

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FStrPrivFinÄndG)

A. Problem und Ziel

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 schafft die rechtlichen Voraussetzungen für die Anwendung von Betreibermodellen im Bundesfernstraßenbau: Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung bestimmter Bundesfernstraßenprojekte können danach auf Private übertragen werden. Der Private erhält zur Refinanzierung das Recht zur Mautgebührenerhebung. Auf der Grundlage dieses Gesetzes wurden für zwei Projekte Konzessionsverträge abgeschlossen, einige weitere Betreibermodelle zeichnen sich konkret ab. Die bei den Projekten gemachten Erfahrungen haben Schwierigkeiten bei der Realisierung von Betreibermodellen aufgezeigt, weil das bisherige Gesetz in einigen zentralen Bereichen operationelle Defizite aufweist. Das Änderungsgesetz soll diese Schwierigkeiten beseitigen und im Vergleich zur bisherigen Rechtslage ein höheres Maß an (Rechts-)Sicherheit für alle Betroffenen herstellen (Nutzer, Konzessionsnehmer, Konzessionsgeber) und zugleich einen Anreiz zu vermehrtem Einsatz privaten Kapitals bei der Schaffung öffentlicher Infrastruktur schaffen.

B. Lösung

Das Änderungsgesetz beschränkt sich auf sachdienliche, betriebswirtschaftlich und rechtlich erforderliche Konkretisierungen und Ergänzungen zur Erhebung und Entrichtung der Mautgebühr für die privat finanzierten Streckenabschnitte. Grundlegende strukturelle Änderungen beinhaltet es nicht. Vor allem durch Konkretisierungen im Bereich der Beleihung und der Refinanzierung wird ein höheres Maß an Rechts- und Investitionssicherheit geschaffen. Ergänzende Bestimmungen zur praktischen Durchführung der Mautgebührenerhebung durch den Privaten (z. B. Zugriff auf Halterdaten, Datenschutz, Kontrolle der Mautgebührenentrichtung, Ordnungswidrigkeiten, verkehrliche Anordnungen) beseitigen operationelle Schwierigkeiten.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

Kein Vollzugaufwand

E. Sonstige Kosten

Im Übrigen entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER**

Berlin, den 6. März 2002

Herrn
Wolfgang Thierse
Präsident des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes und
straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FStrPrivFinÄndG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 722. Sitzung am 1. Februar 2002 gemäß Artikel 76 Absatz 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.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FStrPrivFinÄndG) Vom ... 2002

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

Artikel 1

Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Mautgebührenerhebung durch Private

(1) Die Landesregierungen werden ermächtigt, einen Privaten, der sich vertraglich zur Übernahme von Aufgaben nach § 1 Abs. 2 für ein in der Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 1 Satz 2 festgelegtes Fernstraßenprojekt verpflichtet, durch Rechtsverordnung mit dem Recht zur Erhebung einer Mautgebühr nach Maßgabe des § 3 für diesen Bundesfernstraßenabschnitt zu beleihen. Sie können diese Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die oberste Landesstraßenbaubehörde übertragen. Die Mautgebühr dient der Refinanzierung der dem Privaten im Zusammenhang mit der Erfüllung der nach § 1 Abs. 2 übernommenen Aufgaben entstehenden Aufwendungen zuzüglich eines projektangemessenen Unternehmergewinns. Das Mautgebührenaufkommen steht dem Privaten zu. Der Private untersteht der Aufsicht der jeweils zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörde. Diese ist ermächtigt, ihre Aufsichtsbefugnisse auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Ein Widerspruchsverfahren gegen einen von dem Privaten erlassenen Gebührenbescheid findet nicht statt. Die Vollstreckung der Gebührenbescheide erfolgt nach den jeweiligen landesrechtlichen Regelungen.

(2) Der Private ist zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung aller zur Durchführung der Mautgebührenerhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen verpflichtet. Er hat deren Anordnung spätestens vier Monate vor der Indienststellung der Strecke bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans zu beantragen. Später notwendige Änderungen sind unverzüglich zu beantragen. Der Betreiber untersteht insoweit der Aufsicht der Straßenverkehrsbehörde; deren Anordnungen und Weisungen ist Folge zu leisten.

(3) Der Private ist berechtigt, die zur Durchführung der Mautgebührenerhebung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach Maßgabe des von den Straßenverkehrsbehörden genehmigten Verkehrszeichenplans zu betreiben.

(4) Der Private ist verpflichtet, die jeweils geltenden Mautgebühren für den Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar und gut lesbar auszuhängen.“

2. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3

Mautgebühren

(1) Mautgebühren nach § 2 können erhoben werden für die Benutzung von nach Maßgabe dieses Gesetzes errichteten

1. Brücken, Tunneln und Gebirgspässen im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen
2. mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Strecken festzulegen, die nach Maßgabe dieses Gesetzes und der hierzu ergangenen Rechtsverordnungen gebaut, erhalten, betrieben und finanziert werden sollen.

(2) Die Mautgebühren richten sich nach den Kosten für Bau, Erhaltung, Betrieb und weiteren Ausbau der jeweiligen Strecke. In diesem Rahmen müssen sie zumindest unter Berücksichtigung von Wegstrecke und der Fahrzeugart in einem angemessenen Verhältnis zu dem durchschnittlichen Vorteil der Benutzung stehen. Die Höhe der Mautgebühren kann auch von der Häufigkeit und dem Zeitpunkt der Benutzung abhängig gemacht werden.

(3) Berücksichtigungsfähige Kosten sind die bei wirtschaftlicher Betriebsführung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ansatzfähigen Kosten. Diese setzen sich zusammen aus den Grundkosten und den kalkulatorischen Kosten. Grundkosten sind die Kosten für den Betrieb, die Instandhaltung und die Instandsetzung der Strecke sowie Steuern, Gebühren, Beiträge und Abgaben, mit Ausnahme der Einkommen- und Körperschaftsteuer einschließlich der darauf entfallenden Zuschläge nach den jeweils geltenden gesetzlichen Vorschriften. Zu den Grundkosten gehören insbesondere die Kosten für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Entgelte für in Anspruch genommene Fremdleistungen, Personalkosten sowie Fremdkapitalzinsen. Zu den kalkulatorischen Kosten zählen Abschreibungen sowie kalkulatorische Wagnisse und Zinsen. Der Berechnung von Abschreibungen sind die Anschaffungs- oder Herstellungskosten zugrunde zu legen. Der Abschreibungsbetrag ist auf die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der jeweiligen Anlage oder jeweiligen Teile der Anlage zu verteilen, höchstens jedoch auf den Zeitraum der Konzessionslaufzeit. Die An-

schaffungs- und Herstellungskosten sind vor der Berechnung der Abschreibung um eine darauf entfallende etwaige Anschubfinanzierung und um darauf entfallende etwaige sonstige öffentliche Fördermittel zu vermindern. Sonderabschreibungen und steuerlich veranlasste erhöhte Absetzungen bleiben außer Betracht. Kalkulatorische Zinsen sind Kosten, die für die Bereitstellung des von dem Privaten eingesetzten Eigenkapitals angesetzt werden.

(4) Als angemessene kalkulatorische Verzinsung des von dem Privaten eingesetzten Eigenkapitals gilt die durchschnittliche Rendite zehnjähriger deutscher Bundesanleihen in einem Zeitraum von 20 Jahren, die der jeweiligen Kalkulationsperiode vorausgehen, zuzüglich eines dem jeweiligen unternehmerischen Risiko angemessenen Risikozuschlags. Der Risikozuschlag darf nicht zu einer unverhältnismäßigen Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals führen.

(5) Unverhältnismäßige Kostenunter- oder Kostenüberdeckungen sind rechtzeitig und angemessen auszugleichen. Der Ausgleich einer Kostenunterdeckung ist ausgeschlossen, wenn sich der Private durch Vereinbarung im Konzessionsvertrag verpflichtet, Bau, Erhaltung und Betrieb der Strecke zu einem Festpreis durchzuführen, der dann zu gleichen Teilen auf die Konzessionslaufzeit aufgeteilt wird. Die Kalkulation des Festpreises ist im Konzessionsvertrag offen zulegen und im Rahmen der Berechnung der konkreten Mautgebührenhöhe unter Beachtung der Absätze 2 und 3 und der Rechtsverordnungen gemäß § 3a nachzuprüfen. Auch für die Kosten des Betriebs der jeweiligen Strecke und für die Kosten des Betriebs der Mautgebührenerhebungseinrichtungen können Festpreisvereinbarungen getroffen werden, die dann entsprechend zu behandeln sind.“

3. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a
Rechtsverordnung über die Höhe
der Mautgebühr

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Bestimmungen über die Bemessung der Mautgebühren und die Kalkulation des Gebührensatzes nach § 3 Abs. 2 bis 5 zu erlassen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmt durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates für die in einer Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 1 Satz 2 jeweils festgelegte Strecke die Höhe der Mautgebühr unter Beachtung des § 3 Abs. 2 bis 5 und der Rechtsverordnung nach § 3a Abs. 1. Der Private erwirbt mit Auftragserteilung einen Anspruch auf deren Erlass. Solange die ansatzfähigen Kosten noch nicht abschließend feststehen, erfolgt die Festsetzung der Mautgebühren in der Rechtsverordnung nach Satz 1 auf der Basis der nach der Angebotskalkulation des Privaten ansatzfähigen Kosten, die um die bereits nachgewiesenen Kosten aktualisiert wurden; der Nachweis erfolgt durch prüfbar aufgestellte Kosten, die eine rasche und sichere Beurteilung ermöglichen muss.“

4. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6
Entrichtung der Mautgebühr

(1) Der Schuldner hat die Mautgebühr in der sich aus der Rechtsverordnung nach § 3a Abs. 2 Satz 1 und 3 ergebenden Höhe spätestens bei Beginn der mautgebührenpflichtigen Benutzung der Strecke oder im Falle einer Stundung zu dem festgesetzten Zeitpunkt an den Privaten zu entrichten.

(2) Der Private hat dem Schuldner die Entrichtung der Mautgebühr durch Barzahlung zu ermöglichen. Darüber hinaus darf er die Mautgebühr im Einzugs- oder automatisierten Verfahren erheben. Auf Verlangen des Schuldners ist eine Quittung zu erteilen.

(3) Wird die Mautgebühr im Einzugsverfahren oder im automatisierten Verfahren entrichtet, darf der Private Daten nur erheben, verarbeiten und nutzen, soweit dies erforderlich ist, um mautgebührenpflichtige Benutzungen zu ermöglichen (Berechnungsdaten), abzurechnen (Abrechnungsdaten) und zu kontrollieren (Kontrolldaten). Es sind

1. Berechnungsdaten:

- a) das Kennzeichen des Fahrzeugs,
- b) die für die Mautgebührenhöhe maßgeblichen Merkmale des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination,
- c) die Höhe der zu entrichtenden Mautgebühr;

2. Abrechnungsdaten:

- a) Ort und Zeit der mautgebührenpflichtigen Benutzung der Strecke,
- b) Zeitpunkt und Höhe der entrichteten oder noch zu entrichtenden Mautgebühr,
- c) sonstige Daten, die für die Abwicklung der durch Rechtsverordnung nach Absatz 6 zugelassenen Zahlungs- und Abrechnungsverfahren erforderlich sind;

3. Kontrolldaten:

- a) das Kennzeichen und das Bild des Fahrzeugs,
- b) die für die Mautgebührenhöhe maßgeblichen Merkmale des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination,
- c) die Höhe der entrichteten und der zu entrichtenden Mautgebühr,
- d) Ort und Zeit der mautgebührenpflichtigen Benutzung der Strecke,
- e) der Name der Person, die die Strecke benutzt.

(4) Der Schuldner der Mautgebühr hat bei der Mautgebührenerhebung nach Maßgabe des § 8 mitzuwirken. Er hat die technischen Einrichtungen zur Mautgebührenerhebung ordnungsgemäß zu benutzen und die für die Mautgebührenerhebung maßgeblichen Tatsachen anzugeben.

(5) Hat der Private mit einer anderen Stelle einen Vertrag über die Be- und Abrechnung der Mautgebühr geschlossen, sind die Vorschriften über Datenverarbeitung

im Auftrag anzuwenden. Die Absätze 2 und 3 gelten für den Auftragnehmer entsprechend.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt nach Anhörung der jeweils zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörde durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates ergänzende Bestimmungen über Art und Umfang der Erhebung, Verarbeitung und Nutzung der Daten nach Absatz 3 für die vom Privaten jeweils eingesetzten Verfahren.“

5. Nach § 7 werden folgende §§ 8 bis 10 eingefügt:

„§ 8
Nachweis und Kontrolle
der Mautgebührenentrichtung

(1) Auf Verlangen des Privaten hat der Schuldner die ordnungsgemäße Entrichtung der Mautgebühr nachzuweisen. Hat der Schuldner im Voraus die Mautgebühr entrichtet und hierüber Belege erhalten, so hat er diese bei der Benutzung mitzuführen und auf Verlangen den zur Kontrolle befugten Personen zur Prüfung auszuhändigen.

(2) Hat der Schuldner die Mautgebühr nicht oder nicht in voller Höhe entrichtet, darf der Private die Kontrolldaten zum Zweck der Einziehung der Mautgebühr oder zur Erstellung des Gebührenbescheids erheben und verarbeiten.

§ 9
Datenlöschungen, Geschäftsstatistiken

(1) Der Private hat

1. Berechnungsdaten, soweit sie nicht Abrechnungsdaten sind, unverzüglich nach Durchführung der Berechnung zu löschen,
2. Abrechnungsdaten zu löschen, sobald feststeht, dass die Mautgebühr nach § 6 entrichtet wurde und Rechtsmittel nicht oder nicht fristgerecht eingelegt wurden,
3. Kontrolldaten zu löschen, sobald feststeht, dass die Mautgebühr ordnungsgemäß entrichtet wurde,
4. Bilder und Daten, die im Rahmen der Kontrolle erhoben und gespeichert wurden, unmittelbar nach dem Kontrollvorgang zu löschen, wenn das Kraftfahrzeug nicht der Mautgebührenpflicht unterliegt.

Wurden fristgemäß Rechtsmittel gegen den Mautgebührenbescheid eingelegt, sind die Daten spätestens einen Monat nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens zu löschen. Ist die Mautgebühr nicht nach § 6 entrichtet worden, hat der Private die Kontroll- und Verfahrensdaten spätestens einen Monat nach rechtskräftigem Abschluss des Verwaltungs- und Vollstreckungsverfahrens oder Ordnungswidrigkeiten- oder Strafverfahrens zu löschen.

(2) Ist die Erteilung einer Quittung vereinbart worden, sind die zu quittierenden Daten nach Erteilung der Quittung unverzüglich zu löschen.

(3) Die nach diesem Gesetz gespeicherten Daten darf der Private in anonymisierter Form zur Erstellung von Geschäftsstatistiken speichern, verändern und nutzen.

§ 10
Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 6 Abs. 1 in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 3a Abs. 2 Satz 1 die Mautgebühr nicht oder nicht rechtzeitig entrichtet,
2. entgegen § 6 Abs. 3 Satz 1, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach Absatz 6, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5 Satz 2, Daten erhebt oder verarbeitet, oder
3. entgegen § 9 Abs. 1 oder 2 Daten nicht oder nicht rechtzeitig löscht.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 mit einer Geldbuße bis zu tausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu dreißigtausend Euro geahndet werden.“

6. Der bisherige § 8 wird § 11.

Artikel 2

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. März 2001 (BGBl. I S. 386), wird wie folgt geändert:

1. § 35 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden in Nummer 9 das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt, in Nummer 10 der Punkt am Ende durch das Wort „oder“ ersetzt und folgende Nummer 11 angefügt:

„11. zur Ermittlung der Mautgebühr für die Benutzung von Bundesfernstraßen und zur Verfolgung von Ansprüchen nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung.“

- b) In Absatz 5 werden in Nummer 5 der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 6 angefügt:

„6. von den Zulassungsbehörden und dem Kraftfahrt-Bundesamt für Maßnahmen nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung und den hierauf beruhenden Rechtsvorschriften an den Privaten, der mit der Erhebung der Mautgebühr beliehen worden ist.“

2. Nach § 36 Abs. 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die Übermittlung nach § 35 Abs. 1 Nr. 11 aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an den Privaten, der mit der Erhebung der Mautgebühr beliehen worden ist, erfolgen.“

Artikel 3**Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**

§ 45 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 11. Dezember 2000 (BGBl. I S. 1690) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach Absatz 1d wird folgender neuer Absatz 1e eingefügt:

„(1e) Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die für den Betrieb von mautgebührenpflichtigen Strecken erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, einschließlich der erforderlichen Hinweiszeichen, auf der Grundlage des von dem Konzessionsnehmer vorgelegten Verkehrszeichenplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichenplans zu treffen.“

2. Der bisherige Absatz 1e wird Absatz 1f.

Artikel 4**Änderung der Fahrzeugregister-Verordnung**

Die Fahrzeugregister-Verordnung vom 20. Oktober 1987 (BGBl. I S. 2305), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1090), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Nach § 10 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 10a Übermittlung vom Kraftfahrt-Bundesamt an die mit der Durchführung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes beliehenen Privaten.“

- b) Nach § 12 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 12a Übermittlung von Daten nach § 36 Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes.“

2. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:

„§ 10a

Übermittlung vom Kraftfahrt-Bundesamt an die mit der Durchführung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes beliehenen Privaten

Das Kraftfahrt-Bundesamt darf bei Fahrzeugen mit amtlichen Kennzeichen zum Zweck der Ermittlung des Mautgebührensschuldners und der Höhe der Mautgebühren nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung nach § 35 Abs. 5 Nr. 6 des Straßenverkehrsgesetzes die nach § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des

Straßenverkehrsgesetzes gespeicherten Halterdaten und die nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 7 Buchstaben c bis e sowie die nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 Nr. 6a gespeicherten Fahrzeugdaten an den mit der Durchführung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes beliehenen Privaten übermitteln.“

3. Nach § 12 wird folgender § 12a eingefügt:

„§ 12a

Übermittlung von Daten nach § 36 Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes

(1) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes dürfen die in § 10a genannten Daten bereitgehalten werden, soweit sie für die Ermittlung des Gebührensschuldners sowie die Ermittlung der Höhe der Mautgebühr nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung erforderlich sind.

(2) Die Daten nach Absatz 1 werden für den mit der Erhebung der Mautgebühr nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz beliehenen Privaten zum Abruf bereitgehalten.“

Artikel 5**Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang**

Die auf den Artikeln 3 und 4 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnungen können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 6**Neufassung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes in der vom Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 7**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Mit dem Gesetz zur Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes soll – im Vergleich zur bisherigen Rechtslage – für alle Betroffenen vor allem ein höheres Maß an Rechtssicherheit erreicht werden. Das Änderungsgesetz beschränkt sich auf sachdienliche, rechtlich und betriebswirtschaftlich erforderliche Konkretisierungen und Ergänzungen zur Erhebung und Entrichtung der Mautgebühr. Grundlegende strukturelle Änderungen beinhaltet es nicht.

Die Änderungen werden sich positiv auf die sich konkret abzeichnenden und künftige Betreibermodelle auswirken. Das ist im Sinne der Privaten und der Konzessionsgeber. Zu Gunsten der Nutzer werden sich z. B. die konkreten Vorgaben über die auf den Nutzer umlegbaren, berücksichtigungsfähigen Kosten auswirken. Mit der Gesetzesänderung wird zugleich die Entscheidung aus dem Jahre 1994 bekräftigt, Privaten die Möglichkeit zu verschaffen, den Bau, die Erhaltung, den Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen zu überlassen, um wirtschaftlich rentable Straßenbauvorhaben durchzuführen, die wegen anderweitiger Prioritäten derzeit durch Haushaltsfinanzierung nicht realisiert werden können; als Anreiz dient die Möglichkeit der Gebührenfinanzierung.

Eine intensive Befassung mit der Anwendung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes auf Bauprojekte und Erarbeitung von Musterregelungen, an der u. a. Fachverbände, Banken und (Bau-)Unternehmen beteiligt waren, zeigte, dass das Gesetz in der bisherigen Fassung einige elementare Fragen in wenig operabler Art und Weise behandelt. Durch das Änderungsgesetz sollen für den Privaten Rechts- und Planungssicherheit erhöht werden. Es befasst sich im Wesentlichen mit folgenden Bereichen:

1. Bestimmungen zur Beleihung des Privaten,
2. Festlegung privat zu finanzierender Projekte durch eine separat zu erlassende Rechtsverordnung,
3. Refinanzierungsfragen, d. h. Bestimmungen über berücksichtigungsfähige Kosten sowie
4. die Einführung einer Verordnungsermächtigung zur Konkretisierung der für die Berechnung der jeweiligen Mautgebühr maßgeblichen Kriterien. Darüber hinaus werden
5. ein Anspruch auf Erlass der Mautgebührenverordnung,
6. Regelungen über die Entrichtung und Kontrolle der Mautgebührent Entrichtung (Prinzip der Selbstdeklaration, Mitwirkungspflichten des Gebührenschuldners),
7. eine Regelung über die Erhebung und Nutzung von Daten sowie
8. ein Ordnungswidrigkeitentatbestand neu eingefügt.

Das Gesetz konkretisiert die für die Durchführung privater Investitionen im Bereich des Baus, der Erhaltung, des Betriebs und der Finanzierung von Bundesfernstraßenabschnitten erforderlichen Rechtsgrundlagen. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Erhebung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen folgt aus

Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 Grundgesetz (GG), die Kompetenz für die Einführung eines Ordnungswidrigkeitentatbestands aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 GG liegen vor. Zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit sowie zur Herstellung einheitlicher Lebensverhältnisse ist eine einheitliche Regelung für die mautgebührenpflichtige Nutzung der Strecken erforderlich. Bundesweit gleiche Bedingungen für die Erteilung von Konzessionen an Private sowie eine bundesgesetzliche Verankerung der Refinanzierungsmöglichkeiten des Privaten gewährleisten einheitliche Lebensverhältnisse. Da es sich bei den öffentlichen, dem Fernverkehr dienenden Straßen nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz auf Grund ihrer Widmung um „öffentliche Sachen“ handelt, muss deren Benutzung im Rahmen des Gemeingebrauchs allen Bürgern unter denselben wirtschaftlichen und rechtlichen Bedingungen möglich sein. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass der Private für den Konzessionszeitraum von regelmäßig 30 Jahren eine Monopolstellung auf der Strecke erhält. Da privat finanzierte Strecken auch landesgrenzenübergreifend denkbar sind, ist eine bundeseinheitliche Regelung sachgerecht. Diese Erwägungen gelten auch für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten.

Der Gesetzentwurf hat auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte keinen Einfluss. Der Private refinanziert seine Aufwendungen für Bau, Erhaltung, Betrieb und Ausbau der Strecke allein über die von Nutzern entrichteten Mautgebühren. Für den Bundeshaushalt entstehen keine Kosten.

Auswirkungen für die sozialen Sicherungssysteme und Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf Einzelpreise und auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Für die Wirtschaft, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen entstehen keine Kosten.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nr. 1

§ 2 Abs. 1 bestimmt, wer die Beleihung des Privaten vornimmt, wie dies geschieht und welche Folgen die Beleihung auslöst: Die Beleihung erfolgt durch eine von der jeweiligen Landesregierung oder obersten Landesstraßenbaubehörde zu erlassende Rechtsverordnung. Der Private erhält dadurch das hoheitliche Recht zur Gebührenerhebung. Die Gebühr wird auf der Grundlage der Rechtsverordnung nach § 3a Abs. 2 Satz 1 und 3 FStrPrivFinG von dem Privaten im Einzelfall gegenüber dem Streckennutzer der Höhe nach durch Verwaltungsakt festgesetzt. Mit dem Erlass einer Beleihungsverordnung wird zugleich dem rechtsstaatlich bedingten Erfordernis der Veröffentlichung der Außenrechtszuständigkeit des Privaten zum Erlass von Verwaltungsakten Rechnung getragen. Die funktionelle Eingliederung des Privaten in die Landesverwaltung durch die Beleihung hat zur Folge, dass er der Aufsicht der jeweiligen obersten Landesstraßenbaubehörde untersteht. Sofern diese von ihrer Delegationsbefugnis Gebrauch macht, kann sie auch die Aufsichtsbefugnisse über den Privaten auf eine

nachgeordnete Behörde delegieren. Bei den nachgeordneten Behörden muss es sich um fachlich qualifizierte Behörden handeln. Es wird zudem klargestellt, dass die Mautgebühren nicht nur zur Refinanzierung der von dem Privaten im Zusammenhang mit der nach § 1 Abs. 2 übernommenen Aufgabe entstehenden Aufwendungen dienen, sondern auch der Erzielung eines angemessenen Unternehmensgewinns. Die Konkretisierungen berücksichtigen, dass die Erhebung von Mautgebühren auf Bundesfernstraßen der Verwaltung durch die Länder im Auftrag des Bundes unterfällt und mit Artikel 85, 90 des Grundgesetzes vereinbar sein muss.

Absatz 2 konkretisiert Rechte und Pflichten des Privaten vor allem in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht. Gründe der Rechtssicherheit, Systematik und der Praktikabilität sprechen dafür, dass der Private auch die für die Mautgebührenerhebung erforderlichen Einrichtungen beschafft, unterhält und gegebenenfalls entfernt. Die Befugnis zum Betrieb der notwendigen Mauteinrichtungen und Verkehrszeichen zur Mautgebührenerhebung ist notwendige Folge der Beleihung mit dem Recht zur Gebührenerhebung, die ansonsten leerlaufen würde und nicht der Refinanzierung dienen könnte.

Absatz 3 legt fest, dass der Private die zur Durchführung der Mautgebührenerhebung erforderlichen Zeichen und Einrichtungen nach Maßgabe des genehmigten Verkehrszeichenplans betreibt.

Die in Absatz 4 festgelegte Pflicht zur Offenlegung der jeweils geltenden Mautgebühren erfolgt aus Publizitätsgründen; sie ist nicht im Sinne einer Wirksamkeitsvoraussetzung der Verordnung nach § 2 Abs. 1 zu verstehen. Die Einhaltung dieser Pflicht kann durch den Konzessionsvertrag erwirkt werden.

Zu Artikel 1 Nr. 2

In § 3 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „neu“ durch die Worte „nach Maßgabe dieses Gesetzes“ ersetzt. Zum einen wird dadurch die Möglichkeit eröffnet, ein Projekt, das nach Maßgabe dieses Gesetzes errichtet wurde, beispielsweise im Falle einer Insolvenz des Privaten während des Konzessionszeitraums für den restlichen Zeitraum oder für einen neuen Konzessionszeitraum erneut auszuschreiben und zu vergeben. Zum anderen wird die im Musterkonzessionsvertrag vorgesehene Regelung zur Vertragsübernahme rechtlich abgesichert.

Die Trennung der früher gemeinsam in § 3 Abs. 3 enthaltenen Ermächtigung zur Festlegung der Projekte nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz sowie der Höhe der Mautgebühr in zwei separate Verordnungsermächtigungen in § 3 Abs. 1 Satz 2 und § 3a Abs. 2 Satz 1 erfolgt aus Rechts- und Praktikabilitätsgründen: Nach bisheriger Rechtslage erhielt der Private Rechts- und Finanzierungssicherheit erst, wenn er bereits in erheblichem Maße Investitionen getätigt hat, da nur eine Verordnung über die Festlegung der Projekte und die Mautgebührenhöhe erlassen werden und die gemeinsame Verordnung daher erst kurz vor Indienststellung konkreter Projekte ergehen konnte. Durch die Trennung der Verordnungsermächtigungen kann die dem Privaten Planungssicherheit verschaffende Projektfestlegung bereits frühzeitig erfolgen. Dadurch wird ein interessengerechtes Vorgehen ermöglicht. Auf Grund der frühzeitigen Festlegung sind künftige Projekte vor Abschluss der

vertraglichen Vereinbarungen nach § 1 Abs. 2 FStrPrivFinG bekannt. Darüber hinaus werden durch die Neuregelung auch die Bundesländer in die Entscheidung über Mautgebührenstrecken einbezogen und der Bund setzt diese nicht einseitig auf dem Gebiet eines Landes fest.

In Absatz 2 wird das zwingende Differenzierungskriterium zur Bestimmung der Mautgebührenhöhe „zulässiges Gesamtgewicht“ gestrichen und durch das Wort „zumindest“ ergänzt.

Das Kriterium „zulässiges Gesamtgewicht“ stößt bei der praktischen Umsetzung im Rahmen der Mautgebührenerhebung auf Schwierigkeiten. Anhand äußerer Merkmale lässt sich das zulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeugs nicht eindeutig bestimmen. Auch Abmessungen des Fahrzeugs lassen nicht den Schluss auf ein bestimmtes zulässiges Gesamtgewicht zu, das Wiegen der Fahrzeuge ist kostspielig und zeitintensiv. Die schnelle Erfassung der Gebührenbemessungsparameter und die zügige Bestimmung der Höhe der Mautgebühr ist aber Voraussetzung für einen raschen, störungsfreien Ablauf der Mautgebührenerhebung. Auch Artikel 7 Abs. 5 der Richtlinie 99/62/EG verlangt, dass Maut- und Benutzungsgebühren in einer den Verkehrsfluss möglichst wenig beeinträchtigenden Art erhoben werden. Die Streichung dieses Kriteriums löst das erfassungstechnische Problem. Die Einfügung zusätzlicher Differenzierungsparameter, z. B. „Achszahl“ oder „Höhe über der Vorderachse“ ist durch die Einfügung des Wortes „zumindest“ möglich. Es wird Spielraum für eine gebühren- und verfassungsrechtlich konforme Differenzierung der Mautgebühren geschaffen. Zugleich wird eine gegenüber den dynamischen technischen Entwicklungen zur Gebührenerfassung und der damit zusammenhängenden Gebührenbemessung offene Regelung eingeführt, die eine Differenzierung der Mautgebührenhöhe unter Beachtung des Gleichbehandlungsgrundsatzes ermöglicht.

Absatz 3 bestimmt in gesetzlich konkreter Form, welche Kosten bei der periodenbezogenen Berechnung der Mautgebühr berücksichtigt werden dürfen. Der Gesetzgeber stellt klar, dass er unter Beachtung der sich aus der Verfassung ergebenden gebührenrechtlichen Grundsätze einen betriebswirtschaftlichen Kostenbegriff zu Grunde legt und präzisiert damit das Ergebnis einer Auslegung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes. Bereits das in der Begründung zum Gesetz enthaltene Wort „Refinanzierung“ deutete auf einen betriebswirtschaftlichen Kostenbegriff hin. Zum anderen sprach die Entscheidung für eine „staatliche Gebühr“, bei der es sich um eine typische Nutzungsgebühr handelt, dafür, dass auch der für Benutzungsgebühren anerkannte betriebswirtschaftliche Kostenbegriff galt.

Die betriebswirtschaftlich ansatzfähigen Kosten setzen sich zusammen aus den Grundkosten und den kalkulatorischen Kosten. Zu den kalkulatorischen Kosten zählen die Abschreibungen, kalkulatorischen Wagnisse und kalkulatorischen Zinsen. Hinsichtlich der ansatzfähigen Kosten gilt der Grundsatz des Sachzusammenhangs, d. h. ansatzfähig sind diejenigen Kosten, die in einem Sachzusammenhang zu dem jeweiligen Projekt stehen.

Absatz 4 schreibt vor, dass als angemessene kalkulatorische Verzinsung des von dem Privaten eingesetzten Eigenkapitals die durchschnittliche Rendite zehnjähriger deutscher Bundesanleihen in einem Zeitraum von 20 Jahren, die der

jeweiligen Kalkulationsperiode vorausgehen, zuzüglich eines dem jeweiligen unternehmerischen Risiko angemessenen Risikozuschlags gilt.

Absatz 5 enthält die Verpflichtung, unverhältnismäßige Kostenunter- oder -überdeckungen rechtzeitig auszugleichen. Der Ausgleich muss verhältnismäßig sein. Er erfolgt durch Anpassung der Mautgebühr in der folgenden Berechnungsperiode.

Der Private darf eine Kostenunterdeckung nicht ausgleichen, wenn er sich vertraglich zum Bau, Betrieb und zur Erhaltung der Strecke zu einem Festpreis verpflichtet hat, der gleichmäßig auf die Konzessionszeit aufzuteilen ist. Dies ist eine gebührenrechtlich neue, für Betreibermodelle sachgerechte Bestimmung. Der im Rahmen der Ausschreibung und damit im Wettbewerb ermittelte Private wird auf diese Art und Weise an das von ihm abgegebene Angebot gebunden. Der Gefahr einer besonders niedrigen Angebotskalkulation und einer späteren Belastung der Straßenbenutzer mit „nachträglichen Mehrkosten“ wird entgegengewirkt. Für diese Regelung spricht auch die Definition des Gebührenbegriffs durch das Bundesverfassungsgericht, wonach die Gebühr dem spezifischen Zweck dient, die Kosten einer zur Verfügung gestellten Anlage zu decken. Eine Festpreisvereinbarung und die Umlage der darin vereinbarten Kosten auf die Mautgebühr ist damit jedenfalls dann nicht mehr zu vereinbaren, wenn die darin festgelegten Kosten außer Verhältnis zu den Kosten stehen würden, die dem Straßenbaulassträger bei einer konventionellen Realisierung des Projekts entstanden wären. Diesem Risiko wird durch die Regelung begegnet.

Zu Artikel 1 Nr. 3

§ 3a Abs. 1 enthält eine Ermächtigung zur Konkretisierung der in § 3 Abs. 2 bis 5 niedergelegten Kriterien durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen ist. In der Rechtsverordnung können z. B. außerplanmäßige Anpassungen der Mautgebühr in Fällen evidenter Kostenunter- bzw. Kostenüberdeckung im Sinne von § 3 Abs. 5 vorgesehen werden. Da Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen Aufgaben sind, die nach Artikel 90 Abs. 2 des Grundgesetzes die Länder im Auftrag des Bundes ausführen, ist die Mitwirkung der Länder beim Erlass dieser, generell für Betreibermodelle geltenden Rechtsverordnung, angezeigt.

In Absatz 2 wird dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Verordnungsermächtigung zur Bestimmung der konkreten Höhe der zu entrichtenden Mautgebühr erteilt. Wegen des Grundsatzes der Periodenbezogenheit und des Äquivalenzprinzips im Gebührenrecht werden die Mautgebührenverordnungen jeweils für eine Geltungsdauer von regelmäßig einem Jahr bis drei Jahren erlassen. Der Private hat gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Anspruch auf Erlass einer Mautgebührenverordnung nach § 3a Abs. 2 Satz 1 und 3 sowie deren Fortschreibungen. Da das Individualinteresse des Privaten auf Sicherung seines Refinanzierungsanspruchs wegen der Bedeutung der zu finanzierenden Summe mittelbar auch dem Allgemeinwohl dient und dies die einzige Möglichkeit darstellt, bereits mit Ab-

schluss des Konzessionsvertrags eine adäquate Gegenleistung des Ordnungsgebers zu begründen, ist die Aufnahme dieses Anspruchs sach- und interessengerecht. Die Regelung in Satz 3 erlaubt die Mautgebührenfestsetzung, solange die ansatzfähigen Kosten des Privaten noch nicht abschließend feststehen, z. B. vor Erstellung der Schlussrechnung. Dies ermöglicht die Mautgebührenerhebung bereits unmittelbar nach Fertigstellung des Bauwerks und Freigabe der Strecke auf Basis der nach der Angebotskalkulation ansatzfähigen Kosten; die Angebotskalkulation muss um die – nachgewiesenen – Ist-Kosten aktualisiert werden.

Zu Artikel 1 Nr. 4

Zu § 6

§ 6 Abs. 1 konkretisiert die Pflicht des Mautgebührenschuldners zur Entrichtung der Mautgebühr. Es wird nunmehr ein konkreter Zeitpunkt der Gebühreentrichtungspflicht bestimmt.

Gemäß Absatz 2 muss der Private sicherstellen, dass der Schuldner auch bar zahlen kann. Dadurch wird gewährleistet, dass die Verkehrsteilnehmer die Strecke nutzen können, ohne eine Datenspur zu hinterlassen. Daneben kann der Private die Bezahlung im Einzugs- oder automatisierten Verfahren zulassen.

Absatz 3 enthält eine bundeseinheitliche, bereichsspezifische Regelung über die Erhebung und Verarbeitung von Daten für die Fälle, in denen die Mautgebühreentrichtung im Einzugsverfahren oder im automatisierten Verfahren erfolgt. Die Mautgebührenerhebung im automatisierten Verfahren erfordert Berechnungs-, Abrechnungs- und vor allem Kontrolldaten. Die Gesetzgebungskompetenz für die Regelung ergibt sich als Annexkompetenz aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 des Grundgesetzes. Daneben bleiben die jeweiligen Landesdatenschutzgesetze anwendbar. Dem Grundsatz der Datensparsamkeit folgend darf der Private nach Absatz 3 personen- und fahrzeugbezogene Berechnungs-, Abrechnungs- und Kontrolldaten nur erheben und verarbeiten, soweit dies erforderlich ist. Die Nummern 1 bis 3 füllen die unbestimmten Rechtsbegriffe Berechnungs-, Abrechnungs- und Kontrolldaten so weit wie möglich aus. Maßgeblich für die Unterscheidung der Daten ist nicht der Zeitpunkt, sondern der Zweck der Datenerhebung. Die für die Mautgebührenhöhe maßgeblichen Fahrzeugmerkmale nach § 3 Abs. 2 FStrPrivFinG werden in der jeweiligen Rechtsverordnung nach § 3a Abs. 2 Satz 1 und 3 FStrPrivFinG bestimmt.

Absatz 4 statuiert eine Mitwirkungspflicht des Schuldners bei der Mautgebührenerhebung (Prinzip der Selbstdeklaration). Der Schuldner muss die technischen Mautgebührenerfassungseinrichtungen ordnungsgemäß bedienen und zutreffende Angaben hinsichtlich der für die Mautgebührenhöhe maßgeblichen Kriterien machen.

Absatz 5 bestimmt, dass die Vorschriften über die Datenverarbeitung im Auftrag nach den jeweiligen Landesdatenschutzgesetzen gelten, sofern der Private mit einem Auftragnehmer einen Vertrag über die Berechnung, Abrechnung und Kontrolle der Mautgebühreentrichtung schließt. Eine Datennutzung zu anderen Zwecken und eine weitergehende Datennutzung sind unzulässig.

Absatz 6 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die sonstigen Daten nach Absatz 3 durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zu konkretisieren. Je nach den vom Privaten zugelassenen Zahlungs- und Abrechnungsverfahren muss der Private weitere Daten zur Abrechnung von dem Nutzer einholen können. Diese flexible Regelung trägt dem jeweiligen technischen Stand Rechnung.

Zu Artikel 1 Nr. 5

Zu § 8

§ 8 Abs. 1 begründet die Nachweispflicht des Schuldners über die Mautgebührentrichtung gegenüber dem für die Kontrolle Zuständigen. Da bei der Entrichtung der Mautgebühr das Prinzip der Selbstdeklaration gilt, d. h. nicht geprüft wird, ob und in welcher Höhe für die Benutzung der Strecke Mautgebühren zu zahlen sind, muss der Schuldner nachweisen, dass er die geschuldete Mautgebühr ordnungsgemäß entrichtet, in den Fällen des § 4 FStrPrivFinG zu Recht nicht entrichtet hat.

Absatz 2 erlaubt dem Privaten, die Kontrolldaten zur ordnungsgemäßen Be- und Abrechnung der Mautgebühr zu erheben und verarbeiten. Nur durch die nachträgliche Kontrolle kann der Private im Rahmen der automatisierten Mautgebührentrichtung die ordnungsgemäße Mautgebührentrichtung überwachen, d. h. prüfen, ob die Gebühr in voller Höhe von allen Schuldnern entrichtet wurde.

Zu § 9

§ 9 Abs. 1 schreibt Löschungspflichten für Berechnungs-, Abrechnungs- und Kontrolldaten vor: Berechnungsdaten sind, sofern es sich nicht um Abrechnungsdaten handelt, unverzüglich nach der Berechnung zu löschen; Abrechnungsdaten, sobald feststeht, dass die Mautgebühr nach § 6 Abs. 1 entrichtet wurde und Rechtsmittel nicht oder nicht fristgerecht eingelegt wurden; Kontrolldaten sofort nach ordnungsgemäßer Mautgebührentrichtung und Bilder und Daten, die im Rahmen der Kontrolle erhoben wurden, unmittelbar nach Abschluss des Kontrollvorgangs, wenn ein Fall des § 4 FStrPrivFinG vorliegt. Sofern der Schuldner Rechtsmittel gegen den Gebührenbescheid fristgemäß eingelegt hat, müssen die Daten spätestens einen Monat nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens gelöscht werden. Hat der Schuldner die Mautgebühr nicht entsprechend § 6 Abs. 1 FStrPrivFinG entrichtet und wird deshalb ein Verwaltungs- und Vollstreckungs- oder ein Ordnungswidrigkeiten- oder Strafverfahren angestrengt, sind die Daten ebenfalls einen Monat nach rechtskräftigem Abschluss des jeweiligen Verfahrens zu löschen. Die Regelungen gewährleisten, dass die Daten, sobald sie nicht mehr für die ordnungsgemäße Verfahrensabwicklung erforderlich sind, gelöscht werden. Sie schützen zum einen das Interesse des Privaten und der Allgemeinheit an einer ordnungsgemäßen Mautgebührentrichtung und zum anderen das berechtigte Interesse des Nutzers an einem sparsamen, verantwortungsvollen Umgang mit seinen Daten.

Erteilt der Private dem Schuldner auf Verlangen eine Quittung, muss der Private – abweichend von den strengen Löschungsvorschriften des Absatzes 1 – die Daten bis zur

Erteilung der Quittung behalten dürfen. Hierzu berechtigt Absatz 2.

Absatz 3 ermächtigt den Privaten zur Speicherung der Daten in anonymisierter Form zum Zweck der Erstellung von Statistiken. Daran hat der Private ein berechtigtes betriebswirtschaftliches Interesse. Durch die Anonymisierung wird diesem und zugleich dem Interesse des Nutzers an größtmöglichem Schutz seiner Daten Rechnung getragen.

Zu § 10

Absatz 1 Nr. 1 erlaubt, Verstöße gegen die Mautgebührentrichtungspflicht als Ordnungswidrigkeit zu ahnden. Allein die zulässige Nacherhebung der Mautgebühr erscheint zur Einhaltung des Gesetzes unzureichend, insbesondere vor dem Hintergrund internationaler Erfahrungen. Auch eine um das Fünffache erhöhte pauschalierte Gebühr ist in Anbetracht der regelmäßig geringen Mautgebührenbeträge für eine effektive Lenkung und Abschreckung nicht wirkungsvoll. Nummer 1 betrifft den Fall, dass die Mautgebühr entgegen § 6 Abs. 1 FStrPrivFinG nicht oder nicht rechtzeitig entrichtet wurde. Insbesondere bei mehrfachen Verstößen gegen die Mautgebührentrichtungspflicht ist dies ein wirksames Sanktionsmittel. Absatz 1 Nr. 2 betrifft den Fall, dass der Private oder der Auftragnehmer Daten unzulässigerweise erhebt oder verarbeitet, Absatz 1 Nr. 3 den Fall, dass der Private oder der Auftragnehmer gegen Löschungsvorschriften verstößt.

Absatz 2 sieht eine Bewehrung der Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1 Nr. 1 mit einem Bußgeld von bis zu eintausend Euro vor, eines Verstoßes gegen die Datenschutzvorschriften nach Absatz 2 Nr. 2 und 3 mit einer Geldbuße von bis zu dreißigtausend Euro. Diese Obergrenzen sind zur Abschreckung angemessen, aber auch ausreichend. Sie verdeutlichen zugleich, dass das Unrecht bei einem Verstoß gegen die Datenschutzbestimmungen wegen seiner Grundrechtsrelevanz erheblich schwerer wiegt als ein Verstoß gegen die Mautgebührentrichtungspflicht.

Zu Artikel 1 Nr. 6

Als Folge der Änderungen und Ergänzungen des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes wird der bisherige § 8 zu § 11.

Zu Artikel 2 Nr. 1 und 2

Zur Ermittlung des Mautgebührenschafters nach § 5 Satz 1 Nr. 3 FStrPrivFinG, der Höhe der Mautgebühr und der Verfolgung so genannter „Mautflüchtlinge“ hat der Private das Recht, Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister abzurufen, wobei er zwischen der regelmäßigen Übermittlung und dem Abruf im automatisierten Verfahren wählen kann. Durch den regelmäßigen und den automatisierten Zugriff des Privaten auf die Daten wird eine zügige Abwicklung des Mautgebührenbestimmungs- und entrichtungsverfahrens ermöglicht. Durch die Ergänzung der enumerativen Aufzählung in §§ 35 Abs. 1, 36 Abs. 2a des Straßenverkehrsgesetzes wird dieser Zugriff erreicht. Die nähere Bestimmung der erforderlichen datenschutzrechtlichen Kautele durch Rechtsverordnung ist durch die Verweisung in § 35 Abs. 5 auf § 47 Abs. 1 Nr. 3 und in § 36 Abs. 5 auf § 47 Abs. 1 Nr. 4 gewährleistet.

Zu Artikel 3 Nr. 1 und 2

Den Straßenverkehrsbehörden obliegt die Anordnung der für den Betrieb der Mautgebührenstrecke erforderlichen Verkehrszeichen und -einrichtungen, auf der Grundlage des vom Privaten vorgelegten Verkehrszeichenplans. Spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichenplans sind die Anordnungen zu treffen. Sie erlauben dem Privaten die Aufstellung der Einrichtungen und Zeichen nach § 2 Abs. 2 und 3 FStrPrivFinG. Als Folge der Änderung der Straßenverkehrsordnung wird der bisherige § 45 Abs. 1 Buchstabe e zu § 45 Abs. 1 Buchstabe f.

Zu Artikel 4 Nr. 1, 2 und 3

Artikel 4 enthält Folgeänderungen der Fahrzeugregisterverordnung zu den Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes in Artikel 2 dieses Gesetzes. Sie ermöglichen den regelmäßigen und den automatisierten Zugriff auf die zur Bestimmung des Gebührenschuldners und der Höhe der Mautgebühr erforderlichen Daten des Zentralen Fahrzeugregisters. Die bereitgehaltenen Daten werden in § 10a, auf den § 12a Bezug nimmt, einzeln genannt.

Zu Artikel 5

Artikel 5 ermöglicht die durch Gesetz geänderten Teile von Verordnungen, die Gesetzesrang haben, in Zukunft wieder durch Verordnung zu ändern.

Zu Artikel 6

Artikel 6 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, den Wortlaut des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes in der vom Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Zu Artikel 7

Artikel 7 regelt das Inkrafttreten, es entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Um die Realisierung begonnener Projekte zu unterstützen, tritt das Gesetz frühestmöglich, d. h. am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 772. Sitzung am 1. Februar 2002 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nr. 1** (§ 2 Abs. 2 Satz 1 FStrPrivFinÄndG)

In Artikel 1 Nr. 1 sind in § 2 Abs. 2 Satz 1 die Wörter „zur Durchführung der Mautgebührenerhebung“ durch die Wörter „für den Betrieb der Strecke“ zu ersetzen.

Begründung

Der bisherige Gesetzentwurf sieht lediglich die Verpflichtung hinsichtlich aller zur Durchführung der Mautgebührenerhebung erforderlichen Verkehrszeichen vor. Die Neuformulierung (Betrieb der Strecke) ist an die weiter gehende Formulierung der beabsichtigten Änderung des § 45 StVO in Artikel 3 dieses Gesetzentwurfs angepasst. Die Verpflichtung des Konzessionsnehmers zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen bezieht sich damit konsequent auf alle von der Straßenverkehrsbehörde angeordneten Verkehrszeichen und -einrichtungen.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrPrivFinÄndG)

In Artikel 1 Nr. 2 sind in § 3 Abs. 1 Satz 2 die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ durch die Wörter „im Einvernehmen mit den betroffenen Landesregierungen und ohne Zustimmung des Bundesrates“ zu ersetzen.

Begründung

Das Einvernehmensefordernis wurde 1994 auf Betreiben der Länder im Rahmen eines Vermittlungsverfahrens in das FStrPrivFinG aufgenommen und stellt sicher, dass der verkehrspolitische Wille des betroffenen Landes beachtet wird. Das bisherige Einvernehmen mit der betroffenen obersten Landesstraßenbaubehörde soll nun durch die Zustimmung des Bundesrates ersetzt werden. Dies ist nicht ausreichend, denn ein Vorhaben sollte nicht gegen den Willen der betroffenen Länder durchgesetzt werden. Außerdem erscheint eine Bundesratsbeteiligung in diesen Fällen eher als entbehrlich, da in der Regel die Verwirklichung eines Vorhabens in einem Land von geringerem Interesse für die übrigen Länder ist.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 3 Abs. 2 Satz 3 FStrPrivFinÄndG)

Die Bundesregierung wird aufgefordert, im weiteren Gesetzgebungsverfahren klarzustellen, inwieweit § 3 Abs. 2 Satz 3 auch für Fahrzeuge anwendbar ist, die dem Geltungsbereich der Richtlinie 1999/62/EG unterliegen.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 3a Abs. 2 Satz 1 FStrPrivFinÄndG)

In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 3a Abs. 2 Satz 1 nach den Wörtern „bestimmt durch Rechtsverordnung“ die Wörter „im Einvernehmen mit den betroffenen Landesregierungen und“ einzufügen.

Begründung

Das bisherige Erfordernis des Einvernehmens mit den betroffenen obersten Landesstraßenbaubehörden soll hinsichtlich der Festlegung der Mauthöhe gestrichen werden. Der Wegfall des Einvernehmensefordernisses ist nicht akzeptabel. Es wurde 1994 auf Betreiben der Länder im Rahmen eines Vermittlungsverfahrens in das FStrPrivFinG aufgenommen und stellt sicher, dass der verkehrspolitische Wille des betroffenen Landes zu beachten ist.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 4** (§ 6 Abs. 6 FStrPrivFinG)

In Artikel 1 Nr. 4 sind in § 6 Abs. 6 die Wörter „ohne Zustimmung des Bundesrates“ durch die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ zu ersetzen.

Begründung

Bei den in der Verordnung zu treffenden Regelungen handelt es sich um bereichsspezifische Datenschutzbestimmungen, die den ergänzend zur Anwendung kommenden Landesdatenschutzgesetzen vorgehen sollen. Daher sollte die Verordnung mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden, damit über die Beteiligung des Bundesrates Divergenzen zu den jeweiligen Landesdatenschutzgesetzen vermieden werden können. Die Beteiligung der Landesstraßenbaubehörde kann die Beteiligung des Bundesrates nicht ersetzen.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 5** (§ 10 Abs. 2 FStrPrivFinG)

In Artikel 1 Nr. 5 sind in § 10 Abs. 2 die Wörter „dreißigtausend Euro“ durch die Wörter „zweihundertfünfzigtausend Euro“ zu ersetzen.

Begründung

Mit dem Änderungsvorschlag soll die Bußgeldandrohung des BDSG übernommen werden.

Die Bußgeldbestimmungen des BDSG sehen in § 43 Abs. 2 für eine unbefugte Datenverarbeitung Bußgelder in Höhe von bis zu 500 000 DM vor. Unter Berücksichtigung der Euro-Umstellung wären dies Bußgelder bis zur Höhe von rd. 250 000 Euro. Die Landesdatenschutzgesetze sehen für eine unbefugte Datenverarbeitung ebenfalls höhere Bußgelder vor. Soweit die unzulässige Datenverarbeitung gegen Entgelt oder mit einer Schädigungs- oder Bereicherungsabsicht erfolgt, sind die datenschutzrechtlichen Verstöße sogar mit Freiheitsstrafen bedroht. Es sind keine Gründe erkennbar, warum für die Privaten (Beliehenen) eine abweichende Regelung mit einer geringeren Bußgeldandrohung getroffen werden soll.

7. **Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe b** (§ 35 Abs. 5 StVG)

Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe b ist zu streichen.

Begründung

Der Gesetzentwurf sieht zur Erleichterung der Eintreibung ausstehender Mautgebühren die Übermittlung von Fahrzeug- und Halterdaten im Online-Zugriff und in Form von regelmäßigen Datenübermittlungen vor. Mit der zu streichenden Regelung sollen die Fahrzeug- und Halterdaten im Wege der regelmäßigen Datenübermittlung den Privaten zur Verfügung gestellt werden. Da die regelmäßigen Datenübermittlungen das Recht der Betroffenen stärker beeinträchtigen, weil Daten aller bundesdeutschen Kfz-Halter übermittelt werden, also auch von denen, die den mautpflichtigen Straßenbereich nicht benutzt haben bzw. nie benutzen werden, ist dem Online-Zugriff der Vorrang einzuräumen. Die regelmäßige Datenübermittlung wäre im vorliegenden Fall unverhältnismäßig, weil nur eine äußerst geringe Teilmenge der übermittelten Daten für die Mauterhebung benötigt wird. Bei einer Beschränkung auf einen Online-Zugriff erfolgen die Datenübermittlungen nur, soweit dies für Zwecke der Eintreibung ausstehender Mautgebühren im Einzelfall erforderlich ist.

8. **Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe a** (§ 35 Abs. 1 StVG) und zu **Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a, Nr. 2 und 3** (Inhaltsübersicht, § 10a und § 12a Abs. 1 und 2 FRV)

Artikel 2 und 4 sind wie folgt zu ändern:

- a) In Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe a sind in § 35 Abs. 1 Nr. 11 nach dem Wort „Fassung“ die Wörter „oder entsprechender landesrechtlicher Bestimmungen“ anzufügen.
- b) Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:
- aa) In Nummer 1 Buchstabe a sind in der Angabe zu § 10a der Inhaltsübersicht nach dem Wort „Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes“ die Wörter „oder entsprechender landesrechtlicher Bestimmungen“ einzufügen.

bb) In Nummer 2 sind in § 10a nach den Wörtern „Fassung“ und „Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes“ jeweils die Wörter „oder entsprechender landesrechtlicher Bestimmungen“ einzufügen.

cc) In Nummer 3 sind in § 12a Abs. 1 nach dem Wort „Fassung“ und in § 12a Abs. 2 nach dem Wort „Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz“ jeweils die Wörter „oder entsprechender landesrechtlicher Bestimmungen“ einzufügen.

Begründung

Mit dieser Ergänzung soll für den Landesgesetzgeber die Möglichkeit eröffnet werden, die Finanzierung und den Betrieb von Straßen nach Landesrecht ebenfalls nach dem Betreibermodell auf Private zu übertragen. In Hessen und Rheinland-Pfalz sind entsprechende Gesetzentwürfe bereits in Vorbereitung. Da auch in diesen Fällen Probleme im Zusammenhang mit der Ermittlung des Mautgebührensschuldners und der Höhe der Maut sowie der Verfolgung so genannter „Mautflüchtlinge“ auftreten können, ist ein Rückgriff auf Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister entsprechend den nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz bemauteten Strecken ebenso erforderlich.

9. **Zu Artikel 3 Nr. 1** (§ 45 Abs. 1e Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung)

In Artikel 3 Nr. 1 sind in § 45 Abs. 1e Satz 1 die Wörter „, einschließlich der erforderlichen Hinweiszeichen,“ zu streichen.

Begründung

Die StVO kennt den Begriff Hinweiszeichen nicht. Mit dem Oberbegriff Verkehrszeichen sind alle Zeichen umfasst, z. B. auch das Richtzeichen „mautpflichtige Strecke“, an dessen Gestaltung derzeit noch gearbeitet wird. Der zu streichende Halbsatz ist daher überflüssig.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

1. **Zu Artikel 1 Nr. 1** (§ 2 Abs. 2 Satz 1
FStrPrivFinÄndG-E)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 3 Abs. 1 Satz 2
FStrPrivFinÄndG-E)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 2** (§ 3 Abs. 2 Satz 3
FStrPrivFinÄndG-E)

§ 3 Abs. 2 Satz 3 gilt für alle Fahrzeuge, sowohl diejenigen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 99/62/EG fallen als auch für die, die nicht hierunter fallen. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut des Gesetzes, der keinerlei Differenzierung zwischen den beiden Fahrzeuggruppen enthält.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 3a Abs. 2 Satz 1
FStrPrivFinÄndG-E)

Die Bundesregierung lehnt diesen Vorschlag ab. Sie hält aber aus den im Folgenden näher dargelegten Gründen folgenden Kompromiss für denkbar: Es werden die Worte „nach Anhörung der zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörde“ statt „im Einvernehmen mit den betroffenen Landesregierungen“ in § 3a Abs. 2 Satz 1 FStrPrivFinÄndG-E eingefügt.

Nach derzeitiger Rechtslage erlässt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit den betroffenen obersten Landesstraßenbaubehörden eine Rechtsverordnung, in der zum einen die Strecke festgelegt wird, die unter das FStrPrivFinG fällt und zum anderen die Höhe der Mautgebühr festgesetzt wird. Diese Rechtsverordnung kann erst kurz vor Inbetriebnahme der Mautgebührenstrecke erlassen werden, da erst dann feststeht, welche Kosten dem Privaten durch den Bau der Strecke entstanden sind, die er über die Gebühr refinanzieren darf. Diese Regelung ist im Hinblick auf Artikel 80 Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes bedenklich. Ordnungsgeber sind danach die Bundesregierung, ein Bundesminister oder die Landesregierungen. Ein Zustimmungsvorbehalt zu Gunsten einer obersten Landesstraßenbaubehörde ist daher bereits aus verfassungsrechtlichen Erwägungen zu vermeiden, so dass die derzeitige Regelung geändert werden soll.

Durch die vorgeschlagene Neuregelung, d. h. die Aufnahme von drei Verordnungsermächtigungen statt bisher einer Verordnungsermächtigung, wird ein sach- und interessengerechter Ausgleich zwischen den Belangen des Konzessionsgebers (Land), des Straßenbaulasträgers (Bund) und des Privaten erzielt:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt zunächst mit Zustimmung der betref-

fenen Landesregierungen eine Verordnung zur Festlegung der Strecke, § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrPrivFinÄndG-E. Dadurch werden die Interessen des Landes bei der Streckenbestimmung berücksichtigt. Zugleich wird gewährleistet, dass rechtzeitig vor einer Ausschreibung des Betreibermodells durch ein Land Planungs- und Rechtssicherheit für die Bieter geschaffen wird, die zum Zeitpunkt der Ausschreibung die Gewissheit haben, dass das betroffene Land das Projekt befürwortet und unterstützt. Dies erhöht nicht zuletzt auch die Finanzierungsbereitschaft von Banken.

Zweitens wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates nähere Bestimmungen über die Bemessung der Mautgebühr und die Konkretisierung der Kalkulationskriterien nach § 3 Abs. 2 bis 5 FStrPrivFinÄndG-E zu erlassen. Diese Verordnung nach § 3a Abs. 1 FStrPrivFinÄndG-E schafft die Möglichkeit, die bereits gesetzlich festgelegten Parameter für die Berechnung der Mautgebühren weiter zu präzisieren und detailliertere Vorgaben aufzustellen. An dieser Verordnung wirken neben dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen alle finanz- und verkehrspolitisch betroffenen Kreise (der Bundesrat, das Bundesministerium der Finanzen) mit.

Die hier in Rede stehende dritte Rechtsverordnung über die Festlegung der konkreten Höhe der Mautgebühr nach § 3a Abs. 2 Satz 1 FStrPrivFinÄndG-E ist aus Sicht der Bundesregierung daher weitgehender Rechtsvollzug. Durch die gesetzlich und gegebenenfalls verordnungsrechtlich fixierten Berechnungsparameter verbleibt regelmäßig kein Spielraum für etwaige verkehrspolitische Einflüsse auf die Höhe der Mautgebühr. Das Einvernehmen mit den betroffenen Landesregierungen, welches einen Kabinettsbeschluss der betroffenen Landesregierungen bedingt, erscheint daher nicht sach- und zeitgerecht. Der Landesregierung verbliebe, ebenso wie der Bundesregierung, kein nennenswerter Spielraum bei der Bemessung der Mautgebührenhöhe. Diese wird durch die rechtlichen Vorgaben determiniert.

Das Einvernehmensefordernis erscheint darüber hinaus wegen des in § 3a Abs. 2 Satz 2 FStrPrivFinÄndG-E normierten Anspruchs des Privaten auf Erlass der Mautgebührenverordnungen nicht interessens- und sachgerecht. Der Anspruch wird ausgehöhlt, wenn sich der Private jeweils beim Erlass der Mautgebührenverordnung nicht sicher sein kann, ob die Rechtsverordnung zeitnah erlassen wird und ob beim Erlass der Verordnung eventuell verkehrspolitische Einwände gegen die Mautgebührenhöhe und die Gebührenstruktur durch die Landesregierungen erhoben werden können. Dies würde die Investitionssicherheit für den Privaten in erheblichem Umfang verringern und damit das Interesse geeigneter Wirtschaftsunternehmen an derartigen Projekten.

Auf Grund dieser Erwägungen hält die Bundesregierung es nicht für zielführend, auch die Verordnungen über die konkrete Höhe der Mautgebühr, die alle ein bis drei Jahre neu erlassen werden müssen, im Einvernehmen mit den betroffenen Landesregierungen zu erlassen. Sie ist indes bereit, das Erfordernis der Anhörung der zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörden aufzunehmen. Der von der Bundesregierung angedachte Kompromissvorschlag kommt im Übrigen der derzeitigen gesetzlichen Regelung sehr nahe.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 4** (§ 6 Abs. 6 FStrPrivFinÄndG-E)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 5** (§ 10 Abs. 2 FStrPrivFinÄndG-E)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates einer Erhöhung des Bußgeldrahmens zu. Allerdings ist der vorgeschlagene Höchstbetrag der Geldbuße von 250 000 Euro als systemwidrig zurückzuweisen. Aus übergreifenden rechtssystematischen Gründen sind Bußgeldrahmenbeträge im Nebenstrafrecht der Staffelung der Strafdrohungen im Strafgesetzbuch angeglichen, so dass nur Staffeln nach dem Vorbild „1, 2, 3, 5, 10“ vorgenommen werden. Die Bundesregierung befürwortet daher einen Höchstbetrag von 200 000 Euro.

7. **Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe b** (§ 35 Abs. 5 StVG)

Die Bundesregierung wird die gewünschte Streichung im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

8. **Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstaben a und b** (§ 35 Abs. 1 und 5 StVG) und zu **Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a, Nr. 2 und 3** (Inhaltsübersicht, § 10a und § 12a Abs. 1 und 2 FRV)

Die Bundesregierung wird die gewünschte Einfügung im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen.

9. **Zu Artikel 3 Nr. 1** (§ 45 Abs. 1e Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung)

Die Bundesregierung stimmt der gewünschten Streichung zu.

