

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 12/4635 —

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

A. Problem

Die Bundesregierung hatte am 26. März 1985 ein vom Bundesministerium 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 zählten 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).

B. Lösung

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

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 gegebenenfalls 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.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß.

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.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung — Drucksache 12/4635 —
wird in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen
Fassung angenommen.

Bonn, den 7. Dezember 1993

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Michael Jung (Limburg)

Berichterstatter

Zusammenstellung

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

— Drucksache 12/4635 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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

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

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

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.

Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

§ 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:

„§ 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 **eine unmittelbare Zufahrt** 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. **Die Übertragung von Bau und Betrieb kann unter Auflagen und Bedingungen sowie befristet erfolgen; der Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung einer Auflage (§ 35 Verwaltungsverfahrensgesetz) ist ausgeschlossen. Die Übertragung erfolgt unter Voraussetzungen, die für jeden Dritten gleichwertig sind. Dies gilt besonders für Betriebszeiten, das Vorhalten von betrieblichen Einrichtungen sowie Auflagen für die Betriebsführung.** Hoheitliche Befugnisse gehen nicht über; die §§ 4, 17 und 18f bis 19a finden Anwendung.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(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 Bundesminister 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 ausgedient noch verkauft werden.“

(3) unverändert

(4) unverändert

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.

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

unverändert

Bericht des Abgeordneten Michael Jung (Limburg)

I. Verlauf der Ausschlußberatungen

1. Der Gesetzentwurf wurde in der 153. Sitzung des Deutschen Bundestages am 23. April 1993 zur Federführung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen.
2. Der mitberatende Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 16. Juni 1993 empfohlen, dem Gesetzentwurf zuzustimmen.
3. Der federführende Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 1. Dezember 1993 behandelt. Außerdem ist der Gesetzentwurf in der Sitzung des Unterausschusses „Privatisierung der Autobahnn Nebenbetriebe“ am 15. Juni 1993 beraten worden.
4. Der Ausschuß hat dem Gesetzentwurf in seiner geänderten Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD gegen die Stimme der Gruppe der PDS/Linke Liste und bei Enthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zugestimmt.

II. Ziel und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

Im Rahmen ihres Gesamtkonzepts für die Privatisierungs- und Beteiligungspolitik des Bundes hat die Bundesregierung am 17. November 1990 beschlossen, die sich zu 100 % im Eigentum des Bundes befindliche Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln und 49 % der Aktien an Private zu veräußern. 51 % der Aktien wird der Bund (zunächst) behalten. Angestrebtes Ziel ist es, das Nebenbetriebssystem an den Bundesautobahnen wirtschaftlich attraktiver zu gestalten. Dies läßt sich aber nur erreichen, wenn es Privaten ermöglicht wird, Bundesautobahnn Nebenbetriebe zu bauen und zu betreiben. Hierzu ist eine Änderung des geltenden Bundesfernstraßengesetzes, wonach nur der Bund Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen bauen darf, die anschließend verpachtet werden müssen, erforderlich.

Künftig sollen

- Nebenbetriebe auch von Privaten, und hier in erster Linie von der Gesellschaft für Nebenbetriebe auch unter Beteiligung ihrer Pächter auf vom Bund und den Ländern gemeinsam festgelegten Standorten geplant, gebaut und finanziert werden,
- diejenigen, die das Recht zum Betrieb der Tank- bzw. Rastanlage erhalten haben, eine Konzessionsabgabe zahlen, die absatz- (bei Verkauf von Kraftstoffen) bzw. umsatzbezogen ist.

sionsabgabe zahlen, die absatz- (bei Verkauf von Kraftstoffen) bzw. umsatzbezogen ist.

III. Ergebnis der Ausschlußberatungen zum Gesetzentwurf insgesamt

1. Die Ausschlußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. begrüßt den Gesetzentwurf als wichtiges Mittel, das Nebenbetriebssystem an den Bundesautobahnen wirtschaftlich attraktiver zu gestalten. Man ist überzeugt, daß die Privatisierung zu mehr Wettbewerb und damit zur Erhöhung des Leistungsangebots und zu größerer Effizienz der Autobahnn Nebenbetriebe führen wird.
2. Die Ausschlußminderheit der Gruppe der PDS/Linke Liste befürchtet, daß mit dem Gesetzentwurf die Voraussetzungen für das Ende vieler mittelständischer Unternehmen geschaffen würden, denn diese müßten in Konkurrenz mit „Dritten“ treten, bei denen es sich voraussichtlich um kapitalkräftige Konzerne handeln würde, denen sie nicht gewachsen seien.
3. Auf Verlangen des Ausschusses hat das Bundesministerium für Verkehr in der Sitzung am 1. Dezember 1993 zugesichert, daß es das Gesamtkonzept zur Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben vor der jeweiligen Festlegung im Rahmen der Auftragsverwaltung dem Ausschuß zuleiten wird.

IV. Begründung zu den einzelnen Änderungsbeschlüssen des Ausschusses für Verkehr

Soweit die Vorschriften des Gesetzentwurfs unverändert übernommen wurden, wird auf deren Begründung in Drucksache 12/4635 verwiesen.

Die vom Ausschuß beschlossenen Änderungen sind nachfolgend begründet.

Zu Artikel 1

Die vom Ausschuß vorgeschlagene Änderung der Eingangsworte beruht auf der Stellungnahme des Bundesrates (Drucksache 12/4635, S. 8), der die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zugestimmt hat.

Die vom Ausschuß vorgeschlagene Änderung des § 15 Abs. 1 beruht auf der Stellungnahme des Bundesrates (Drucksache 12/4635, S. 8), der die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zugestimmt hat.

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 Fernstraßengesetz sowie des § 18 Abs. 9 StVG kann es sich nur um eine Zufahrt von Nebenbetrieben zu Bundesautobahnen handeln.

Der Ausschuß empfiehlt diese Änderungen einstimmig bei Enthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Artikel 1 (§ 15 Abs. 2)

Die Änderung soll sicherstellen, daß der Bau der Nebenbetriebe neben der GfN zu gleichen Konditionen auch auf Dritte übertragen werden kann, da sonst eine Wettbewerbsverzerrung auftreten könnte.

Der Ausschuß empfiehlt diese Änderung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimme der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Enthaltung der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Bonn, den 7. Dezember 1993

Michael Jung (Limburg)

Berichterstatler

