

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen),
weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/2429 –**

Kompensation der Mautausfälle

Vorbemerkung der Fragesteller

Auch im Jahr 2004 werden keine oder nur sehr geringe Mautmittel fließen. Das steht nach allem, was über die Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) und dem Betreiberkonsortium Toll Collect bisher bekannt geworden ist, fest. Die Mautausfälle werden sich damit im Jahr 2004 auf über 2 Mrd. Euro belaufen. Hinzu kommen die noch aus dem Jahr 2003 resultierenden Mautausfälle sowie die „Schmidt-Milliarde“, also eine globale Minderausgabe für die Rente, die für den Verkehrsbereich in Höhe von etwa 250 Mio. Euro zu Buche schlägt. All dies gefährdet die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturinvestitionen im Jahr 2004 und auch darüber hinausgehend im höchstem Maße.

In der Einleitung zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 heißt es: „Der vorliegende BVWP 2003 macht deutlich, dass die Substanzerhaltung und der notwendige bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiterhin große Anstrengungen erfordern. Die Bundesregierung hat diese Herausforderung angenommen: Investitionen von jährlich rund 10 Mrd. Euro verbessern nicht nur die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Sie schaffen und sichern vor allem Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft und in den damit verbundenen Wirtschaftszweigen.“

Diese Aussagen machen es deutlich: Mit den jetzt drohenden Kürzungen stehen notwendigste Investitionen und damit verbundene Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft in Gefahr.

Aktuellen Meldungen zufolge erwägt die Bundesregierung die Aufnahme eines Kredits in Höhe von 2,1 Mrd. Euro, um das durch die fehlenden Maut-einnahmen entstandene Finanzloch zu stopfen.

1. Auf welchen Gesamtbetrag kumulieren sich die Mautausfälle aus den Jahren 2003 und 2004 (unterstellt, die Mauteinnahmen fließen das ganze Jahr 2004 nicht)?

Unterstellt, die Mauteinnahmen fließen das ganze Jahr 2004 nicht, würden Nettomindereinnahmen in den Jahren 2003 und 2004 in Höhe von insgesamt rd. 2,8 Mrd. Euro entstehen.

2. Mit welchen weiteren Mittelkürzungen im Einzelplan 12 für Investitionszwecke ist aus anderen haushaltstechnischen Gründen, etwa der bisher bekannten globalen Minderausgabe oder etwaiger weiterer globaler Minderausgaben zu rechnen?
3. Existieren bereits Planungen, welche konkreten Infrastrukturprojekte verschoben, verändert oder in sonstiger Weise betroffen sein werden von Mittelkürzungen im Jahr 2004?
4. Kann die Bundesregierung zusichern, dass eventuell notwendige Kürzungen oder Verschiebungen bei Infrastrukturprojekten auf alle Bundesländer gleichmäßig verteilt werden entsprechend dem „Königsteiner Schlüssel“?

Die aktuellen Planungen orientieren sich an dem in 3. Lesung beschlossenen Haushalt 2004. Die in diesem Haushalt veranschlagten Globalen Minderausgaben werden im Haushaltsvollzug erwirtschaftet. Erst nach Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2004 kann mit den Ländern und der Deutschen Bahn AG (DB AG) über konkrete Baudispositionen entschieden werden.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Investitionskürzungen bzw. -verschiebungen die Deutsche Bahn AG (DB AG) bei Projekten des Schienenwegeausbaus bzw. -neubaus plant?

Aussagen zu den verfügbaren Bundesmitteln für Schienenwegeinvestitionen im Jahr 2004 sind erst mit der Verabschiedung des Haushaltsgesetzes möglich.

Im Bereich der Bedarfsplanvorhaben ist eine Priorisierung hinsichtlich deren Realisierung vorzunehmen. Diese zwischen der DB AG und dem Bund abzustimmende Priorisierung ist bisher noch nicht abgeschlossen.

6. Ist die DB AG nach Auffassung der Bundesregierung nach geltender Rechts- und Vertragslage berechtigt, Investitionskürzungen in eigener Entscheidung ohne Zustimmung der Bundesregierung oder nachgeordneter Behörden wie etwa dem Eisenbahnbundesamt zu treffen?

Die Durchführung der Schienenwegeinvestitionen sowie deren Finanzierung bedürfen gemäß § 9 Satz 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) und dem Bund. Soweit seitens der EIU beabsichtigt ist, bei einzelnen Vereinbarungen Veränderungen von Bauzeiten und/oder Investitionsinhalten vorzunehmen, bedürfen diese einer einvernehmlichen Regelung zwischen den Vereinbarungspartnern.

7. Zieht die Bundesregierung in Erwägung, die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) einen Milliardenkredit aufnehmen zu lassen, um das durch die fehlenden Mauteinnahmen entstandene Finanzloch zu stopfen?
8. Wären Finanzschulden der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nach Auffassung der Bundesregierung Schulden, die gemäß den Definitionen des Europäischen Systems volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen und auf der Grundlage des Vertrages über die Europäische Union („Maastrichter Vertrag“ von 1992) der Bruttoverschuldung der Bundesrepublik Deutschland zuzurechnen wären?

Wenn ja, welchen Vorteil sieht die Bundesregierung in diesem Fall darin, die Schuldenaufnahme durch die VIFG erfolgen zu lassen anstelle einer direkten Schuldenaufnahme durch den Bund?

Entscheidend für die Maastricht-Wirksamkeit ist die Sektorzuordnung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG). Die ökonomischen Aktivitäten der VIFG sind dann als Maastricht-wirksam anzusehen, wenn sie nicht dem Sektor „Kapitalgesellschaften“, sondern dem „Staat“ im Sinne der Regeln des Europäischen Systems Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen zugerechnet werden.

Die Entscheidung über die sektorale Zuordnung der VIFG wird vom fachlich unabhängigen Statistischen Bundesamt gefällt und ggf. von Eurostat, dem Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften, überprüft.

9. Welche anderen Lösungsmöglichkeiten zieht die Bundesregierung in Betracht, um das durch die fehlenden Mauteinnahmen entstandene Finanzloch zu schließen?

Die Bundesregierung prüft zurzeit verschiedene Wege, um die Auswirkungen der Verzögerung bei der Mauterhebung auf die Investitionsausgaben so weit wie möglich zu begrenzen. Eine Aussage über alternative Lösungsmöglichkeiten ist erst nach erfolgter Prüfung möglich.

