

**19.04.05****Gesetzesantrag****des Landes Hessen**

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge sowie zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes****A. Problem und Ziel**

Die von der Bundesregierung im Jahr 1999 eingesetzte „Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hat für die Bestandssicherung und Verbesserung der Bundesverkehrswege einen Finanzbedarf von mindestens 12 Mrd. € pro Jahr bis weit über das Jahr 2010 hinaus festgestellt. Das im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehene Investitionsvolumen von jährlich rd. 10 Mrd. € bleibt bereits hinter diesem festgestellten Bedarf zurück. Nach den Planungen des Bundes unterschreiten die tatsächlichen Mittelansätze in den Jahren bis 2008 aber selbst diesen Betrag mit durchschnittlich 8,2 Mrd. € erheblich.

Selbst die Bereitstellung der im Hinblick auf den ermittelten Finanzbedarf erheblich gekürzte Investitionslinie bis 2008 wird noch Gegenstand weiterer Beratungen innerhalb des Bundes sein und kann daher nicht als gesichert gelten. Umso mehr ist zu befürchten, dass der vorgesehene, völlig unzureichende Finanzrahmen auf Dauer zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur und damit von Wachstum und Beschäftigung sowie letztendlich zu erheblichen Nachteilen für die Standortqualität in Deutschland führen würde.

Damit würde bei wachsenden Anforderungen an das Verkehrssystem auch auf Grund der EU-Osterweiterung dem Standort Deutschland schwerer Schaden zugefügt werden. Für viele dringend notwendige Maßnahmen zur Erhaltung und Erweiterung der Bundesverkehrswege wäre ein rechtzeitiger Baubeginn auf absehbare Zeit nicht mehr möglich. Die bereits jetzt vielfach

unzureichende Substanz der Verkehrsinfrastruktur würde sich weiter verschlechtern. Weitere Verluste von Arbeitsplätzen im Baugewerbe mit allen negativen Folgen für die Sozialsysteme würden drohen.

Um die Bundesverkehrswegefinanzierung längerfristig auf eine stabile und berechenbare Grundlage möglichst unabhängig von der jeweiligen Haushaltslage zu stellen, sollen die verbleibenden Gebühren und Abgaben aus der Verkehrswegenutzung künftig vollständig und unmittelbar – nicht über den Umweg des Bundeshaushalts – als eigenständige Einnahmen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zugeführt werden.

Damit soll sichergestellt werden, dass insbesondere die Nettoeinnahmen aus der sogenannten „Lkw-Maut“ zusätzlich zum Verkehrshaushalt und unabhängig von der jeweiligen Haushaltslage des Bundes in vollem Umfang zur Finanzierung der Bundesverkehrswege und dabei überwiegend für den Bundesfernstraßenbau eingesetzt werden.

## **B. Lösung**

Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge sowie des Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Kosten der öffentlichen Hand**

### **1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Die nach Abzug der Systemkosten verbleibenden Einnahmen aus der „LKW-Maut“ stehen der VIFG als eigenständige Einnahmen unmittelbar zu und nicht mehr als Einnahmeposten für den Bundeshaushalt. Unmittelbare Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte der Länder und Gemeinden ergeben sich nicht.

2. Vollzugsaufwand

Keiner.

**E. Sonstige Kosten**

Keine.



**19.04.05**

**Gesetzesantrag**  
des Landes Hessen

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge sowie zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes**

Der Hessische Ministerpräsident

Wiesbaden, den 18. April 2005

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den anliegenden

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge sowie zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes**

mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß § 76 Abs. 1 Grundgesetz zu beschließen.

Ich bitte Sie, die Vorlage gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates in die Tagesordnung der Bundesratssitzung am 29. April 2005 aufzunehmen und sie anschließend den Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Koch



**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge sowie zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes**

vom 2005

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge

§ 11 Satz 3 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122) wird wie folgt gefasst:

„Das verbleibende Mautaufkommen wird der durch Gesetz errichteten Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes (VIFG) als eigenständige Einnahme unmittelbar zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet.“

Artikel 2

Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes

§ 2 Abs. 1 Satz 1 zweiter Halbsatz des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes vom 28. Juni 2003 (BGBl. I S. 1050) wird wie folgt gefasst:

„die ihr als eigenständige Einnahmen unmittelbar zugeführt bzw. vom Bund zur Verfügung gestellt werden sowie nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Vorhaben.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am            in Kraft.

**Begründung:****A. Allgemeiner Teil**

Die von der Bundesregierung im Jahr 1999 eingesetzte „Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ hat für die Bestandssicherung und Verbesserung der Bundesverkehrswege einen Finanzbedarf von mindestens 12 Mrd. € pro Jahr bis weit über das Jahr 2010 hinaus festgestellt. Das im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehene Investitionsvolumen von jährlich rd. 10 Mrd. € bleibt bereits hinter diesem festgestellten Bedarf zurück. Nach den Planungen des Bundes unterschreiten die tatsächlichen Mittelansätze in den Jahren bis 2008 aber selbst diesen Betrag mit durchschnittlich 8,2 Mrd. € erheblich.

Selbst die Bereitstellung der im Hinblick auf den ermittelten Finanzbedarf erheblich gekürzte Investitionslinie bis 2008 wird noch Gegenstand weiterer Beratungen innerhalb des Bundes sein und kann daher nicht als gesichert gelten. Umso mehr ist zu befürchten, dass der vorgesehene, völlig unzureichende Finanzrahmen auf Dauer zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur und damit von Wachstum und Beschäftigung sowie letztendlich zu erheblichen Nachteilen für die Standortqualität in Deutschland führen würde.

Damit würde bei wachsenden Anforderungen an das Verkehrssystem auch auf Grund der EU-Osterweiterung dem Standort Deutschland schwerer Schaden zugefügt werden. Für viele dringend notwendige Maßnahmen zur Erhaltung und Erweiterung der Bundesverkehrswege wäre ein rechtzeitiger Baubeginn auf absehbare Zeit nicht mehr möglich. Die bereits jetzt vielfach unzureichende Substanz der Verkehrsinfrastruktur würde sich weiter verschlechtern. Weitere Verluste von Arbeitsplätzen im Baugewerbe mit allen negativen Folgen für die Sozialsysteme würden drohen.

Deshalb müssen die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen des Bundes im Niveau deutlich angehoben und zugleich verstetigt werden. Dazu ist eine Haushaltspolitik erforderlich, bei der das nach Abzug der Systemkosten verbleibende Gebührenaufkommen aus der Benutzung der Autobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge (Lkw-Maut) nicht dazu verwendet wird, um Kürzungen im Bundeshaushalt auszugleichen.

Die vom Bund als bundeseigene Gesellschaft des privaten Rechts mit beschränkter Haftung etablierte Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) soll im Wesentlichen die vom Bund zur Verfügung gestellten Netto-Einnahmen aus der Lkw-Maut zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen auf Weisung der Bundesregierung verteilen und ihre Verwendung kontrollieren. Um die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes längerfristig auf eine stabile und berechenbare Grundlage möglichst unabhängig von der jeweiligen Haushaltslage zu stellen, soll künftig das verbleibende Aufkommen aus der Lkw-Maut vollständig und unmittelbar der VIFG zugeführt werden und nicht mehr zuerst in den Bundeshaushalt fließen.

## **B. Zu den einzelnen Vorschriften**

### Zu Art.1

Mit der vorliegenden Änderung in § 11 wird das nach Abzug der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems verbleibende Mautaufkommen unmittelbar – nicht über den Umweg des Bundeshaushalts – an die bundeseigene Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) als eigenständige Einnahme zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet.

Damit soll sichergestellt werden, dass die Netto-Einnahmen aus der Lkw-Maut in vollem Umfang und ergänzend zur Haushaltsfinanzierung, aber unabhängig von der jeweiligen Haushaltslage, zur Finanzierung der Bundesverkehrswege und dabei überwiegend für den Bundesfernstraßenbau eingesetzt werden.

### Zu Art. 2

Mit der vorliegenden Änderung in § 2 wird klargestellt, dass die von der VIFG zu verteilenden Mittel aus dem Gebührenaufkommen nach Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge der Gesellschaft als eigenständige Einnahmen unmittelbar zugeführt werden.

Damit stehen diese Mittel oder Teilbeträge davon nicht mehr im Bundeshaushalt zur Disposition für andere Zwecke als die Finanzierung von Bundesverkehrswegen.

### Zu Art. 3

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Übergangsregelungen sind nicht erforderlich.