

30.05.94**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - Fz - In - Uzu **Punkt** der 670. Sitzung des Bundesrates am 10. Juni 1994

Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private (Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz - FStrPrivFinG)

A

1. Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post** und
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten**

empfehlen dem Bundesrat, dem Gesetz gemäß Artikel 80 Abs. 2 und Artikel 85 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 90 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

B

2. Der **Finanzausschuß** und
der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit**

empfehlen dem Bundesrat, dem Gesetz gemäß Artikel 80 Abs. 2 und Artikel 85 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 90 Abs. 2 des Grundgesetzes nicht zuzustimmen.

Begründung:

U
bei An-
nahme ent-
fallen Ziff. 4,
5 und 7

3. Die Beteiligung Privater an Maßnahmen des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen und die Refinanzierung durch die Erhebung von Mautgebühren kann im Hinblick auf eine umweltverträgliche Verkehrsentwicklung nur im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes vertretbar sein. Dem vorliegenden Gesetz liegt diese

Ausgeliefert am 30. MAI 1994

(noch Ziff. 3)

notwendige Voraussetzung nicht zugrunde. Es besteht deshalb die Besorgnis, daß bei der Anwendung der vorgesehenen Bestimmungen gegen das verfassungsrechtliche Gebot verstoßen würde, gleiche Tatbestände gleich zu behandeln. Vor allem Autofahrer in verkehrsinfrastrukturell benachteiligten Gebieten, die mautpflichtige neue Straßen, Brücken und Tunnel täglich benutzen müßten, ohne auf umweltverträglichere Verkehrsmittel umsteigen zu können, würden unangemessen belastet. Dies gilt unter anderem für Verkehrsprojekte in den neuen Ländern, für die ein Nachholbedarf besteht.

Die Ermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr, nach Anhörung der obersten Landesstraßenbaubehörden die Höhe der Mautgebühren und die Straßen oder Bauwerke, für deren Benutzung Mautgebühren erhoben werden, durch Verordnung ohne Zustimmung des Bundesrates bestimmen zu können, ist nicht zu rechtfertigen. Mit dieser Regelung ist eine sachgerechte Entscheidungsfindung, die zu einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung beiträgt, nicht gewährleistet.

Das Gesetz ist aus diesen Gründen insgesamt abzulehnen.

Fz
entfällt bei
Annahme
von Ziff. 3

4. Das Gesetz sorgt für erhebliche regionale Ungerechtigkeiten, weil es vor allem die privaten und gewerblichen Straßennutzer in verkehrsinfrastrukturell benachteiligten Regionen zusätzlich belastet. So sind bei der Finanzierung von neuen Investitionen durch Mautgebühren im Zuge von Bundesfernstraßen in erster Linie die Autofahrerinnen und Autofahrer betroffen, die in diesen Regionen leben und die neuen Straßen, Brücken oder Tunnel täglich benutzen. Dies gilt vor allem auch für Verkehrsprojekte in den neuen Ländern, für die ein Nachholbedarf besteht.

Fz
entfällt bei
Annahme
von Ziff. 3

5. Es fehlt an einem nachvollziehbaren und schlüssigen Konzept, in welcher Art und Weise die Bundesregierung die Einführung von Straßenbenutzungs- und Mautgebühren beabsichtigt. So werden ab 01.01.1995 zeitbezogene Straßenbenutzungsgebühren für LKW eingeführt. Daneben wird zur Zeit die Einführung von Road-Pricing für sämtliche Kraftfahrzeuge erprobt. Nunmehr soll durch das Gesetz ein weiterer Gebührentatbestand geschaffen werden, was zu zusätzlicher Verunsicherung und Verwirrung in der Öffentlichkeit beitragen wird. Im übrigen ist das Verfahren der Gebührenerhebung nach dem Gesetz vollkommen offen.

Fz

6. Es liegen keine Erkenntnisse vor, ob eine Privatfinanzierung in wirtschaftlich vertretbarer Weise erfolgen kann, wenn den Autofahrerinnen und Autofahrern Ausweichmöglichkeiten über das andere Straßennetz zur Verfügung stehen.

Fz
entfällt bei
Annahme
von Ziff. 3

7. Nach Auffassung des Bundesrates werden die Rechte der Länder nicht hinreichend gewahrt, wenn die Höhe der Mautgebühr durch eine Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr festgelegt und den Ländern nur ein Anhörungsrecht eingeräumt wird.