

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 14/8447 –**

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

A. Problem

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 bedarf aus betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Gründen der Konkretisierung und Ergänzung bezüglich der Erhebung und Entrichtung der Mautgebühr für die privat finanzierten Streckenabschnitte. Auf der Grundlage des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes 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.

B. Lösung

Mit dem Gesetzentwurf sollen die erforderlichen Konkretisierungen und Ergänzungen an dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vorgenommen werden. Vor allem durch Konkretisierungen im Bereich der Beleihung und der Refinanzierung soll ein höheres Maß an Rechts- und Investitionssicherheit geschaffen werden. Ergänzende Bestimmungen zur praktischen Durchführung der Mautgebührenerhebung durch den Privaten (z. B. Zugriff auf Halterdaten, Datenschutz, Kontrolle der Mautgebührenentrichtung, Ordnungswidrigkeiten, verkehrliche Anordnungen) sollen operationelle Schwierigkeiten beseitigen.

Annahme mit aus der Beschlussempfehlung ersichtlichen Änderungen mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, FDP und PDS

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf – Drucksache 14/8447 – in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Berlin, den 15. Mai 2002

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichtersteller

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FStrPrivFinÄndG)
– Drucksache 14/8447 –
mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
(15. Ausschuss)

Entwurf

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungs- gesetzes und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FStrPrivFinÄndG)

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

Artikel 1

Änderung des Fernstraßenbau- privatfinanzierungsgesetzes

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

Beschlüsse des 15. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungs- gesetzes und straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (FStrPrivFinÄndG)

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

Artikel 1

Änderung des Fernstraßenbau- privatfinanzierungsgesetzes

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) **u n v e r ä n d e r t**

(2) Der Private ist zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung aller **für den Betrieb der Strecke** erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen verpflichtet. Er hat deren Anordnung spä-

Entwurf

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

Beschlüsse des 15. Ausschusses

testens 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) **u n v e r ä n d e r t**

(4) **u n v e r ä n d e r t**

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. **u n v e r ä n d e r t**
2. **u n v e r ä n d e r t**

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

(2) **u n v e r ä n d e r t**

(3) **u n v e r ä n d e r t**

Entwurf

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 Anschaffungs- 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 zu legen 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

Beschlüsse des 15. Ausschusses

(4) u n v e r ä n d e r t

(5) u n v e r ä n d e r t

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

„§ 3a

Rechtsverordnung über die Höhe der Mautgebühr

(1) u n v e r ä n d e r t

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bestimmt durch Rechtsverordnung **nach Anhörung der zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörde** und 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 er-

Entwurf

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 prüfbare Aufstellung der 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.

Beschlüsse des 15. Ausschusses

wirbt 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 prüfbare Aufstellung der Kosten, die eine rasche und sichere Beurteilung ermöglichen muss.“

4. § 6 wird wie folgt gefasst:

„§ 6

Entrichtung der Mautgebühr

(1) **u n v e r ä n d e r t**

(2) **u n v e r ä n d e r t**

(3) **u n v e r ä n d e r t**

Entwurf

(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
Mautgebührenerichtung

(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 Verfahrensda-

Beschlüsse des 15. Ausschusses

(4) *unverändert*

(5) *unverändert*

(6) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erlässt nach Anhörung der jeweils zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörde durch Rechtsverordnung **mit** 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
unverändert

§ 9
unverändert

Entwurf

ten 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.“

Beschlüsse des 15. Ausschusses

§ 10
Bußgeldvorschriften

(1) **u n v e r ä n d e r t**

(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 **zweihunderttausend** Euro geahndet werden.“

6. **u n v e r ä n d e r t**

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. In § 35 Absatz 1 werden in Nummer 9 das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt, in Nummer 10 der Punkt am Ende durch **ein Komma** ersetzt und folgende Nummern **11 und 12** 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 **oder**

12. zur Ermittlung der Mautgebühr für die Benutzung von Straßen nach Landesrecht und zur Verfolgung von Ansprüchen nach den Gesetzen der Länder über den gebührenfinanzierten Neu- und Ausbau von Straßen.“

Entwurf

- 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.“

Beschlüsse des 15. Ausschusses

- b) entfällt**

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

„(2a) Die Übermittlung nach § 35 Abs. 1 Nr. 11 **und Nr. 12** 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 auf der Grundlage des von dem Konzessionsnehmer vorgelegten Verkehrszeichenplans an. Die erforderlichen Anordnungen sind spätestens drei Monate nach Eingang des Verkehrszeichenplans zu treffen.“

2. **u n v e r ä n d e r t**

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. **In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 12 folgende Angabe eingefügt:**

- a) entfällt**

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

Entwurf

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

„§ 10a
Übermittlung vom Kraftfahrt-Bundesamt an die
mit der Durchführung des Fernstraßenbau-
privatfinanzierungsgesetzes 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 Buchstabe 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.

Beschlüsse des 15. Ausschusses

2. **entfällt**

2. 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 **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 Buchstabe c bis e sowie die nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 Nr. 6a gespeicherten Fahrzeugdaten** bereitgehalten werden, soweit sie für die Ermittlung des **Schuldners und** der Höhe der Mautgebühr nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243) in der jeweils geltenden Fassung erforderlich sind.

(2) **u n v e r ä n d e r t**

(3) **Gleiches gilt für Daten, soweit sie für die Ermittlung des Schuldners und der Höhe der Mautgebühr nach Gesetzen der Länder über den gebührenfinanzierten Neu- und Ausbau von Straßen erforderlich sind.“**

Artikel 5

u n v e r ä n d e r t

Entwurf

Beschlüsse des 15. Ausschusses

Artikel 6

Artikel 6

**Neufassung des Fernstraßenbau-
privatfinanzierungsgesetzes**

u n v e r ä n d e r t

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

Artikel 7

Inkrafttreten

u n v e r ä n d e r t

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Bericht des Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth)

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8447 in seiner 224. Sitzung am 14. März 2002 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Innenausschuss sowie den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem Gesetzentwurf soll eine aus betriebswirtschaftlichen und rechtlichen Gründen erforderliche Konkretisierung und Ergänzung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes vom 30. August 1994 bezüglich der Erhebung und Entrichtung der Mautgebühr für die privat finanzierten Streckenabschnitte vorgenommen werden. Vor allem durch Konkretisierungen im Bereich der Beleihung und der Refinanzierung soll ein höheres Maß an Rechts- und Investitionssicherheit geschaffen werden. Ergänzende Bestimmungen zur praktischen Durchführung der Mautgebührenerhebung durch den Privaten (z. B. Zugriff auf Halterdaten, Datenschutz, Kontrolle der Mautgebührenerhebung, Ordnungswidrigkeiten, verkehrliche Anordnungen) sollen operationelle Schwierigkeiten beseitigen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf – Drucksache 14/8447 – in seiner 91. Sitzung am 20. März 2002 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der Fraktion der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der CDU/CSU.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf – Drucksache 14/8447 – in seiner 103. Sitzung am 24. April 2002 beraten und empfiehlt dessen Annahme mit den Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der PDS.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat den Gesetzentwurf in seiner 80. Sitzung am 20. März 2002 beraten. Die Fraktion der SPD und die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben zu dieser Sitzung folgenden Änderungsantrag eingebracht:

Der Deutsche Bundestag wolle beschließen, den Gesetzentwurf in der Fassung der Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates mit der Maßgabe folgender Änderungen zu verabschieden:

1. Zu Artikel 1 Nr. 3

In Artikel 1 Nr. 3 sind in § 3a Absatz 2 Satz 1 FstrPrivFinÄndG nach den Worten „bestimmt durch Rechtsverord-

nung“ die Worte „nach Anhörung der zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörde“ einzufügen.

2. Zu Artikel 1 Nr. 5

In Artikel 1 Nr. 5 sind in § 10 Absatz 2 die Angabe „dreißigtausend Euro“ durch die Angabe „zweihunderttausend Euro“ zu ersetzen.

3. Zu Artikel 2

Artikel 2 ist wie folgt zu fassen:

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. In § 35 Absatz 1 werden in Nummer 9 das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt, in Nummer 10 der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummern 11 und 12 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 oder

12. zur Ermittlung der Mautgebühr für die Benutzung von Straßen nach Landesrecht und zur Verfolgung von Ansprüchen nach den Gesetzen der Länder über den gebührenfinanzierten Neu- und Ausbau von Straßen.“

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

„(2a) Die Übermittlung nach § 35 Abs. 1 Nr. 11 und Nr. 12 aus dem Zentralen Fahrzeugregister darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an den Privaten, der mit der Erhebung der Mautgebühr beliehen worden ist, erfolgen.““

4. Zu Artikel 4

Artikel 4 ist wie folgt zu fassen:

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. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 12 folgende Angabe eingefügt:

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

2. 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 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 Buchstabe c bis e sowie die nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 Nr. 6a gespeicherten Fahrzeugdaten bereitgehalten werden, soweit sie für die Ermittlung des Schuldners und 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.

(3) Gleiches gilt für Daten, soweit sie für die Ermittlung des Schuldners und der Höhe der Mautgebühr nach Gesetzen der Länder über den gebührenfinanzierten Neu- und Ausbau von Straßen erforderlich sind.“

Begründung

Wegen der Änderungen zu Artikel 1 Nr. 3 und Nr. 5 wird verwiesen auf die Begründung zur Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates unter Nr. 3 und Nr. 6.

Die Änderungen in Artikel 2 und 4 dienen dazu, eine Rechtsgrundlage für die Übermittlung von Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes an die Beliehenen nach den jeweiligen Gesetzen der Länder über den gebührenfinanzierten Neu- und Ausbau von Strecken zu schaffen.

Der Änderungsantrag wurde für die 85. Sitzung des Ausschusses in der Form einer Zusammenstellung mit Begründung wiedergegeben, die als Ausschussdrucksache 1105 verteilt wurde (die Zusammenstellung entspricht der Zusammenstellung in der Beschlussempfehlung; die Begründung entspricht inhaltlich Teil V Buchstabe a dieses Berichts).

Die Fraktion der FDP hat folgenden Antrag im Ausschuss eingebracht:

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen möge beschließen:

Mit der Vorlage werden einige notwendige Korrekturen am Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vorgenommen, die zu begrüßen sind.

Dem eigentlichen Ziel der Gesetzesänderung, der Verbesserung der Rahmenbedingungen für private Investitionen in die Verkehrsweeinfrastuktur, wird der Gesetzesentwurf jedoch nicht gerecht. Bei unzureichender Überleitungsregelung droht er sogar, die beiden vorhandenen Projekte zu gefährden.

Der Ausschuss fordert den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf,

unverzüglich einen ergänzenden Gesetzesentwurf vorzulegen, der den Ansprüchen potenzieller privater Investoren in

die Fernstraßeninfrastruktur besser gerecht wird. Insbesondere muss das unternehmerische Risiko des Investors bei der Höhe der Maut stärker als bisher berücksichtigt werden. Das Instrumentarium zur Abfederung von Risiken und Verteilung von Verlustphasen durch das Bilanz- und Steuerrecht muss Eingang finden.

Mit der Umstellung der zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw auf die Streckenbezogenheit ist es außerdem möglich, auch andere Projekte als Brücken, Tunnel und Pässe unter Beteiligung Privater finanzieren zu können.

Der Ausschuss fordert den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8447 sowie zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 14/8449 (Entwurf Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG) auf Antrag der Fraktion der FDP, die dabei von der Fraktion der CDU/CSU unterstützt wurde, in seiner 80. Sitzung am 20. März 2002 eine öffentliche Anhörung beschlossen. Diese hat er in seiner 82. Sitzung am 17. April 2002 durchgeführt. An der Anhörung haben als Sachverständige teilgenommen:

- Prof. Dr. Werner Rothengatter, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsordnung der Universität Karlsruhe
- Dr. Alexander Hedderich, Deutsche Bahn AG
- Dr. Peter Klaus, Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW
- Prof. Dr. Georg Hermes, Johann Wolfgang Goethe-Universität
- Dr. Heiko Stiepelmann, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.
- Tilmann Heuser, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
- Dr. Wilhelm Pällmann
- Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.
- Dr. Michael Schäfer, Freshfields Bruckhaus Deringer
- Hans Hermann Reschke, B. Metzler seel. Sohn & Co. KG a. A.
- Matthias Herrmann, Warnowquerung GmbH & Co. KG
- Gerd Lottsiepen, Verkehrsclub Deutschland e. V. – VCD

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Protokoll der 82. Sitzung des Ausschusses mit den dort beigefügten schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen verwiesen.

In seiner 85. Sitzung am 15. Mai 2002 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Der Ausschuss hat den Antrag der Fraktion der FDP mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP abgelehnt. Er hat die den Inhalt des Änderungsantrags der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wiedergebende Zusammen-

stellung auf Ausschussdrucksache 1105 mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU, der Fraktion der FDP und der Fraktion der PDS angenommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU, der Fraktion der FDP und der Fraktion der PDS, den Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 14/8447 – mit den aus der Zusammenstellung ersichtlichen Änderungen anzunehmen.

Die **Fraktion der SPD** befürwortete den Gesetzentwurf und vertrat die Auffassung, auch die Anhörung habe ergeben, dass den beiden bisherigen Projekten mit dem Gesetzentwurf hinreichend Rechnung getragen werde. Es sei gerade wichtig, dass das Gesetz noch vor der Fertigstellung der entsprechenden Baumaßnahmen verabschiedet werde, um die entsprechenden Rechtsverordnungen erlassen zu können. Das Gesetz solle für Rechts- und Planungssicherheit und beseitige operationelle Defizite.

Die **Fraktion der CDU/CSU** kritisierte, dass das Gesetz unter hohem Zeitdruck verabschiedet werden solle. Eine Novellierung des bestehenden Gesetzes sei an sich sinnvoll. Die Anhörung habe aber mit dem Gesetzentwurf verbundene Probleme, auch für im Bau befindliche Projekte, gezeigt. Zu kritisieren sei auch, dass die Mitwirkung des Parlamentes durch die Verordnungsermächtigung ausgeschlossen werden solle. Dies sei in der Anhörung auch von der Koalition nahestehenden Verbänden bemängelt worden.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, man könne einer Verbesserung des 1994 beschlossenen Gesetzes grundsätzlich nicht widersprechen. Der vorgelegte Gesetzentwurf sei aber nicht ausreichend. Man könne ihm nur zustimmen, wenn die Änderungen vorgenommen würden, die in ihrem Antrag (s. o.) enthalten seien. Es fehlten in dem Gesetzentwurf Übergangsregelungen für die beiden Projekte, die nach dem bisherigen Gesetz in Lübeck und Rostock begonnen worden seien. Dort seien Konzessionsverträge mit den Kommunen geschlossen worden, während der Gesetzentwurf nur Konzessionsverträge mit den Ländern vorsehe.

Die **Fraktion der PDS** erklärte, man habe bereits in der Vergangenheit die Privatfinanzierung von Verkehrsprojekten kritisiert. Die geplante Gesetzesänderung biete eine Vorlage für den Ausbau dieser Finanzierungsform und gehe damit in die falsche Richtung.

V. Begründung

a) Begründung zu den Änderungen gegenüber dem Regierungsentwurf

aa) Artikel 1 (Änderung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes)

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

Die vom Bundesrat vorgeschlagene Änderung dient der Klarstellung: Sie verdeutlicht, dass der Private alle für den Betrieb der Strecke erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen beschaffen, anbringen, unterhalten und entfernen muss.

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

Die Änderung greift einen Vorschlag des Bundesrates auf: Der Bundesrat war der Auffassung, dass bei der Festlegung mautgebührenpflichtiger Strecken durch die Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrPrivFinÄndG-E die Zustimmung des Bundesrates entbehrlich ist. Es erscheint vielmehr sachgerecht und ausreichend, dass der verkehrspolitische Wille des jeweiligen Landes beim Erlass der Rechtsverordnung dadurch berücksichtigt wird, dass die Rechtsverordnung im Einvernehmen mit den betroffenen Landesregierungen und ohne Zustimmung des Bundesrates ergeht.

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

Die Anhörung der zuständigen obersten Landesstraßenbaubehörde vor Erlass der projektbezogenen Mautgebührenverordnung ist sachgerecht und zielführend: Die Anhörung des Landes trägt einerseits der verkehrspolitischen Bedeutung der projektbezogenen Mautgebührenverordnung für das jeweilige Bundesland Rechnung. Andererseits dient diese Beteiligungsform der Verwaltungsvereinfachung, das aufwendigere Verfahren eines Kabinettsbeschlusses, der im Falle des „Einvernehmens mit den betroffenen Landesregierungen“ erforderlich wäre, wird vermieden. Diese vereinfachte Beteiligungsform erscheint insbesondere vor dem Hintergrund, dass die projektbezogenen Rechtsverordnungen über die Höhe der Mautgebühr regelmäßig für den Zeitraum von einem Jahr bis zu drei Jahren beschlossen werden, interessengerecht. Der Erlass dieser Rechtsverordnungen stellt sich im Wesentlichen als reiner Gesetzesvollzug dar, weil durch die gesetzlich in § 3 Abs. 2 bis 5 FStrPrivFinÄndG-E und gegebenenfalls verordnungsrechtlich in § 3a Abs. 1 FStrPrivFinÄndG-E fixierten Berechnungsparameter für die Mautgebühr beim Erlass der Mautgebührenverordnung regelmäßig kein nennenswerter Spielraum für etwaige verkehrspolitische Einflüsse auf die Höhe der Mautgebühr verbleibt. Zudem würde der in § 3a Abs. 2 Satz 2 FStrPrivFinÄndG-E niedergelegte Anspruch des Privaten auf Erlass und Fortschreibung der Mautgebührenverordnungen an Gewicht verlieren, wenn der Private vor jedem Erlass einer neuen Mautgebührenverordnung fürchten muss, dass die Mautgebührenverordnung nicht zeitnah, sondern in einem aufwendigen Verwaltungsverfahren erlassen wird. Die Planungs- und Investitionssicherheit des Privaten würde dadurch nicht unerheblich verringert.

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

Der Erlass dieser Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates geht auf einen – sachgerechten – Wunsch des Bundesrates zurück.

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

Die vom Bundesrat angeregte Erhöhung des Bußgeldrahmens erscheint angemessen, ein ähnlicher Bußgeldrahmen befindet sich im Bundesdatenschutzgesetz.

bb) Artikel 2 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**1. Zu Artikel 2 Nr. 1 Buchstabe a, Nr. 2**
(§ 35 Abs. 1, § 36 Abs. 2a StVG)

Die Änderungen, die auf einen Wunsch des Bundesrates zurückzuführen sind, dienen dazu, eine Rechtsgrundlage für die Übermittlung von Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes an die Beliehenen nach den jeweiligen Gesetzen der Länder über den gebührenfinanzierten Neu- und Ausbau von Strecken zu schaffen. Deshalb ist in § 35 Abs. 1 und in § 36 Abs. 2a StVG eine neue Nummer 12 einzufügen.

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

Die Streichung des § 35 Abs. 5 StVG, d. h. der „regelmäßigen Datenübermittlung“, bewirkt, dass nicht Daten aller bundesdeutschen Kfz-Halter dem Privaten übermittelt werden. Die regelmäßige Datenübermittlung wäre unverhältnismäßig und muss deshalb gestrichen werden.

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

Diese vom Bundesrat gewünschte Streichung dient der Klarstellung.

dd) Artikel 4 (Änderung der Fahrzeugregister-Verordnung)**1. Zu Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a, Nr. 2**
(Inhaltsübersicht, § 10a FRV)

§ 10a Fahrzeugregister-Verordnung (FRV) steht im Zusammenhang mit der regelmäßigen Datenübermittlung nach

§ 35 Abs. 5 StVG. Da § 35 Abs. 5 StVG gestrichen wird, muss als Folgeänderung auch § 10a FRV gestrichen werden, so dass Artikel 4 Nr. 2 entfällt. Der Eintrag von § 10a FRV in der Inhaltsübersicht – bisher in Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe a enthalten – ist ebenfalls zu streichen. Der bisherige Artikel 4 Nr. 1 Buchstabe b wird daher Artikel 4 Nr. 1.

2. Zu Artikel 4 Nr. 3 (§ 12a Abs. 1 FRV)

Infolge der Streichung von Artikel 4 Nr. 2 wird die bisherige Nummer 3 zu Nummer 2.

Infolge der Streichung von Artikel 4 Nr. 2 (§ 10a FRV) sind die darin genannten Halter- und Fahrzeugdaten, auf die Artikel 4 Nr. 3 (§ 12a Abs. 1 FRV) bisher nur verwiesen hat, in Artikel 4 Nr. 2 einzeln zu erwähnen. § 12 Abs. 1 FRV nennt deshalb nunmehr ausdrücklich die bisher in § 10a FRV aufgezählten Halter- und Fahrzeugdaten.

3. Zu Artikel 4 Nr. 3 (§ 12a Abs. 3 FRV)

Der neu eingefügte § 12a Abs. 3 FRV dient – wie vom Bundesrat gewünscht – der Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Übermittlung von Daten an Beliehene nach den jeweiligen Gesetzen der Länder über den gebührenfinanzierten Neu- und Ausbau von Strecken nach Landesrecht, soweit sie für die Ermittlung des Schuldners und die Höhe der Mautgebühr erforderlich sind. Durch den Verweis auf § 12a Abs. 1 und Abs. 2 FRV wird deutlich, dass die nach Landesrecht Beliehenen keine weitergehenden Ansprüche als die nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz Beliehenen haben.

b) Begründung zu den Einzelvorschriften im Übrigen

Hierzu wird auf die Begründung zu dem Regierungsentwurf verwiesen.

Berlin, den 15. Mai 2002

Horst Friedrich (Bayreuth)
Berichterstatter

