

sungsrang⁵⁹. Das BVerfG hat selbst bei Steuern, die nicht Gegenleistung für eine besondere Leistung der öffentlichen Hand darstellen, eine Zweckbindung zugelassen⁶⁰. Eine Grenze zieht das Gericht erst dort, wo die Dispositionsfreiheit des Haushaltsgesetzgebers durch Zweckbindungen von unververtretbarem Ausmaß eingeengt wird⁶¹. Verwendungsbindungen sind daher weder ausgeschlossen, noch müssen sie die generelle Ausnahme⁶² bleiben. Im vorliegenden Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die Entgelte und Gebühren, um die es hier geht, für die Benutzung von öffentlicher Verkehrsinfrastruktur erhoben werden. Vom Grundgedanken her soll die öffentliche Hand mit solchen Gebühren gerade die öffentlichen Einrichtungen finanzieren, die der Benutzer in Anspruch nimmt. In einem solchen Fall ist eine Zweckbindung des Abgabenaufkommens sachlich in jedem Falle gerechtfertigt⁶³. Umgekehrt ist es auf diesem Hintergrund verfassungsrechtlich andererseits nicht geboten, die Mittelverwendung für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder sogar nur der Straßeninfrastruktur festzuschreiben.

8. Sonstige Regelungen

Neben den grundlegenden Bestimmungen enthält das Gesetz noch eine Reihe von Regelungen, die die Erhebung

59 *Stern*, Staatsrecht der Bundesrepublik Deutschland, Band II, 1980, S. 1244; *Maunz*, in: *Maunz/Dürig, GG, aaO* (Fußn. 49), Art. 105 Rdnr. 10.

60 BVerfGE 7, 244, 254; 9, 201, 300.

61 BVerfGE 93, 319, 348.

62 So aber *Klinski*, DVBl. 2002, 221, 224.

63 Ausgehend von der Überlegung, dass die Akzeptanz einer Autobahnbenutzungsgebühr größer sein dürfte, wenn der (zahlende) Nutzer sicher sein kann, dass die von ihm erbrachten Leistungen auch tatsächlich dem genutzten Verkehrsweg zugute kommen, hat die Pällmann-Kommission vorgeschlagen, die Mittel aus einer Autobahnbenutzungsgebühr *ausschließlich* für Bau, Betrieb und Unterhaltung der Bundesfernstraßen zu verwenden, aaO (Fußn. 5), S. 6, 34. Dieses Anliegen der Pällmann-Kommission ist im Gesetz nur sehr eingeschränkt umgesetzt worden.

der Maut sicherstellen sollen. Sie reichen von Vorschriften über die Datenerhebung (§ 4 Abs. 2 Satz 2 ABMG, § 9 ABMG) über die antragsabhängige Erstattung der Maut, wenn die Fahrt nicht oder nicht vollständig durchgeführt wird (§ 4 Abs. 4 Satz 1 ABMG), bis hin zu Kontrollmöglichkeit und Sanktionen, wie dem Verbot der Weiterfahrt (§ 7 Abs. 7 ABMG) und Bußgeldvorschriften (§ 10 ABMG).

IV. Schlussbemerkung

Das ABMG stellt einen wichtigen – ersten – Schritt auf dem von der Pällmann-Kommission empfohlenen Weg zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur dar. Es lastet die Verursachungskosten deutlich sachgerechter an als das bisherige ABBG. Allerdings hat der Gesetzgeber vor dem – rechtlich möglichen – Schritt hin zu einer umfassenden Gebührenerhebung auf den Bundesautobahnen zurückgeschreckt und einen großen Teil der Verkehrsteilnehmer (von denen mehr als 50 % der Wegekosten verursacht werden) ausgeklammert. Dies bewirkt auch gewisse rechtliche Unsicherheiten. Im Hinblick auf die Akzeptanz einer Nutzerfinanzierung wäre auch die von der Pällmann-Kommission geforderte volle Zweckbindung der Mittel für Bau und Erhaltung der Bundesautobahnen vorteilhaft gewesen⁶⁴. Die praktische Umsetzung wird zeigen, ob die rechtlichen Vorgaben des ABMG ausreichen oder ob – und sei es auch nur aus Gründen der Rechtssicherheit und der Akzeptanzerhöhung – zusätzliche gesetzliche Regelungen erforderlich werden.

64 Kritisch zur Querfinanzierung auch die Stellungnahme von *Kosak/Pällmann/Reschke/Rothengatter* zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft für die öffentliche Anhörung des Deutschen Bundestages am 17. 4. 2002, BT-Drucks. 14/82, S. 90.

Bericht

Finanzierung und Verwaltung im Straßenbau

– Forschungsseminar der Universität des Saarlandes und des Arbeitsausschusses »Straßenrecht« der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen –

Von Rechtsanwalt und Notar Professor Dr. *Bernhard Stüer*, Münster/Osnabrück

Vor allem der Bau der Verkehrsinfrastruktur im wiedervereinigten Deutschland hat die öffentlichen Kassen stark in Anspruch genommen. Es mehren sich daher Überlegungen, die Finanzierung des Straßenbaus auf eine neue Grundlage zu stellen. Aber auch der Umbau der Straßenbauverwaltung wird angesichts erheblicher Finanzierungseingpässe nicht mehr als Tabu behandelt. So lag es nahe, dass sich auch die Straßenrechtler Deutschlands auf

ihrer Jahrestagung 2002, die unter Leitung von Prof. Dr. *Willi Blümel* (Speyer/Wilhelmsfeld) und Prof. Dr. *Klaus Grupp* in Saarbrücken stattfand, mit diesen Fragen befassten¹.

Neue Finanzierungsformen für den Straßenbau

Vor allem angesichts der erheblichen Finanzierungslücken werden schon seit einigen Jahren verschiedene Modelle

der Privatfinanzierung des öffentlichen Straßenbaus erörtert. Das Anfang der neunziger Jahre entwickelte Konzessionsmodell beinhaltet eine private Vorfinanzierung mit dem Ziel, den Straßenbau auf diese Weise zu einem früheren Zeitpunkt zu verwirklichen². Dieses Modell wurde jedoch vor allem wegen seiner Folgen einer Finanzierung auf Kosten künftiger Generationen aufgegeben, wie RA Prof. Dr. Michael Uechtritz verdeutlichte. Im Mittelpunkt neuerer Modelle steht der Gedanke einer Nutzerfinanzierung vor allem durch Maut³. Zudem sollen durch eine Privatfinanzierung des Straßenbaus Effizienzgewinne von 10 bis 25 % erreicht werden.

Die neue Maut, die in Höhe von 15 Cent pro Kilometer für alle Lkw ab 12 Tonnen Gesamtgewicht in Deutschland erhoben wird, soll jährlich etwa 3,4 Mio. € in die Kassen des Bundes spülen. Bei den Brummifahrern wächst allerdings der Widerstand gegen die neue Autobahngebühr, die zum 31. 8. 2003 eingeführt wird. Bei einigen Kooperationen im Güterverkehrsgewerbe kommen Mehrkosten von 50 000 € bis zu einem mehrstelligen Millionenbetrag pro Jahr dazu, haben die Spediteure vorgerechnet. Das kann einzelne Firmen durchaus in die Insolvenz treiben, warnen die Fuhrunternehmen. Plänen der Bundesregierung, die deutschen Spediteure mit jährlich 300 Mio. € bei der Mineralölsteuer zu entlasten, hat die EU-Kommission aus Wettbewerbsgründen vorerst einen Riegel vorgeschoben.

Verfassungsrechtlich bestehen allerdings keine Bedenken, den Gemeingebrauch an Straßen kostenpflichtig zu machen, erklärte Uechtritz. Derartige Schranken würden sich erst dann ergeben, wenn die Straßennutzung insgesamt und damit die Mobilität des Bürgers beeinträchtigt würde. Auch europarechtlich ist die Einführung der Nutzerfinanzierung vom Ansatz her kein Problem⁴. Mit dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG)⁵ ist ein wesentlicher Schritt in Richtung auf eine Nutzerfinanzierung des Straßenbaus getan. Das Gesetz ist auf Autobahnen und – bei Vorliegen besonderer Sicherheitsgründe – auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen beschränkt. Keine Gebührenpflicht besteht für den gewerblichen Verkehr mit Fahrzeugen unter 12 t und für den Pkw-Verkehr, was allerdings verfassungsrechtliche Fragen hinsichtlich der darin liegenden Ungleichbehandlung aufwirft.

Das Grundmodell der Privatfinanzierung des Straßenbaus verbunden mit einer Refinanzierung des Privaten durch die Nutzer findet sich im Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz⁶. Bisher befinden sich mit der Warnow-Querung bei Rostock und dem Herren-Tunnel einer

Trave-Querung bei Lübeck die ersten beiden Modelle in der Realisierungsphase. Der Betreiber, der die Stellung eines Beliehenen hat, darf einen Projekt angemessenen Unternehmergewinn einkalkulieren (§ 2 FStrPrivFinG). Auch regelt das Gesetz die in der Kalkulation berücksichtigungsfähigen Kosten. Um über den engen Anwendungsbereich des FStrPrivFinG hinaus privates Know-how einzubinden, beabsichtigt das Bundesverkehrsministerium ein Betreibermodell für den mehrstufigen Autobahnausbau (A-Modell). Ausgewählt dafür sind 12 Projekte mit einer Gesamtlänge von 522 km, bei denen der Ausbau zusätzlicher Fahrstreifen, die Erhaltung aller Fahrstreifen, ihr Betrieb und die Finanzierung auf einen Privaten übertragen werden sollen. Die Kosten sollen aus dem Gebührenaufkommen finanziert werden.

Die einzelnen Elemente und Bausteine der neuen Finanzierungsformen sind nach Einschätzung des Stuttgarter Verwaltungsrechtlers zu wenig aufeinander abgestimmt und drohen zu einem Flickenteppich von einzelnen Mautstrecken, privat ausgebauten und finanzierten Teilstücken von Autobahnen und klassisch finanzierten Autobahnen und Fernstraßen zu werden. Es sei deshalb zu wünschen, die unterschiedlichen neuen Finanzierungsformen des Straßenbaus mit dem Ziel einer verstärkten Nutzerfinanzierung zu harmonisieren. In diesem Anliegen traf Uechtritz auch in der Diskussion durchaus auf Zustimmung.

Mischfinanzierung des Straßenbaus

Um überregional bedeutsame Straßenbauprojekte voranzubringen, haben Länder, Gemeinden und gewerbliche Wirtschaft sich zur Vorfinanzierung der Baumaßnahmen oder auch zur Übernahme von Planungskosten bereit erklärt. Prominentes Beispiel hierfür ist der Lückenschluss der A 33, für den das Emsland unter Beteiligung der kommunalen Ebene, der Industrie- und Handelskammer Osnabrück-Emsland sowie der Niederlande eine Vorfinanzierung bereitgestellt hat. Vergleichbare Mitfinanzierungsmodelle werden in den Ländern Bremen, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt mit Landesanteilen von 105, 405 und 63 Mio. DM erprobt. Für den Ausbau eines Teilstücks der A 8 hat das Saarland dem Bund vor einiger Zeit 14 Mio. DM angeboten. Auch für die Autobahnverbindung A 72 von Chemnitz nach Leipzig wird eine Finanzierungsbeteiligung des Freistaates Sachsen in Höhe von rd. 51 Mio. € erwogen. Im März 2002 vereinbarten das Land Baden-Württemberg, die Stadt Heilbronn, die Industrie- und Handelskammer Heilbronn sowie mehrere Landkreise, die Planungskosten für den Ausbau einer Teilstrecke der A6 vorzufinanzieren. Vergleichbare Vereinbarungen mit Landkreisen sind aus Hessen und Brandenburg bekannt. Die Zinslast der Vorfinanzierung geht dabei jeweils zu Lasten der kommunalen Seite.

Derartige Mischfinanzierungsmodelle verstoßen aber nach den Worten von Gerhard Geyer vom Bayerischen Staatsministerium des Innern gegen die Kompetenzverteilung des GG. Die Bundesfernstraßen werden nach Art. 90

1 Vgl. dazu die Berichte Rieder, DVBl. 2001, 352; Stüer, DVBl. 1995, 1345; DVBl. 1997, 479; DVBl. 1998, 224; DVBl. 1999, 1640; DVBl. 2002, 238.

2 Vgl. zu verschiedenen Finanzierungsmodellen Bruns bei Stüer, DVBl. 1993, 1300.; ders. in: Stüer (Hrsg.), Verfahrensbeschleunigung Osnabrück 1997, 35.

3 Uechtritz, VBlBW 2002, 317; vgl. auch ders., DVBl. 2003, 575 ff. (in diesem Heft).

4 Das Gemeinschaftsrecht enthält mit der RL 1999/62/EG lediglich Vorgaben für den Schwerlastverkehr.

5 Vom 12. 4. 2002.

6 FStrPrivFinG; vgl. Gesetz zur Änderung des FStrPrivFinG und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 1. 9. 2002 (BGBl. I S. 3442).

Abs. 2 GG von den Ländern im Auftrag des Bundes verwaltet. Aus dieser abschließenden Aufgabenkompetenz folgt nach Art. 104 a Abs. 2 und 5 GG eine gleichermaßen abschließende Ausgabenkompetenz: Bei der Auftragsverwaltung trägt der Bund die Zweckausgaben, das Land die Verwaltungsausgaben. Diese Ausgabenkompetenz des Bundes bedeutet sowohl eine Finanzierungsbefugnis als auch eine Finanzierungspflicht, machte der Ldt. Ministerialrat klar. Die Ausgabenkompetenzen des Art. 104 a GG verbieten eine Mischfinanzierung dahin gehend, dass der Bund Länder zur Finanzierung von Bundesaufgaben heranzieht, die in seine ausschließliche Verwaltungskompetenz fallen oder für die er nach Art. 104 a Abs. 2 GG die Ausgabenverantwortung trägt⁷. Das Kompetenzgefüge könne auch durch Vertrag oder freiwillige Leistungen nicht verschoben werden⁸. Das ist auch das Ergebnis eines Gutachtens der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages vom 10. 8. 2000⁹ und der Pällmann-Kommission in ihrem Schlussbericht¹⁰.

Entscheidend für die Abgrenzung der Finanzierungsverantwortung ist die Klassifizierung der Straßen. Die bessere Anbindung der örtlichen oder regionalen Ebene kann dabei nicht als Vorwand zu einer abweichenden Klassifizierung einzelner Teilstücke von Bundesstraßen oder Ortsumgehungen genommen werden, erläuterte Geyer.

Angesichts der eindeutigen Aufgabenzuweisung der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen in § 5 Abs. 1 FStrG ist auch für die Gemeinden eine Aufgabenerfüllung im Bereich der Bundesfernstraßen – abgesehen von den Spezialregelungen für die Ortsdurchfahrten – ausgeschlossen. Die Gemeinde kann sich allerdings an Lärmschutzmaßnahmen beteiligen. Für die Landkreise ergibt sich eine vergleichbare Grenze, vor allem dann, wenn sie derartige Aufwendungen aus der Kreisumlage zu Lasten ihrer kreisangehörigen Gemeinden finanzieren. Auch die Industrie- und Handelskammern dürfen nicht aus ihren Beiträgen Verkehrsanlagen finanziell unterstützen¹¹.

So enig sich die Runde in den verfassungsrechtlichen Ausgangspunkten war, so unterschiedlich waren in der Diskussion die Rezepte. Das Anliegen der Region, Verkehrsprojekte auch finanziell zu unterstützen, wurde durchaus anerkannt. Ob dazu allerdings eine Verfassungsänderung der richtige Weg sei, wurde eher bezweifelt. Vielleicht müsse das Anliegen einer finanziellen Beteiligung von Ländern, Kommunen und der Wirtschaft in neue Finanzierungsmodelle und in die grundlegende Reform des Finanzausgleichs oder öffentlichen Haushalte eingebracht werden.

Straßen.NRW

In mehreren Bundesländern steht ein durchgreifender Umbau der Verwaltung auf dem Programm. Veranlasst durch leere öffentliche Kassen, aber auch durch verwaltungswissenschaftliche Überlegungen zum Bürokratieabbau und zur Effizienzsteigerung werden neue Modelle ausprobiert, deren Erfolg allerdings teilweise noch in den Sternen steht.

In NRW sind die Landschaftsverbänden verschlankt worden, worüber Regierungsdirektor *Joachim Majcherek* (Münster) berichtete. Das Kerngeschäft der Straßenbauverwaltung ist auf einen neu gegründeten Landesbetrieb Straßenbau NRW mit Sitz in Münster und Köln übertragen worden¹². Einen Teil der Aufgaben haben aber auch die fünf Bezirksregierungen geerbt. Ihnen ist die Bewilligung der Bundes- und Landeszuwendungen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs, die Linienbestimmung für Landesstraßenplanungen und die Planfeststellung und Plangenehmigung für Landes- und Kreisstraßen sowie für Gemeindestraßen im Außenbereich zugefallen. Träger der Straßenbaulast und Eigentümer der Straßen ist das Land geworden¹³. Die beiden Landschaftsverbände Rheinland (Köln) und Westfalen-Lippe (Münster) konnte den Aufgabenentzug nicht verhindern. Ihre Verfassungsbeschwerden hatte der VerfGH Münster¹⁴ mit der Begründung zurückgewiesen, dass die Straßenbauverwaltung keine Angelegenheit der kommunalen Selbstverwaltung der Landschaftsverbände sei.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW mit seinen 6500 Mitarbeitern und 19 Niederlassungen und mit 85 Autobahn- und Straßenmeistereien sowie 4 Fachcentern ist ein »rechtlich unselbständiger, organisatorisch abgesonderter Teil der Landesverwaltung, dessen Tätigkeit erwerbswirtschaftlich oder zumindest auf Kostendeckung ausgerichtet ist«, heißt es in § 14 a LOG NRW. Zugleich hat der Landesbetrieb unter der Leitung eines Vorstandes¹⁵ einzelne hoheitliche Befugnisse. Durch die rechtliche Unselbständigkeit ist der Landesbetrieb sehr stark an das zuständige Fachministerium angebunden.

Der Landesbetrieb versteht sich als modernes Dienstleistungsunternehmen, das seine Leistungen kundenorientiert, bedarfsgerecht und wirtschaftlich erbringt, erläuterte *Majcherek* das neue Konzept. Das interne und externe Rechnungswesen wird auf IT-Basis geführt. Die Finanzierung der übertragenen Aufgaben wird durch Zuführung aus dem Landeshaushalt und durch Einnahmen von Dritten sichergestellt. Leistungen für Empfänger außerhalb

7 BVerfG, Urteil vom 15. 7. 1969 – BvF 1/64 –, BVerfGE 26, 338 = DVBl. 1970, 108; BVerwG, Urteil vom 15. 3. 1989 – 7 C 42.87 –, BVerwGE 81, 312 = DVBl. 1989, 930; BGH, Urteil vom 18. 9. 1996 – III ZR 80/85 –, DVBl. 1987, 471 = BGHZ 98, 224.

8 BVerfG, Urteil vom 28. 3. 2002 – 2 BvG 1/01 –, DVBl. 2002, 704 UMTS.

9 Vor- und Kofinanzierung von Bundesaufgaben durch die Länder Reg.-Nr. WF IV – 100/2000.

10 Schlussbericht Anlage 4, S. 133.

11 BVerwG, Urteil vom 19. 9. 2000 – 1 C 29/99 –, BVerwGE 112, 69 = DVBl. 2001, 139.

12 Zweites Gesetzes zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen vom 9. 5. 2000 (GVBl. S. 462); § 14 a Landesorganisationsgesetz NRW.

13 Art. 3 § 2 Satz 1 2. ModernG. Auch Schadensersatzansprüche aus der Verletzung von Pflichten, die den (früheren) Träger der Straßenbaulast als solchen oder als Eigentümer des Straßengrundstücks trafen, sind daher gegen das Land NRW zu richten, so OLG Hamm, Urteil vom 17. 4. 2002 – 11 U 203/01 –.

14 VerfGH Münster, Urteil vom 26. 6. 2001 – VerfGH 28/00, 30/00 –, NVwZ-RR 2001, 617.

15 Direktor und fünf Geschäftsbereichsleiter.

der Bundesauftrags- und Landesverwaltung werden aufgrund von Aufträgen gegen ein mindestens kostendeckendes Entgelt erbracht. Dabei sind die Leistungen für die kommunalen Straßenbausträger ein wesentlicher Bereich. Der Landesbetrieb bucht nach den Regeln der kaufmännischen doppelten Buchführung (§ 238 HGB) und stellt einen Jahresabschluss (§ 242 HGB), eine Bilanz sowie einen Lagebericht auf.

Ein kleiner Schönheitsfehler hat sich allerdings inzwischen eher unbemerkt eingeschlichen: Während alle Beteiligten bei der Neugründung des Landesbetriebs von einer Art Bestandsgarantie für die beiden Standorte Münster und Köln ausgegangen sind, könnte nunmehr ein etwas größerer Umzug ins Haus stehen. Denn nachdem der Landschaftsverband Westfalen-Lippe das Bürogebäude für eigene Zwecke nutzen will und deshalb dem Landesbetrieb durch eine Kündigung den Stuhl vor die Tür gesetzt hat und das Gebäude in Köln wohl reparaturbedürftig ist, sind nunmehr Pläne bekannt geworden, den Landesbetrieb mit seinen bisher zwei Sitzen an einem anderen Standort im Lande zusammenzuführen. Dann wäre das aufpolierte Modell der Straßenverwaltung für Köln und Münster aber vor allem auch für die zahlreichen Bediensteten des Landesbetriebs wohl nur suboptimal gelaufen.

Landesbetrieb Straßen und Verkehr in Rheinland-Pfalz

Auch in Rheinland-Pfalz haben sich erhebliche Veränderungen in der Straßenbauverwaltung ergeben, wie Regierungskonzeption Jutta Schmidt vom Wirtschafts- und Verkehrsministerium in Mainz (MWVLW) zu berichteten wusste. Mit Beginn des Jahres 2002 wurde in der Nachfolge des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (LSV) mit Sitz in Koblenz gegründet. Der Bereich der Straßen- und Verkehrsverwaltung ist sowohl zuständig für die Betreuung (Verwaltung, Planung, Bau und Unterhaltung) der Bundesautobahnen und der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz als auch für Angelegenheiten des ÖPNV/SPNV, des Luft-, Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehrs. Die Aufgabenbündelung in einer Verwaltung besteht bereits seit Beginn des Jahres 2000 und ergab sich aus der Auflösung der Bezirksregierungen¹⁶.

Der Landesbetrieb besteht aus der Zentrale in Koblenz, neun Straßen- und Verkehrsämtern mit 57 Straßenmeistereien und dem Autobahnamt mit 14 Autobahnmeistereien. In der Zentrale sind rd. 350 und in den Straßen- und Verkehrsämtern rd. 1600 Mitarbeiter beschäftigt. Bei den Straßen- und Autobahnmeistereien sind weitere rd. 2200 Mitarbeiter im Bereich des Straßenunterhaltungsdienstes tätig. Die vorhandenen Dienststellen und das vorhandene

Personal wurden vollständig in den Landesbetrieb überführt.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben ist dem Landesbetrieb das wirtschaftliche Eigentum an den im Eigentum des Landes befindlichen Straßen- und Verkehrseinrichtungen übertragen worden, die nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu verwalten sind und für die der Landesbetrieb vom Land eine Pacht erhält. Soweit der Mittelbedarf des Landesbetriebs nicht aus Einnahmen gedeckt werden kann, sollen die erforderlichen Finanzierungsmittel durch die Aufnahme von Krediten am Kapitalmarkt bereitgestellt werden¹⁷. Der Begriff des »wirtschaftlichen Eigentums« wird im Steuer- und Abgabenrecht verwendet. Danach kann einem anderem als dem sachenrechtlichen Eigentümer das Wirtschaftsgut zugerechnet werden, z. B. für steuerliche Abschreibungen.

Mit der Einführung der Kosten- und Leistungsrechnung ist eine bessere Kostentransparenz beabsichtigt. Zudem soll der Landesbetrieb gegenüber der bisherigen Organisation zusätzliche Möglichkeiten erhalten, Synergieeffekte zu nutzen und auf diese Weise bessere Bedingungen für ein kostengünstiges Verwaltungshandeln zu schaffen. Zusätzlich zum bisher im Landeshaushalt vorgesehenen Bauvolumen soll ein Investitionsprogramm mit einem Finanzvolumen von 500 Mio. € – die so genannte »Mobilitätsmilliarde« – und einer fünf- bis siebenjährigen Laufzeit aufgelegt werden.

Der Landesbetrieb wird von drei Geschäftsführern geleitet, die sich als Kollegialorgan verstehen. Die Geschäftsführer werden vom Verkehrsministerium bestellt, sind weisungsgebunden und vertreten das Land Rheinland-Pfalz in rechtlichen Angelegenheiten des Landesbetriebs gerichtlich und außergerichtlich. Die Geschäftsführer haben den Landesbetrieb in eigener Verantwortung nach rechtlichen und wirtschaftlichen Grundsätzen so zu leiten, wie es die Aufgabenstellung für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser, Luft und die mit der Aufsichtsbehörde vereinbarten Ziele erfordern, erläuterte Frau Schmidt die neue Konzeption.

Eines wurde in der Diskussion aber auch klar: Neue Organisationsformen allein führen noch nicht zu einem wirklichen Effektivitätsgewinn. Ob die neuen Kleider die Straßenbauverwaltung daher tatsächlich zu einem besseren Erscheinungsbild oder gar zu effektiveren, kundenorientierten Leistungen befähigen oder aus dem Schatzkästlein der Verwaltungswissenschaftler nicht zugleich auch etwas Modisches herausausschaut, wird wohl erst die Zukunft erweisen.

¹⁶ Landesgesetz zur Reform und Neuorganisation der Landesverwaltung vom 12. 10. 1999 (GVBl. S. 325).

¹⁷ Für das Jahr 2003 rechnet man immerhin mit einer Finanzierungslücke von 180 Mio. €.