

Sitzung der Vollversammlung
der IHK für München und Oberbayern
am 7. Dezember 2016, 15:00 Uhr, Akademiesaal A401

TOP 8.6
Position zur Bundesfernstraßengesellschaft

keine

1. Einführung

Die Bewirtschaftung der Bundesautobahnen in Deutschland ist seit Gründung der Bundesrepublik auf die Länder übertragen, die sich im Auftrag des Bundes um die Streckenabschnitte auf ihrem Gebiet kümmern (Auftragsverwaltung).

Status quo – der Zustand der Fernstraßen

Seit Jahrzehnten hinken Erhalt, Neu- und Ausbau der Autobahnen dem tatsächlichen Bedarf hinterher. Die Kapazitäten genügen seit Langem nicht mehr den Erfordernissen eines zunehmend wachsenden Verkehrsaufkommens. Das Bestandsnetz wird weit über die ursprünglich dimensionierte Verkehrslast hinaus strapaziert und beansprucht. Dabei reichen die getätigten Erhaltungsmaßnahmen nicht aus, um den gegenwärtigen Substanzverlust im Anlagewert der Infrastruktur zu verhindern.

Die Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen führt in den Ländern zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen. In Abhängigkeit regionaler politischer Präferenzen und der generellen Lage öffentlicher Landeshaushalte sind die Straßenbauverwaltungen sehr unterschiedlich ausgestattet. Dementsprechend werden die Autobahnen unterschiedlich gut verwaltet, erhalten und betrieben. Die größten Unterschiede zeigen sich in den Planungskapazitäten zur Schaffung von Baurecht. Im System der bisherigen Auftragsverwaltung können daher in manchen Bundesländern Neu- und Ausbaumaßnahmen nur noch sehr vereinzelt stattfinden bzw. bleiben gänzlich aus.

2. Auswirkungen für die IHK-zugehörige Wirtschaft
Gründe für das Engagement der IHK

Durch die Rücknahme der Auftragsverwaltung in Bundesverantwortung und der Übertragung auf ein Unternehmen privaten Rechts, soll künftig deutschlandweit ein leistungsstarkes Gesamtnetz vorgehalten werden. Es soll flächendeckend und fortlaufend den baulichen Erfordernissen angemessen erhalten und im Sinne der Netzfunktionalität ergänzt und ausgebaut werden. Ziel ist ein Autobahnnetz, das den Transporterfordernissen einer arbeitsteiligen und exportorientierten Wirtschaft gerecht wird. Der Zustand des Autobahnnetzes in Deutschland soll nicht länger von regionalen Unterschieden geprägt sein. Typischer Weise endet das Netz der Bundesautobahnen nicht an Landesgrenzen, sondern erschließt Wirtschaftszentren im nationalen und europäischen Fernverkehr. Für die exportorientierte oberbayerische Wirtschaft ist dies von besonderer Bedeutung, um Lieferanten- und Absatzmärkte zu erreichen.

3. Bewertung im Sinne der Gesamtinteressenvertretung (ggf. Abwägung unterschiedlicher Positionen)

In Abwägung der Argumente für und wider überwiegen die Vorteile, die die Schaffung einer Bundesfernstraßengesellschaft und die damit verbundene unternehmerische Bewirtschaftung der Autobahnen verspricht. Es liegt im Gesamtinteresse aller Wirtschaftstreibenden, ein leistungsstarkes Autobahnnetz vorzufinden, in ganz Deutschland, nicht nur in Bayern.

Im Zuge der Neustrukturierung muss Bayern Kompetenzen an den Bund zurückgeben und verliert damit an Einfluss auf das Bundesautobahnnetz auf bayerischem Gebiet. Überdies kann es während einer Übergangsphase zu Einbußen in der Leistungsfähigkeit der Straßenbauverwaltung kommen. Dem steht die ganzheitliche Beschaffung durch die neue Gesellschaft gegenüber, die die ihr zur Aus- und Durchführung übertragenen Aufgaben in Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung aufeinander abstimmen kann, sodass im Lebenszyklus einer Autobahn die Kosten minimiert werden.

4. Beschlussempfehlung/Beschluss

Die Vollversammlung beschließt:

Die IHK für München und Oberbayern unterstützt die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft zur Bewirtschaftung des bundesweiten Autobahnnetzes in Deutschland. Alle Aufgaben im Lebenszyklus der Verkehrsinfrastruktur (Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung) sollen gebündelt auf das Unternehmen übertragen und „aus einer Hand“ heraus ausgeführt, erledigt und verantwortet werden. Dabei bleibt der Bund Eigentümer der gegenständlichen Infrastruktur – die Autobahn – und verantwortlicher Träger der Straßenbaulast im Rahmen der Daseinsvorsorge. Auch die Festlegung der Projekte verbleibt in öffentlicher Verantwortung des Bundes.

23. November 2016

Ln