

20.05.94**VP - Fz - In - U****Gesetzesbeschluß**
des Deutschen Bundestages

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

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 228. Sitzung am 19. Mai 1994 aufgrund der Beschlußempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß) – Drucksache 12/7555 – den von Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Wolf Bauer, Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtnier, Heinz-Günter Bargfrede, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Erler (Waldbrunn), Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg) Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meinl, Norbert Otto (Erfurt), Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, weiteren Abgeordneten und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P. eingebrachten

**Entwurf eines Gesetzes über den Bau und die Finanzierung von
Bundesfernstraßen durch Private**
(Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz - FStrPrivFinG)
- Drucksache 12/6884 -

in der nachstehenden Fassung angenommen:

Fristablauf: 10.06.94

Initiativgesetz des Bundestages

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

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Bau und Finanzierung durch Private

(1) Zur Verstärkung von Investitionen in das Bundesfernstraßennetz können Private Aufgaben des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen auf der Grundlage einer Gebührenfinanzierung wahrnehmen.

(2) Hierzu kann der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen Privaten zur Ausführung übertragen werden.

(3) Der Private hat die Rechte und Pflichten des Trägers der Straßenbaulast nach den §§ 7a, 16a Abs. 3, §§ 18f, 19 und 19a des Bundesfernstraßengesetzes.

(4) Hoheitliche Befugnisse gehen auf den Privaten nicht über, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.

§ 2

Gebührenerhebung durch Private

Der Private, dem nach § 1 Abs. 2 Aufgaben zur Ausführung übertragen werden, erhält das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Das Gebührenaufkommen steht dem Privaten zu.

§ 3

Mautgebühren

(1) Mautgebühren gemäß § 2 können erhoben werden für die Benutzung von neu errichteten

1. Brücken, Tunneln und Gebirgspässen im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen,
2. mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr

mit Kraftfahrzeugen.

(2) Die Mautgebühren richten sich nach den Kosten für Bau, Erhaltung, Betrieb und weiteren Ausbau des jeweiligen Straßenabschnitts. In diesem Rahmen müssen sie unter Berücksichtigung von Wegstrecke, Fahrzeugart und zulässigem Gesamtgewicht in angemessenem Verhältnis zu dem durchschnittlichen Vorteil

der Benutzung stehen. Die Höhe der Mautgebühren kann auch von der Häufigkeit und dem Zeitpunkt der Benutzung abhängig gemacht werden.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, nach Anhörung der obersten Landesstraßenbaubehörden die Höhe der Mautgebühren und die Straßen oder Bauwerke, für deren Benutzung Mautgebühren erhoben werden, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, zu bestimmen.

§ 4

Befreiungen

Von der Mautgebühr sind Fahrzeuge der Streitkräfte, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste, der Polizeien des Bundes und der Länder, der Zollverwaltung und des Straßenunterhaltungs- oder Straßenbetriebsdienstes befreit. Voraussetzung für die Gebührenbefreiung ist, daß die Fahrzeuge als für die genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind oder als solche zweifelsfrei ausgewiesen werden können. Im Falle von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Gebührenbefreiung maßgebend.

§ 5

Gebührensschuldner

Gebührensschuldner ist, wer

1. über den Gebrauch des Kraftfahrzeuges bestimmt,
2. das Kraftfahrzeug führt,
3. Halter des Kraftfahrzeuges ist.

Mehrere Gebührensschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 6

Gebührenentrichtung

Die Mautgebühr ist unmittelbar vor, nach oder während jeder Benutzung zu entrichten. Sie kann auch mittels automatischer Einrichtungen erhoben werden.

§ 7

**Einrichtungen zur Erhebung
von Mautgebühren**

Einrichtungen zur Erhebung von Mautgebühren gehören im Sinne von § 1 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes zu den Bundesfernstraßen.

§ 8

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

10.06.94**Anrufung****des Vermittlungsausschusses
durch den Bundesrat**

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

/ Der Bundesrat hat in seiner 670. Sitzung am 10. Juni 1994 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 19. Mai 1994 verabschiedeten Gesetz zu verlangen, daß der Vermittlungsausschuß gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes aus dem in der Anlage angegebenen Grund einberufen wird.

Anlage

Grund
für die Einberufung des Vermittlungsausschusses

zum

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

Zu § 3 Abs. 3

In § 3 ist Absatz 3 wie folgt zu fassen:

"(3) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den betroffenen obersten Landesstraßenbaubehörden die Höhe der Mautgebühren und die Straßen oder Bauwerke, für deren Benutzung Mautgebühren erhoben werden, durch Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, zu bestimmen."

Begründung:

Die Rechtsverordnung, die sowohl die Straßenvorhaben, die nach dem Betreibermodell verwirklicht werden können, als auch die Höhe der Mautgebühren festlegt, ist für die Länder von erheblicher Bedeutung, da dadurch (direkt und indirekt) entschieden wird, welche Straßenbaumaßnahmen trotz fehlender staatlicher Haushaltsmittel realisiert werden können. Daneben hat die Entscheidung Auswirkung auf die finanziellen Belastungen der Bürger, die zwischen den einzelnen Ländern erheblich differieren können. Insbesondere in den neuen Ländern ist infolge des bestehenden Straßenbaubedarfs eine besondere finanzielle Inanspruchnahme zu erwarten.

Weil der Interessenbereich der Länder besonders stark berührt ist, ist es erforderlich, die Rechtsverordnung an die Zustimmung des Bundesrates zu binden.

Darüber hinaus ergibt sich die Zustimmungsbedürftigkeit der Rechtsverordnung aus Artikel 80 Abs. 2 GG, zweite Alternative. Da die Verwaltung der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs nach Artikel 90 Abs. 2 GG in Bundesauftragsverwaltung durch die Länder erfolgt, ist ein Gesetz, das diese Aufgaben teilweise Privaten überträgt (§ 1 Abs. 2 und 3 FStrPrivFinG) zustimmungsbedürftig, ebenso wie die aufgrund dessen zu erlassende Rechtsverordnung.