

## Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Wolf Bauer, Dr. Dionys Jobst, Horst Gibtner, Heinz-Günter Bargfrede, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Erler (Waldbrunn), Claus-Peter Grotz, Manfred Heise, Ernst Hinsken, Michael Jung (Limburg), Klaus-Heiner Lehne, Theo Magin, Rudolf Meini, Norbert Otto (Erfurt), Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Ekkehard Gries, Horst Friedrich, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Dr. Klaus Röhl und der Fraktion der F.D.P.

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

#### A. Problem

Verstärkung der Investitionen in das Bundesfernstraßennetz durch die Beteiligung Privater an Maßnahmen des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen.

#### B. Lösung

Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen zur Übertragung der Ausführung von Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung von Bundesfernstraßen auf Private einschließlich des Rechts zur Erhebung von Mautgebühren.

Privaten wird damit die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen von Betreibermodellen Investitionen in Bundesfernstraßen zu tätigen. Hierdurch kann zusätzliches privates Kapital mit dem Ziel mobilisiert werden, einzelne Baumaßnahmen, die wegen anderer Prioritätensetzung auf absehbare Zeit mit Haushaltsmitteln nicht realisiert werden können, früher zu verwirklichen. Die Refinanzierung durch den privaten Betreiber soll durch die Erhebung von Mauten erfolgen.

Eine Bemannung, die auch schwere Lkw ab 12 t zulässiges Gesamtgewicht einschließt, ist wegen der EG-rechtlichen Rahmenbedingungen derzeit beschränkt auf

- Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten

sowie

- autobahnähnliche Bundesstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten.

Die Anwendbarkeit des Betreibermodells im Bundesfernstraßenbau wird daher vorerst auf derartige Neubaumaßnahmen beschränkt.

### **C. Alternativen**

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

### **D. Kosten**

Keine

## Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private (Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz — FStrPrivFinG)

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

### § 1

#### Bau und Finanzierung durch Private

(1) Zur Verstärkung von Investitionen in das Bundesfernstraßennetz können Private Aufgaben des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen auf der Grundlage einer Gebührenfinanzierung wahrnehmen.

(2) Hierzu kann der Bau, die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung von Bundesfernstraßen Privaten zur Ausführung übertragen werden.

(3) Der Private hat die Rechte und Pflichten des Trägers der Straßenbaulast nach den §§ 7a, 16a Abs. 3, §§ 18f, 19 und 19a des Bundesfernstraßengesetzes.

(4) Hoheitliche Befugnisse gehen auf den Privaten nicht über, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.

### § 2

#### Gebührenerhebung durch Private

Der Private, dem nach § 1 Abs. 2 Aufgaben zur Ausführung übertragen werden, erhält das Recht zur Erhebung von Mautgebühren. Das Gebührenaufkommen steht dem Privaten zu.

### § 3

#### Mautgebühren

(1) Mautgebühren gemäß § 2 können erhoben werden für die Benutzung von neu errichteten

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

mit Kraftfahrzeugen.

(2) Die Mautgebühren richten sich nach den Kosten für Bau, Erhaltung, Betrieb und weiteren Ausbau des jeweiligen Straßenabschnitts. In diesem Rahmen müssen sie unter Berücksichtigung von Wegstrecke, Fahrzeugart und zulässigem Gesamtgewicht in angemessenem 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) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, nach Anhörung der obersten Landesstraßenbaubehörden die Höhe der Mautgebühren und die Straßen oder Bauwerke, für deren Benutzung Mautgebühren erhoben werden, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, zu bestimmen.

### § 4

#### Befreiungen

Von der Mautgebühr sind Fahrzeuge der Streitkräfte, des Zivil- und Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und anderer Notdienste, der Polizeien des Bundes und der Länder, der Zollverwaltung und des Straßenunterhaltungs- oder Straßenbetriebsdienstes befreit. Voraussetzung für die Gebührenbefreiung ist, daß die Fahrzeuge als für die genannten Zwecke bestimmt erkennbar sind oder als solche zweifelsfrei ausgewiesen werden können. Im Falle von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Gebührenbefreiung maßgebend.

### § 5

#### Gebührensschuldner

Gebührensschuldner ist, wer

1. über den Gebrauch des Kraftfahrzeuges bestimmt,
2. das Kraftfahrzeug führt,
3. Halter des Kraftfahrzeuges ist.

Mehrere Gebührensschuldner haften als Gesamtschuldner.

### § 6

#### Gebührenertrichtung

Die Mautgebühr ist unmittelbar vor, nach oder während jeder Benutzung zu entrichten. Sie kann auch mittels automatischer Einrichtungen erhoben werden.

## § 7

**Einrichtungen zur Erhebung  
von Mautgebühren**

Einrichtungen zur Erhebung von Mautgebühren gehören im Sinne von § 1 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes zu den Bundesfernstraßen.

## § 8

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 24. Februar 1994

Dirk Fischer (Hamburg)  
Dr. Wolf Bauer  
Dr. Dionys Jobst  
Horst Gibtner  
Heinz-Günter Bargfrede  
Renate Blank  
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)  
Georg Brunnhuber  
Wolfgang Erler (Waldbrunn)  
Claus-Peter Grotz  
Manfred Heise  
Ernst Hinsken  
Michael Jung (Limburg)  
Klaus-Heiner Lehne  
Theo Magin  
Rudolf Meinl  
Norbert Otto (Erfurt)  
Helmut Rode (Wietzen)  
Ferdinand Tillmann  
Ulrich Adam  
Anneliese Augustin  
Dietrich Austermann  
Hans-Dirk Bierling  
Klaus Brähmig  
Albert Deß  
Werner Dörflinger  
Wolfgang Engelmann  
Ilse Falk  
Dr. Kurt Falthäuser  
Jochen Feilcke  
Erich G. Fritz  
Martin Götsching

Klaus Harries  
Klaus-Jürgen Hedrich  
Siegfried Hornung  
Dr.-Ing. Rainer Jork  
Dr. Egon Jüttner  
Dr. Harald Kahl  
Steffen Kampeter  
Dr.-Ing. Dietmar Kansy  
Volker Kauder  
Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz)  
Arnulf Kriedner  
Herbert Lattmann  
Dr. Immo Lieberoth  
Wolfgang Lohmann  
(Lüdenscheid)  
Heinrich Lummer  
Dr. Michael Luther  
Erich Maaß (Wilhelmshaven)  
Dr. Dietrich Mahlo  
Erwin Marschewski  
Dr. Martin Mayer  
(Siegertsbrunn)  
Dr. Reinhard Meyer  
zu Bentrup  
Maria Michalk  
Engelbert Nelle  
Johannes Nitsch  
Claudia Nolte  
Friedhelm Ost  
Eduard Oswald  
Dr. Gerhard Päselt  
Dr. Hermann Pohler

Rosemarie Priebus  
Dr. Bernd Protzner  
Rolf Rau  
Erika Reinhardt  
Kurt J. Rossmanith  
Roland Sauer (Stuttgart)  
Heinz Schemken  
Christian Schmidt (Fürth)  
Trudi Schmidt (Spiesen)  
Dr. Andreas Schockenhoff  
Gerhard Schulz (Leipzig)  
Clemens Schwalbe  
Dr. Hermann Schwörer  
Wilfried Seibel  
Gunnar Uldall  
Alois Graf von Waldburg-Zeil  
Dr. Fritz Wittmann  
Michael Wonneberger  
Cornelia Yzer  
Wolfgang Zeitlmann  
Dr. Wolfgang Schäuble  
Michael Glos und Fraktion  
  
Ekkehard Gries  
Horst Friedrich  
Roland Kohn  
Manfred Richter  
(Bremerhaven)  
Dr. Klaus Röhl  
Dr. Hermann Otto Solms  
und Fraktion

## Begründung

### I. Allgemeiner Teil

Der Entwurf eines Gesetzes über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private enthält die rechtlichen Grundlagen für die Einführung sogenannter Betreibermodelle im Bundesfernstraßenbau.

Mit dem Betreibermodell wird die Möglichkeit, Private mit dem Bau, der Erhaltung, dem Betrieb und der Finanzierung von Bundesfernstraßen zu betrauen, in das Straßenrecht eingeführt. Zweck der Neuregelung ist, durch die Schaffung von Rechtsgrundlagen für Betreibermodelle Möglichkeiten insbesondere zur privaten Finanzierung von Straßenbauvorhaben zu eröffnen, um wirtschaftlich rentable Straßenbauvorhaben, die wegen anderweitiger Prioritäten z. Z. durch eine Haushaltsfinanzierung nicht realisiert werden können, im Wege der Privatfinanzierung zu verwirklichen.

Kern eines Betreibermodells ist die Beauftragung eines Privaten mit Aufgaben des Baus, der Erhaltung, des Betriebs und der Finanzierung von Bundesfernstraßen. Diese Aufgaben werden einem Privaten zur Ausführung übertragen. Dies wird in der Regel durch einen Konzessionsvertrag oder einen vergleichbaren Rechtsakt geschehen, in dem die übertragenen Aufgaben im einzelnen konkretisiert und zeitlich befristet werden. Die Vergabe der Konzession erfolgt auf der Grundlage des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgrundsatzgesetzes vom 26. November 1993 (BGBl. I S. 1928) in Verbindung mit der zugehörigen Vergabeordnung sowie den einschlägigen Bestimmungen der Verdingungsordnung für Bauleistungen. Die Übertragung hoheitlicher Befugnisse ist damit nicht verbunden; diese verbleiben bei den dafür jeweils zuständigen Behörden.

Die im Rahmen eines Betreibermodells errichteten Straßen und Bauwerke werden Teil des öffentlichen Straßennetzes; sie werden keine Privatstraßen.

Zur Refinanzierung der privatfinanzierten Investitionen ist die Erhebung von Mautgebühren durch den Privaten vorgesehen. Sie stehen ihm zur Refinanzierung der getätigten Investition zur Verfügung.

Der Gesetzentwurf beschränkt die Erhebung von Mauten auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie auf autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten. Da die Bundesregierung beschlossen hat, ab 1. Januar 1995 für die Benutzung der Bundesautobahnen durch Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht zeitbezogene Benutzungsgebühren im Sinne der Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten

einzuführen, ist zu beachten, daß die EG-Richtlinie für diese Fahrzeuge grundsätzlich eine gleichzeitige Erhebung zeit- und streckenbezogener Gebühren ausschließt. Es dürfen nach Artikel 7 Buchstabe a dieser Richtlinie nur für Brücken, Tunnel und Gebirgspässe gleichzeitig auch Mautgebühren erhoben werden. Dies ist dadurch begründet, daß es sich bei Brücken, Tunneln und Gebirgspässen um besonders kostenintensive Bauwerke handelt, bei denen gleichzeitig auch ein besonders großer Vorteil dem Nutzer zukommt. Die Beschränkung der Mauterhebung auf autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen ergibt sich aus Artikel 7 Buchstabe d der Richtlinie.

Die Möglichkeit der Durchführung eines privaten Betreibermodells mit der Erhebung von Mauten von allen Kraftfahrzeugen beschränkt sich damit auf diese Straßenabschnitte bzw. Bauwerke.

Der Gesetzentwurf hat auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte keinen Einfluß. Für den Bundeshaushalt entstehen daraus keine Kosten.

Dadurch, daß Private Straßenbauvorhaben durchführen und finanzieren, die nach Ablauf der zu vereinbarenden Konzessionsdauer in die öffentliche Verwaltung übernommen werden, entstehen dem Bundeshaushalt künftig Vorteile. Eine Quantifizierung wird erst möglich sein, wenn absehbar ist, welcher Umfang von Straßenbauvorhaben nach dem Betreibermodell realisiert werden kann.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch den Gesetzentwurf nicht zu erwarten. Die Einführung von Mautgebühren kann sich zwar auf die privaten Haushalte und den Straßengüterverkehr tendenziell preiserhöhend auswirken; vom Umfang der mautfinanzierten Straßenbauvorhaben und den dabei zu erwartenden Mauthöhen sind nennenswerte Veränderungen jedoch nicht zu erwarten.

### II. Besonderer Teil

Das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz enthält die für die Durchführung privater Investitionen in den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen erforderlichen Rechtsgrundlagen. Die Gesetzgebungskompetenz folgt aus Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes.

#### Zu § 1

§ 1 enthält die zentrale Vorschrift für die Durchführung privater Investitionen im Bundesfernstraßenbau.

Absatz 1 dient der Verdeutlichung der Zielrichtung des Gesetzes. Absatz 2 stellt klar, daß Aufgaben des Baus, der Erhaltung, des Betriebs und der Finanzierung von Bundesfernstraßen Privaten zur Ausführung übertragen werden können.

Absatz 3 regelt, daß der Private in bestimmten Fällen die Rechte und Pflichten des Trägers der Straßenbaulast hat. Er steht diesem gleich bei der Vergütung von Mehrkosten (§ 6a FStrG), der vorzeitigen Besitzweisung (§ 18f FStrG), dem Enteignungsverfahren (§ 19 FStrG) und dem Entschädigungsverfahren (§ 19a FStrG).

Absatz 4 stellt klar, daß dem Privaten, dem nach Absatz 2 Aufgaben zur Ausführung übertragen worden sind, hoheitliche Befugnisse, d. h. obrigkeitliche Rechte, nicht zustehen. Die staatlichen Verantwortungsbereiche, die Verfahren zur Planung und Planfeststellung, die Straßenaufsicht und die behördlichen Zuständigkeiten bleiben unberührt.

#### Zu § 2

§ 2 regelt, daß der Private, dem Aufgaben nach § 1 Abs. 2 zur Ausführung übertragen werden, gleichzeitig auch das Recht zur Erhebung von Mautgebühren erhält und diesem auch das Aufkommen aus der Gebühr zusteht. Der Begriff der Mautgebühr lehnt sich an die Definition in Artikel 2 der Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober 1993 an.

Mautgebühren sind staatliche Gebühren; sie sind keine privatrechtlichen Entgelte. Da die Erhebung von Mautgebühren von den Nutzern einen Hoheitsakt erfordert, ist insoweit eine Beleihung des Privaten erforderlich. § 2 enthält dafür die gesetzliche Grundlage.

#### Zu § 3

§ 3 enthält die für Mautgebühren erforderlichen Regelungen.

Absatz 1 knüpft inhaltlich an die § 1 Abs. 2 und § 2 an: nur dort, wo ein Privater ein Bauvorhaben durchgeführt und finanziert und das Recht zur Erhebung von Mautgebühren erhalten hat, können für die Benutzung der von dem Privaten neu errichteten Straßen oder Bauwerke Mautgebühren erhoben werden.

Die Erhebung von Mautgebühren ist auf die in Absatz 1 Satz 1 aufgeführten Straßen und Bauwerke beschränkt. Diese Beschränkung ergibt sich aus den Bestimmungen der Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober 1993 (vgl. Allgemeiner Teil der Begründung).

Absatz 2 enthält die Grundsätze für die Gebührenbemessung. Absatz 2 Satz 1 entspricht inhaltlich Artikel 7 Buchstabe h der EG-Richtlinie.

Absatz 3 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, die Mautgebühren und die gebührenpflichtigen Straßen oder Bauwerke durch Rechtsverordnung zu bestimmen. Dies ist erforderlich, weil nicht von vornherein feststeht, welche Straßenbauvorhaben nach einem Betreibermodell verwirklicht werden können. Neben den öffentlichen Interessen, die bei einer Projektauswahl zu beachten sein werden, wird insbesondere die Einschätzung von Investoren maßgeblich dafür sein, welche Vorhaben nach wirtschaftlichen Kriterien privat gebaut, finanziert und betrieben werden können. Auch eine Festlegung der Mautgebühr ist erst dann möglich, wenn zumindest die Kosten des nach einem Betreibermodell zu verwirklichenden Bauvorhabens feststehen.

#### Zu § 4

§ 4 enthält die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Gebührenbefreiung.

#### Zu § 5

§ 5 regelt, wer im einzelnen Schuldner der Gebühr ist.

#### Zu § 6

Die Vorschrift regelt die Art der Gebührentrichtung. Der Wortlaut läßt eine bare, aber auch eine unbare Entrichtung (z. B. auch durch Kreditkarte) zu. Wo dies technisch möglich ist, kann die Gebühr auch durch automatische Einrichtungen erhoben werden.

#### Zu § 7

§ 7 stellt klar, daß auch Einrichtungen zur Erhebung von Mautgebühren Teile von Bundesfernstraßen im Sinne von § 1 Abs. 4 FStrG sind.

#### Zu § 8

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.



---

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44

ISSN 0722-8333