

**18.09.01****Empfehlungen  
der Ausschüsse**Vk - Fz - In - Uzu **Punkt .....** der 767. Sitzung des Bundesrates am 27. September 2001

---

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen  
Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren  
Nutzfahrzeugen

Der federführende Verkehrsausschuss (Vk),

der Finanzausschuss (Fz),

der Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In) und

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt  
Stellung zu nehmen:Zum Gesetzentwurf allgemein\*

- Vk 1. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich intensiv dafür einzusetzen,  
dass zeitgleich mit der Einführung der Maut eine Harmonisierung der Abga-  
benbelastung im gesamten europäischen Transportgewerbe erfolgt, damit die  
insbesondere fiskalischen Wettbewerbsnachteile der deutschen Straßentrans-  
portwirtschaft beseitigt werden.

**Ausgeliefert am 18. SEP. 2001**

---

\* Bei Annahme von einer der Ziffern 1 und 2 gilt die Überschrift als mit beschlossen.

...

(noch Ziffer 1)

Begründung :

Die bereits jetzt bestehenden unterschiedlichen Belastungen im europäischen Transportgewerbe und die damit einhergehenden unterschiedlichen Wettbewerbsbedingungen werden mit der Einführung der Maut in der Bundesrepublik Deutschland für die deutschen Transporteure noch weiter verschärft.

Eine europäische Harmonisierung der Abgaben der Transportwirtschaft trüge zur Wettbewerbsgleichheit bei und würde darüber hinaus dem Nichtdiskriminierungsgebot der Europäischen Union gerecht werden.

- Vk 2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, das Mautaufkommen zusätzlich zu den bisherigen Ansätzen dem Verkehrshaushalt des Bundes zuzuführen.

Begründung:

Mit dieser Forderung soll verhindert werden, dass der mit der Maut gewonnene zusätzliche Finanzierungsspielraum durch eine mögliche gleichzeitige Reduzierung der regulären Haushaltsansätze wieder eingeengt wird.

- Vk 3. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 1 ABMG)

In Artikel 1 sind in § 1 Abs. 1 die Wörter "oder Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens zwölf Tonnen" durch die Wörter "im Sinne des Artikels 2 Buchstabe d der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. EG Nr. L 187 S. 42)" zu ersetzen.

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung soll die Definition der Fahrzeuge im Sinne der Fassung des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG) vom 30.08.1994 wiederhergestellt werden.

Die von der Bundesregierung gegebene Begründung für eine Erweiterung der Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge über die in der Richtlinie vorgege-

(noch Ziffer 3)

bene Definition hinaus vermag in keiner Weise zu überzeugen. Auslegungsprobleme und Rechtsstreitigkeiten über die Formulierung in Artikel 2 Buchstabe d der Richtlinie, auf die im ABBG verwiesen wird, rechtfertigen es nicht, eine Vielzahl von kleinen und mittelständischen Betrieben insbesondere der Bauwirtschaft, der Land- und Forstwirtschaft sowie der Schausteller, die Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen einsetzen, die nicht für den Güterverkehr bestimmt sind, künftig der Mautpflicht zu unterwerfen. Darüber hinaus bestehen erhebliche Zweifel an der EU-rechtlichen Zulässigkeit einer solchen Definition, die weit über den Rahmen der Richtlinie hinaus geht.

Eine solche Ausweitung der Gebührenpflicht erscheint aber auch aus wirtschafts- und verkehrspolitischer Sicht kontraproduktiv. Betroffen sind eine Vielzahl kleiner und mittelständischer Unternehmen insbesondere solcher Branchen, die mit erheblichen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen haben. So kommt es nicht von ungefähr, dass z. B. der Deutsche Bundestag aufgrund eines fraktionsübergreifenden Antrags die Bundesregierung aufgefordert hat, ein Bündel von Einzelmaßnahmen zu ergreifen, um auch künftig die Existenz des Schaustellergewerbes und des Kulturguts Volksfest zu sichern. Da wegen eines nur geringen Aktionsradiuses bzw. wegen mangelnder Angebote der Bahn (Rückzug aus der Fläche) in der Regel keine Verlagerung auf die Bahn stattfinden dürfte, führt eine solche Gebührenaussweitung dazu, dass diese Transporte auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen und dort die Verkehrsprobleme insbesondere in innerörtlichen Bereichen erhöhen.

Vk, In 4. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 ABMG)

In Artikel 1 ist § 1 Abs. 2 Nr. 2 wie folgt zu ändern:

- a) Nach dem Wort "Straßenbetriebsdienst" sind die Wörter "einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst" einzufügen;
- b) Nach dem Wort "Fahrzeuge" sind die Wörter "von Gebietskörperschaften" zu streichen.

Begründung:

zu a):

Klarstellung des Gewollten; Straßenreinigung und Winterdienst gehören nicht zur Straßenbaulast; vgl. § 3 Abs. 3 FStrG.

(noch Ziffer 4)

zu b):

Der Begriff Gebietskörperschaften ist zur Umschreibung von Ländern, Landkreisen, Städten und Gemeinden unscharf. Ferner ist kein Grund ersichtlich, die Ausnahme von der Mautpflicht nicht generell auf Fahrzeuge des Straßenumunterhaltungs- und Betriebsdienstes der Straßenbauverwaltungen sowie auch auf Fremdfahrzeuge im Auftrag der Straßenbauverwaltung zu erstrecken.

Vk 5. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 2a -neu- und 3 ABMG)

In Artikel 1 ist § 1 wie folgt zu ändern:

a) Nach Absatz 2 ist folgender Absatz 2a einzufügen:

"(2a) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Abschnitte von Bundesautobahnen festzulegen, auf denen eine Maut nach Absatz 1 nicht erhoben wird, sofern ansonsten Verlagerungen von Verkehren in das nachgeordnete Straßennetz mit negativen Auswirkungen auf das öffentliche Wohl zu befürchten sind."

b) In Absatz 3 sind die Nummern 1 und 2 zu streichen.

Als Folge zu Buchstabe b

ist in § 1 Abs. 3

- im Eingangssatz der Doppelpunkt und
- die Angabe "3."

zu streichen.

Begründung:

Mit der Einführung der streckenabhängigen Maut werden Verlagerungs- und Verdrängungswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz verbunden sein, unabhängig von der Klassifizierung dieser Straßen. Die Regelung nach § 1 Abs. 4 ABMG erfasst nur Bundesfernstraßen. Dort wird die Mauterhebung aber in vielen Fällen auf technische Schwierigkeiten stoßen, beispielsweise aufgrund der Vielzahl von Zufahrten und vor allem in den Ortslagen. Weiterhin können Verlagerungseffekte und damit Gefährdungen der Verkehrssicherheit auch im Netz der Landesstraßen, Kreis- oder Gemeindestraßen auftreten.

(noch Ziffer 5)

Um diesen Verlagerungen entgegenwirken zu können, muss es möglich sein, bei Bedarf bestimmte Autobahnabschnitte auf dem Verordnungswege mit Zustimmung des Bundesrates zeitlich beschränkt oder dauerhaft von der Maut auszunehmen. Die vom Bund im Gesetzentwurf vorgeschlagene Regelung greift dagegen vom Umfang her zu kurz und ist auch nicht flexibel genug, um den wechselnden Anforderungen, die sich aus der Verkehrsentwicklung heraus ergeben, Rechnung zu tragen.

In  
(Bei  
Annahme  
entfällt  
Ziffer 7)

6. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 4 Satz 1 ABMG)

In Artikel 1 sind in § 1 Abs. 4 Satz 1 die Wörter "aus Sicherheitsgründen" durch die Wörter "aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls, um durch die Maut ausgelösten Verkehrsverlagerungen zu begegnen," zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Die Ausweitung der Mautpflicht auf Bundesstraßen sollte davon abhängig gemacht werden, ob dies aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls geboten ist. Die Beschränkung auf Sicherheitsgründe allein ist zu eng gefasst, da dies nur mit statistischem Nachweis höherer Unfallentwicklung belegbar wäre.

Kriterien wie z. B. eine besondere Netzlage (insbesondere die Attraktivität von kürzeren Bundesstraßenverbindungen) sowie hohe Verkehrsbelastung bzw. hoher Schwerverkehrsanteil können ebenso Anlass geben, Schwerverkehr möglichst auf der Autobahn zu führen und durch Bemautung von Bundesstraßen einer Verkehrsverlagerung auf solchen Straßenabschnitten zu begegnen. Auch Gründe des Umwelt- und Immissionsschutzes, des Städtebaus oder Kapazitätsprobleme können die Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen im Einzelfall rechtfertigen.

Allerdings können bemaute Bundesstraßen zu Problemen und Wettbewerbsverzerrungen im Güternahverkehr führen. Zudem dienen Bundesstraßen auch der Erschließung von Grundstücken. Die Vor- und Nachteile für eine Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen müssen daher im Einzelfall sorgfältig abgewogen werden.

7. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 4 Satz 1 ABMG)

In Artikel 1 sind in § 1 Abs. 4 Satz 1 die Wörter "aus Sicherheitsgründen" durch die Wörter "insbesondere aus Sicherheitsgründen" zu ersetzen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Im Übrigen sieht Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62 EG vom 17.6.1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge ebenfalls vor, dass Mautgebühren auf anderen Abschnitten des primären Straßennetzes erhoben werden, "insbesondere" wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist.

8. Zu Artikel 1 (§ 2 ABMG)

In Artikel 1 ist § 2 wie folgt zu fassen:

**"§ 2****Mautschuldner**

Mautschuldner ist, wer während der mautpflichtigen Benutzung Eigentümer oder Halter des Fahrzeugs ist. Mehrere Mautschuldner haften als Gesamtschuldner."

Begründung:

In Anbetracht der möglichen Höhe von Mautgebühren erscheint die vorgesehene gesamtschuldnerische Haftung auch des jeweiligen Disponenten und Fahrers aus sozialen Gründen nicht vertretbar. Solange die Einzelheiten des Verfahrens der Erhebung der Maut nicht feststehen, kann nicht davon ausgegangen werden, dass Disponent und Fahrer Einblick in die Mautentrichtung durch den primär verantwortlichen Unternehmer haben.

Zu Artikel 1 (§ 3 ABMG)\*

- Vk 9. Der Bundesrat erkennt an, dass der Gesetzentwurf der Bundesregierung grundsätzlich geeignet ist, die Wegekosten durch Einführung einer streckenbezogenen Autobahnmaut den Verursachern gerechter anzulasten, als dies durch die bisherige zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr möglich ist. Unabdingbar ist es allerdings, damit gleichzeitig auch die erheblichen zwischen deutschen und ausländischen Unternehmen bestehenden Wettbewerbsverzerrungen abzubauen.

Hierzu hält es der Bundesrat für dringend erforderlich, die genauere Festlegung über die Mauthöhe und insbesondere über die erforderliche Kompensation im Gesetz selbst zu regeln.

Die Mauthöhe muss schon aus verfassungsrechtlichen Gründen gesetzlich festgelegt werden. Sie stellt einen so wesentlichen Teil des Regelungsinhaltes des Gesetzes dar, dass sich der Gesetzgeber der Verantwortung hierfür nicht durch Delegation auf einen Verordnungsgeber begeben darf.

Der seit langem angestrebte Abbau der fiskalischen Disparitäten zu Lasten des deutschen Transportgewerbes, die zu erheblichen, teils existenzbedrohenden Wettbewerbsnachteilen geführt haben, ist nur möglich, wenn die im internationalen Vergleich hohen Belastungen durch die Mineralölsteuer gemindert werden. Ansonsten droht durch den vorliegenden Gesetzentwurf eine Verschärfung der bestehenden Wettbewerbsnachteile mit Existenzgefährdung für zahlreiche gewerbliche Transportunternehmen.

- Vk 10. Die in § 3 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzentwurfs vorgesehene Regelung zur Staffelung der Maut nach der Anzahl der Achsen und den Emissionsklassen ist insoweit zu ergänzen, als auch die Differenzierung nach Benutzungszeiten, Streckenabschnitten und Regionen ermöglicht werden muss. Ferner drohen die in dünnbesiedelten und strukturschwachen Gebieten durch große Anstrengungen zur Verkehrserschließung erreichten Fortschritte durch die Verteuerung des Verkehrs infolge der Autobahnmaut beeinträchtigt zu werden. Es gilt zu ver-

---

\* Bei Annahme von einer der Ziffern 9 und 10 gilt die Überschrift als mit beschlossen.

(noch Ziffer 10)

meiden, dass strukturschwache Gebiete und Flächenländer aufgrund ihrer erheblich größeren, durchschnittlichen Transportweiten überdurchschnittlich zum Gesamtaufkommen der Autobahnmaut beitragen müssen, obwohl die spezifischen Kosten für Unterhalt und Bau der Infrastruktur dort tendenziell geringer sind als in den Ballungsräumen.

Vk 11. Zu Artikel 1 (§ 4 ABMG)

Das vorgesehene duale System mit konventioneller Entrichtung der Maut vor Beginn der mautpflichtigen Benutzung einerseits und der Teilnahme an einem elektronischen Abbuchungssystem andererseits sowie die Wahlmöglichkeit des Mautschuldners zwischen beiden Erhebungsarten kommt im Gesetzentwurf nicht zum Ausdruck. Die wesentlichen Rechte und Pflichten der Mautschuldner sollten für beide Arten aus dem Gesetz selbst erkennbar sein.

Vk 12. Zu Artikel 1 (§ 4 Abs. 2 ABMG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob unter verkehrspolitischen und datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten die zum Zwecke des Mautbetriebs erhobenen Daten in anonymisierter Form auch für telematikgestützte Mehrwertdienste (z. B. zur dynamischen Stauerkennung und für allgemeine Verkehrsinformationsdienste) und ggf. mit ausdrücklicher Zustimmung des Mautschuldners auch für fahrzeugbezogene Mehrwertdienste (z. B. für Flottenmanagementsysteme) weitergegeben werden können. Damit ließen sich aufwändige Doppelerhebungen von aktuellen Verkehrsdaten vermeiden und die von Bund sowie Ländern angestrebten flächendeckenden dynamischen Verkehrsinformationen zumindest auf Autobahnen schneller und effizienter verwirklichen.

Vk, In 13. Zu Artikel 1 (§ 6 ABMG)

In Artikel 1 ist § 6 wie folgt zu fassen:

**"§ 6**

**Beleihung eines Betreibers**

- (1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats einen Privaten mit dem Recht zur Erhebung der Maut und zum Betrieb des Systems zur Erhebung der Maut zu beleihen (Betreiber). Der Betreiber untersteht insoweit der Aufsicht durch das Bundesamt für Güterverkehr.
- (2) Zum Zweck des Betriebs des Mauterhebungssystems darf der Betreiber nachfolgende Daten erheben, verarbeiten und nutzen:
  1. Höhe der entrichteten Maut;
  2. Strecke, für die die Maut entrichtet wurde;
  3. Ort und Zeit der Mautentrichtung;
  4. Bei Entrichtung der Maut vor der Benutzung mautpflichtiger Bundesautobahnen: der für die Durchführung der Fahrt zulässige Zeitraum sowie die Belegnummer;
  5. Kennzeichen des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination,
  6. Für die Mauthöhe maßgebliche Merkmale des Fahrzeuges oder der Fahrzeugkombination.Diese Daten dürfen ausschließlich für die Zwecke dieses Gesetzes erhoben, verarbeitet und genutzt werden.
- (3) Der Bau und die Unterhaltung von Einrichtungen zur Erhebung der Maut und zur Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht obliegt der Straßenbaubehörde. Die Bundesregierung kann mit Zustimmung des Landes dem Betreiber den Bau und die Unterhaltung von Einrichtungen zur Erhebung der Maut und zur Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht übertragen. Hoheit

(noch Ziffer 13)

liche Befugnisse gehen insoweit nicht über; die §§ 4, 17 und 18f bis 19a des Bundesfernstraßengesetzes finden Anwendung. Der Betreiber untersteht insoweit der Aufsicht durch die Straßenbaubehörde.

- (4) Dem Betreiber obliegt die Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der zur Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Er hat hierzu rechtzeitig die erforderlichen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden einzuhalten, deren Aufsicht er insoweit untersteht. Der Betreiber ist berechtigt, die zur Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach Maßgabe der Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden zu betreiben."

Als Folge ist

§ 4 Abs. 2 zu streichen.

Begründung:

Die Neufassung von § 6 des Gesetzentwurfs enthält zusammenfassend die Regelungen über die Beleihung eines privaten Betreibers mit der Mauterhebung sowie die Übertragung des Baues von Mauterhebungseinrichtungen sowie des Betriebs von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Als Folge entfällt § 4 Abs. 2 des Gesetzentwurfs, der innerhalb der Regelungen der Pflichten des Mautschuldners systemwidrig eingeordnet ist. § 6 Abs. 1 des Gesetzentwurfs ist durch eine inhaltsgleiche Bestimmung im Bundesfernstraßengesetz zu ersetzen, während § 6 Abs. 2 aufgrund der Neufassung des § 6 ersatzlos entfällt.

Zu § 6 Abs. 1:

Die Bestimmung enthält eine Ermächtigung zur Beleihung eines Privaten mit der Mauterhebung, die den verfassungsrechtlichen Anforderungen insbesondere hinsichtlich ihrer Bestimmtheit genügt. Mit dem Erlass einer Beleihungsrechtsverordnung der Bundesregierung wird dem rechtsstaatlich gebotenen Erfordernis der Veröffentlichung der Außenrechtszuständigkeit des Privaten zum Erlass von Verwaltungsakten Rechnung getragen. Ein Verwaltungsakt des Bundesamtes für Güterverkehr kann dies nicht ersetzen.

Da die Beleihung sonst grundsätzlich der Auftragsverwaltung der Länder obliegen würde, bedarf die Verordnung der Zustimmung des Bundesrates. § 6 Abs. 1 Satz 2 enthält die gebotene Regelung der Aufsicht über die Mauterhebung.

(noch Ziffer 13)

Zu § 6 Abs. 2:

§ 6 Absatz 2 übernimmt vollinhaltlich die bisher in § 4 Abs. 3 vorgesehene Regelung der Datenerhebung usw.

Zu § 6 Abs. 3:

Baumaßnahmen für Mauterhebungseinrichtungen an Bundesautobahnen unterliegen der Auftragsverwaltung durch die Straßenbauverwaltungen der Länder nach Artikel 90 Abs. 2 GG. Das Bundesamt für Güterverkehr ist hierfür ohne eine Änderung des Grundgesetzes rechtlich nicht zuständig und auch fachlich nicht geeignet.

Der Bau eines Straßenbestandteils durch einen Privaten in eigener Verantwortung steht im Widerspruch zum Grundsatz des § 4 FStrG, dass nur Straßenbaumaßnahmen unter Leitung einer Straßenbaubehörde nicht dem Baurecht unterliegen. Eine Beleihung des Privaten ist insoweit nicht vertretbar, da Baumaßnahmen an Autobahnen immer sicherheitsrelevant sind.

Mit der vorgeschlagenen Ergänzung in Satz 3 nach dem Vorbild von § 15 Abs. 2 Satz 6 FStrG liegt die hoheitliche Verantwortung für die Sicherheit der Baumaßnahmen beim Bau und der baulichen Unterhaltung von Mauterhebungseinrichtungen bei der Straßenbaubehörde, ebenso ein etwaiges Enteignungsrecht. Diese notwendige Zuständigkeitsregelung kann nicht durch eine Einvernehmens-, geschweige denn Benehmensregelung ersetzt werden, wie bisher in § 6 Abs. 2 vorgesehen, der deshalb entfällt. § 6 Abs. 3 Satz 4 stellt die notwendige Aufsicht durch die Straßenbaubehörden klar.

Zu § 6 Abs. 4:

Die Bestimmung regelt die Rechte und Pflichten des Betreibers hinsichtlich des Straßenverkehrsrechts. Gründe der Rechtssicherheit und der Praktikabilität sprechen dafür, dass der Betreiber die für die Mauterhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen beschafft und unterhält. Die Befugnis zu deren Betrieb folgt als Annexkompetenz aus der Beleihung mit dem Recht zur Mauterhebung. § 6 Abs. 4 Satz 2 und 3 stellen klar, dass der Betreiber hierbei nur nach den Anordnungen und unter Aufsicht der zuständigen Straßenverkehrsbehörden handeln darf.

In  
(Bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 15,  
16 und  
17)

14. Zu Artikel 1 (§ 11 Satz 2 -neu- ABMG)

In Artikel 1 ist dem § 11 folgender Satz anzufügen:

"Es wird dem Verkehrshaushalt zugeführt und überwiegend für den Ausbau der Bundesfernstraßen verwendet."

(noch Ziffer 14)

Begründung:

Mit dem ersten Teil des Satzes soll die von der Verkehrsministerkonferenz der Länder geforderte volle Zweckbindung des Mautaufkommens für den Verkehrswegebau im Gesetz verankert werden.

Mit dem zweiten Teil dieses Satzes soll erreicht werden, dass die Mittel überwiegend für den Ausbau der Bundesfernstraßen verwendet werden.

U  
(Bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 16  
und 17 -  
Entfällt  
bei  
Annahme  
von Ziffer  
14)

15. Zu Artikel 1 (§ 11 Abs. 1 und 2 - neu - ABMG)

In Artikel 1 ist in § 11 vor Satz 1 die Absatzbezeichnung "(1)" zu setzen und nach Absatz 1 folgender Absatz 2 anzufügen:

"(2) Einnahmen aus der Mauterhebung, die den Umfang der Kostendeckung übersteigen, sind zweckgebunden für Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden, insbesondere zur Beseitigung von Engpässen auf Bundesfernstraßen, zum Erhalt und Ausbau der Verkehrswege Schiene und Wasser sowie zur Verbesserung der Infrastruktur des kombinierten Ladeverkehrs auf den vorgenannten Verkehrsträgern."

Begründung:

Die nur auf Seite 21 der Begründung des Gesetzentwurfes enthaltenen Äußerungen zur Verwendung der über die Kostendeckung hinausgehenden Einnahmen sollen im Gesetzestext selbst verankert werden mit dem Ziel, die Verwendung der Mehreinnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und damit auch für eine Entlastung der Umwelt zu sichern.

Fz  
(Bei  
Annahme  
entfällt  
Ziffer 17 -  
Entfällt  
bei  
Annahme  
von Ziffer  
14 oder  
15)

16. Zu Artikel 1 (§ 11 ABMG)

In Artikel 1 ist § 11 wie folgt zu fassen:

**"§ 11**

**Mautaufkommen**

Das Mautaufkommen steht dem Bund zu und wird – nach Deckung der

(noch Ziffer 16)

Verwaltungskosten – in vollem Umfang zur Aufstockung der Mittel für den Bundesverkehrswegebau verwendet.“

Begründung:

Schwere Nutzfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesautobahnen. Durch Einführung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr (Maut) sollen diese Kosten in gerechter Weise den Verursachern angelastet werden.

Dem Bund steht als Träger der Straßenbaulast der Bundesautobahnen das Mautaufkommen zu.

So begründet die Bundesregierung die Einführung der Maut und die Ertragshoheit für den Bund.

Bei einem Gebührenrahmen zwischen 0,27 und 0,37 DM pro Kilometer und geschätzten 22 bis 26 Milliarden mautpflichtigen Kilometern pro Jahr liegt das zu erwartende Mautaufkommen zwischen 5,9 und 9,6 Mrd. DM pro Jahr.

Dieses künftige Mautaufkommen sollte zweckentsprechende Verwendung finden.

Bisher sind für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur lediglich 1,48 Mrd. DM pro Jahr bzw. 7,4 Mrd. DM in fünf Jahren im Rahmen des „Anti-Stau-Programms“ verplant.

Der Änderungsvorschlag soll sicherstellen, dass das gesamte Netto-Mautaufkommen für den Bundesverkehrswegebau verwendet wird.

Vk  
(Entfällt  
bei  
Annahme  
von Ziffer  
14, 15  
oder 16)

17. Zu Artikel 1 (§ 11 Satz 2 -neu- ABMG)

In Artikel 1 ist dem § 11 folgender Satz anzufügen:

"Es wird für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verwendet, soweit es nicht zur Abdeckung der Vollzugskosten einschließlich der Kosten für die Einrichtung und den Betrieb des Mautsystems benötigt wird."

Begründung:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht eine Zweckbindung des Mautaufkommens nicht vor. Lediglich im Allgemeinen Teil der Begründung wird darauf hingewiesen, dass ein Teil des künftigen Mautaufkommens im Rahmen eines "Anti-Stau-Programms" zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden soll. Das auf fünf Jahre (2003 bis 2007) angelegte Programm soll ein Volumen von rd. 7,4 Mrd. DM haben, das je zur Hälfte auf Bundesfernstraßen einerseits und Schienenwege und Wasserstraßen andererseits aufgeteilt wird.

(noch Ziffer 17)

Je nach Festlegung der Mauthöhe und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen schwerer Nutzfahrzeuge beträgt das Volumen des "Anti-Stau-Programms" nur ein Fünftel der Mauteinnahmen.

Diese Beschränkung des tatsächlich der Verkehrsinfrastruktur zugute kommenden Anteils an den Mauteinnahmen reicht nicht aus, um alle angesichts der überproportionalen Belastung der Verkehrsnetze dringlichen Projekte zu finanzieren.

Sowohl die Verkehrsministerkonferenz als auch die Kommission "Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" haben festgestellt, dass zur Finanzierung der Bundesverkehrswege (Bau und Instandhaltung) jährlich mindestens 7,5 Mrd. DM Finanzmittel fehlen (Bundesfernstraßen 4,0 Mrd. DM, Bundesschienenwege 3 Mrd. DM, Bundeswasserstraßen 0,5 Mrd. DM). Daher ist es notwendig, den bisherigen Finanzrahmen für die Verkehrsinfrastruktur durch Zweckbindung des Mautaufkommens deutlich aufzustocken. Das Volumen des "Anti-Stau-Programms" muss in Relation zum tatsächlich erzielbaren Mautaufkommen gestellt werden. Die Zweckbindung ist ein weiterer Schritt in Richtung einer Nutzerfinanzierung. Außerdem wird die Akzeptanz der Maut erheblich erhöht, wenn das gesamte Aufkommen zur spürbaren Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet wird.

Vk, ln 18. Zu Artikel 1 (§ 11 ABMG)\*

In Artikel 1 ist § 11 wie folgt zu ändern:

- a) Der bisherige Text wird Absatz 1;
- b) Folgender Absatz 2 ist anzufügen:

"(2) Soweit die Straßen anderer Baulastträger durch verdrängte Schwerlastverkehre in erheblichem Umfang zusätzlich beansprucht werden, sind die betreffenden Baulastträger am Mautaufkommen angemessen zu beteiligen."

Begründung:

Die vorgesehene Beteiligung anderer Straßenbaulastträger ist sachlich geboten. Sie soll eventuelle Nachteile ausgleichen, die durch die Mauterhebung auf den Bundesautobahnen ausgelöst werden können.

---

\* Bei gleichzeitiger Annahme von Ziffer 15 ist diese Empfehlung redaktionell anzupassen.

In 19. Zu Artikel 1 (§ 12 Abs. 1 ABMG)

Artikel 1 § 12 Abs. 1 ist wie folgt zu fassen:

"Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Zeitpunkt des Beginns der Erhebung der Maut festzulegen. Zu diesem Zeitpunkt tritt das Autobahnbenutzungsgebührengesetz für schwere Nutzfahrzeuge vom 30. August 1994 (BGBl. 1994 II S. 1765), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 19. Dezember 2000 (BGBl. 2000 II S. 1530) außer Kraft."

Begründung

Nach dem Grundsatz der Gewaltenteilung ist es ausgeschlossen, ein förmliches Bundesgesetz durch eine Verordnung eines Bundesministeriums aufzuheben.

Vk, In 20. Zu Artikel 1a -neu- (§ 1 Abs. 4 Nr. 3a -neu- FStrG)

Nach Artikel 1 ist folgender Artikel 1a einzufügen:

**'Artikel 1a**

**Änderung des Bundesfernstraßengesetzes**

In § 1 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. April 1994 (BGBl. I S. 854), geändert durch Gesetz vom 19. Juni 1997 (BGBl. I S. 1452) und vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950), wird nach Nummer 3 folgende Nummer 3a eingefügt:

"3a. Einrichtungen zur Erhebung von Maut und zur Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht;".

Als Folge

ist § 6 Abs. 1 zu streichen.

Begründung:

Anstelle der in Artikel 1 des Gesetzentwurfes in § 6 Abs. 1 ABMG vorgesehenen Regelung wird diese systematisch richtig in den Katalog der Straßenbestandteile des § 1 Abs. 4 FStrG aufgenommen.

(noch Ziffer 20)

Die Regelung ist dort erforderlich, da die Gruppen der Straßenbestandteile – im Gegensatz zu den einzelnen Beispielen – in § 1 Abs. 4 FStrG abschließend sind und Mauterhebungseinrichtungen unter keine der bisherigen Gruppen einwandfrei subsumiert werden können.