

Thomas Bauer: Die Finanzmisere im Straßenbau endlich nachhaltig beseitigen

München, 29. November 2007
05 / 07

(bbiv) München. „Eine hochleistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist ein enorm wichtiger Standortfaktor, den gerade der Exportweltmeister Deutschland hochschätzen und massiv fördern sollte“, betonte Prof. Dipl.-Kfm. Thomas Bauer, Präsident des Bayerischen Bauindustrieverbandes, bei der Vortragsveranstaltung der VSVI Bayern (Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Bayern e.V.) am 28. November 2007 in München. Allerdings musste er beklagen: „Der Verantwortung, Mobilität weiterzuentwickeln, kommt die Öffentliche Hand nicht ausreichend nach. Weder der Bund, dessen Etat für Bundesfernstraßen deutlich unter den schon niedrigen Werten der ehemaligen rot-grünen Regierung liegt, noch die Bundesländer und ebenso wenig die Kommunen.“ Der hohen Verantwortung für die Zukunft unseres Landes, für Wachstum und Wohlstand wird der Staat damit nicht gerecht, so Bauer.

Geradezu als Symbol des staatlichen Fehlverhaltens gilt für Bauer in diesem Zusammenhang die Investitionsquote im Bundeshaushalt: Nur noch 8,7 Prozent der Bundesausgaben wurden 2006 für Investitionen verwendet. Es kommt noch schlimmer: Bis 2011 soll dieser Leistungsindikator des Bundeshaushalts auf 8,18 Prozent weiter absinken. Bauer: „Damit kann Deutschland auf Dauer seinen Wohlstand nicht halten. Das ist ein klarer Verstoß gegen das Nachhaltigkeitsgebot. Dieses verlangt von uns, dass unsere Kinder und Enkel mindestens genauso gut leben können wie wir heute.“

Weil der Bau eine besondere Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur und das Land hat, hat sich die Bayerische Bauindustrie darüber viele Gedanken gemacht und sie kann daher einen konkreten, durchgerechneten Lösungsweg anbieten. Im Kern geht es darum, so Bauer, die Verkehrsinfrastruktur als Investitionsgut, und zwar als ein sehr wertvolles, zu betrachten.

Auf Dauer müssen wir insbesondere für unsere Autobahnen eine nachhaltige Lösung anstreben. Der Staat muss endlich aktiv werden und die Initiative ergreifen, nämlich das Autobahnnetz aus den Unwägbarkeiten des Staatshaushaltes heraus nehmen und es privatwirtschaftlich organisierten Gesellschaften übergeben. Deutsche Autobahn AGs, die regionale Teilnetze selbstständig betreiben und sich über Nutzergebühren finanzieren. Der Bayerische Bauindustrieverband hat dazu ein konkretes, durchgerechnetes Modell vorzuweisen. Erstellt hat diese Studie die ASFINAG in Wien, die seit Jahren erfolgreich das österreichische Autobahnnetz betreibt.

Demnach würden im ersten Schritt mehrere Netzgesellschaften gegründet, beispielsweise eine in Bayern. Diese Gesellschaft erhält das Recht auf Nutznießung an den bayerischen Autobahnen. Dafür führt sie ein Entgelt an den Eigentümer ab, sie selbst finanziert sich über Mauteinnahmen. Diese werden ausschließlich für die Straße verwendet!

Diese Autobahngesellschaft hat eine Kernaufgabe: Mobilität im Freistaat. Sie baut, erhält und betreibt die bayerischen Autobahnen – nach wirtschaftlichen Kriterien, in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern. Dieser bleibt in der Verantwortung für die Streckenführung. Die bewährte bayerische Staatsbauverwaltung hat selbstverständlich auch im ASFiNAG-Modell ihre wichtige Aufgabe. Auch die Mitarbeiter der Autobahnmeistereien werden von den Netzgesellschaften übernommen.

Ein weiterer Vorteil des ASFiNAG-Konzeptes ist, dass diese Netzgesellschaften mittelfristig die eigenständige Kapitalmarktfähigkeit erreichen. Dann sind sie eine ideale Anlageform für das künftig verstärkte kapitalbasierte Rentensystem in Deutschland.

Bauer abschließend: „Insgesamt erhalten wir so mehr und bessere Straßen und damit mehr Mobilität, eine wichtige Voraussetzung für unseren künftigen Wohlstand.“