

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Ina Albowitz, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Rainer Funke, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gerhard Schüßler, Dr. Irmgard Schwaetzer, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 14/8449, 14/9084 –**

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

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag unverzüglich ein Konzept zur verstärkten Einbeziehung Privater in Neubau, Ausbau, Unterhaltung und Betrieb von Bundesfernstraßen vorzulegen.

1. Alle auch unter den gegebenen Rahmenbedingungen vorhandenen Möglichkeiten zur Einbeziehung Privater müssen ausgenutzt werden. Dazu gehört auch die konsequente Privatisierung der Aufgaben der Autobahnmeistereien zur Überwachung und Gewährleistung des Betriebs.
2. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft muss tatsächlich privatwirtschaftlich agieren können. Sie muss sich deshalb von den Vorgaben des Bundeshaushalts lösen können und in der Lage sein, privates Risikokapital zur Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes zu gewinnen.
3. Die Möglichkeit zur Quersubventionierung anderer Verkehrsträger, vor allem der Schiene, ist strikt zu unterbinden. Die nutzerbezogene Gebühr verlangt, dass die Einnahmen aus der Nutzung eines Verkehrsträgers wieder zurückfließen müssen.
4. Die Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut müssen vollständig in die Straßenbauinvestitionen zurückfließen.

5. Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz muss so geändert werden, dass auch andere Projekte als Brücken, Tunnel und Pässe unter Beteiligung Privater finanziert werden können. Die Vorschriften zur Bildung der Mauthöhe und zur Einbindung des privaten Konzessionärs müssen stärker am Markt ausgerichtet sein, so dass sich ein ausreichender Anreiz zur Gewährung privaten Risikokapitals ergibt. Mit dem Änderungsgesetz geschieht dies nicht. Vielmehr werden sogar die vorhandenen Projekte durch Entzug der Rechtsgrundlage gefährdet.

Berlin, den 14. Mai 2002

Horst Friedrich (Bayreuth)
Hans-Michael Goldmann
Dr. Karlheinz Gutmacher
Ina Albowitz
Hildebrecht Braun (Augsburg)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Rainer Funke
Joachim Günther (Plauen)
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Walter Hirche
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Gerhard Schüßler
Dr. Irmgard Schwaetzer
Dr. Hermann Otto Solms
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion