

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksache 19/17290 –

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndG)

A. Problem

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Im Bereich von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, gehört der Radverkehr nicht zu den zugelassenen Verkehrsarten. Gleichwohl weisen Brückenbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, insbesondere an Wasserstraßenkreuzungen in einem urbanen Umfeld Potenzial für die Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf, da durch den Bau von Radwegen auf diesen Brückenbauwerken bestehende Radverkehrsinfrastrukturen miteinander verbunden und dadurch Lückenschlüsse erzielt werden können. Um dieses Potenzial zu nutzen, soll eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, wonach Betriebswege im Zuge von für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmten Bundesfernstraßen bedarfsabhängig so zu bauen und zu unterhalten sind, dass auf diesen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.

Die mit der Stärkung des Radverkehrs zu erzielende Reduktion der Kfz-Fahrleistungen dient zugleich der Entlastung der Bundesfernstraßen vom örtlichen Verkehr und kann eine Verringerung von Verkehrsstörungen auf stark belasteten Bundesfernstraßen bewirken. Ferner ließen sich Betriebs- und Unterhaltungsabläufe optimieren, da die größere Breite der Betriebswege einen effizienteren Geräteeinsatz erlaubt. Werden Kontroll- und Wartungsarbeiten am Brückenbauwerk vom Betriebsweg aus durchgeführt, muss hierzu kein Fahrstreifen gesperrt werden. Dies verringert Kapazitätsbeeinträchtigungen auf der Straße sowie staubedingte Unfallrisiken.

Der dringend notwendige Ausbau des Mobilfunknetzes entlang der Bundesfernstraßen soll in der Praxis erleichtert werden.

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Länder sollen eine Ermächtigungsgrundlage erhalten, um die Gebührensätze für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel eigenständig regeln zu können.

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Um die Anzahl von Elektrofahrzeugen deutlich zu erhöhen wurde eine Förderung für deren Anschaffung eingeführt, die an bestimmte Kriterien gebunden ist, um wirksam zu sein. Die Umsetzung dieser Kriterien und die Überprüfung ihrer Einhaltung ist für die Zielerreichung erforderlich und bedarf der Verfügbarmachung von Daten, die im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung entstehen und die in einem Register (Zentrales Fahrzeugregister, ZFZR) geführt werden.

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Nach der geltenden Gesetzeslage sind mit Erdgas (und zwar beschränkt auf Compressed Natural Gas/CNG sowie Liquefied Natural Gas/LNG) betriebene Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 2020 komplett von der Lkw-Maut befreit. Ab dem 1. Januar 2021 würde für Erdgas-Fahrzeuge ein reduzierter Mautsatz gelten, der um 1,1 Cent/km unter dem für Euro-VI-Fahrzeuge mit Diesel-Antrieb liegt, weil der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht erhoben wird. Um den Markthochlauf von Erdgas-Fahrzeugen weiterhin zu unterstützen, soll die komplette Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes über den 31. Dezember 2020 hinaus um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2023 verlängert werden. Eine entsprechende Verschiebung um drei Jahre soll dann für die sich daran anschließende Regelung zum Verzicht auf die Anlastung der verursachten Luftverschmutzungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes gelten.

Änderung des Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetzes

Es ist eine Klarstellung und Konkretisierung erforderlich, dass sich die Verordnungsermächtigung nach § 6 Satz 1 InfrGG auch auf die Beleihung der Infrastrukturgesellschaft mit Befugnissen zur Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes und der auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen bezieht. Diese Aufgaben sollen der beliebigen Gesellschaft gemäß § 4 Absatz 2 FStrBAG in der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 FStrBAG weiter übertragen werden können.

Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

Durch die Regelung des § 4 Absatz 1 FStrBAG fallen Aufgabenübertragung im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 GG und Verordnungsermächtigung zusammen. Es ist eine Präzisierung des Umfangs der Aufgabenübertragung erforderlich, um im Gesetz die Aufgabe klarer zu benennen und inhaltlich zu umschreiben.

B. Lösung

Entsprechende Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes, des Straßenverkehrsgesetzes, der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr, der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, des Bundesfernstraßenmautgesetzes, des Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetzes und des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/17290 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Die Überschrift des Gesetzes wird wie folgt gefasst:
„Achtes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften“.
2. Artikel 1 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 3 Absatz 1 wird folgender Satz 3 angefügt:
„Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.“
2. In § 9 Absatz 1 wird nach Satz 2 folgender Satz 3 eingefügt:
„Satz 1 Nr. 1 gilt nicht für technische Einrichtungen, die für das Erbringen von öffentlich zugänglichen Telekommunikationsdiensten erforderlich sind.“
Der bisherige Satz 3 wird Satz 4.
3. Artikel 2 wird durch die folgenden Artikel 2 bis 8 ersetzt:

„Artikel 2

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2008) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 6a Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:
„(5a) Für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel können die nach

Landesrecht zuständigen Behörden Gebühren erheben. Für die Festsetzung der Gebühren werden die Landesregierungen ermächtigt, Gebührenordnungen zu erlassen. In den Gebührenordnungen können auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. In den Gebührenordnungen kann auch ein Höchstsatz festgelegt werden. Die Ermächtigung kann durch Rechtsverordnung weiter übertragen werden.“

2. § 35 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 17 wird am Ende das Wort „oder“ gestrichen.
 - b) In Nummer 18 wird am Ende der Punkt durch ein Komma und das Wort „oder“ ersetzt.
 - c) Folgende Nummer 19 wird angefügt:

„19. zur Überprüfung und Ergänzung der Angaben in Anträgen und Verwendungsnachweisen zu einer Förderung hinsichtlich der Einhaltung der Regelungen über die Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus).“
3. In § 36 wird nach Absatz 2i folgender Absatz 2j eingefügt:

„(2j) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 19 darf durch Abruf im automatisierten Verfahren an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle erfolgen.“

Artikel 3

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Dem § 6 Absatz 2 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 23. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2937) geändert worden ist, wird folgender Absatz 3 angefügt:

- „(3) Die Gebühren-Nummer 265 der Anlage ist nicht anzuwenden, soweit
1. die Landesregierung eine Gebührenordnung nach § 6a Absatz 5a Satz 1 bis 4 des Straßenverkehrsgesetzes erlässt oder
 2. diese Ermächtigung an einen anderen Rechtsträger nach § 6a Absatz 5a Satz 5 des Straßenverkehrsgesetzes weiter übertragen wird und soweit dieser auf dieser Grundlage eine Gebührenordnung erlässt.“

Artikel 4

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Nach § 39 Absatz 3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 7a der Verordnung vom

2. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1416) geändert worden ist, wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Zur Übermittlung durch Abruf im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrzeugregister nach § 36 Absatz 2j des Straßenverkehrsgesetzes dürfen für Anfragen unter Verwendung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer und des Kennzeichens folgende Daten für das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle bereitgehalten werden:

1. die in § 32 Absatz 1 und 3 genannten aktuellen und früheren Halterdaten und die Anzahl der früheren Halter,
2. die in § 30 Absatz 1 Nummer 1 in Verbindung mit § 6 Absatz 7 Nummer 2, 5 und 7 Buchstabe a, § 30 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe a und b sowie § 30 Absatz 1 Nummer 2 und 26 Buchstabe d und e genannten Fahrzeugdaten.“

Artikel 5

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

§ 1 Absatz 2 Satz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 143 des Gesetzes vom 20. November 2019 (BGBl. I S. 1626) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Wörter „bei Verwendung der folgenden Fahrzeuge“ werden durch ein Komma und die Wörter „wenn folgende Fahrzeuge verwendet werden“ ersetzt.
2. Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

„8. überwiegend mit Erdgas betriebene Fahrzeuge im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2023; ab dem 1. Januar 2024 sind für diese Fahrzeuge jedoch die Mautteilsätze für die Infrastrukturkosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 und die verursachten Lärmbelastungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 zu entrichten.“

Artikel 6

Änderung des Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetzes

In § 6 Satz 2 des Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, werden nach den Wörtern „erforderlich sind“ die Wörter „, sowie Befugnisse zur Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes und der auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen nach Maßgabe des § 4 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes.“ angefügt.

Artikel 7

Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

In § 4 Absatz 1 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122) werden folgende Sätze angefügt:

„Übertragbar sind straßenverkehrsrechtliche Aufgaben auf Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung, die

1. im Zusammenhang mit dem Bau, Betrieb oder der Erhaltung der vorgenannten Straßen stehen,
2. Maßnahmen über den Straßenverkehr betreffen, die erforderlich sind
 - a) zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den vorgenannten Straßen,
 - b) für Zwecke der Verteidigung,
 - c) zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung der vorgenannten Straßen,
 - d) zur Verhütung von Belästigungen oder
 - e) zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit,
3. Maßnahmen über das Verhalten im Straßenverkehr zum Schutz vor den von Fahrzeugen ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes betreffen oder
4. Maßnahmen betreffen zur Beschränkung des Straßenverkehrs zum Zweck der Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe oder die der Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Regelungen dienen.

Auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung zählen zu den übertragbaren Aufgaben außerdem solche, die

1. die Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze bei Großveranstaltungen im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs betreffen,
2. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraummangel betreffen,
3. die Schaffung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder Arbeitsstätte, betreffen oder
4. die Einrichtung von Sonderfahrspuren für Linienomnibusse und Taxen betreffen.

Von Satz 2 ausgenommen sind Aufgaben der Polizei.“

Artikel 8**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Sätze 2 und 3 am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft. Der Artikel 2 Nummer 1 und der Artikel 3 sowie die Artikel 5 bis 7 treten am Tag nach der Verkündung in Kraft. Der Artikel 4 tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden sechsten Kalendermonats in Kraft.'

Berlin, den 6. Mai 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Stefan Gelbhaar
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Stefan Gelbhaar

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/17290** in seiner 149. Sitzung am 5. März 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss Digitale Agenda und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage dafür, dass Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten sind, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/17290 in seiner 68. Sitzung am 6. Mai 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)353. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)353 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. angenommen.

Der Ausschuss Digitale Agenda hat den Gesetzentwurf in seiner 54. Sitzung am 6. Mai 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)353. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)353 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der Haushaltsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/17290 in seiner 62. Sitzung am 6. Mai 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(8)5794.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat folgende gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19(26)57-3):

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige

Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) am 5. März 2020 mit dem Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndG) (BR/BT-Drs. 19/17290) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Der Gesetzentwurf entspricht der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

Es sind folgende Indikatorenbereiche der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

- Indikatorenbereich 3.2.a (Luftbelastung – Gesunde Umwelt erhalten),
- Indikatorenbereich 11.2.b (Endenergieverbrauch im Personenverkehr),
- Indikatorenbereich 13.1.a (Klimaschutz – Treibhausgase reduzieren).“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatoren:

- Leitprinzip 1 – Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden,
- SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz,
- Indikator 3.2.a – Emissionen von Luftschadstoffen.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf in seiner 69. Sitzung am 6. Mai 2020 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)353), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt.

Die Fraktion der CDU/CSU begrüßte die mit dem Gesetzentwurf und dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen vorgeschlagenen Änderungen. Gerade vor dem Hintergrund anstehender Ertüchtigungen von Brücken sei es sinnvoll, in diesem Zusammenhang die Schaffung von Fahrradwegen zu prüfen. Mit dem Änderungsantrag werde auch der Ausbau des Mobilfunks vorgebracht. Die vorgesehene Fortführung der Mautbefreiung für mit LNG betriebene Fahrzeuge mit dem Ziel eines Markthochlaufs sei ebenfalls zu begrüßen. Die geplanten Änderungen der Fahrzeug-Zulassungsverordnung im Zusammenhang mit der Förderung des Erwerbs von Elektrofahrzeugen sei an die Koalition herangetragen worden; man habe dem gerne entsprochen. Die vorgesehene Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage für die Länder, um die Gebührensätze für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel eigenständig regeln zu können, entspreche man vor allem einem Anliegen der Kommunen.

Die Fraktion der SPD begrüßte den Gesetzentwurf und den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen. Sie führte aus, mit dem Änderungsantrag schaffe man ein Omnibusgesetz, mit dem man viele kleine Stellschrauben bewege. Regelungen zu den Gebühren für Parkausweise für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel seien am besten vor Ort aufgehoben. Dem werde durch die Neuregelung Rechnung getragen. Es seien dadurch auch Regelungen möglich, welche der unterschiedlichen Leistungsfähigkeit von Anwohnern Rechnung trügen, etwa wenn sie den öffentlichen Straßenraum für das Abstellen mehrerer PKW nutzten. Man könne damit aber auch dem Platzmangel im öffentlichen Raum Rechnung tragen, etwa zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern. Die vorgesehene weitere Mautbefreiung für LNG-Fahrzeuge leiste einen Beitrag zur CO₂-Reduzierung, zumal es in diesem Bereich bislang nur wenige Alternativen gebe, die wirtschaftlich seien.

Die Fraktion der AfD bekundete, dem ursprünglichen Gesetzentwurf hätte sie zustimmen können. Die Nutzung der Sanierung von Brücken zur Erweiterung des Fahrradwegenetzes sei sinnvoll. Kritisch bewerte sie hingegen den von den Koalitionsfraktionen vorgelegten Änderungsantrag. Vor allem die geplante Regelung zur Ermächtigung der Länder, die Gebührensätze für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere

mit erheblichem Parkraummangel eigenständig regeln zu können, könne zu erheblichen Friktionen für die Anwohner führen, weil zu befürchten sei, dass es hier Kommunen geben werde, die eine unverhältnismäßige Erhöhung vornehmen würden. Eine solche zusätzliche Kostenbelastung sei auch im Hinblick auf die Situation derjenigen, die infolge der Corona-Krise in wirtschaftlichen Schwierigkeiten seien, etwa durch Kurzarbeit, nicht angemessen.

Die Fraktion der FDP betonte, sie beurteile den Gesetzentwurf in seiner bisherigen Fassung positiv. Er bedeute für den Radverkehr eine sinnvolle Ergänzung. Auch die in dem Änderungsantrag enthaltenen Regelungen zu Mobilfunkmasten und zu der Verlängerung der Mautbefreiung für LNG-Fahrzeuge seien aus ihrer Sicht sinnvoll. Die Regelungen in dem Änderungsantrag zum Fernstraßen-Bundesamt hätten nur technische Relevanz. In Bezug auf die Regelungen zur Parkraumbewirtschaftung sei man aber der Auffassung, dass es zwar dem Grundsatz der Subsidiarität entspreche, den Ländern solche Regelungen zu überlassen. Die jetzt geplante Regelung führe aber zu einer völligen Zersplitterung der Gebührensätze. Sie plädiere stattdessen dafür, lediglich die Bandbreite der Möglichkeiten zu erhöhen.

Die Fraktion DIE LINKE. begrüßte ebenfalls den Gesetzentwurf in seiner ursprünglichen Fassung. Sie plädierte in diesem Zusammenhang für eine Umschichtung von Haushaltsmitteln zugunsten des Radverkehrs. Die Regelung zur Verlängerung der Mautbefreiung für mit LNG betriebene Fahrzeuge sehe sie hingegen kritisch. Die Vorteile, die Erdgas für LKW unter Klimaaspekten habe, seien so gering, dass eine Mautbefreiung nicht gerechtfertigt sei. Sie spreche sich daher gegen eine Verlängerung der Mautbefreiung aus. Zu begrüßen sei hingegen, dass der Änderungsantrag den Kommunen Spielraum für eine Erhöhung der Gebühren für das Anwohnerparken ermögliche. Derzeit sei das Anwohnerparken fast kostenlos; statt es dabei zu belassen, solle man besser mehr Mittel in den ÖPNV investieren.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kritisierte, dass umfangreiche Änderungen an verschiedenen Gesetzen jenseits des Bundesfernstraßengesetzes erst kurzfristig vorgelegt worden seien, so dass keine ausreichende Zeit für eine Prüfung zur Verfügung gestanden habe. Sie betonte, sie begrüße die Ziele des Gesetzentwurfs in der ursprünglich vorgelegten Fassung. Dieser Entwurf sei zwar aus ihrer Sicht noch nicht ambitioniert genug gewesen, er beinhalte aber einen richtigen Ansatz. Zu dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen führte sie aus, die Übertragung von Befugnissen für die Festlegung von Gebühren für das Anwohnerparken auf die Länder begrüße sie. Bei dem Zugriff auf das Fahrzeug-Zentralregister für Zwecke der Bearbeitung von Anträgen zur Förderung des Erwerbs von Elektrofahrzeugen sehe man Datenschutzprobleme. Bei der vorgesehen Fortführung der Förderung von LNG-Fahrzeugen sehe man die Gefahr einer Überförderung und lehne diese Regelung ab. Die nach dem Änderungsantrag vorgesehenen Änderungen des Infrastrukturgesetzerichtungsgesetzes und des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes könne man wegen der kurzen Zeit, die für eine Prüfung zur Verfügung gestanden habe, nicht bewerten.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)353 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/17290 in der so geänderten Fassung.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Zu 1. (Anpassung der Überschrift):

Die Überschrift wird angepasst, da neben dem Bundesfernstraßengesetz weitere Gesetze und Vorschriften geändert werden.

Zu 2. (Änderung von Artikel 1):**Zu Nummer 1**

Da weitere Änderungen im Bundesfernstraßengesetz erfolgen, erhält der Änderungsbefehl einen Gliederungsbuchstaben.

Zu Nummer 2

Um den dringend notwendigen Ausbau des Mobilfunknetzes entlang der Bundesfernstraßen in der Praxis zu erleichtern, fällt die Errichtung von Mobilfunkmasten und sonstigen funktechnischen Einrichtungen im Sinne von § 3 Nr. 26 Telekommunikationsgesetz nicht mehr unter das repressive Anbauverbot gemäß Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 der Vorschrift, von dem nach Absatz 8 Ausnahmen zugelassen werden können, sondern unter den präventiven Zustimmungsvorbehalt des Absatzes 2. Die zuständige Straßenbaubehörde hat künftig die Zustimmung zur Errichtung eines Mobilfunkmasten auch in der bisherigen Anbauverbotszone zu erteilen, wenn nicht einer der in Absatz 3 der Vorschrift genannten Gründe entgegensteht. Vor der Versagung sind als milderes Mittel vorrangig Bedingungen oder Auflagen zu prüfen, um einen Ausbau möglichst zu realisieren. Hierzu gehört im Falle des Versagungsgrundes „Ausbauabsicht“ beispielsweise die Verlegung der Telekommunikationsinfrastruktur, da die Zielvorgaben des Fernstraßenausbaugesetzes in der Regel erst über sehr langfristige Zeiträume realisiert werden. Darüber hinaus wird die Bundesregierung aufgefordert, das gesamte Antragsverfahren zur Genehmigung von Mobilfunkstandorten und der Zuführung von Daten- und Stromleitungen entlang von Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Abstimmung mit den Auftragsverwaltungen der Länder bzw. der Autobahn GmbH, den Telekommunikationsnetzbetreibern und Unternehmen, die Sendemasten und Sendeanlagen bauen, bis spätestens Ende 2020 zu standardisieren. Diese Standardisierung sollte auch eine einheitliche Kostenstruktur und den Zugang zu Brücken und Schilderbrücken umfassen.

Zu 3. (Einfügung von Artikel 2 bis 8):**Zu Artikel 2:****Zu Nummer 1**

Mit der Änderung des § 6a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) durch Einfügung eines neuen Absatzes 5a erhalten die Länder eine Ermächtigungsgrundlage, um die Gebührensätze für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (siehe § 6 Absatz 1 Nummer 14 StVG sowie § 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 2a der Straßenverkehrs-Ordnung) eigenständig zu regeln. Dies umfasst sowohl die reinen Verwaltungskosten als auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlichen Wert oder den sonstigen Nutzen von Parkmöglichkeiten für Bewohner. Die Länder können diese Ermächtigung nach § 6a Absatz 5a Satz 5 StVG (neu) durch Rechtsverordnung weiter übertragen, beispielsweise an die Kommunen, die dann ihrerseits eigene Gebührenordnungen erlassen können. Mit dieser neuen Ermächtigungsgrundlage ist kein Automatismus verbunden, d.h. es steht den Ländern und Kommunen frei, ob sie von dieser Ermächtigungsgrundlage Gebrauch machen wollen oder davon absehen.

Diese Änderung ist notwendig, weil § 6a Absatz 6 Satz 1 StVG bislang nur das zeitlich beschränkte Parken umfasst. Es ist nach derzeitiger Rechtslage für die Länder und Kommunen nicht möglich, nach dieser Regelung – zusätzlich zu der Regelung nach § 6a Absatz 2 StVG – den wirtschaftlichen Wert des Parkraums für die Bewohner durch Gebühr abzugelten, also nicht nur einen Stundensatz für das Besucherparken, sondern auch einen Jahressatz für das Bewohnerparken festzulegen, der den wirtschaftlichen Wert mit abbildet. Die Begründung des Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 14. Januar 2004 (vgl. BT-Drs. 15/1496, S. 6) spricht dafür, dass sich die Ermächtigung des § 6a Absatz 6 Satz 1 StVG nicht auf das Bewohnerparken erstreckt. So findet der Bewohnerparkausweis dort keine Erwähnung. Vielmehr beschränken sich – ohne dabei das Bewohnerparken ausdrücklich auszuschließen – sämtliche Ausführungen auf das zeitlich beschränkte Parken. Daher ist die Änderung des StVG angezeigt. Dies lässt den Kommunen den ortsangemessenen Gestaltungsspielraum. Da die Länder beziehungsweise die Kommunen nun den örtlichen Verhältnissen entsprechend die Gebühren auch in Bezug auf den wirtschaftlichen Wert von Parkmöglichkeiten im Rahmen des Bewohnerparkens festlegen können, findet eine Harmonisierung mit der Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung gemäß § 6a Absatz 6 StVG statt. Da es sich um eine Gebühr für eine Flächennutzung handelt, ist die neue Ermächtigungsgrundlage systematisch nach § 6a Absatz 5 StVG einzuordnen.

Bei einer Erhöhung des Gebührenrahmens in der Gebührennummer 265 der Anlage zur Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) auf Grundlage des § 6a Absatz 2 i. V. m. Absatz 3 und 4 StVG für das Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner wäre dieser den örtlichen Verhältnissen entsprechende Gestaltungsspielraum nicht gegeben. Auch ist die Einbeziehung des wirtschaftlichen Wertes einer Parkmöglichkeit nicht bereits nach der derzeitigen Rechtslage nach dieser Gebührennummer möglich. Dies wird faktisch durch den Gebührenrahmen von 10,20 bis 30,70 Euro/Jahr verhindert, sodass hiernach nur der Verwaltungsaufwand für die Ausstellung des Bewohnerparkausweises abgegolten werden kann.

Die Formulierung „auch [...] angemessen berücksichtigt“ in § 6a Absatz 5a Satz 3 StVG (neu) wurde gewählt, weil es rechtssystematisch vorzugswürdig ist, die Gebühr für das Ausstellen von Parkausweisen für Bewohner in einer einheitlichen Gebührenregelung zu verorten. Dies bedeutet, dass neben den Personal- und Sachkosten als Verwaltungsaufwand auch der wirtschaftliche Wert für den Gebührenschuldner berücksichtigt wird. Andernfalls würde in der Praxis innerhalb eines einheitlichen Verwaltungsvorganges, nämlich der Ausstellung eines Bewohnerparkausweises, die Anwendung sowohl einer Gebührenregelung auf Bundesebene (GebOSt) als auch einer Gebührenregelung auf Landesebene (zu schaffende Gebührenordnungen auf Grundlage des § 6a Absatz 5a Satz 3 StVG (neu)) zum Tragen kommen.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand:

Die Änderung des § 6a des StVG hat keine Auswirkungen auf die Haushaltsausgaben bei Bund, Ländern und Kommunen.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung:

Soweit die Landesregierungen beziehungsweise die Kommunen von der Ermächtigungsgrundlage des § 6a Absatz 5a StVG (neu) Gebrauch machen und soweit die nach Landesrecht zuständigen Behörden in der Folge Bewertungen der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens von Parkmöglichkeiten für Bewohner vornehmen, entsteht diesen Behörden ein Erfüllungsaufwand.

Weitere Kosten:

Soweit die nach Landesrecht zuständigen Behörden auf dieser Grundlage in der Folge Gebühren erheben, entstehen den Bürgerinnen und Bürgern sowie ggf. der Wirtschaft weitere Kosten.

Zu Nummern 2 und 3

Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich ist es wichtig, die Anzahl von Elektrofahrzeugen deutlich zu erhöhen. Zu diesem Zweck wurde eine Förderung für deren Anschaffung eingeführt, die aber an bestimmte Kriterien gebunden ist, um wirksam zu sein. Die Umsetzung dieser Kriterien und die Überprüfung ihrer Einhaltung ist für die Zielerreichung erforderlich und bedarf der Verfügbarmachung von Daten, die im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung entstehen und die in einem Register (Zentrales Fahrzeugregister, ZFZR) geführt werden.

Die Änderungen schaffen eine Rechtsgrundlage dafür, die im Zentralen Fahrzeugregister gespeicherten Fahrzeug- und Halterdaten auch zur Ergänzung der Anträge auf eine Förderung und zur Überprüfung der Einhaltung der Regelungen über die Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) nutzen zu können. Die Regelung ist für den Sachbereich der Förderung der Anschaffung von Elektrofahrzeugen erforderlich, weil im Unterschied zu anderen Förderprogrammen wegen der gesteckten Klimaziele das Interesse besteht, dass von der Fördermöglichkeit auch umfänglich Gebrauch gemacht wird. Deshalb müssen vor allem für die Umstellung großer Flotten möglichst einfach handhabbare Antragsverfahren gewährleistet werden. Um dennoch eine hinreichende Prüfung der Antragsvoraussetzungen zu gewährleisten und die Überprüfung der Verwendungsnachweise zu vereinfachen, sollen die im ZFZR vorhandenen Daten unterstützend herangezogen werden können.

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger:

Auf Seiten privater Antragsteller ist mit einer Zeitersparnis beim Abfassen der Anträge auf Umweltprämien zu rechnen, da weniger Daten angegeben werden müssen. Zudem kann sich die Vorlage von Verwendungsnachweisen (etwa Kopie der ZB I und der ZB II) erübrigen und so zu Kosteneinsparungen führen.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

Bei gewerblichen Antragstellern ist mit einer Zeit-/Kostensparnis beim Abfassen der Anträge auf Umweltprämien zu rechnen, da weniger Daten angegeben werden müssen. Zudem kann sich die Vorlage von Verwendungsnachweisen (etwa Kopie der ZB I und der ZB II) erübrigen und so zu Kosteneinsparungen führen.

Erfüllungsaufwand der Verwaltung:

Dem Kraftfahrt-Bundesamt wird einmaliger Erfüllungsaufwand in Form der Entwicklung einer Auskunftsanwendung sowie der Einrichtung einer sicheren IT-technischen Anbindung des BAFA an das ZFZR entstehen. Ein solcher entsteht auch auf Seiten des BAFA; hier ist ein Programm zum Abruf der Daten und Einspeisen in die digitale Förderantragsverwaltung zu entwickeln und einzurichten. Dem KBA und dem BAFA wird zudem laufender Erfüllungsaufwand in der Betreuung und Sicherung und Auswertung der Datenabrufe entstehen. Gleichzeitig sind beim BAFA Einsparungen bei der Kontrolle der Einhaltung der Förderbedingungen zu erwarten, da ein wesentlicher Teil der Daten automatisiert beim KBA abgerufen werden kann.

Zu Artikel 3:

Die Vorschrift schafft eine Anwendungsbestimmung in § 6 GebOSt. Soweit die Länder Gebührenordnungen gemäß § 6a Absatz 5a Satz 1 bis 4 StVG (neu) erlassen werden, soll die Gebührennummer 265 der GebOSt keine Anwendung finden. Entsprechendes gilt in den Fällen der Übertragung nach § 6a Absatz 5a Satz 5 in Verbindung mit Satz 1 bis 4 StVG (neu). Es handelt sich um eine Folgeänderung zu Artikel 2 Buchstabe a, die konkurrierende Tatbestände zur Gebührenerhebung verhindern soll. Soweit von den Ermächtigungsgrundlagen des § 6a Absatz 5a StVG (neu) kein Gebrauch gemacht wird, soll die Gebührennummer 265 der GebOSt anwendbar bleiben.

Zu Artikel 4:

Siehe Begründung zu Artikel 2 Nummern 2 und 3.

Zu Artikel 5:**Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 2 Satz 1):**

Sprachliche Anpassung zur besseren Lesbarkeit.

Zu Nummer 2 (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8):

Nach der geltenden Gesetzeslage sind mit Erdgas (und zwar beschränkt auf Compressed Natural Gas/CNG sowie Liquefied Natural Gas/LNG) betriebene Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 2020 komplett von der Lkw-Maut befreit. Ab dem 1. Januar 2021 würde für Erdgas-Fahrzeuge ein reduzierter Mautsatz gelten, der um 1,1 Cent/km unter dem für Euro-VI-Fahrzeuge mit Diesel-Antrieb liegt, weil der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht erhoben wird.

Um den Markthochlauf von Erdgas-Fahrzeugen weiterhin zu unterstützen, soll die komplette Mautbefreiung für Erdgas-Fahrzeuge in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes über den 31. Dezember 2020 hinaus um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2023 verlängert werden. Eine entsprechende Verschiebung um drei Jahre gilt dann für die sich daran anschließende Regelung zum Verzicht auf die Anlastung der verursachten Luftverschmutzungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

Durch das Einfügen des Wortes „überwiegend“ am Beginn der Nummer 8 wird klargestellt, dass wie bisher schon nur solche Erdgas-Fahrzeuge von der Privilegierung profitieren sollen, die überwiegend mit Erdgas betrieben werden. Damit sollen Fallgestaltungen ausgeschlossen werden, in denen Diesel-Fahrzeuge mit einem oder mehreren kleinen Erdgas-Tanks nachgerüstet werden oder auf derartige Tanks auf Anhängern oder Aufliegern ver-

wiesen wird, die Fahrzeuge aber tatsächlich weiterhin hauptsächlich mit Diesel betrieben werden. In diesen Fallkonstellationen ist der Umweltnutzen so gering, dass die Mautprivilegierung nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht gerechtfertigt ist. Im Fall von Fahrzeugkombinationen ist das Motorfahrzeug für die Mautbefreiung der Kombination maßgebend (§ 1 Absatz 2 Satz 3 Bundesfernstraßenmautgesetz).

Mit Stand 3. Februar 2020 waren 2.866 Erdgas-Fahrzeuge in der Liste der mautbefreiten Fahrzeuge bei der Mautsystembetreibergesellschaft Toll Collect GmbH registriert. Die Einsparung pro Kilometer liegt gegenüber Euro VI-Fahrzeugen mit Diesel-Antrieb zwischen 9,3 Cent (Gewichtsklasse 7,5 bis <12 Tonnen) und 18,7 Cent (Gewichtsklasse >18 Tonnen mit vier und mehr Achsen). Bei einer unterstellten jährlichen mautpflichtigen Fahrleistung von 100.000 km je Erdgas-Fahrzeug ergeben sich für diese 2.866 Fahrzeuge durch die Verlängerung der kompletten Mautbefreiung um drei Jahre Mautmindereinnahmen in Höhe von maximal 53,6 Mio. Euro pro Jahr. Bei steigenden Zulassungszahlen für Erdgas-Fahrzeuge erhöhen sich die Mautausfälle entsprechend.

Zu Artikel 6:

Die Änderung dient der Klarstellung und Konkretisierung, dass sich die Verordnungsermächtigung nach § 6 Satz 1 InfrGG auch auf die Beleihung der Gesellschaft mit Befugnissen zur Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes und der auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen bezieht. Diese Aufgaben können der beliebigen Gesellschaft gemäß § 4 Absatz 2 FStrBAG in der Rechtsverordnung nach § 4 Absatz 1 FStrBAG weiter übertragen werden.

Zu Artikel 7:

Durch die Regelung des § 4 Absatz 1 FStrBAG fallen Aufgabenübertragung im Sinne von Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 GG und Verordnungsermächtigung zusammen. Die Ergänzung dient der Präzisierung des Umfangs der Aufgabenübertragung, um im Gesetz die Aufgabe klarer zu benennen und inhaltlich zu umschreiben.

Zu Artikel 8:

Regelung zum Inkrafttreten des Gesetzes.

Berlin, den 6. Mai 2020

Stefan Gelbhaar
Berichtersteller

