

Bericht

des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss) gemäß § 96 der Geschäftsordnung

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 17/4979, 17/5519 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

Bericht der Abgeordneten Roland Claus, Bartholomäus Kalb, Johannes Kahrs, Dr. Claudia Winterstein und Stephan Kühn

Mit dem Gesetzentwurf ist beabsichtigt, die Maut für die Nutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge auch auf die Nutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit Anbindung an eine Bundesautobahn auszudehnen.

Die finanziellen Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf die öffentlichen Haushalte stellen sich wie folgt dar:

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Die Ausdehnung des Streckennetzes der Maut für schwere Nutzfahrzeuge bedeutet zusätzliche Einnahmen, die gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz § 11 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge) zusätzlich dem Verkehrshaushalt zufließen.

Wie hoch diese Einnahmen ausfallen werden, hängt von den Fahrleistungen der Lkw mit den entsprechenden Emissionsklassen auf den betreffenden Bundesstraßenabschnitten ab.

Nach vorsichtigen Schätzungen kann jährlich von einem niedrigen dreistelligen Millionenbetrag ausgegangen werden.

Im Bundeshaushalt 2011 sind Einnahmen von 50 Mio. Euro für das Jahr 2011 und in der Finanzplanung des Bundes bis 2014 von jährlich 100 Mio. Euro ab 2012 veranschlagt worden.

2. Vollzugaufwand

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr Investitionskosten sowie laufende Kosten an. Das Bundesamt für Güterverkehr geht vorsichtig geschätzt von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes und IT-Anpassungen) in Höhe von rd. 2,3 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden vorsichtig geschätzt bei voraussichtlich rd. 8,5 Mio. Euro liegen.

Um die gleiche Kontrolldichte auf dem zusätzlichen Streckennetz zu erreichen, wie auf dem bisher mautpflichtigen Streckennetz, sind zusätzliche Mautkontrolleure notwendig. Da dann mehr Verstöße festgestellt werden, sind zusätzliche Mitarbeiter für die Bearbeitung der Ordnungswidrigkeitenverfahren notwendig. Auch in den Querschnittsbereichen wird anteilig mehr Personal benötigt. Ob auf Grund von zusätzlichen Klageverfahren oder Mautanfragen gegebenenfalls ein erhöhter Personalbedarf entsteht,

kann derzeit noch nicht abgesehen werden. Beim Bundesamt für Güterverkehr wird insgesamt derzeit mit folgendem Personalmehraufwand gerechnet:

Anzahl Dienstposten	Eingruppierung
6	A 6
52	A 7
37	A 8
4	A 9 m
4	A 9 m+Z
1	A 9 g
4	A 10
17	A 11
3	A 12
1	A 13 g
1	A 14

Bei Übertragung der Mauterhebung auf einen Privaten (Mauterhebung und Kontrolle) werden Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen sowie für den laufenden Betrieb entstehen.

Die genaue Höhe dieser Kosten lässt sich zurzeit nicht abschätzen.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bis zur Änderung durch dieses Gesetz § 11 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge) wird der gesamte oben dargestellte Aufwand aus den Mauteinnahmen finanziert.

Die Einnahmen werden die Ausgaben aber übersteigen.

Über eine erforderliche Veranschlagung von maufinanzierten Haushaltsmitteln auf der Ausgabenseite und Planstellen/Stellen im Personalhaushalt wird im Rahmen der Aufstellung des Bundeshaushalts 2012 zu entscheiden sein.

Sonstige Kosten

Die Ausdehnung der Mautpflicht führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben. Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

Bürokratiekosten

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft zwei bestehende Informationspflichten geändert bzw. deren Fallzahlen erhöht. Dieses führt zu zusätzlichen jährlichen Bürokratiekosten in Höhe von rd. 1,1 Mio. Euro. Für Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung wird keine Informationspflicht eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Der Haushaltsausschuss hält den Gesetzentwurf mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für mit der Haushaltslage des Bundes vereinbar.

Die Finanzplanung des Bundes für die Folgejahre ist entsprechend fortzuschreiben.

Dieser Bericht beruht auf der vom federführenden Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgelegten Beschlussempfehlung.

Berlin, den 13. April 2011

Der Haushaltsausschuss

Petra Merkel (Berlin)
Vorsitzende

Roland Claus
Berichterstatter

Bartholomäus Kalb
Berichterstatter

Johannes Kahrs
Berichterstatter

Dr. Claudia Winterstein
Berichterstatterin

Stephan Kühn
Berichterstatterin