gab es die ersten personellen Veränderungen in der Führungsmannschaft. Der technische Geschäftsführer, Prof. Knoll verließ die Gesellschaft, und der damalige technische Prokurist Werner Junker, der aus der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen zur DEGES gekommen war, übernahm die kommissarische Geschäftsführung, bis er dann im Rahmen der Aufsichtsratssitzung im Dezember vom Aufsichtsrat zum technischen Geschäftsführer bestellt wurde. Praktisch zeitgleich wurde das Investitionsmaßnamengesetz für den A 20-Abschnitt um Wismar vom Bundeskabinett bestätigt. Ende des Jahres 1993 beschäftigte die DEGES 171 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Nachdem im April 1994 der erste Spatenstich zur A 14 im Abschnitt Könnern – Löbejün erfolgte – der Abschnitt wurde nun doch nicht mehr auf der Grundlage eines Investitionsmaßnahmengesetzes zur Rechtskraft gebracht, sondern durch eine „normale“ Planfeststellung – erreichte die DEGES im Juni einen Personalstand von 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
„Bauen Sie mit uns Straßen für die Zukunft.“ Mit diesem Slogan warb die Gesellschaft um leistungsfähiges Personal. Geschäftsführer Junker erläuterte in einer Sonderpublikation zur Anwerbung weiteren Personals: „Wenn Europa zusammenwächst, dann müssen die Brücken in der Mitte des Kontinents besonders solide gebaut werden. Und dazu brauchen wir engagierte, in die Zukunft denkende Mitarbeiter, die jetzt einen Teil deutscher und europäischer Geschichte mitschreiben wollen.“ Das Pathos war sicherlich gerechtfertigt.

Im IV. Quartal konstituierte sich ein Betriebsrat, um die Interessen der Beschäftigten zu vertreten. Ende 1994 beschäftigte die DEGES 224 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Dann erfolgte im Januar 1995 der lang ersehnte Umzug in das in der Zimmerstraße 54 errichtete MOSSE-Zentrum. Endlich war die DEGES ihrer Funktion und Größe entsprechend gut untergebracht. Im Laufe des Jahres 1995 übernahm DEGES immer mehr bisher von der RMD erfüllte Aufgaben in eigene Regie. Ende des Jahres zog sich dann die RMD als Gesellschafter der DEGES zurück. Die Bundesrepublik Deutschland übernahm den 25 %-Anteil der RMD und hält seitdem 50 % der Gesellschafteranteile.

5. Effiziente Aufgabenerledigung und ihre Grundlagen

5.1 Rasche Planung, Genehmigung und Baudurchführung

Zu bemerken ist, dass die DEGES mit dem Mitte 1996 erreichten Personalstamm von rund 240 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Arbeit von rund 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den von DEGES beauftragten Ingenieurbüros steuerte und überwachte. Nicht gezählte Bauarbeiter führten die von der DEGES ausgeschriebenen Leistungen aus. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter identifizierten sich mit der Aufgabe und dem Unternehmen und erbrachten mit hoher Motivation und zeitlich überbordendem Einsatz „ihren Beitrag“ für die gesellschaftspolitische Arbeit. Nicht selten wurde bis tief in die Nacht über Planungen gebrütet und die weitere Vorgehensweise besprochen, um am nächsten Tag früh morgens wieder zur Stelle zu sein.

Naturschutzfachliche Problemstellungen kamen auf die DEGES zu. Umfangreiche Umweltverträglichkeitsuntersuchungen mussten für die Projekte durchgeführt werden. Im Bereich der Peenequerung bei Jarmen im Zuge der A 20 stimmte die EU-Kommission erst nach intensiver Prüfung der eingereichten Unterlagen und nach einer Ortsbesichtigung unter Maßgabe von zusätzlichen Umweltauflagen der

von der DEGES vorgeschlagenen Variante zu. Neben diesem Projekt folgten bis heute über 60 FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen.

Nachdem im April 1996 der Baubeginn an der sogenannten Bündelungsstrecke der A 71 mit der DB-Neubaustrecke Erfurt – Ebensfeld begangen wurde, wird nun an allen VDE-Strecken der DEGES gebaut.
Zum 5-jährigen Bestehen der DEGES am 7. Oktober 1996 wurde eine Pressekonferenz mit dem damals für die neuen Bundesländer verantwortlichen parlamentarischen Staatssekretär, Johannes Nitsch, und dem Staatssekretär aus dem sachsen-anhaltinischen Verkehrsministerium, Ralf Nagel, veranstaltet. Die DEGES hatte zum damaligen Zeitpunkt fast den Höchststand der Personalausstattung erreicht. 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden Ende 1996 beschäftigt.
Der 50. Planfeststellungsbeschluss für ein DEGES-Vorhaben schaffte Baurecht für die A 38 im Abschnitt Wallhausen – Sangerhausen, und erstmals betreute die DEGES ein Volumen an Bau-, Grunderwerbs- und Ingenieurleistungen von mehr als 1 Mrd. DM pro Jahr.

1998 entschied sich Geschäftsführer Junker, mit nunmehr 67 Jahren aus der Gesellschaft auszuscheiden, und Dipl.-Ing. Hans-Jörg Kleffner, der bereits 1993 aus Niedersachsen zur DEGES gekommen war, wurde sein Nachfolger als technischer Geschäftsführer. Nachdem Werner Junker den Aufbau der Gesellschaft und die Planungsphase der DEGES mitgestaltet hatte, kam es jetzt zum Bau der Projekte. Hier war der erfahrene und technisch versierte Hans-Jörg Kleffner genau richtig und in seinem Metier.
Erste Verkehrseinheiten der VDE waren bereits unter Verkehr. Am 30. November 2000 konnte dann auch die erste gesamte Freigabe eines Neubauabschnittes der VDE – Straße gefeiert werden. Die A 14 von Magdeburg nach Halle war fertig. Die DEGES begrüßte Bundeskanzler Schröder, den Bundesverkehrsminister Bodewig und aus Sachsen-Anhalt Ministerpräsident Dr. Höppner und Verkehrsminister Dr. Heyer in der Nähe der Beesedaubrücke zur Freigabezeremonie.

Ebenfalls im Jahr 2000 konnte die A 20 von Schönberg bis Rostock durchgängig befahren werden. Die DEGES erreichte Ende 2000 ihren bisherigen Personalhöchststand mit 259 Beschäftigten. Im Jahr 2000 wurde auch der höchste Bauumsatz erzielt. Die DEGES setzte in diesem Jahr für Bau und Grunderwerb 1,6 Mrd. DM oder in der neuen Währung 838 Mio. € um. Dazu kamen 52 Mio. € an Ingenieurleistungen.
Nicht alle fanden das Tempo und die vorrangige Finanzierung für die Projekte in den neuen Bundesländern toll: Ein Ministerpräsident eines westdeutschen Flächenlandes befürchtete im Jahr 2000: „Es können nicht mehr 40 % aller Mittel von vornherein in den Osten gehen und der Rest wird an die alten Länder verteilt. Das halten wir nicht mehr durch. Inzwischen gibt es auch bei der Infrastruktur im Westen erheblichen Nachholbedarf.“

Natürlich ging auch in finanzieller Hinsicht nicht immer alles glatt: Die gegenüber den ersten Kostenschätzungen gestiegenen VDE-Kosten und die Rücknahme der Straßenbauhaushaltsansätze zwangen bereits seit 1995 trotz der Vorrangigkeit der VDE zu einer Plafondierung der Mittel auf eine Höhe von rund 2,4 Mrd. DM pro Jahr. Vor diesem Hintergrund wurde ein Stufenkonzept entwickelt mit der Konsequenz, dass einige Maßnahmen gegenüber den bisher geplanten Realisierungszeiträumen gestreckt werden mussten.

Dies betraf im Wesentlichen die kostenintensiven Neubaustrecken durch den Thüringer Wald A 71/73 und die A 4 sowie die A 9 in Thüringen. Da die A 72 vom Autobahndreieck Bayerisches Vogtland bis nach Chemnitz an die A 4 als Hypotenuse des Dreiecks A 72/A 4/A 9 bereits seit 1995 vierstreifig befahrbar war, wurden die Teilstrecken der A 4 und der A 9 östlich und südlich des Hermsdorfer Kreuzes zurückgestellt. In den Folgejahren gelang es dann durch wirtschaftliche Planung und Baudurchführung, einige Abschnitte, insbesondere die großen Talbrücken, doch noch vorziehen zu können.

Die größte technische Herausforderung bei allen VDE war die Querung des Thüringer Waldes mit insgesamt 12 km Tunnel und zahlreichen großen Talbrücken. Am 5. Juli 2003 war es dann soweit. Bundeskanzler Schröder gab gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe und dem Ministerpräsidenten des Freistaats Thüringen Althaus die Strecke unter Teilnahme von 10.000 Bürgerinnen und Bürgern vor dem Portal von Deutschlands längstem Autobahntunnel, dem 7.916 m langen Rennsteigtunnel, frei.
Am 7. Dezember 2005 war dann auch im „Norden der Republik“ das größte Verkehrsinfrastrukturprojekt der Nachkriegszeit fertig gestellt. Über 300 km der A 20 von Lübeck bis zum Autobahndreieck „Kreuz Uckermark“ konnten nun befahren werden. Vom ersten Federstrich bis zur Gesamtfertigstellung vergingen gerade einmal 13 Jahre. Eine beeindruckende Leistung. Die Bundeskanzlerin Dr. Merkel reiste an und gab die Gesamtstrecke im letzten Abschnitt zwischen Tribsees und Grimmen/West unter Begleitung von Bundesverkehrsminister Tiefensee, der Ministerpräsidenten Ringstorff (MV) und Carstensen (SH) und Brandenburgs Verkehrsminister Dellmann frei.

Aufgrund der Haushaltsbeschlüsse zum Haushaltsentwurf 2004 und der Finanzplanungslinie bis 2007 musste auch wiederum die Finanzierungslinie der VDE angepasst werden. Durch die gesamte Absenkung der Finanzierungslinie von fast 650 Mio. € über mehrere Jahre war klar, dass sich die Fertigstellung der VDE weiter verzögern würde. Damals

ging man von zwei Jahren aus. Es sollten nun alle VDE bis 2010 fertiggestellt werden. Ende 2010 war das für 1.166 km der DEGES-VDE geschafft.
Die praktizierte rasche Umsetzung von Planung, Genehmigung und Baudurchführung der Projekte hat zu einem Realisierungszeitraum von nur sechs bis acht Jahren geführt. So konnte mit den getätigten Investitionen die größtmögliche Verkehrswirksamkeit in vergleichsweise kurzen Zeiträumen erreicht werden. Diese waren:

- für Entwurfsplanung inkl. Genehmigung Ø 1,5 – 2 Jahre
- für Planfeststellungsverfahren Ø 1,5 – 2 Jahre
- für Baudurchführung Ø 3 – 4 Jahre.

5.2 Innovative Lösungsansätze

Neben innovativen Ansätzen im Rahmen der konventionellen Projektrealisierung hat sich die DEGES frühzeitig mit der Umsetzung der Projekte in Form von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) beschäftigt. So hat die DEGES bereits ab 2001 das damals geplante F-Modell „Strelasundquerung“ in Zusammenarbeit mit dem BMVBS, wie das Bundesministerium für Verkehr sich nach der Zusammenlegung mit dem Bauministerium ab 1998 nannte, und dem Land Mecklenburg-Vorpommern betreut. Auch wenn dieses Projekt aus Wirtschaftlichkeitsgründen nicht realisiert werden konnte, so hat die DEGES doch bereits damals dazu beigetragen, Pionierarbeit auf diesem Gebiet zu leisten. Inzwischen wurden in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und insbesondere dem Freistaat Thüringen erfolgreich ÖPP-Projekte realisiert. Hierzu gehören das A-Modell „Umfahrung Hörselberge“ auf der A 4, das Verfügbarkeitsmodell auf der A 9 sowie das sogenannte Betriebs- und Erhaltungsmodell im Saale-Holzland-Kreis. Aktuell bearbeitet DEGES ÖPP-Projekte zum Ausbau der A 7 in Schleswig-Holstein und der Freien und Hansestadt Hamburg sowie das F-Modell zur Weserquerung in der Freien Hansestadt Bremen. Zur Betreuung der ÖPP-Aufgaben hat die DEGES eine eigenständige Abteilung geschaffen, die die vorhandenen technischen, kaufmännischen und juristischen Kompetenzen der DEGES vereint, um den Auftraggebern das ÖPP-Potential interdisziplinär anbieten zu können.

5.3 Frühestmöglicher Baubeginn durch vorzeitige Flächensicherung

Die rechtzeitige Flächensicherung zur Gewährleistung eines planmäßigen Baubeginns war nicht immer problemlos, besonders dann, wenn die Trasse durch wertvolle Ackerflächen, durch dicht besiedeltes Land oder durch innerstädtische Bereiche führte. Hinzu kam der selbst gesteckte Anspruch, für den Grunderwerb kein eigenes Zeitkontingent zu generieren, sondern freies Baufeld zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses zu schaffen. Diese Zielvorgabe war eine große Herausforderung, vor allem vor dem Hintergrund der tatsächlichen und rechtlichen Situation in den neuen Bundesländern in den 1990er Jahren. Besonders in den ersten Jahren erschwerten unklare bzw. ungeklärte Eigentumsverhältnisse, Rückgabeansprüche, das von Grund und Boden getrennte Gebäudeeigentum, die Inanspruchnahme von ehemaligen Bodenreformgrundstücken, veraltete Grundbücher und Kataster sowie der fehlende Grundstücksmarkt die Arbeit. Auch die starke Stellung der Pachtbetriebe – eine Folge der großflächigen LPG-Bewirtschaftung – gehörte zu den Besonderheiten in den neuen Bundesländern. Die damit einhergehende fehlende Identifikation vieler Eigentümer mit ihren landwirtschaftlichen Nutzflächen wirkte sich hingegen positiv aus. So waren verhältnismäßig viele Grundstückseigentümer und -nutzer grundsätzlich bereit, die benötigten Flächen einvernehmlich abzugeben. Der Erwerb von Grund und Boden stellte ein kompliziertes Massengeschäft dar. Für die Bearbeitung von über 70.000 Grundstücken und die notwendigen Verhandlungen mit über 60.000 Eigentümern und Pächtern musste die DEGES eine flexible Organisation und die entsprechende IT-Unterstützung aufbauen.

Die DEGES hatte sich daher frühzeitig dazu entschieden, den Grunderwerb mit Hilfe erfahrener Dienstleister, insbesondere der Landgesellschaften der Länder, durch einen eigenen Bereich zu realisieren. Im Laufe der Projektrealisierung wurde die Struktur des Bereiches entsprechend der jeweiligen Erfordernisse mehrfach angepasst. Der Grunderwerb erfolgte im Rahmen und unter Beachtung der jeweiligen Eigentümer- und Pächtersituation. Erfahrene Fachleute des Entschädigungsrechts sowie der Bewertung von landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen und bebauten Grundstücken steuern bei der DEGES den Ablauf und den Einsatz von externen Dienstleistern, die die eigentlichen Grunderwerbsverhandlungen vor Ort durchführen. Zu deren Steuerung dienen insbesondere strikte Vorgaben zur Durchführung des Grunderwerbs und auch eine eigene, nach Nutzungsarten gegliederte Kaufpreissammlung. Für die IT-Unterstützung wurde ein eigenes Liegenschaftsmanagementsystem entwickelt und konsequent in die Arbeitsabläufe integriert.

Der Grunderwerb hat so alle angestrebten Baubeginntermine sowohl für die oft über Plangenehmigung vorgezogenen Einzelbauwerke als auch für den folgenden Streckenbau durch rechtzeitige Bereitstellung aller benötigten Flächen gesichert. Bislang mussten in lediglich ca. 200 Fällen Besitzeinweisungs- bzw. Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren durchgeführt werden; das entspricht einem Anteil von ca. 0,4 % aller Grunderwerbsvorgänge. Neben dem selbst betreuten freihändigen Grunderwerb wurde die Bereitstellung der benötigten Flächen auch durch Unternehmensflurbereinigungen, besonders in den Bundesländern Sachsen-Anhalt, Thüringen und Brandenburg,

praktiziert. Insgesamt wurden so 32 Unternehmensflurbereinigungsverfahren mit einem Einwirkungsbereich von ca. 36.800 ha durchgeführt bzw. befinden sich in der Umsetzung.

5.4 Transparente Kosten- und Finanzsteuerung

Als privatrechtlich organisierte Managementgesellschaft arbeitet die DEGES nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Obwohl sie als Non-Profit-Gesellschaft keine (wesentlichen) Eigenerträge erwirtschaftet und ihre Refinanzierung auf Kosten-Erstattungsbasis erfolgt, waren und sind Kostentransparenz sowie Wirtschaftlichkeit wesentliche Ziele der Gesellschaft.

Eine effektive kaufmännische Betreuung ist so sowohl Grundlage als auch elementarer Bestandteil der Projektrealisierung der DEGES. Ausgangspunkt hierfür ist das Verständnis des zu realisierenden Projektes als Kosten- und Leistungsträger. Wie bei jedem privaten Unternehmen werden alle anfallenden Kosten (und Erträge) nach betriebswirtschaftlichen Kriterien strukturiert, vollständig IT-gestützt erfasst und ausgewertet. Die Kosten- und Leistungsrechnung der DEGES liefert so auf Ist-Kosten-Basis die für die Kosten- und Finanzsteuerung unabdingbare 100%ige Kostentransparenz.

IT-technische Grundlage hierfür bildet das von der DEGES speziell für öffentliche Auftraggeber entwickelte Vertrags- und Kostenmanagementsystem auf SAP-Basis. Dieses System ist speziell auf Verkehrsinfrastrukturprojekte ausgerichtet. Es ermöglicht neben den klassischen Funktionen eines externen und internen Rechnungswesens insbesondere die Bewirtschaftung von langlaufenden Verträgen und die dabei in der Regel entstehenden zahlreichen Nachträge. Die Auswertungen dieses Systems ermöglichen jederzeit Analysen und Prognosen zu den einzelnen Kostenarten und deren Reaktionen zueinander, zum Kosten-Leistungs-Verhältnis bei den einzelnen Projekten sowie zur Wirtschaftlichkeit der Unternehmensbereiche und des Unternehmens insgesamt.

Da es neben der DEGES vergleichbare Organisationen und damit auch vergleichbare Kennzahlensysteme nur bedingt gibt, ist ein Kostenvergleich in Form eines klassischen Benchmarktests schwierig bzw. nicht möglich. Die DEGES hat deshalb frühzeitig damit begonnen, ein Kennzahlensystem, das in dieser oder ähnlicher Form auch in den Straßenbauverwaltungen Anwendung finden könnte, zu erarbeiten. Wichtige Kennzahlen sind dabei die Leistungsbilanz je Mitarbeiter, die Kosten pro Kilometer betreuter Strecke sowie die Relation von Ausgaben für Ingenieurleistungen und Geschäftskosten der DEGES (Verwaltungskosten) zu den Bau- und Grunderwerbsausgaben (Zweckausgaben). Auch wenn die Kosten je Projekt teilweise erheblich differieren können, stellt diese Kennzahl bei einer ausreichenden Projektanzahl und unter Beachtung der Projektbesonderheiten einen aussagekräftigen Vergleichsmaßstab dar. In Bezug auf die Realisierung der VDE geht die DEGES von einem durchschnittlichen Verhältnis der Verwaltungskosten zu den Zweckausgaben von unter 15 % aus.

Ausgehend von den besonderen Erfahrungen der DEGES auf dem Gebiet der Finanz- und Kostensteuerung von Verkehrsinfrastrukturprojekten hat die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft die DEGES beauftragt, sie beim Aufbau ihres Finanzmanagementsystems zu unterstützen und dieses in Teilen für sie zu betreiben. Diese Aufgabe hat die DEGES von 2004 bis 2008 wahrgenommen.

5.5 Juristische Begleitung aller Projektphasen

Zur juristischen Betreuung sowohl der Planungs- und Genehmigungs- als auch der Bauvorbereitungs- und Baudurchführungsphase der Projekte hat sich die DEGES von Anfang an dafür entschieden, eigenes qualifiziertes juristisches Potential einzusetzen. Hierfür stehen der DEGES erfahrene Juristen im Fachplanungs-, Verfahrens-, Umwelt- und Immissionsschutzrecht zur Verfügung. Darüber hinaus sind bei der DEGES Spezialisten des Vergabe- und Wettbewerbsrechts sowie des Zivilrechts – insbesondere des Werkvertrags- und allgemeinen Vertragsrechts – beschäftigt.
Ziel war und ist dabei insbesondere, nach dem Vorbild großer Wirtschaftsunternehmen eine juristische Mitgestaltung wegen der Komplexität der übertragenen Aufgaben schon ab dem Projektbeginn zur Qualitätssicherung und zur Risikominimierung zu gewährleisten.

5.6 Hohe Flexibilität in Organisation und Personal

Weil die DEGES keine Behörde ist, sondern eine Projektmanagementgesellschaft in der Rechtsform einer GmbH, arbeitet sie nach privatwirtschaftlichen Kriterien. Dies erlaubt eine flexible, bedarfsgerechte Personalplanung und zugleich eine maßgeschneiderte Ablauf- und Aufbauorganisation, die den Bedürfnissen des jeweiligen Projektes angemessen ist und auf unterschiedliche Aufgabenstellungen reagieren kann. So hat die DEGES die für die Realisierung der VDE notwendigen Strukturen und den hierfür notwendigen Personalbestand in kürzester Zeit aufgebaut und bis ca. 2003 gehalten. Danach wurde der Personalbestand entsprechend dem rückläufigen Auftragsvolumen reduziert und die Unternehmensstruktur (Reduzierung der Bereiche) angepasst. Nach der Erweiterung des Unternehmensgegenstandes und Übernahme der neuen Aufgaben erfolgte dann wieder ein entsprechender Personalaufbau und die Schaffung der erforderlichen neuen Bereiche.
Der Präsident des Bundesrechnungshofes hat in einem Gutachten als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in

der Verwaltung vom 11. Oktober 2004 zum Thema „Zeitgemäße Verwaltungsstrukturen bei der Verwaltung der Bundesautobahnen“ festgestellt: „… Bei einer Aufgabenerledigung durch eine Kapitalgesellschaft wäre auch denkbar, dass sich der Bund der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH bedient. Deren vorhandene Struktur, Wissen und Können aus den großen Straßenbaumaßnahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) in den neuen Ländern ließen sich für den künftigen Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen nutzen, wie auch das Beispiel der ASFINAG in Österreich nahe legt …“

6. Parallele Entwicklungen

Die guten Erfahrungen der Gesellschafter mit der Arbeit der DEGES hatten parallel zu den erreichten Planungs- und Bauständen dazu geführt, dass Überlegungen zu weiteren Aufgabenübertragungen auf die DEGES angestellt wurden. 1999 wurden in Ausfüllung der bestehenden Dienstleistungsverträge fünf Zubringerstrecken zu den VDE von den fünf Ländergesellschaftern der DEGES übertragen. Diese Projekte hatten eine Gesamtlänge von rund 140 km und ein damals geschätztes Investitionsvolumen von rund 1,7 Mrd. DM. Herausragende Projekte dabei waren zweifelsohne die geplante A 17 von Dresden nach Prag und die B 96 neu als Rügenzubringer von der A 20 zur Insel Rügen mit der neuen Querung des Strelasunds zwischen Stralsund und der Insel Rügen.

Beleg für diese Entscheidung war u. a. auch der Evaluationsbericht der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), der im Oktober 2000 der DEGES ein gutes Zeugnis ausstellte und ausführte. „Wir schätzen DEGES als professionell arbeitendes und sinnvoll strukturiertes Unternehmen mit motivierten und qualifizierten Mitarbeitern ein. Nach unserer Auffassung könnte DEGES aufgrund ihrer Erfahrung bei der Umsetzung eines öffentlichen Auftrages in einem privatwirtschaftlich organisierten Umfeld eine zentrale Rolle spielen. Der schlanke Organisationsaufbau der DEGES ermöglicht insbesondere einen Zugewinn an Entscheidungsgeschwindigkeit und damit einen effizienteren Kapital-Einsatz.“

Nach 10 Jahren DEGES sprach der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Huber in seinem Geleitwort zur aufgelegten Broschüre von einer Halbzeitbilanz. Zunächst war man 1991 davon ausgegangen, dass die DEGES eine Endlichkeit erfahren würde. Nach Erledigung der Aufgabe der Realisierung der VDE sollte die Gesellschaft aufgelöst werden. 10 Jahre hatte man 1991 prognostiziert, braucht man dafür. Alles in allem war der erreichte Stand vorzeigbar. Fast zwei Drittel der DEGES übertragenen Gesamtstreckenlänge von 1.370 km Autobahnen und Bundesstraßen waren 2001 fertiggestellt oder in Bau.

Nun war eine erweiterte Perspektive sichtbar geworden. Andere Länder aus dem Westen wurden auf die DEGES aufmerksam und erkundigten sich beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen nach Möglichkeiten, die DEGES für ihre Aufgaben einzusetzen.
Einen Einsatz in den alten Ländern gab allerdings die Satzung der DEGES nicht her. Daneben war der Einsatz der DEGES nach dem Gesellschaftszweck auf die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und hierbei auch nur auf die Straßenprojekte begrenzt.

Guter Rat war nun teuer, denn für ein ausgeweitetes Geschäftsfeld der DEGES war eine Satzungsänderung notwendig. Nach langen Konsultationen innerhalb der Bundesregierung und intensiven Abstimmungen mit den Ländergesellschaftern war es dann Ende 2001 so weit. In der außerordentlichen Gesellschafterversammlung vom 4. Dezember 2001 wurde die Satzung geändert. Nach der Satzungsänderung durfte die DEGES auch die Planung und Baudurchführung für die den Bundesfernstraßen vergleichbaren Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Baulast der Gesellschafter im ganzen Bundesgebiet übernehmen. Dies bedeutete nicht mehr und nicht weniger, dass die DEGES die Planung und Baudurchführung für öffentliche Auftraggeber im Bereich des Straßenbaus, der Schienenverkehrsinfrastruktur und des Wasserstraßenbaus übernehmen konnte. Nun war auch der Weg frei für den Beitritt weiterer Ländergesellschafter, der allerdings noch bis 2007 auf sich warten ließ. Aber die bestehenden Gesellschafter nutzten die Satzungserweiterung und übertrugen der DEGES weitere Projekte. Das herausragendste Projekt hierbei war sicherlich die Übertragung des Tunnelrohbaus und des Rohbaus der Stationen für den City-Tunnel Leipzig. Der Freistaat Sachsen übertrug 2003 diese Aufgabe auf die DEGES.

Im September 2003 schied Dr.-Ing. Jürgen Huber nach seinem Wechsel in den „aktiven Ruhestand“ aus dem Aufsichtsrat aus. Er hatte die Geschicke der DEGES seit der Gründung maßgeblich beeinflusst. Seine Nachfolge trat Wolfgang Hahn, Abteilungsleiter Straßenbau und Straßenverkehr im Bundesministerium, an.

2006 kam es dann erneut zu einem Wechsel in der Geschäftsführung der DEGES. Technik-Geschäftsführer Hans-Jörg Kleffner schied mit Vollendung des 65. Lebensjahres Ende August 2006 als Geschäftsführer aus. Nachfolger wurde Dipl.-Ing. Dirk Brandenburger aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
Im Jahre 2006 feierte die DEGES auch ihr 15-jähriges Bestehen.

Zum Geschäftsführerwechsel hatte die DEGES eine Streckenlänge von 1.567 km und ein gesamtes Investitionsvolumen von rund 10,7 Mrd. € in ihrem Portfolio. Die Mitarbeiterzahl betrug 235.

Bedeutende Fertigstellungen konnten auch in den Jahren 2006 und 2007 gefeiert werden. Am 21. Dezember 2006, sozusagen als Weihnachtsgeschenk, konnte die letzte Lücke der Autobahn A 17 Dresden – Prag zwischen Pirna und der Bundesgrenze nach Tschechien geschlossen werden. zehn Monate später war auch die neue Rügenbrücke fertig. Bundeskanzlerin Dr. Merkel ließ es sich nicht nehmen, die Freigabe der „ingenieurtechnischen Meisterleistung“ persönlich und gemeinsam mit Ministerpräsident Ringstorff unter Begleitung von Bundesminister Tiefensee vorzunehmen. Die Zeitungen titelten: „Eine neue Brücke in den Urlaub!“ Treffender kann man wohl die Funktion des neuen Wahrzeichens der Hansestadt Stralsund nicht beschreiben. Bevor die Autofahrer die Brücke unter die Räder nehmen konnten, wurde diese erst einmal von 180.000 Besuchern bestaunt und begangen.

Trotz dieser Erfolge für die DEGES war nicht in Abrede zu stellen, dass die Bauhochphase überwunden war und die DEGES nach neuen Aufgaben Ausschau halten musste, um für ihre leistungsfähigen Mitarbeiter Beschäftigung zu generieren.

7. DEGES goes west

Nach organisatorischen Veränderungen und einer Personalreduzierung auf 209 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Jahr 2007 gelang es, die Freie und Hansestadt Hamburg von der Leistungsfähigkeit der DEGES zu überzeugen. Nach nur sechs Monaten wurde eine Machbarkeitsstudie über den erforderlichen Immissionsschutz für den geplanten achtstreifigen Ausbau der A 7 im Stadtgebiet von Hamburg abgeschlossen. Hamburg war zufrieden und übertrug in der nächsten Zeit Projekte mit einem absehbaren Investitionsvolumen von rund 1,4 Mrd. € in Planung auf die DEGES, darunter eines der technisch anspruchsvollsten Projekte: die Erweiterung der A 7 nördlich des Elbtunnels auf acht Fahrsteifen bis zum Autobahndreieck Nord-West und weiter sechsstreifig bis zur Landesgrenze. In Schleswig-Holstein stand anschließend der sechsstreifige Ausbau der A 7 auf der Tagesordnung, und dieses 60 km lange Projekt sollte als ÖPP-Modell realisiert werden. Da die DEGES auf diesem Gebiet bereits Erfahrungen sammeln konnte, entschloss sich Schleswig-Holstein im Jahr 2008, der DEGES beizutreten und die A 7 in Planung und Bauausführung zu übertragen.

Zum Ende des Jahres 2008 schied der Gründungsgeschäftsführer des kaufmännisch-juristischen Geschäftsbereiches Hans Jörg Klofat nach fast 18-jährigen erfolgreichen Wirkens für die Gesellschaft aus. Seine Nachfolge trat zum 1. Januar 2009 der langjährige kaufmännische Bereichsleiter Bodo Baumbach an, der bereits seit 1992 bei der DEGES in verschiedenen Leitungsfunktionen tätig war.

Ebenso zum Jahreswechsel 2008/2009 wechselte der Aufsichtsratsvorsitz von Wolfgang Hahn zu Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz, der bereits seit Herbst 2008 neuer Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung war.

2009 entschied sich die Freie Hansestadt Bremen, der DEGES beizutreten und übertrug die vormals von der GPV Bremen verantwortete Planung und Bauausführung der A 281, Autobahneckverbindung Bremen, der DEGES. Die DEGES hatte mit dieser Übertragung der A 281 auf einen Schlag einen Zuwachs von 16 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und einer Zweigstelle in Bremen zu verzeichnen. Der Standort in Bremen soll nun auch eine Art Brückenkopf in den nordwestdeutschen Raum darstellen. Seit 1. Dezember 2010 ist die DEGES auch mit einer Zweigstelle in Hamburg vertreten.

2010 ist das Land Hessen der DEGES beigetreten und hat den südöstlichen Abschnitt der A 44, Kassel – Eisenach, der DEGES übertragen. Mit vereinten Kräften soll nun gemeinsam mit der Straßenbauverwaltung Hessen das zeitlich zurückgefallene VDE voran gebracht werden.

20 Jahre nach der deutschen Einheit zieht Bundesminister Dr. Ramsauer im Oktober 2010 Bilanz:
„Deutschland ist zusammengewachsen. Für die Infrastruktur kann ich das mit Fug und Recht sagen. Alte Ost-West-Lebensadern sind wieder geknüpft und neue entstanden. Mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit haben wir seit 1991 Gewaltiges geleistet.“

Die DEGES war dabei und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben einen großen Beitrag geleistet. Als neue Zielmarke wird 2017 für den Abschluss der VDE – Straße genannt. Alle verfügbaren Kräfte bei der DEGES werden auf dieses Ziel ausgerichtet. Wir alle hoffen, dass sowohl das nötige Baurecht zeitgerecht erlangt wird und das nötige Geld zur Verfügung steht.

8. Perspektiven

Angesichts der nachhaltigen Bestrebungen des Bundes und der Länder zur Straffung ihrer Verwaltungen wächst die Rolle der DEGES als zusätzliche bzw. gemeinsame Ressource der Gesellschafter für komplexe länderübergreifende Aufgabenstellungen auch über die ursprünglich übertragenen VDE hinaus.

Für bestehende und neue Gesellschafter gibt es gute Gründe, um die DEGES für sich nutzbar zu machen, weil

– die eigenen Kapazitäten zur Umsetzung anstehender Projekte nicht mehr ausreichen,

- wirtschaftlich kooperative Lösungen über die manchmal zu engen – weil unwirtschaftlichen – Landesgrenzen hinaus angestrebt werden,
- zusätzliche leistungsfähige Ressourcen nicht selbst aufgebaut werden sollen oder können, soweit sie nur für einen bestimmten Zeitraum bzw. für ein bestimmtes Projekt benötigt werden,
- die Lücken bei den eigenen Ressourcen für Einzelprojekte oder auf Dauer in personeller Kooperation mit der DEGES geschlossen werden können und
- die neuen, innovativen Wege für Bau, Erhalt und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturprojekten untersucht und erprobt werden sollen.

Die DEGES bringt alle Voraussetzungen mit, um als Projektmanagementgesellschaft sowohl für die Länder als auch für den Bund in den nächsten Jahren erfolgreich tätig zu sein.

Jede Zeit hat dabei ihre spezifischen Herausforderungen! Ging es in den 1990er Jahren und in den ersten Jahren nach der Jahrtausendwende darum, die VDE terminlich fertigzustellen, stehen wir heute anderen Herausforderungen unter verschärften Bedingungen gegenüber. Der Widerstand der Bürgerinnen und Bürger zu den Verkehrsinfrastrukturprojekten ist deutlich stärker ausgeprägt als zu VDE-Zeiten. Das heißt, Straßenneubau und -erweiterung wird schwieriger. Hierauf müssen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DEGES einstellen. Eine frühzeitige Einbeziehung der Betroffenen und der interessierten Öffentlichkeit muss erfolgen. Neue Kommunikationsmittel wie Internet und der Einsatz von geschulten Mediatoren zur Konfliktschlichtung sind dabei einzubeziehen. Für die Projekte muss geworben werden! Hierbei kommen der DEGES Erfahrungen aus den vielfältigen Projekten zugute.

Alles in allem eine günstige Perspektive für den weiteren Einsatz. Es liegt nun an der DEGES selbst, durch weiterhin hohen Einsatz und hohes fachliches Know-how bei gleichzeitiger Beachtung einer wirtschaftlichen Handlungsweise nicht nur zu bestätigen, dass 20 Jahre Erfahrung ein besonderer Wert ist, sondern diese breite Erfahrung auch für die jetzigen und zukünftigen Auftraggeber nutzbringend einzubringen.

Auf die nächsten 20 Jahre!

Herausgeber:

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin
Tel.: 0 30-2 02 43-0
Fax: 0 30-2 02 43-291
info@deges.de

Konzeption/Redaktion:
Öffentlichkeitsarbeit DEGES

Satz:
Aktiva GmbH, Berlin

Druck:
allprint media GmbH, Berlin

Drucklegung:
September 2011

Gedruckt auf 100% chlorfrei gebleichtem Papier

Titelfoto: B 96n – 2. Strelasundquerung (Fotograf: R. Legrand)

DEGES