

**11.04.03**

## **Anrufung**

**des  
Vermittlungsausschusses  
durch den Bundesrat**

---

### **Gesetz zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs- gesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz - VIFGG)**

Der Bundesrat hat in seiner 787. Sitzung am 11. April 2003 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 13. März 2003 verabschiedeten Gesetz die Einberufung des Vermittlungsausschusses gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus folgendem Grund zu verlangen:

#### Zu § 2 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2 - neu -

§ 2 Abs. 1 ist wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

"Die Gesellschaft erhält vom Bund die Mittel aus:

1. ... (wie Gesetzesbeschluss)
2. ... (wie Gesetzesbeschluss)

in vollem Umfang nach Abzug der Ausgaben aus dem Vertrag mit dem Betreiber nach § 4 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen in Höhe von höchstens 621 Millionen Euro jährlich."

b) Nach Satz 1 ist folgender Satz einzufügen:

"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, und dabei deutlich überwiegend für die Bundesfernstraßen, eingesetzt."

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 Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG), noch mit dem vorliegenden Gesetz 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 auf diese Weise auch nicht teilweise unabhängig von den Haushaltsentscheidungen. Daher ist von entscheidender Bedeutung, dass eine Zweckbindung der Gebühreneinnahmen in diesem Gesetz verankert wird.

Ziel der Änderung ist es daher, die Mauteinnahmen in vollem Umfang zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im vorliegenden Gesetz festzuschreiben. Lediglich die Betreiberkosten, in ihrer Höhe begrenzt, werden in Abzug gebracht. Dies entspricht der Regelung des § 11 Satz 3 ABMG, wonach die Ausgaben aus dem Vertrag mit dem Betreiber aus dem Mautaufkommen zu leisten sind. Daneben sind noch die Harmonisierungsmaßnahmen zur Reduzierung der Abgabenbelastung des deutschen Transportgewerbes festzulegen.

Darüber hinaus gehende Abzüge von dem verbleibenden Mautaufkommen zu Gunsten des Bundeshaushalts sind dagegen nicht gerechtfertigt. Dies gilt auch für einen von der Bundesregierung angedachten Ausgleich hinsichtlich der künftig wegfallenden Einnahmen aus der Eurovignette. Angesichts der zunehmenden Belastung der Verkehrsnetze sind die Mauteinnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und davon der deutlich überwiegende Teil für die Bundesfernstraßen zu verwenden. Der mit der Maut zusätzlich gewonnene Finanzierungsspielraum darf nicht durch eine gleichzeitige Reduzierung der regulären Haushaltsansätze wieder beseitigt werden. Das Mautaufkommen ist daher zusätzlich zu den bisherigen Ansätzen dem Verkehrshaushalt des Bundes zuzuführen. Nur so kann die Akzeptanz der Maut bei den Betroffenen erhöht und der Übergang von der Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung bewerkstelligt werden.

Im Übrigen ist aufgrund der Weitergabe der Mautkosten im Rahmen der Transportpreise bei der Umsatzsteuer mit Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt zu rechnen.

Mit der Änderung soll des Weiteren 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 des Bundesministeriums beschränkt.

Schließlich ist es erforderlich, dass das Bundesministerium 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.