

Unterrichtung

durch den Bundesrat

Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen – Drucksachen 14/7013, 14/7087, 14/7822 –

Anrufung des Vermittlungsausschusses

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 13. Dezember 2001 verabschiedeten Gesetz gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes die Einberufung des Vermittlungsausschusses aus folgenden Gründen zu verlangen:

1. Schaffung der Möglichkeit, die Maut nach Benutzungszeiten, Streckenabschnitten und Regionen zu differenzieren.

Begründung

Die in § 3 Abs. 2 Satz 1 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. Die Autobahnmaut sollte mittelfristig auch zu einer Verkehrslenkung nach Tageszeiten und Wochenzeiten sowie zur Entlastung besonders staugefährdeter Streckenabschnitte benutzt werden können. 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 vermeiden, 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.

2. Festschreibung der Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur im Gesetz selbst, wie in

Ziffer 11 in Verbindung mit Ziffer 1b der Stellungnahme des Bundesrates vom 27. September 2001 – Bundesratsdrucksache 643/01 (Beschluss) – dargelegt und begründet.

3. Festlegung der konkreten Harmonisierungsmaßnahmen zur Reduzierung der Abgabenbelastung des deutschen Straßentransportgewerbes im Gesetz selbst und zwar nicht zu Lasten der Länder (vgl. Ziffer 7 in Verbindung mit Ziffer 1a der o. g. Stellungnahme des Bundesrates vom 27. September 2001). Es ist sicherzustellen, dass durch das Gesetz keine Gefährdung zahlreicher Betriebe und Arbeitsplätze im Transportgewerbe eintritt, sondern ein Beitrag zur dringend notwendigen Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen geleistet wird. In Anbetracht der schwierigen konjunkturellen Situation müssen zudem unzumutbare neue Belastungen für Wirtschaft und Verbraucher vermieden werden.
4. Verbesserung der Vorkehrungen gegen mögliche Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz, wie dies insbesondere in Ziffer 4 (Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage zur Herausnahme von „verlagerungsanfälligen“ Autobahnabschnitten aus der Mautpflicht) sowie in Ziffer 5 der o. g. Stellungnahme des Bundesrates vom 27. September 2001 dargelegt und begründet worden ist.
5. Befreiung aller Fahrzeuge von der Mautpflicht, die ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst, einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst, eingesetzt werden.

Begründung

Im Gesetz ist vorgesehen, dass nur Fahrzeuge der Gebietskörperschaften, die im Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst eingesetzt werden, von der Maut

befreit sein sollen. Aus Gründen der Gleichbehandlung sollte diese Freistellung auf alle für diesen Aufgabenbereich eingesetzten Fahrzeuge ausgedehnt werden. Der Begriff der Gebietskörperschaften ist im Übrigen zur Umschreibung von Ländern, Landkreisen, Städten und Gemeinden unscharf.

6. 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

Mit der vorgeschlagenen Änderung soll die Definition der Fahrzeuge im Sinne der Fassung des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG) vom 30. August 1994 wiederhergestellt werden.

Die von der Bundesregierung gegebene Begründung für eine Erweiterung der Definition der mautpflichtigen Fahrzeuge über die in der Richtlinie vorgegebene 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 sowie der Land- und Forstwirtschaft, 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 hinausgeht.

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 (die vom Deutschen Bundestag beschlossene Befreiung von Fahrzeugen, die „ausschließlich für Zwecke des Schausteller- und Zirkusgewerbes eingesetzt werden“, stellt lediglich für eines der bislang begünstigten Gewerbes den Status Quo wieder her). 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 Gebührenausschweitung dazu, dass diese Transporte auf das nachgeordnete Straßennetz ausweichen und dort die Verkehrsprobleme insbesondere in innerörtlichen Bereichen erhöhen.

7. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 – neu – ABMG)

In Artikel 1 ist in § 1 Abs. 2 dem Satz 1 folgende Nummer anzufügen:

„3. Fahrzeuge im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs

- a) Schiene/Straße zwischen der Belade- oder Entladestelle und dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof,
- b) Binnenschiff/Straße und Seeschiff/Straße zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometer Luftlinie gelegenen Binnenhafen oder Seehafen,
- c) Seeschiff/Straße beim Transport von Überseecontainern für bis zu 150 km, wenn die Belade- oder Entladestelle außerhalb eines Umkreises von 150 km Luftlinie um einen deutschen Seehafen liegt.“

Als Folge ist in Artikel 1 § 1 folgender Absatz anzufügen:

„(5)Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung das Verfahren der Befreiung nach § 1 Abs. 2 Nr. 3 näher zu bestimmen.“

Begründung

Zur Förderung des kombinierten Verkehrs sind bisher folgende ordnungs- und steuerpolitische Erleichterungen zugelassen worden: Erhöhtes Lkw-Gesamtgewicht von 44 t im Vor- und Nachlauf auf der Straße, Ausnahme vom Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen und vom Ferienfahrverbot, Anrechnung der Fahrzeit der Rollenden Landstraße auf die tägliche Ruhezeit des Fahrers, Befreiung der ausschließlich im Vor- und Nachlauf eingesetzten Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer sowie Rückerstattung der Kraftfahrzeugsteuer bei der Rollenden Landstraße.

Angesichts des derzeitigen Verkehrsanteils des kombinierten Verkehrs, der angestrebten Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserstraße sowie des Ziels den Güterverkehr der Schiene bis zum Jahr 2015 von 73 Mrd. tkm auf 148 Mrd. tkm zu erhöhen, sind über diese Erleichterungen hinaus weitere Anstrengungen erforderlich.

Es ist daher folgerichtig und dem hohen verkehrspolitischen Stellenwert des kombinierten Verkehrs angemessen, wenn die in seinem Vor- und Nachlauf eingesetzten Lkw generell von der Mautgebühr freigestellt werden. Dies sollte mittels der bisher angewendeten Befreiungskriterien geschehen.

Gleichzeitig ist das Befreiungskriterium von 150 km im Umkreis eines KV-Terminals der Bahn, der Binnenschiffahrt bzw. der Seeschiffahrt durch eine Streckenfreistellung von 150 km beim Transport von Überseecontainern zu ergänzen, um den besonderen Wettbewerbsbedingungen im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen zu entsprechen. Auf diese Weise werden Wettbewerbsnachteile der deutschen Hafenstandorte gegenüber den niederländischen/belgischen Häfen vermieden. Nach jetzigem Stand der Erkenntnisse beabsichtigen die Niederlande/Belgien nicht, eine in der Höhe vergleichbare Maut in absehbarer Zeit einzuführen. Nachdem bereits durch die Trassenentgelten in den Niederlanden signifikante Wettbewerbsvorteile für den Hafen Rotterdam geschaffen wurden, kann nicht auch

noch der Autobahntransport zwischen Rotterdam und deutscher Grenze von rd. 150 km weitgehend kostenfrei bleiben, ohne dass ein Ausgleich für betroffene deutsche Standorte geschaffen wird.

8. 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 Bundesrates 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 obliegen 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. Hoheitliche 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 einzuholen, 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 Gesetzes enthält zusammenfassend die Regelungen über die Beleihung eines privaten Betreibers mit der Mauterhebung sowie die Übertragung des Baus von Mauterhebungseinrichtungen sowie des Betriebs von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen. Als Folge entfällt § 4 Abs. 2 des Gesetzes, der innerhalb der Regelungen der Pflichten des Mautschuldners systemwidrig eingeordnet ist. § 6 Abs. 1 des Gesetzes ist durch eine inhaltsgleiche Bestimmung im Bundesfernstraßengesetz zu ersetzen, während § 6 Abs. 2 aufgrund der Neuregelung 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.

Zu § 6 Abs. 2

§ 6 Abs. 2 übernimmt vollinhaltlich die bisher in § 4 Abs. 2 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.

9. 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 18. 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 in Artikel 1 der § 6 Abs. 1 zu streichen.

Begründung

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

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.