

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (3. FStrÄndG)

A. Zielsetzung

Die Bundesregierung hatte am 26. März 1985 ein vom Bundesminister der Finanzen vorgelegtes Gesamtkonzept für die Privatisierungs- und Beteiligungspolitik des Bundes beschlossen. Leitgedanke war dabei, daß der Bund sich aus allen privatrechtlichen Unternehmungen zurückzieht, es sei denn, daß ein wichtiges Interesse des Bundes vorliegt und der vom Bund angestrebte Zweck sich auf andere Weise nicht besser und wirtschaftlicher erreichen läßt.

Zu diesen daher zu privatisierenden Unternehmen zählt nach Ansicht der Bundesregierung auch die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN), die in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden soll (Beschluß des Bundeskabinetts vom 7. November 1990). Dazu kommt, daß die Privatisierung zu mehr Wettbewerb und damit zur Erhöhung des Leistungsangebots und zu größerer Effizienz der Autobahnnebenbetriebe führen wird.

Zunächst jedoch sind die rechtlichen und betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen zu schaffen. Eine der rechtlichen Voraussetzungen, die geschaffen werden muß, ist die Aufhebung der in § 15 Abs. 2 FStrG enthaltenen Regelung, wonach der Bau von Nebenbetrieben an den Bundesautobahnen dem Bund vorbehalten ist.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf trägt dafür Sorge, daß nach der durch den Bund und die Auftragsverwaltung durchgeführten Standortfestlegung für einen Nebenbetrieb der Bund die Bauplanung und -ausführung sowie die Baufinanzierung auf Dritte (grundsätzlich die GfN, im Einzelfall ggf. auch andere private Investoren) übertragen soll.

Gleichzeitig mit dieser Regelung wird erstmals eine Rechtsgrundlage für eine an den Bund abzuführende Konzessionsabgabe geschaffen, die sich an dem Wert des wirtschaftlichen Vorteils orientiert.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Da der Bund künftig im Falle der vorgesehenen Übertragung von Bau und Betrieb keine Kosten mehr für die Nebenbetriebe aufwenden muß, wird der Haushalt des Bundes dadurch nicht mehr belastet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) — 900 00 — Ve 5/93

Bonn, den 25. März 1993

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (3. FStrÄndG) mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 652. Sitzung am 12. Februar 1993 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
(3. FStrÄndG)**

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

Artikel 1**Änderung des Bundesfernstraßengesetzes**

§ 15 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1714), geändert durch Artikel 7 Nr. 1 des Gesetzes vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205), wird wie folgt gefaßt:

„§ 15**Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen**

(1) Betriebe an den Bundesautobahnen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahnen dienen (zum Beispiel Tankstellen, bewachte Parkplätze, Werkstätten, Verlade- und Umschlagsanlagen, Raststätten) und einen unmittelbaren Zugang zu den Bundesautobahnen haben, sind Nebenbetriebe.

(2) Der Bau von Nebenbetrieben kann auf Dritte übertragen werden. Der Betrieb von Nebenbetrieben ist auf Dritte zu übertragen, soweit nicht öffentliche Interessen oder besondere betriebliche Gründe entgegenstehen. Hoheitliche Befugnisse gehen nicht über; die §§ 4, 17 und 18f bis 19a finden Anwendung.

(3) Für das Recht, einen Nebenbetrieb an der Bundesautobahn zu betreiben, hat der Konzessionsinhaber eine umsatz- oder absatzabhängige Konzessionsabgabe an den Bund zu entrichten. Der Bundes-

minister für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen ohne Zustimmung des Bundesrates die Höhe der Konzessionsabgabe festzusetzen und die Voraussetzungen sowie das Verfahren zur Erhebung der Konzessionsabgabe zu regeln. Die Höhe der Konzessionsabgabe hat sich an dem Wert des wirtschaftlichen Vorteils auszurichten, der dem Konzessionsinhaber durch das Recht zuwächst, einen Nebenbetrieb an der Bundesautobahn zu betreiben; sie darf höchstens 0,03 Deutsche Mark pro Liter abgegebenen Kraftstoffs und höchstens 3 vom Hundert von anderen Umsätzen betragen.

(4) Vorschriften über Sperrzeiten gelten nicht für Nebenbetriebe. Alkoholhaltige Getränke dürfen in der Zeit von 0.00 Uhr bis 7.00 Uhr weder ausgeschenkt noch verkauft werden.“

Artikel 2**Aufhebung der Polizeistundenverordnung**

Die Verordnung über die Polizeistunde in den Nebenbetrieben der Bundesautobahnen vom 26. Juni 1956 (BGBl. I S. 632) wird aufgehoben.

Artikel 3**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

1. Grundlagen des bestehenden und des künftigen Nebenbetriebssystems

Grundlage für das bestehende Nebenbetriebssystem in der Bundesrepublik Deutschland sind die Artikel 85 und 90 Grundgesetz (GG) sowie die §§ 1 und 15 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Nach dem FStrG sind die Nebenbetriebe (Raststätten, Tankstellen und andere den Belangen der Verkehrsteilnehmer dienende Betriebe) Bestandteil der Bundesautobahnen. Die Sicherstellung der Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf Bundesautobahnen ist notwendig und Teil der von der Bundesstraßenverwaltung nach Artikel 90 Abs. 2 GG wahrzunehmenden öffentlichen Aufgaben. Die Versorgung wird regelmäßig durch Übertragung des Rechts zum Betrieb von Nebenbetrieben auf private Dritte sichergestellt.

Eigentümer des Grund und Bodens, auf dem die Nebenbetriebe stehen, ist bislang grundsätzlich der Bund. Während der Bund in Abstimmung mit den als Auftragsverwaltung handelnden Ländern die Standorte für Nebenbetriebe festlegt, obliegen Planung, Grunderwerb, Baudurchführung und Bauaufsicht den Bundesländern im Rahmen dieser Auftragsverwaltung. Finanzierung, Verpachtung (§ 15 Abs. 2 Satz 2 der geltenden Fassung) und wirtschaftliche Verwaltung der Nebenbetriebe hat der Bund mit Zustimmung der Länder Mitte der 50er Jahre auf die Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) übertragen. Für die pachtweise Nutzung sowie für die Überlassung des auch die Mitbenutzung der öffentlichen Verkehrsanlage einschließenden Betriebsrechts der bundeseigenen Nebenbetriebe erhält der Bund von der GfN eine Konzessions- und Pachtabgabe auf vertraglicher Basis. Im übrigen steht ihm als alleiniger Gesellschafter der GfN deren Gewinn zu. Diese vertraglichen Regelungen zeigen, daß die Bundesstraßenverwaltung die Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf Bundesautobahnen schon bisher durch Private (GfN als bundeseigene GmbH und private Dritte [Pächter]) sichergestellt hat.

Dort, wo Versorgungsbedarf besteht, sind, wie die Nachfrage zeigt, private Investoren bereit und in der Lage, unter strikter Wahrung des Widmungszweckes Grundstücke vom Bund zu erwerben, die er als Standort von Nebenbetrieben bestimmt hat, und dort Nebenbetriebe ganz oder teilweise zu bauen und zu betreiben. Zu diesen Privaten gehört auch die GfN.

Die Bundesregierung hat im Rahmen ihres Gesamtkonzepts für die Privatisierungs- und Beteiligungspolitik des Bundes (Beschluß vom 26. März 1985) am 7. November 1990 beschlossen, die GfN, deren Geschäftsanteile sich voll im Besitz des Bundes befinden, in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln. Ziel ist es dabei, nicht nur den staatlichen Einfluß zu verrin-

gern, sondern auch das Leistungsangebot und die Effizienz der Bundesautobahn-Nebenbetriebe zu erhöhen, um damit der Nachfrage besser gerecht werden zu können.

2. Ziel der Gesetzesnovelle

Vor dem Hintergrund dieses Privatisierungsbeschlusses der Bundesregierung soll die bisher vertragliche Grundlage bezüglich des Betriebs und des Baus der Nebenbetriebe sowie bezüglich der Konzessionsabgabe auf eine gesetzliche Grundlage gestellt werden. Darüber hinaus soll ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden, um — neben der privatisierten GfN — privaten Dritten als Investoren das Nebenbetriebssystem zu öffnen. Dadurch soll zusätzlich privates Kapital mobilisiert, die Privatinitiative gestärkt und der Wettbewerb gefördert werden.

3. Wesentlicher Inhalt der Gesetzesnovelle

Wesentlicher Inhalt ist:

- Der Vorbehalt des Bundes zum Bau der Nebenbetriebe wird aufgegeben; der Bau kann auf Dritte, der Betrieb ist auf Dritte zu übertragen.
- Die Konzessionsabgabe einschließlich einer Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung über deren Höhe wird gesetzlich eingeführt.
- Gaststättenrechtliche (künftig: gewerberechtliche) Vorschriften werden den besonderen Erfordernissen der Nebenbetriebe angepaßt.

4. Finanzielle Auswirkungen durch die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Wesentliche Veränderungen für den Bundeshaushalt sind:

- Die laufenden Steuerzahlungen zu Lasten des Haushalts des Bundesministers für Verkehr für den Betrieb gewerblicher Art des Bundes (1992 ca. 20,9 Mio. DM) entfallen künftig.
- Für laufend zu leistende Konzessionsabgaben der GfN und anderer privater Investoren an den Bund wird von einem Gesamtjahresbetrag von ca. 25 Mio. DM ausgegangen (zum Vergleich: Konzessions- und Pachtabgabe 1991: 42,2 Mio. DM).
- Für die Übertragung der bundeseigenen Nebenbetriebe auf die GfN erhält der Bund Gesellschaftsanteile.
- Die zwischen dem Bund und der GfN vertraglich vereinbarte Heimfallregelung ist aufgehoben wor-

den. Für den Entfall der künftigen Heimfälle der z. Z. noch gesellschaftseigenen Nebenbetriebe leistet die GfN eine Ausgleichszahlung in Höhe von 106,5 Mio. DM in drei Jahresraten zuzüglich Zinsen.

- Infolge der Kapitalerhöhung durch Übertragung der bundeseigenen Nebenbetriebe auf die GfN wird auch nach der Privatisierung der GfN (49 % Dritte, 51 % Bund) der an den Bund abzuführende Gewinn in etwa gleich bleiben (für das Geschäftsjahr 1992 wird voraussichtlich ein Gewinn in Höhe von 21,6 Mio. DM erzielt).
- Der bei der Privatisierung der GfN anfallende und dem Bundeshaushalt zufließende Erlös hängt von einer zeitnahen Ermittlung des Unternehmenswertes ab und läßt sich daher gegenwärtig nicht abschätzen.

Länder und Gebietskörperschaften werden durch die Gesetzesänderung nicht zusätzlich finanziell belastet.

5. Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau

In welchem Ausmaß und Umfang sich die Gesetzesänderung auf das Verbraucherpreisniveau auswirken wird, läßt sich nicht quantifizieren. Von dem vorgeschlagenen Konzept wird mehr Privatinitiative und Wettbewerb und damit eine Verbesserung von Attraktivität, Angebot, Qualität und des Preis-Leistungs-Verhältnisses erwartet, was tendenziell zu Preissenkungen führen kann.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung des § 15 Bundesfernstraßengesetzes)

Absatz 1 bleibt unverändert.

Absatz 2 bestimmt, daß der Bund als Straßenbaulastträger auf seinen Bauvorbehalt (§ 15 Abs. 2 des geltenden FStrG) verzichten und den Bau von Nebenbetrieben auf Dritte, nämlich grundsätzlich auf die GfN als Systemführungsgesellschaft und im Einzelfall ggf. auch auf andere private Investoren, übertragen kann.

Der Betrieb eines Nebenbetriebs muß auf Dritte übertragen werden, soweit nicht öffentliche Interessen oder besondere betriebliche Gründe entgegenstehen. Diese Forderung entspricht dem Privatisierungsauftrag, dem derzeitigen Verpachtungsgebot (§ 15 Abs. 2 FStrG) und dem Grundgedanken der haushaltsrechtlichen Bestimmung des § 65 Abs. 1 Nr. 1 BHO, wonach es nicht Aufgabe des Bundes ist, privatwirtschaftliche Aufgaben zu übernehmen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß eine ausreichende Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf Bundesautobahnen durch Dritte sichergestellt werden kann.

Satz 3 sieht vor, daß hoheitliche Befugnisse durch die Übertragung des Baus bzw. Betriebs eines Nebenbetriebs auf einen Privaten nicht übergehen. Dies gilt

auch für die Verantwortlichkeit des Trägers der Straßenbaulast dafür, daß die Bauten allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung und den Regeln der Technik genügen (§ 4 FStrG). Die Vorschriften des straßenrechtlichen Fachplanungsrechts und des Enteignungsrechts (§§ 17, 18 f bis 19a FStrG) bleiben anwendbar. Wie bisher bedarf es einer Planfeststellung, die mit bestimmten öffentlich-rechtlichen Wirkungen ausgestattet ist. Dies gilt auch, wenn der Bau auf Dritte übertragen werden soll.

Absatz 3 bestimmt, daß derjenige, dem das Recht zum Betrieb eines Nebenbetriebs verliehen wurde, eine Konzessionsabgabe zu entrichten hat. Damit soll sichergestellt werden, daß der Bund anstelle der bisherigen privatrechtlich vereinbarten Konzessionsabgabe künftig eine solche auf gesetzlicher Grundlage erhält.

Die Abgabe soll umsatz- bzw. absatzabhängig sein. Umsätze und Absätze an den Standorten lassen sich einfach nachvollziehen und gut kontrollieren. Dies dient deshalb der Verwaltungsvereinfachung.

Demgegenüber wird die Höhe der Investitionen nicht zur Bestimmung der Höhe der Konzessionsabgabe herangezogen, da es sich um eine Größe handelt, die den Aufwand beschreibt und nicht direkt die Erträge berücksichtigt. Im übrigen würde in diesem Fall in betriebswirtschaftliche Entscheidungen des Investors eingegriffen und damit gegen den leistungsfördernden Grundsatz verstoßen.

Einzelheiten über die Höhe der Konzessionsabgabe sowie die Voraussetzungen und das Verfahren zu ihrer Erhebung werden in einer Rechtsverordnung geregelt, die der Zustimmung des Bundesrates nicht bedarf. Wenn auch grundsätzlich Rechtsverordnungen aufgrund von Bundesgesetzen, die — wie das Bundesfernstraßengesetz — von den Ländern im Auftrage des Bundes ausgeführt werden, zustimmungsbedürftig sind (Artikel 80 Abs. 2 GG), wurde eine Zustimmungsbedürftigkeit hier ausgeschlossen, weil die Konzessionsabgabe ausschließlich dem Bund zufließt.

Die Höhe der Konzessionsabgabe wird nach dem Wert des wirtschaftlichen Vorteils ermittelt. Die im Gesetz genannten Prozentsätze bzw. festen DM-Beträge haben ihre Grundlage im Leistungsumfang des Bundes, in den Prognosen über die künftigen Verkehre auf den Autobahnen und in den Erfahrungen im europäischen Ausland. Sie sind Höchstbeträge, die durch die Verordnung zumindest zunächst unterschritten werden sollen. Bei den Sätzen wurde davon ausgegangen, daß sie in den nächsten Jahren nicht geändert werden sollten, auch wenn sich das allgemeine Preisniveau verändert.

Nach Absatz 4 unterliegen die Nebenbetriebe als Gewerbebetriebe grundsätzlich den gewerberechtlichen Vorschriften wie z. B. denen des z. Z. noch geltenden Gaststättengesetzes bzw. der künftig auch für das Gastgewerbe einschlägigen Gewerbeordnung, allerdings mit der Ausnahme, daß die Vorschriften über Sperrzeiten (§ 18 Gaststättengesetz, künftig: § 33 Gewerbeordnung) keine Anwendung finden.

Den Bedürfnissen des heutigen Verkehrs, insbesondere des Fernverkehrs, der sich nicht an den zeitlichen Ablauf des normalen Geschäftslebens hält, würde es nämlich nicht entsprechen und auch nicht genügen, wenn Tankstellen und Raststätten an den Bundesautobahnen an die örtlichen, von der jeweiligen Landesregierung festgesetzten Sperrzeiten gebunden wären. Der Verkehr auf den Bundesautobahnen verlangt gerade auch in der Nachtzeit nach Versorgungs-, Ruhe- und Erholungstätten. Dies dient dabei in ganz besonderem Maße dem Erhalt der Fahrtüchtigkeit und somit der eigenen Sicherheit sowie der Verkehrssicherheit ganz allgemein.

Das Verbot des Alkoholverkaufs bzw. Alkoholausschanks, bisher in der nunmehr aufzuhebenden Verordnung über die Polizeistunde in den Nebenbetrie-

ben der Bundesautobahnen vom 26. Juni 1956 geregelt, muß aus Gründen der Verkehrssicherheit erhalten bleiben.

**Zu Artikel 2 (Aufhebung der
Polizeistundenverordnung)**

Da die Sperrzeiten in der vorliegenden Gesetzesänderung geregelt sind (§ 15 Abs. 4), kann die Polizeistundenverordnung aufgehoben werden.

Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. Zu Artikel 1 (Eingangsworte)

In Artikel 1 sind die Eingangsworte wie folgt zu fassen:

„Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1714), geändert durch Artikel 7 Nr. 1 des Gesetzes vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205), wird wie folgt geändert:

§ 15 erhält folgende Fassung:“.

Begründung

§ 15 FStrG wurde durch den zitierten Artikel 7 Nr. 1 des Gesetzes vom 12. Februar 1990 nicht geändert, insofern ist der bisherige Text mißverständlich. Andererseits müssen die Eingangsworte die letzte Änderung des Gesetzes erkennen lassen, damit später alle Änderungen zurückverfolgt werden können. Bei der neuen Formulierung ist dies der Fall.

2. Zu Artikel 1 (§ 15 Abs. 1 FStrG)

In Artikel 1 sind in § 15 Abs. 1 die Worte „bewachte Parkplätze“ durch die Worte „Anlagen zum Parken“ zu ersetzen.

Begründung

Mit der Änderung soll den Teilnehmern am motorisierten Individualverkehr die Möglichkeit eröffnet werden, auf den Bundesautobahnen an geeigneten Schnittstellen auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen. Dadurch soll gerade in Ballungsgebieten eine spürbare Verkehrsentslastung durch eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger „Straße und Schiene“ erreicht werden (Integrierte Verkehrssysteme). Eine weitere Verkehrsentslastung auf Bundesautobahnen ist auch durch die Förderung von Fahrgemeinschaften zu erwarten, weil diese zu einer Reduktion des Pkw-Aufkommens führt.

Zusätzlich zur Verkehrsentslastung der Bundesautobahnen zugunsten des Fernverkehrs ist durch die Einrichtung von Parkanlagen ebenfalls eine merkliche Entlastung der durch den Individualverkehr völlig überlasteten Ballungszentren und Innenstädte zu erwarten.

Zur Erreichung dieser Entlastungsziele sollten an geeigneten Stellen — insbesondere in der Nähe der Ballungszentren — leistungsfähige „Anlagen zum Parken“ errichtet werden, an denen die vorbeschriebenen Umsteigemöglichkeiten gegeben sind. Bei solchen Anlagen kann es sich beispiels-

weise um P+R-Anlagen, Mitfahrerparkplätze, Parkhäuser oder ähnliche Anlagen handeln. Weitere oder zusätzliche Zu- und Abfahrten sollen im Zuge solcher „Anlagen zum Parken“ als Verbindung zum nachgeordneten Straßennetz in der Regel nicht errichtet oder ermöglicht werden.

3. Zu Artikel 1 (§ 15 Abs. 1 FStrG)

In Artikel 1 sind in § 15 Abs. 1 die Worte „einen unmittelbaren Zugang“ durch die Worte „eine unmittelbare Zufahrt“ zu ersetzen.

Begründung

Durch die Einführung des Begriffs „Zufahrt“ wird ein redaktioneller Fehler beseitigt. Denn nach Sinn und Zweck dieser Regelung und unter Beachtung des § 1 Abs. 3 und des § 8a FStrG sowie des § 18 Abs. 9 StVG kann es sich nur um eine Zufahrt von Nebenbetrieben zu Bundesautobahnen handeln.

4. Zu Artikel 1 (§ 15 Abs. 2 Satz 3 FStrG)

In Artikel 1 sind in § 15 Abs. 2 Satz 3 die Worte „§§ 4, 17 und 18f bis 19a“ durch die Worte „§§ 17 und 18f bis 19a“ zu ersetzen.

Begründung

Hochbauliche Anlagen im Rahmen von Nebenbetrieben können in die Planfeststellung (§ 17 FStrG) einbezogen und im Planfeststellungsbeschluß genehmigt werden, auch wenn es sich um Anlagen Dritter handelt. Von einer solchen Einbeziehung ist in der (niedersächsischen) Praxis bisher nicht Gebrauch gemacht worden, um das Planfeststellungsverfahren nicht auch noch damit zu belasten. Das wird sich in Zukunft nicht ändern. Die bautechnische Sicherheit sollen nach Vorstellung des Gesetzentwurfs die Auftragsverwaltungen der Länder gemäß § 4 FStrG verantworten.

§ 4 FStrG stellt die Träger der Straßenbaulast vom materiellen und formellen Baurecht für ihre Bauten frei. Ohne auf insoweit umstrittene Fragen einzugehen, ist unstrittig, daß Bauten Dritter auf Straßengelände nicht von § 4 FStrG erfaßt sind. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Verantwortlichkeit der Auftragsverwaltungen der Länder für Bauten Dritter auf zur Bundesfernstraße gehörigen Flächen würden die Straßenbauverwaltungen zu „Sonderbauaufsichtsbehörden“ machen. Das ist nicht mehr durch die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes nach Artikel 74 Nr. 22 GG kraft Sachzusammenhanges gedeckt und widerspricht dem Bauordnungsrecht der Länder, für das sie die

Gesetzgebungszuständigkeit haben. Nach der Musterbauordnung sowie nach den daran orientierten Bauordnungen der Länder (vgl. z. B. § 82 Abs. 1 der niedersächsischen Bauordnung), entfällt eine Baugenehmigung, wenn der Bund oder ein Land Bauherr ist und Beamte des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes mit der Fachrichtung „Hochbau“ die Entwurfsarbeiten leiten und die Bauarbeiten überwachen. Das entspricht der Regelung der Verordnung über die baupolizeiliche Behandlung von öffentlichen Bauten vom 20. November 1938. Einzelne Straßenbauverwaltungen der Länder haben zwar Beamte mit den genannten Voraussetzungen. Entscheidend ist aber, daß die Freistellung vom Baugenehmigungsvorbehalt nur dann greift, wenn der Bund oder ein Land Bauherr ist, nicht aber, wenn Bauherr ein privater Dritter ist. In diesen Fällen müssen daher die auch sonst für

bauwillige Bürger geltenden Bauordnungen Anwendung finden. Die Nennung des § 4 in § 15 Abs. 2 des Gesetzentwurfs muß daher gestrichen werden.

Zwar bleiben Nebenbetriebe Straßenbestandteile der Autobahnen (§ 1 Abs. 4 Nr. 5 FStrG). Dennoch sind die Nebenbetriebe, deren Bau Dritten überlassen wird, nicht Bauten des Straßenbaulastträgers. Ihrer Verantwortung für alle Straßenbestandteile kann die Straßenbauverwaltung nur insoweit Geltung verschaffen, als sie bei der Übertragung des Baues an Dritte diesen für die Lage der hochbaulichen Anlagen zur Fahrbahn oder zu (unbewachten) Parkplätzen entsprechende Vorgaben macht und von der Baugenehmigungsbehörde den entsprechenden Bauantrag zur Begutachtung zugeleitet bekommt.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates**1. Zu Artikel 1 (Eingangsworte)**

Die Bundesregierung stellt das vom Bundesrat Gewollte durch folgende Fassung der Eingangsworte klar:

„§ 15 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1714), das durch Artikel 7 Nr. 1 des Gesetzes vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:“.

2. Zu Artikel 1 (§ 15 Abs. 1 FStrG)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Es ist nicht erforderlich, die Worte „bewachte Parkplätze“ durch die Worte „Anlagen zum Parken“ zu ersetzen. Die beispielhafte Aufführung der Nebenbetriebsarten an den Bundesautobahnen zwischen den Klammern des § 15 Abs. 1 der geltenden Fassung des Bundesfernstraßengesetzes

läßt auch andere Betriebsarten an den Autobahnen zu. Hierzu gehören auch die „Anlagen zum Parken“, womit dem Anliegen des Bundesrates Rechnung getragen wird.

3. Zu Artikel 1 (§ 15 Abs. 1 FStrG)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

4. Zu Artikel 1 (§ 15 Abs. 2 Satz 3 FStrG)

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Es ist die Absicht der Bundesregierung, die Verantwortung für Sicherheit und Ordnung ihrer Nebenbetriebsbauten sowie der Bauten, die von privaten Dritten errichtet werden, in einer Hand, nämlich der des Straßenbaulastträgers, zu belassen.

