

## **Position der IHK für München und Oberbayern zur Bundesfernstraßengesellschaft (Teil II): Finanzierung und regionale Verankerung**

### **Beschlussempfehlung**

Die IHK für München und Oberbayern begrüßt die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft zur Bewirtschaftung des bundesweiten Autobahnnetzes in Deutschland. Das Aufkommen aus den Nutzungsentgelten (Mautgebühren) soll der Gesellschaft direkt und vollumfänglich zur Finanzierung der ihr obliegenden Aufgaben zur Verfügung stehen. Ergänzend soll der Bund bei Bedarf weitere Haushaltsmittel bereitstellen, insbesondere für den strategischen Aus- und Neubau des Autobahnnetzes. Darüber hinaus fordert die IHK für München und Oberbayern die regionale Verankerung in Form von operativ tätigen Tochtergesellschaften. Der organisatorische Aufbau der (Bundes-)Gesellschaft soll die regionale Handlungsfähigkeit der Tochtergesellschaften durch umfangreiche Kompetenzen bei der Aus- und Durchführung der operativen Aufgaben gewährleisten.

### **Zielsetzung**

Mit den geschilderten Forderungen verfolgt die IHK für München und Oberbayern das Ziel eines geschlossenen Finanzierungskreislaufes „Autobahn“. Damit agiert die neue Gesellschaft unabhängig von der allgemeinen, konjunkturellen Lage öffentlicher Haushalte und kann unternehmerisch und langfristig in das Autobahnnetz investieren. Mit der regionalen Verankerung in Form von Tochtergesellschaften wird die Handlungsfähigkeit vor Ort gesichert. Die Autobahndirektionen Süd- und Nordbayern können dadurch ohne nennenswerte Leistungseinbußen als ein oder zwei operativ tätige Tochtergesellschaften Teil der neuen (Bundes-)Gesellschaft werden.

## **BEGRÜNDUNG**

Folgende Gründe veranlassen die IHK für München und Oberbayern, die zweckgebundene Nutzerfinanzierung als auch die regionale Verankerung der neuen (Bundes-)Gesellschaft zu fordern und zu unterstützen.

### **Finanzierung**

Bisher war der Umfang der Investitionen in Aus- und Neubau, Betrieb und Erhaltung der Autobahnen geprägt von politischen Präferenzen und der allgemeinen konjunkturellen Lage des Bundeshaushalts. Der Ausbau des Autobahnnetzes als auch der gezielte Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur konnte so nur in Ansätzen verfolgt werden. Der Wechsel von der Steuerfinanzierung hin zur Nutzerfinanzierung ermöglicht nun ein Investitionsniveau, das sich direkt aus der Inanspruchnahme der Autobahnen ergibt und das sich zugleich über die Gebühren selbst finanziert. Je höher das Verkehrsaufkommen, d.h. je höher die Inanspruchnahme der Infrastruktur, desto umfangreicher kann – und muss – investiert werden. Die Einnahmen aus der Mautgebühr korrelieren mit der Nutzungsintensität und verstetigen damit die Bewirtschaftung des Autobahnnetzes. Zusätzliche Mittel aus dem Steueraufkommen können den Nachholbedarf und strategische Projekte finanzieren.

### **Organisationsstruktur**

Mit den Autobahndirektionen Nord- und Südbayern verfügt das Land Bayern über gewachsene und etablierte Straßenbau- und -betriebseinheiten, die ihre Leistungsfähigkeit seit Jahrzehnten, im Rahmen des bis dato politisch Möglichen, unter Beweis gestellt haben. Die Eingliederung dieser Einheiten als operativ handlungsfähige Tochtergesellschaften ermöglicht den reibungslosen Übergang hin zu einer unternehmerischen Bewirtschaftung des bayerischen Autobahnnetzes.

Der große Vorteil mehrerer regionaler Tochtergesellschaften für das deutsche Autobahnnetz ist neben handhabbaren Größenordnungen und effizienter Entscheidungswege der resultierende, interne Wettbewerb. Die regionalen Gesellschaften stehen bei der Erledigung ihrer Aufgaben als Autobahnbetreiber quasi im Wettbewerb untereinander. Von deutschlandweit etwa 13.000km Autobahn liegen etwa 2.500km in Bayern. Dies entspricht annähernd dem österreichischen Autobahnnetz (2.200km), das seit Jahren erfolgreich von einer einzigen Gesellschaft betrieben wird. Für Deutschland kommen demnach 4-6 Gesellschaften in Frage,

die hinsichtlich der Effizienz in der Leistungserbringung und dem Zustand der Autobahnen im Wettbewerb stehen und von der Bundesgesellschaft über Benchmarks gesteuert werden können.

### **Mögliche Nachteile für den Kammerbezirk München und Oberbayern**

Die Errichtung einer großen, bundesweit tätigen Gesellschaft birgt das Risiko einer schwerfälligen Organisationsstruktur mit langen Entscheidungswegen und zentralistisch zugeordneter Zuständigkeiten. Für München und Oberbayern wären dadurch Leistungseinbußen zu erwarten. Um den Übergang der bayerischen Autobahndirektionen (bisherige Auftragsverwaltung durch die Länder) unter Aufrechterhaltung ihrer Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, ist die starke regionale Ausrichtung der neuen Bundesfernstraßengesellschaft zwingend erforderlich.

### **Abwägung der Argumente**

In Abwägung von Für und Wider verspricht der grundsätzliche Wechsel in der Finanzierung ein deutlich stabileres Investitionsniveau in der Bewirtschaftung der Autobahnen und ein gezielt auf den Substanzerhalt ausgerichtetes Erhaltungsprogramm. Die Überführung der öffentlichen Straßenbauverwaltung in eine unternehmerische Bewirtschaftung des Autobahnnetzes lässt bei Gründung regionaler und operativ handlungsfähiger Tochtergesellschaften einen begrüßenswerten Impuls für das gesamtdeutsche Autobahnnetz erwarten.

München, 26. Juli 2017

Vollversammlung der IHK für München und Oberbayern