

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4607 –**

Zukunft der Mauterhebung auf bundesdeutschen Fernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Über den künftigen Betrieb des Mautsystems hat die Bundesregierung nach eigener Auskunft noch keine Entscheidung getroffen. Unklar ist insbesondere, ob ein neues Mautsystem errichtet oder das bestehende System weiter genutzt werden soll. Ebenfalls zu klären ist, welcher Betreiber das Mautsystem übernimmt und ob eine Ausschreibung dafür erforderlich ist. Zu beachten ist bei dieser Entscheidung, dass die Anlagen zur Mauterhebung der Toll Collect GmbH bis zum Auslaufen des Betreibervertrages beschrieben sind. Der Bund hätte nach eigenem Bekunden Anspruch auf kostenfreie Übertragung dieser Anlagen.

1. Zu welchem konkreten Datum läuft der aktuelle Vertrag mit der Toll Collect GmbH aus?

Die Laufzeit des Betreibervertrags mit der Toll Collect GmbH endet am 31. August 2015 (reguläre Laufzeit).

2. Welche Vertragsverlängerungsrechte besitzen jeweils die Vertragspartner?

Der Betreibervertrag kann bis zwei Monate vor Ablauf der regulären Laufzeit von dem Auftraggeber dreimal um jeweils ein Jahr verlängert werden.

3. Will die Bundesregierung nach derzeitigen Überlegungen von etwaigen Verlängerungsrechten Gebrauch machen?

Zum künftigen Vorgehen gibt es noch keine Festlegungen.

4. Müssen die beiden Schlichtungsverfahren vor einer möglichen Vertragsverlängerung abgeschlossen sein?

Die beiden Schiedsverfahren müssen vor einer möglichen Vertragsverlängerung nicht abgeschlossen sein.

5. Wenn nein, wie ließe sich ein schwebendes Schlichtungsverfahren mit einer unabhängigen Verhandlung über eine Vertragsverlängerung vereinbaren?

In den anhängigen Schiedsverfahren offene Fragen beeinträchtigen nicht die Fähigkeit der Verhandlungspartner, ihre Interessen in Vertragsverhandlungen geltend zu machen.

6. Hat die Bundesregierung vertraglich mit den Eigentümern der Toll Collect GmbH Optionen vereinbart, nach denen die Bundesregierung das Unternehmen Toll Collect GmbH übernehmen kann?

Ja.

7. Ist der Bundesregierung bekannt, dass in mehreren europäischen Ländern von der öffentlichen Hand derartige Optionen mit den Eigentümern zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses vereinbart worden waren?
8. Welche internationalen Beispiele sind der Bundesregierung bekannt, und welche davon können auf Deutschland übertragen werden?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung Übernahmemodelle, um Abhängigkeiten vorzubeugen?

Das Modell Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wurde gewählt, um Effizienzsteigerungen zu erzielen. Dieses Modell hat sich bewährt, sodass zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein „Übernahme-Modell“ nicht zur Diskussion steht.

10. Wem gehören die Assets, insbesondere Mautbrücken, Geräte in den Fahrzeugen und zentrale Elemente (Server, Software etc.), von Toll Collect GmbH nach Auslaufen des aktuellen Vertrages?

Das Auslaufen des bestehenden Maut-Betreibervertrags ändert für sich genommen nichts an der bestehenden Zuordnung von für die Mauterhebung erforderlichen Sachen und Rechten an die Toll Collect-Unternehmen. Der Bund kann jedoch nach Beendigung des Maut-Betreibervertrags eine Übertragung von Anlagen und Einrichtungen des Mautsystems verlangen.

11. Dürfte die Toll Collect GmbH im Falle einer Neuausschreibung des Vertrages in ihrem Angebot die bisher errichteten bzw. finanzierten Assets mit einbringen oder müsste die Toll Collect GmbH diese Elemente im Falle des Zuschlags neu finanzieren bzw. errichten?

Die Anlagen und Einrichtungen sind nach Ablauf der regulären Laufzeit des Vertrages vollständig abgeschrieben. Eine Weiternutzung ist ggf. möglich. Dies liegt jedoch im Ermessen des Auftraggebers.

12. Besteht, gegebenenfalls auf Basis des Preisrechtes, eine Möglichkeit, der Toll Collect GmbH darüber hinaus den Betrieb des Mauterhebungssystems aufzuerlegen?

Nein.

13. Welche Planungen sind für die Neuausschreibung des Mauterhebungssystems bereits durchgeführt worden?

Zum künftigen Vorgehen gibt es noch keine Festlegungen.

14. Erfolgt die Erfassung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen durch die Toll Collect GmbH durch den gültigen Vertrag oder ist dafür eine Vertragserweiterung erforderlich?

Es erfolgt aller Voraussicht nach eine Vertragserweiterung.

15. Existieren Überlegungen zu einer unabhängigen Ausschreibung dieser zusätzlichen Mauterfassung?

Die rechtliche Prüfung hat ergeben, dass dieser Auftrag direkt an die Toll Collect GmbH vergeben werden kann.

16. Welchen Einfluss hätte eine unabhängige Ausschreibung auf die Laufzeiten im Vertrag mit der Toll Collect GmbH über die technische Umsetzung der Mautausdehnung auf vierspurigen Bundesstraßen?

Diese Frage stellt sich hier nicht. Siehe Antwort zu Frage 15.

17. Mit welcher Höhe der Betreibergebühren rechnet die Bundesregierung, wenn die Toll Collect GmbH mit der Erweiterung der Mautpflicht (Systemerrichtung und Betrieb) auf vierspurige Bundesstraßen beauftragt wird?

Hierzu liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse vor.

18. Wirken sich die Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH im Zusammenhang mit der Ausweitung der Mautpflicht auf vierspurige Bundesstraßen auf die Verhandlungsstrategie der Bundesregierung im Mautschiedsverfahren aus?

Nein.

19. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit welchen Vorbereitungen zu beginnen, um rechtzeitig eine Neuausschreibung zu starten, die dem dann ausgewählten Unternehmen die Übernahme der Mauterhebung bei auslaufen des jetzigen Vertrages mit der Toll Collect GmbH zum vorgesehenen Zeitpunkt erlaubt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

20. Sind bereits Consultants von der Bundesregierung beauftragt worden, für die Vorbereitung der Neuausschreibung tätig zu werden?

Wenn ja, welche Unternehmen sind das, und für welche Aufgaben jeweils?

Nein.

21. Wie lange laufen die einzelnen Verträge mit diesen Consultants, und wann sind die Vergaben in welcher Form wo bekannt gemacht worden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

22. Sind bereits Ausschreibungen in Vorbereitung?

Wenn ja, für welche fachlichen Aufgaben?

Für wann ist geplant, diese Ausschreibungen mit welchen Fristen zu starten?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 20 verwiesen.

23. Ist bei einer neuen Ausschreibung des Betreibervertrages eine technologische Systemoptimierung vorgesehen, die Effizienzdefizite im bestehenden System korrigiert?

Im aktuellen System gibt es keine Effizienzdefizite. Technologische Systemoptimierungen werden von der Toll Collect GmbH laufend durchgeführt, damit das Mautsystem immer dem Stand der Technik entspricht.

24. Wird die Bundesregierung bei etwaigen Verhandlungen über die Nutzung von Optionen zur Verlängerung des Vertrags mit der Toll Collect GmbH beraten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

25. Welche Beratungsunternehmen sind mit welchen Aufgaben in die Vorbereitung dieser Verhandlungen einbezogen?

Es wurden noch keine Beratungsunternehmen einbezogen.

26. Wann wurden diese Verträge ausgeschrieben, seit wann, und wie lange laufen diese Verträge?

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

27. Inwieweit dürfte die Möglichkeit zur Neuausschreibung des Vertrages über die Mauterhebung zum frühestmöglichen Zeitpunkt (gemäß des aktuellen Vertrages mit der Toll Collect GmbH) nach Ansicht der Bundesregierung durch die Verfügbarkeit von Beratern beeinflusst sein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

28. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Möglichkeit zur adäquaten Neuausschreibung des Vertrages über die Mauterhebung zum frühestmöglichen Zeitpunkt (gemäß des aktuellen Vertrages mit der Toll Collect GmbH), die durch die Verfügbarkeit adäquater Beratung beeinflusst ist, bei den Verhandlungen über die Nutzung von Vertragsverlängerungsoptionen bei?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

29. Wie hoch ist aktuell die Quote der sogenannten Mautpreller, gestaffelt nach Satellitensystem (Onboard-Units) und manuellen System (Ticketterminals)?

Wie wird diese Quote ermittelt?

Erfolgt dies durch eine unabhängige Stelle und auf Basis unabhängiger Tests?

Die Überwachung der Einhaltung der Mautvorschriften erfolgt im Wesentlichen durch Straßenkontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) sowie durch automatische Kontrollen (Kontrollbrücken) des Mautbetreibers Toll Collect GmbH.

Im Jahre 2010 wurden so insgesamt 18 944 433 Lkw kontrolliert und davon insgesamt 122 372 Fahrzeuge wegen Nicht- oder Falschzahlens der Maut beanstandet. Dies entspricht einer Beanstandungsquote von 0,6 Prozent. Diese Beanstandungsquote war über das gesamte Jahr 2010 weitgehend konstant.

Das BAG unterscheidet bei der Ermittlung der Beanstandungsquote nicht nach automatischem oder manuellem System (im Jahr 2010 wurden 89 Prozent der Einnahmen im automatischen und 11 Prozent im manuellen System erzielt).

Die Ermittlung der Beanstandungsquote erfolgt durch das BAG mit Unterstützung des beauftragten Dienstleisters Toll Collect GmbH. Eine unabhängige dritte Stelle ist bei der Ermittlung der Beanstandungsquote nicht beteiligt.

30. Wie sieht die momentane Kostenstruktur des Lkw-Mautsystems aus?

Wie hoch sind die Kosten unter Berücksichtigung aller Aufwendungen (aufgeschlüsselt nach aus dem Betreibervertrag resultierenden Vergütung, Finanzierung der Onboard-Units, Kosten des Bundesamtes für Güterverkehr für die Kontrolle sowie alle anderen Kosten)?

Im Jahr 2010 betrug die gemäß Betreibervertrag auszahlende Vergütung etwa 490 Mio. Euro. Die weiteren Systemkosten betragen rund 72 Mio. Euro.

31. Ist geplant, die ÖPP Deutschland AG in die Vorbereitung und Vergabe des Mauterhebungssystems einzubeziehen?

Nein.

32. Mit welchen jährlichen Bruttoeinnahmen aus der Lkw-Maut rechnet die Bundesregierung jährlich ab 2012?

Die Bruttoeinnahmen aus der Lkw-Maut sind im Bundeshaushalt 2011 mit 4,637 Mrd. Euro veranschlagt. Die weitere Entwicklung der Mauteinnahmen wird Gegenstand des kommenden Verfahrens zur Aufstellung des Entwurfs für den Bundeshaushalt 2012 und die Finanzplanung bis 2015 sein.

