

Transparenz für die Finanzierung



Torsten Böger und Martin Friewald – Geschäftsführer der VIFG. Foto Jannis Keil:

28. April 2015

Die Diskussion um die Finanzierung der Infrastruktur ist mit Begriffen wie Intransparenz, Verschwendung und fehlende Kontrolle behaftet. Das soll sich mit der Umstellung von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung ändern. Die kürzlich verabschiedete PKW-Maut und die Ausweitung der LKW-Maut zeigen in dieselbe Richtung. Die Mittel für den Straßenbau sollen nicht mehr aus dem Steuertopf kommen, sondern immer mehr zweckgebunden über Gebühren finanziert werden. Ein Baustein ist die bundeseigene Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), die unter anderem die Mittel aus den LKW-Mauteinnahmen verteilt. Die 2003 gegründete Gesellschaft geht auf Ideen der Pällmann-Kommission zurück, die eigenständige Finanzierungsgesellschaften je Verkehrsträger gefordert hatte.

Tagesaktuelle Informationen

Die VIFG funktioniert so: Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) weist jedem Bundesland aus dem Mautaufkommen eine bestimmte Summe zu, die es jährlich verbauen kann. Muss ein Auftragnehmer bezahlt werden, wickelt die VIFG den Zahlungsverkehr für den Bund über das sogenannte Finanzmanagementsystem (FMS) ab. Daran sind die Auftragsverwaltungen der Länder und die Projektmanagementgesellschaft Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH (Deges) angeschlossen. So kann die VIFG tages aktuell über die bereits ausgegebenen Summen Auskunft an das Parlament und die Regierung geben. Das schafft die nötige Transparenz, die Politiker, Wissenschaftler und Nutzer seit Jahren fordern.

Trotzdem mahnt der Bundesrechnungshof bis heute regelmäßig an, dass Projekte teurer werden als geplant oder die Länder Bundesmittel nicht in Straßen stecken, in die sie sollten. Das ist unter anderem systembedingt und hat neben der Unterfinanzierung auch mit der Verteilung der Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern zu tun. „Der Bund trägt die finanzielle, die Länder die materielle Baulast“, erklärt Torsten Böger, VIFG-Geschäftsführer, gegenüber der DVZ.

Das System ist unter anderem auch Thema der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen für die Zeit nach 2019 und soll nach dem Willen des Bundesfinanzministers aufgebrochen werden. Die Kernfrage angesichts der Unterfinanzierung lautet: Wie können die Länder mit jährlich rund 5 Mrd. EUR Investitionen mitteln Projekte realisieren, für die sie eigentlich 7 bis 8 Mrd. EUR benötigen? Die Lücke können sie Böger zufolge nur schließen, wenn sie Bauvorhaben über einen längeren Zeitraum strecken, weil die Liquidität in einem Jahr nicht ausreicht, oder wenn sie weniger in den Erhalt von Straßen investieren. Die Daehre-Kommission hatte schon festgestellt, dass so 15 bis 20 Jahre lang gewirtschaftet wurde.

Die Probleme zeigten sich dann nicht bei der Mittelverwendung, sondern wenn Brücken gesperrt würden oder auf bestimmten Streckenabschnitten nur noch Tempo 100 gefahren werden dürfe. „Nutzerfinanzierung ist mehr, als nur die Maut einzunehmen“, erklärt Böger. Vielmehr gehe es darum, eine Verbindung zwischen der Einnahme- und der Leistungsseite zu schaffen. Die Finanzierung fungiere dabei wie ein Transmissionsriemen.

„Die Transparenz ist wichtig, weil sie einen Legitimationsdruck schafft“, erklärt VIFG-Geschäftsführer Böger. Das sei die Chance der Nutzerfinanzierung. Ein Signal für mehr Transparenz sendete die Politik Ende Dezember des vergangenen Jahres aus. Damals entschied der Bundestag, dass die VIFG vom Haushaltsjahr 2016 an sowohl die Maut- als auch die Steuermittel zur Finanzierung der Bundesfernstraßen bewirtschaften soll.

Darunter fallen dann auch die Einnahmen nach der Mautausweitung auf LKW ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht und auf zusätzliche 1100 km vierspurige Bundesstraßen. Das ließe sich auch auf die Einnahmen aus der PKW-Maut ausweiten. „Systemgerecht wäre es“, sagt Martin Friewald, Geschäftsführer der VIFG. Doch das entscheide letztendlich der Gesetzgeber. (wal)

Schlagworte: [VIFG](#) [Maut](#) [Torsten Böger](#) [Martin Friewald](#)

[Schreiben Sie uns Ihren Kommentar!](#)
