

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes

A. Problem und Ziel

Durch das Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz (VIFGG) vom 28. Juni 2003 wurde das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ermächtigt, Aufgaben des Bundes bei der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestition der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zu übertragen. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft verteilt seit 2011 Mittel aus dem Gebührenaufkommen nach dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz) vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) ausschließlich zur Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen (Finanzierungskreislauf Straße). Die sonstigen im Bundeshaushalt für Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung der Bundesfernstraßen bereitgestellten Mittel (konventionelle Straßenbaumittel) werden den Ländern (Auftragsverwaltungen) dagegen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes (HKR-Verfahren) zur Verfügung gestellt.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 13. November 2014 den Maßgabebeschluss gefasst, den Zahlungsverkehr für alle Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen, also einschließlich der konventionellen Haushaltsmittel für Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen, ab dem 1. Januar 2016 über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft abzuwickeln.

Die Verteilung des Mautaufkommens erfolgt seit dem Jahr 2005 über ein durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft konzipiertes und von ihr vorgehaltenes Finanzmanagementsystem. An das Finanzmanagementsystem sind mittlerweile alle 16 Länder in ihrer Funktion als Auftragsverwaltungen und die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH angeschlossen. Derzeit werden jährlich bereits rund 50 Prozent aller Mittel zur Finanzierung von Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen (das entspricht gegenwärtig rund 50 000 Zahlungsvorgängen pro Jahr) über das Finanzmanagementsystem abgewickelt. Mit der vorgesehenen Ausweitung der Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen wird sich dieser Anteil weiter erhöhen.

Bei dem Finanzmanagementsystem handelt es sich um ein geschlossenes System mit konsistenten Daten. Neben der Abwicklung des Zahlungsverkehrs erfolgt über das Finanzmanagementsystem die Finanzmittelsteuerung, d. h. die Erfassung des Verfügungsrahmens für Ausgabemittel und Verpflichtungsermächtigungen gemäß den Vorgaben des BMVI. Außerdem stehen die Daten für eine etwaige Bilanzierung des Verkehrsinfrastrukturvermögens zur Verfügung.

Ziel der Änderung des VIFGG ist es, dass die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft neben den Einnahmen aus der Lkw-Maut auch die konventionellen Haushaltsmittel für den Bundesfernstraßenbau über ihr Finanzmanagementsystem abwickeln kann.

Damit wird eine vollständige Erfassung sämtlicher maßnahmebezogener Mittelbindungen und Ausgaben für Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen innerhalb eines Systems gewährleistet und es entsteht ein deutlicher Zugewinn an betriebswirtschaftlich zielgerichtet auswertbaren Informationen.

B. Lösung

Erweiterung der gesetzlich festgelegten Aufgaben der Gesellschaft um die Verteilung sonstiger Straßenbaumittel, die ihr zur Verfügung gestellt werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Der Bundeshaushalt wird durch das Gesetz nicht belastet. Es ermöglicht lediglich die Verteilung im Haushaltsgesetz zur Verfügung gestellter sonstiger Straßenbaumittel über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft.

Länder und Kommunen

Länder und Kommunen werden weder be- noch entlastet.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Soweit die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nach Maßgabe der Haushaltsgesetze zukünftig auch sonstige, insbesondere konventionelle Straßenbaumittel verteilt, entsteht ihr hierfür ein Mehraufwand. Für die einmalige Anpassung des Finanzmanagementsystems entsteht der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zusätzlich ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 986 000 Euro, zudem entsteht der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft für den laufenden Betrieb ein zusätzlicher, jährlicher Erfüllungsaufwand in

Höhe von rund 668 000 Euro (drei zusätzliche Beschäftigte sowie Lizenzgebühren). Der Mehraufwand ist aus dem Einzelplan 12 gegenzufinanzieren.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft entstehen keine weiteren Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau sind ausgeschlossen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 28. Oktober 2015

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des
Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 937. Sitzung am 16. Oktober 2015 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des
Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz vom 28. Juni 2003 (BGBl. I S. 1050), das durch Artikel 283 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „20. Januar 2003 (BGBl. I S. 98)“ durch die Angabe „6. Januar 2006 (BGBl. I S. 49)“ ersetzt.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. dem Gebührenaufkommen nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) in der jeweils geltenden Fassung,“.
 - b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Darüber hinaus verteilt die Gesellschaft

 1. die im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel für Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung der in der Baulast des Bundes stehenden Bundesfernstraßen,
 2. weitere im Bundeshaushalt veranschlagte Mittel für Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen, soweit diese nicht in Nummer 1 oder Absatz 1 Satz 1 bezeichnet sind,

die ihr vom Bund zur Verfügung gestellt werden, nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.“
 - c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.
 - d) Der neue Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird aufgehoben.
 - bb) Nach dem neuen Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Nicht durch Einnahmen nach Absatz 1 gedeckte Ausgaben sind spätestens im übernächsten Haushaltsjahr einzusparen.“
 - e) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Soweit für die Erfüllung der übertragenen haushaltsrechtlichen Aufgaben erforderlich, kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur abweichend von § 1 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 2 der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft

 1. die Befugnis übertragen, Anordnungen zur Annahme oder Leistung von Zahlungen nach § 70 der Bundeshaushaltsordnung zu erteilen, die von den Bundeskassen ausgeführt werden, und
 2. zur Erfüllung der Aufgaben außerdem die Wahrnehmung des Zahlungsverkehrs als der für Zahlungen zuständigen Stelle übertragen.

Die notwendigen Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung und die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen sind entsprechend anzuwenden. Das Nähere wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen bestimmt.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2016 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

Durch das VIFGG vom 28. Juni 2003 wurde das damalige Bundesministerium für Bau- und Wohnungswesen ermächtigt, Aufgaben des Bundes bei der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestition der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes auf die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zu übertragen. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft verteilt seit 2011 Mittel aus dem Gebührenaufkommen nach dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz) vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) ausschließlich zur Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen (Finanzierungskreislauf Straße). Die sonstigen im Bundeshaushalt für Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung der Bundesfernstraßen bereitgestellten Mittel (konventionelle Straßenbaumittel) werden den Ländern (Auftragsverwaltungen) dagegen vom BMVI im HKR-Verfahren zur Verfügung gestellt.

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat am 13. November 2014 den Maßgabebeschluss gefasst, den Zahlungsverkehr für alle Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen, also einschließlich der konventionellen Haushaltsmittel für Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen ab dem 1. Januar 2016 über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft abzuwickeln.

II. Ziel

Die Verteilung des Mautaufkommens erfolgt seit dem Jahr 2005 über ein durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft konzipiertes und vorgehaltenes Finanzmanagementsystem. An das Finanzmanagementsystem sind mittlerweile alle 16 Länder in ihrer Funktion als Auftragsverwaltungen und die DEGES angeschlossen. Derzeit werden jährlich bereits rund 50 Prozent aller Mittel zur Finanzierung von Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen (das entspricht gegenwärtig rund 50 000 Zahlungsvorgängen pro Jahr) über das Finanzmanagementsystem abgewickelt. Mit der vorgesehenen Ausweitung der Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen wird sich dieser Anteil weiter erhöhen.

Bei dem Finanzmanagementsystem handelt es sich um ein geschlossenes System mit konsistenten Daten. Neben der Abwicklung des Zahlungsverkehrs erfolgt über das Finanzmanagementsystem die Finanzmittelsteuerung, d. h. die Erfassung des Verfügungsrahmens für Ausgabemittel und Verpflichtungsermächtigungen gemäß den Vorgaben des BMVI. Außerdem stehen die Daten für eine etwaige Bilanzierung des Verkehrsinfrastrukturvermögens zur Verfügung.

Ziel der Änderung des VIFGG ist es, dass die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft neben den Einnahmen aus der Lkw-Maut auch die konventionellen Haushaltsmittel für den Bundesfernstraßenbau über ihr Finanzmanagementsystem abwickeln kann.

Damit wird eine vollständige Erfassung sämtlicher maßnahmebezogener Mittelbindungen und Ausgaben für Bau, Erhaltung, und Betrieb der Bundesfernstraßen innerhalb eines Systems gewährleistet und es entsteht ein deutlicher Zugewinn an betriebswirtschaftlich zielgerichtet auswertbaren Informationen.

III. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Der Bundeshaushalt wird durch das Gesetz nicht belastet. Es ermöglicht lediglich die Verteilung im Haushaltsgesetz zur Verfügung gestellter sonstiger Straßenbaumittel über das Finanzmanagementsystem.

Länder und Kommunen

Länder und Kommunen werden weder be- noch entlastet.

IV. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Soweit die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nach Maßgabe der Haushalts-gesetze zukünftig auch sonstige, insbesondere konventionelle Straßenbaumittel verteilt, entsteht ihr hierfür ein Mehraufwand. Für die einmalige Anpassung des Finanzmanagementsystems entsteht der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zusätzlich ein einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von rund 986 000 Euro, zudem entsteht der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft für den laufenden Betrieb ein zusätzlicher, jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 668 000 Euro (drei zusätzliche Beschäftigte sowie Lizenzgebühren). Der Mehraufwand ist aus dem Einzelplan 12 gegenzufinanzieren. Eine Aufschlüsselung der Aufwendungen ist folgender Tabelle zu entnehmen.

Aufwandsposition	Einmalig (T€), Brutto	Laufend (T€), Brutto
Zusätzliche Softwarelizenzen für neue Nutzer	423	93
Schulungsaufwand für neue Nutzer	43	45
Zugangsstruktur für neue Nutzer (Token etc.)	36	0
Schnittstelle HKR	163	./.
FMS-Funktionalitätserweiterung, lfd. IT Anpassungen, Pflegeaufwand etc.	311	214
Erhöhung Betreiberentgelt durch neue Nutzer		65
Abwicklung Zahlungsverkehr		42
Anschluss DOI-Netz/HKR		21
Zusätzlicher Aufwand VIFG zur Umsetzung – intern	10	
Personalkosten, 3 Stellen, Vollzeit: äquivalent mittlerer Dienst E06 äquivalent gehobener Dienst E10 äquivalent gehobener Dienst E11		188
Summen	986	668

V. Weitere Kosten

Der Wirtschaft entstehen keine weiteren Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau sind ausgeschlossen.

VI. Gesetzgebungskompetenz

Der Bund trägt die Finanzierungskompetenz für den Bau, den Betrieb und die Erhaltung der Bundesfernstraßen. Er wird seiner Finanzierungsverantwortung durch Zurverfügungstellung der nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz erhobenen Lkw-Maut sowie durch Bereitstellung sonstiger Haushaltsmittel gerecht. Die Ermächtigung des Bundes zur Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft ist ursprünglich unter anderem auf die Gesetzgebungskompetenz des Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG gestützt worden, da die Gesellschaft und das von ihr vorgehaltene Finanzmanagementsystem ausschließlich zur Verteilung der Lkw-Maut konzipiert und eingesetzt worden ist, mithin von Gebühren oder Entgelten für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen im Sinne dieses Kompetenztitels. Wenn der Bund mit diesem Gesetz nunmehr entscheidet, dass künftig alle Haushaltsmittel für die Bundesfernstraße über das Finanzmanagementsystem der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft verteilt werden, so nimmt er insoweit eine ungeschriebene Gesetzgebungszuständigkeit wahr, die unmittelbar aus der Sachfinanzierungsverantwortung für die Bundesfernstraßen folgt. Unbeschadet dessen handelt es sich bei der Übertragung der Verteilung sonstiger Ausgabemittel für Bau, Erhaltung und Betrieb von Bundesfernstraßen gemäß § 2 Absatz 2 VIFGG um eine Organisationsmaßnahme im Bundesbereich, für die der Bund insoweit auch eine Befugnis zur Gesetzgebung besitzt.

VII. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VIII. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Gesetzentwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 2 Satz 1)

Aktualisierung des Gesetzeszitats.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 1 Satz 1, Absätze 2 bis 4)

Die Änderung in § 2 Absatz 1 Satz 1 setzt die Ablösung des Autobahnmautgesetzes durch das Bundesfernstraßenmautgesetz redaktionell um.

Mit der Einfügung des neuen Absatzes 2 wird es dem Bund ermöglicht, auch konventionelle Haushaltsmittel außerhalb des Finanzierungskreislaufs Straße über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft umzusetzen. Damit wird der Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages umgesetzt.

Absatz 3 Satz 1 kann gestrichen werden, da die Darstellung der Einzelmaßnahmen ausschließlich in der Anlage zum Einzelplan 12 „Verkehrswegeinvestitionen des Bundes“ erfolgt. Der nach dem neuen Satz 1 eingefügte Satz dient der Klarstellung, dass Differenzen zwischen den Einnahmen und Ausgaben (Guthaben, Fehlbeträge) aus der Lkw-Maut spätestens in zwei Jahren auszugleichen sind.

Mit Aufnahme des Absatzes 4 wird sichergestellt, dass ab dem Haushaltsjahr 2016 alle Einnahmen und Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen über das Finanzmanagementsystem der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft abgewickelt werden können. Hierzu ist es erforderlich, die täglichen Einnahmen und Ausgaben tagesaktuell über eine elektronische Schnittstelle ins Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes zu

übertragen. Da im gesamten Bundesfernstraßenbereich mehrere Titel sowohl von BMVI und seinen nachgeordneten Behörden als auch von den Ländern direkt bebucht werden, ist eine einheitliche Darstellung der Gesamtausgaben im HKR-Verfahren des Bundes sicherzustellen. Die mit dem Beschluss des Haushaltsausschusses verbundene Aussage, alles über ein Buchungssystem abzuwickeln, bedeutet eine erhebliche Vereinfachung der bisherigen Buchungspraxis in den Auftragsverwaltungen der Länder. Unbeschadet der entsprechenden Anwendung der Bundeshaushaltsordnung und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften und ergänzenden Regelungen werden durch die Länder alle Einnahmen und Ausgaben maßnahmenbezogen im Finanzmanagementsystem der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-gesellschaft gebucht. Hierdurch wird gewährleistet, dass über das Finanzmanagementsystem wie bisher alle tagesaktuellen Auswertungen möglich sind.

Der Anschluss der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft an das Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes macht eine Beleihung der Gesellschaft erforderlich.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetzes (NKR-Nr. 3453)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung (Bund) Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	668.000 Euro 986.000 Euro
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

II. Im Einzelnen

Seit 2003 übernimmt die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) Aufgaben des Bundes bei der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhalt, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfern- und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Seit 2011 verteilt sie Mittel aus dem Gebührenaufkommen nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz. Diese Mittel dienen ausschließlich der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhalt, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen. Die darüber hinausgehenden Mittel für den Neubau, Ausbau, Erhalt, Betrieb und der Unterhaltung von Bundesfernstraßen wurden bisher vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an die Länder als Auftragsverwaltung im Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes zu Verfügung gestellt.

In 2014 hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen, den Zahlungsverkehr für alle Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen ab dem 1. Januar 2016 über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft abzuwickeln.

Mit dem vorliegenden Regelungsvorhaben wird diesem Ziel entsprochen. Danach sollen über das Finanzmanagementsystem der VIFG neben den Einnahmen aus der Lkw-Maut auch die konventionellen Mittel für den Bundesfernstraßenbau abgewickelt werden.

Erfüllungsaufwand:

Das Regelungsvorhaben hat keine Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft.

Verwaltung:

Um eine Mittelverteilung und Mittelsteuerung für den Neubau, Ausbau, Erhalt, Betrieb und die Unterhaltung gänzlich über das VIFG-Finanzmanagementsystem abwickeln zu können, sind

Anpassungen und Erweiterungen notwendig. Hierfür entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 986.000 Euro. Jährlicher Erfüllungsaufwand von 668.000 Euro entsteht für den laufenden Betrieb der hinzukommenden Aufgaben (zusätzliche Beschäftigte sowie Lizenzgebühren). Diese werden nach Angaben des Ressorts aus dem Einzelplan 12 gegenfinanziert.

Beim BMVI, welches bisher einen Teil der Mittel direkt an die Länder verteilt hat, wird durch Verlagerung dieser Aufgabe an die VIFG nach Angaben des Ressorts keine zusätzliche Entlastung bewirkt. Zwar soll zukünftig die VIFG sowohl die Mittel aus den Mauteinnahmen als auch die konventionellen Mittel verteilen, das BMVI wird weiterhin den Umfang der konventionellen Mittelverteilung an die Länder über die VIFG steuern.

Für die Länder dürfte sich nach Angaben des Ressorts durch die Abwicklung über ein Finanzmanagementsystem eine Arbeitserleichterung ergeben, da die Länder nur noch dieses Finanzmanagementsystem nutzen müssen. Die bisherige parallele Nutzung auch des Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesens soll entbehrlich werden. Inwieweit sich daraus ein reduzierter Aufwand ergeben wird, lässt sich nach Angaben des Ressorts nicht quantifizieren.

Das Ressort hat die Darstellung des Erfüllungsaufwandes nachvollziehbar und transparent dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 937. Sitzung am 16. Oktober 2015 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat erkennt das Bemühen des Bundes um ein einheitliches Buchungssystem für die Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen an.
2. Der Bundesrat begrüßt die frühe Einbindung der Länder in diesen Prozess.
3. Der Bundesrat stellt fest, dass es entgegen der Aussage unter I - Allgemeiner Teil - Nummer 3 der amtlichen Begründung zum Gesetzentwurf mit dem neuen Buchungsverfahren zu personellen Mehraufwendungen bei den Straßenbauverwaltungen der Länder kommen wird.
4. Der Bundesrat stellt darüber hinaus auch fest, dass mit dieser Verfahrensänderung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft weitere Aufgaben und Zuständigkeiten übertragen werden. Der Bundesrat befürchtet, dass damit ein erster Schritt zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft und damit einhergehend die Abschaffung der Auftragsverwaltung durch die Länder für die Bundesfernstraßen vollzogen werden könnte.
5. Die Länder sehen angesichts der Einsetzung der Kommission "Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes" am 13. Juli 2015, die sich unter anderem mit dem Verhältnis von Bund und Ländern bei Planung, Bau und Unterhaltung von Fernstraßen beschäftigt und deren Arbeit noch nicht abgeschlossen ist, keine Notwendigkeit, bereits jetzt wegweisende Entscheidungen zu treffen.
6. Die mangelnde Synchronisierung zwischen den Aktivitäten des Bundes und dem Bemühen der Länder um die Erarbeitung von Vorschlägen zur Optimierung der Bundesfernstraßenverwaltung beurteilt der Bundesrat daher äußerst kritisch.
7. Der Bundesrat lehnt deshalb strukturelle Veränderungen ab, welche gezielt die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft und die Abschaffung der Länderauftragsverwaltung vorbereiten.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 3

Die Zahlungsabwicklung für die Auftragsverwaltungen der Länder erfolgt derzeit in zwei Systemen. Die konventionellen Mittel werden über das automatisierte Verfahren für das Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes (HKR-Verfahren) und die Mittel aus der Lkw-Maut über das Finanzmanagementsystem (FMS) der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) abgewickelt. Ein wesentlicher Vorteil der künftigen Abwicklung des gesamten Zahlungsverkehrs zur Finanzierung der Bundesfernstraßen über das FMS besteht für die Auftragsverwaltungen der Länder darin, dass sie mittelfristig nur noch mit einem System arbeiten werden. Vor diesem Hintergrund dürfte es aus Sicht der Bundesregierung zu keinem personellen Mehraufwand bei den Straßenbauverwaltungen der Länder kommen.

Zu Nummer 4

Es besteht keinerlei Verbindung zwischen dem Gesetzentwurf und den Überlegungen zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft. Vielmehr geht es allein darum, bei der Abwicklung des Zahlungsverkehrs durch die VIFG auch konventionelle Haushaltsmittel einzubeziehen, und damit um einen rein finanztechnischen Aspekt.

Zu den Nummern 5 ff.

Vor dem Hintergrund der Ausführungen zu Nummer 4 wird mit der hier behandelten Gesetzesvorlage in keiner Weise eine Entscheidung hinsichtlich einer Reform der Bundesauftragsverwaltung oder der Errichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft getroffen. Der Vorwurf einer mangelnden Synchronisierung wird daher zurückgewiesen. Im Übrigen hat der Gesetzentwurf auch keine strukturellen Veränderungen der Auftragsverwaltung durch die Länder für die Bundesfernstraßen zur Folge.