

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

**zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg),
Dr. Wolf Bauer, Dr. Dionys Jobst, weiterer Abgeordneter 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.**
— Drucksache 12/6884 —

**Entwurf eines Gesetzes über den Bau und die Finanzierung von
Bundesfernstraßen durch Private (Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
— FStrPrivFinG)**

A. Problem

Investitionen in das Bundesfernstraßennetz sollen durch die Beteiligung Privater an Maßnahmen des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen verstärkt werden.

B. Lösung

Mit dem Gesetzentwurf werden die Rechtsgrundlagen für Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau geschaffen. Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von Bundesfernstraßen können künftig Privaten zur Ausführung übertragen werden. Die privat finanzierten Straßenprojekte werden Teil des öffentlichen Straßennetzes, sind also keine Privatstraßen.

Zur Refinanzierung der privatwirtschaftlichen Straßenbauinvestitionen ist die Erhebung von Mautgebühren durch Private vorgesehen.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Erhöhung der Haushaltsansätze für den Bundesfernstraßenbau
bzw. Verzicht auf das Vorziehen der entsprechenden Projekte.

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 12/6884 mit folgender Maßgabe und im übrigen unverändert anzunehmen:

„§ 3 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(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.““

Bonn, den 17. Mai 1994

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Dr. Wolf Bauer

Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Wolf Bauer

- I. Den Gesetzentwurf auf Drucksache 12/6884 hat der Deutsche Bundestag in seiner 213. Sitzung am 3. März 1994 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Rechtsausschuß, den Finanzausschuß und den Ausschuß für Wirtschaft überwiesen.

Der Finanzausschuß hat in seiner Stellungnahme vom 20. April 1994 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste empfohlen, dem Gesetzentwurf zuzustimmen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat in seiner Stellungnahme vom 27. April 1994 mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. und einer Stimme der Fraktion der SPD gegen die Stimmen der Mitglieder der Fraktion der SPD bei einer Enthaltung seitens der Fraktion der F.D.P. empfohlen, dem Gesetzentwurf zuzustimmen.

Der Rechtsausschuß hat in seiner Stellungnahme vom 27. April 1994 mehrheitlich empfohlen, dem Gesetzentwurf zuzustimmen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf in seiner 65. Sitzung vom 27. April 1994 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste dessen Annahme in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung.

- II. Ziel des Gesetzentwurfs ist es, die Rechtsgrundlagen für Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau zu schaffen. Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von Bundesfernstraßen sollen künftig Privaten zur Ausführung übertragen werden. Die privat finanzierten Straßenprojekte werden Teil des öffentlichen Straßennetzes, sind also keine Privatstraßen.

Zur Refinanzierung der privatwirtschaftlichen Straßenbauinvestitionen ist die Erhebung von Mautgebühren durch Private vorgesehen. Im Rahmen des Gesetzentwurfs ist die Möglichkeit der Erhebung von Mauten beschränkt auf

- neu errichtete Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie
- autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten.

- III. Die Ausschlußmehrheit begrüßt den Gesetzentwurf als einen wichtigen Schritt zu einer verbesserten Privatfinanzierung im Verkehrswegebau. Dieser Weg einer verstärkten Mobilisierung privaten Kapitals im Verkehrswegebau werde auch deswegen beschritten, weil die dringend notwendigen Investitionen für Bahn und Straße benötigt würden. Man könne diese notwendigen Investitionen nur leisten, wenn mehr privates Kapital mobilisiert würde. Das Gesetz ermögliche es, wenn Regionen und private Kapitalgeber zu der Überzeugung gelangen würden, daß ein nicht im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenes Projekt auf privatem Kapital aufbauend realisiert werden solle, dafür eine Refinanzierung über Gebühren vorzusehen.

Die Ausschlußminderheit ist der Auffassung, durch diesen Gesetzentwurf werde versucht, Haushaltslöcher im Etat des Bundesministeriums für Verkehr durch Anzapfen privater Gelder zu stopfen. Während überall sonst die Benutzung der Infrastruktur ohne Maut möglich sei, entstünden in den betroffenen Regionen Zusatzkosten, die diese Standorte zusätzlich belasten würden. Der Gesetzentwurf sei ein untauglicher Versuch mit untauglichen Mitteln.

- IV. Soweit die Vorschriften des Gesetzentwurfs auf Drucksache 12/6884 unverändert übernommen wurden, wird auf deren Begründung verwiesen. Durch die vom Ausschuß beschlossene Streichung der Worte „außerhalb von Ortsdurchfahrten“ in § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 wird eine Einschränkung der mautfähigen Verkehrswege aufgehoben.

Der Ausschuß hat die Änderung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Abwesenheit der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste beschlossen.

Bonn, den 17. Mai 1994

Dr. Wolf Bauer
Berichterstatte