

20.06.02**Antrag****des Freistaates Bayern**

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG)

TOP 18 der 777. Sitzung des Bundesrates am 21. Juni 2002

Der Bundesrat möge beschließen:

Der Bundesrat verlangt, dass der Vermittlungsausschuss gemäß Art. 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus folgendem Grund einberufen wird:

§ 2 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

„Die Gesellschaft erhält vom Bund die Mittel aus

1. dem Gebührenaufkommen nach dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge) vom 5. April 2002 (BGBl. S. 1234) in der jeweils geltenden Fassung sowie
2. den der deutschen Verfügung unterliegenden Schifffahrtsabgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen

in vollem Umfang nach Abzug der Verwaltungskosten. Die Mittel werden von der Gesellschaft ausschließlich nach den Entscheidungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, im Benehmen mit den Ländern, zur Finanzierung der in § 1 Abs. 1 Satz 1 genannten Vorhaben

Ausgeliefert am 20. JUNI 2002

eingesetzt. Die Gesellschaft ist berechtigt, Anleihen und Kredite aufzunehmen.“

Begründung

Die beabsichtigte Erhebung der Lkw-Maut ist ein Schritt zur stärkeren Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, dem im Grundsatz zugestimmt wird. Ein „Systemwechsel“ – weg von der Haushaltsfinanzierung – ist jedoch weder mit dem ABMG noch mit dem VIFGG in der vom Bundestag beschlossenen Fassung verbunden. Die Mautgebühren fließen in den Bundeshaushalt und werden der im Gesetz vorgesehenen Finanzierungsgesellschaft nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze zugewiesen. Im Rahmen des Haushaltsgesetzes ist alljährlich zu entscheiden, ob und in welchem Umfang der Finanzierungsgesellschaft Mittel aus der Lkw-Maut zufließen. Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wird dadurch nicht, auch nicht teilweise, unabhängig von den Haushaltsentscheidungen. Daher ist von entscheidender Bedeutung, dass im VIFGG die volle Zweckbindung der Gebühreneinnahmen verankert wird.

Mit dem Antrag soll klargestellt werden, dass die Entscheidungskompetenz des Bundes über die Mittelverwendung im Verhältnis zu den Ländern unverändert bestehen bleibt. Der Gesellschaft kommt insoweit keine eigene Entscheidungskompetenz zu. Sie ist ausschließlich auf die Tätigkeit als unselbständiges Hilfsorgan für das BMVBW beschränkt. Weiterhin ist es erforderlich, dass das BMVBW vor Entscheidungen über die Mittelverwendung die Länder anhört und das Benehmen herstellt. Nur auf diese Weise können transparente und sachgerechte Entscheidungen sichergestellt werden, die auch die Länderinteressen angemessen berücksichtigen.

Der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft sollen als erste zeitliche Einnahmequelle die Einnahmen aus der ab 2003 vorgesehenen Einführung der streckenbezogenen Autobahng Gebühr für schwere Lkw zufließen. Die Gesellschaft soll damit zunächst das so genannte Anti-Stau-Programm (ASP) der Bundesregierung finanzieren. Das ASP soll dabei ausschließlich aus den Lkw-Mauteinnahmen finanziert werden. Da – auch nach Ansicht der Bundesregierung – die Mauterhebung aufgrund von Verzögerungen bei der Vergabe des Mauterhebungs- und Kontrollsystems nicht zum 1. Januar 2003, sondern frühestens Mitte 2003 (wenn nicht gar erst 2004) beginnen kann, ist die Finanzierung der Projekte des ASP nicht gesichert.

Um Finanzierungslücken bei den in § 1 Abs. 1 genannten Vorhaben zu überbrücken, muss der Gesellschaft die Möglichkeit gegeben werden, private Kredite auf dem Kapitalmarkt zur Zwischenfinanzierung aufzunehmen.

Die Möglichkeit der Kreditaufnahme wurde auch bei der öffentlichen Anhörung zum Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz am 17. April 2002 im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen von mehreren Sachverständigen gefordert.