

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/10496 –**

### **Weiterentwicklung der Maut auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In Deutschland wird eine Maut für Lkw ab 7,5 Tonnen auf Bundesautobahnen und einigen Bundesfernstraßenabschnitten erhoben. Eine generelle Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen ist zwar schon lange im Gespräch, wurde aber bislang von der Bundesregierung nicht umgesetzt. Stattdessen thematisierte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, immer wieder die Pkw-Maut auf Autobahnen.

Mit der am 12. September 2011 angenommenen Wegekostenrichtlinie durch den Rat der Europäischen Union können externe Umweltkostenfaktoren wie Luftverschmutzung, Lärm und Staus in die Mauterhebung einbezogen werden. Bisher hat sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jedoch ablehnend zur Anlastung externer Kosten geäußert (vergleiche die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/7753).

#### Pkw-Maut

1. Hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland prüfen lassen, und wenn ja, in welcher Form (zeitbezogene Maut, fahrleistungsbezogene Maut, flächenbezogene Maut)?

Wer wurde mit der Prüfung beauftragt, und welche Ergebnisse brachte diese Prüfung?

Nein.

2. Wenn nein, plant die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode, die Einführung der Pkw-Maut in Deutschland prüfen zu lassen?

Nein.

3. Gibt es Abschätzungen über die absoluten Erhebungskosten bei der Einführung einer Pkw-Maut und einer generellen Lkw-Maut?

Die absoluten Erhebungskosten sind abhängig von der Form der Straßenbenutzungsgebühr (zeitbezogen, fahrleistungsbezogen, flächenbezogen), dem Erhebungssystem und den Verhandlungen mit potentiellen Mautbetreibern. Abschätzungen hierzu liegen nicht vor.

4. Prüft die Bundesregierung die Ausweitung der Maut auf Kleintransporter ab 3,5 Tonnen, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?

Wenn nein, mit welcher Begründung?

Der Vertrag mit der Betreiberin des Lkw-Mautsystems, der Toll Collect GmbH, sieht eine Bemaatung von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) schon ab 3,5 Tonnen nicht vor. Eine Prüfung für das derzeitige Mautsystem findet deshalb nicht statt.

Für die Prüfungen im Rahmen der Neuausschreibung des Mautsystems wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

5. Sieht die Bundesregierung durch die Ausweitung der Mauterhebung auf Kleintransporter ab 3,5 Tonnen konkrete Potenziale, die Effizienz des Lkw-Mautsystems zu erhöhen?

Bei einer Ausweitung der Mautpflicht auf Kleintransporter ab 3,5 Tonnen zGG stünden höhere Mauteinnahmen höheren Erhebungs- und Kontrollkosten gegenüber. Ob bei dieser rein monetären Betrachtung eine Effizienzsteigerung vorliegt, hängt von der konkreten Ausgestaltung ab und kann im Vorhinein nicht bewertet werden.

6. Liegen der Bundesregierung Prognosen über die Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen vor, und wenn ja, in welcher Höhe liegen diese?
7. Liegen der Bundesregierung Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen im gesamten Straßennetz vor, und wenn ja, in welcher Höhe liegen diese?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechende Prognosen liegen der Bundesregierung nicht vor.

## Mauterhebung

8. Wann wird das laufende Mautschiedsverfahren zwischen dem Bund und dem Betreiberkonsortium Toll Collect GmbH fortgeführt, und mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung in beiden Verfahren?

Das von der Toll Collect GmbH Ende 2006 gegen den Bund wegen angeblich zu Unrecht nicht geleisteter Betreibervergütung eingeleitete Maut-Schiedsverfahren II verzögert sich derzeit, weil der bisherige Vorsitzende des Schiedsgerichts zu Ende März 2012 aus gesundheitlichen Gründen aus seinem Amt ausgeschieden ist. Das Verfahren zur Bestimmung einer oder eines neuen Vorsitzenden läuft noch. Sobald das Vorsitzendenamt wieder besetzt ist, wird das Verfahren fortgeführt. Die Gesamtkosten des Bundes für beide Maut-Schiedsverfahren, also das bereits genannte Verfahren II sowie das im Herbst 2004 vom Bund gegen die Toll Collect GbR und zwei ihrer Konsorten eingeleitete Verfahren I, hängen davon ab, wann diese Verfahren beendet werden können. Dieser Zeitpunkt kann derzeit nicht bestimmt werden.

9. Hat die Bundesregierung die laufenden Zahlungen an Toll Collect wegen der Mautschiedsverfahren reduziert, und wenn ja, um welchen Betrag in absoluten Zahlen und in Prozent in Bezug zur Gesamthöhe der Zahlungen, aufgeschlüsselt nach Haushaltsjahren?

Der Bund rechnet gegen die Vergütungsansprüche der Toll Collect (TC) GmbH unabhängig von den Mautschiedsverfahren mit ihm nach seiner Auffassung zustehenden Vertragsstrafen auf. Des Weiteren trägt der Bund bei den Vergütungszahlungen seiner Rechtsauffassung zur Auslegung des Betreibervertrages Rechnung. Die Sachverhalte sind Gegenstand des Schiedsverfahrens II, in dem die TC GmbH gegen den Bund klagt und eine unter Zugrundelegung ihrer Rechtsauffassung errechnete höhere Vergütung einfordert.

Tabelle 1 enthält eine Aufschlüsselung der geforderten und der geleisteten Betreibervergütung nach Geschäftsjahren der TC GmbH. Tabelle 2 enthält den reinen Mittelabfluss bezogen auf die Betreibervergütung nach Haushaltsjahren.

Tabelle 1

Geschäftsjahr (September eines Jahres bis August des Folgejahres)	2004/05		2005/06		2006/07		2007/08		2008/09		2009/10		2010/11		Gesamt	
	Absolut	in %	Absolut	in %	Absolut	in %	Absolut	in %								
Von Toll Collect geforderte Brutto-Vergütung nach Betreibervertrag für das entsprechende Geschäftsjahr (Beträge in Mio. Euro gerundet).	758	100,0	659	100,0	691	100,0	694	100,0	664	100,0	662	100	640	100,0	4 768	100,0
Kürzung der Vergütung aufgrund der Auslegung des Betreibervertrages nach Rechtsansicht des Bundes (Beträge in Mio. Euro gerundet).	-333	-43,9	-39	-5,9	-24	-3,5	-55	-7,9	-36	-5,4	-87	-13	-81	-12,7	-656	-13,8
Von Bund errechnete Brutto-Vergütung nach Betreibervertrag für das entsprechende Geschäftsjahr (Beträge in Mio. Euro gerundet).	425	56,1	620	94,1	667	96,5	639	92,1	628	94,6	575	87	559	87,3	4 113	86,3
Abzüglich Vertragsstrafenansprüchen in Höhe monatlich 8 Mio. Euro ab Juni 2006.	0	0,0	-24	-3,6%	-96	-13,9	-96	-13,8	-96	-14,5	-96	-15	-96	-15,0	-505	-10,6
Von Bund an Toll Collect gezahlte Brutto-Vergütung nach Betreibervertrag für das entsprechende Geschäftsjahr – Abzüglich Vertragsstrafenansprüchen in Höhe monatlich 8 Mio. Euro ab Juni 2006 (Beträge in Mio. Euro gerundet).	425	56,1	596	90,4	571	82,6	543	78,2	532	80,1	479	72	463	72,3	3 609	75,7

Tabelle 2

Haushaltsjahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Gesamt
Betreibervergütung – Mittelabfluss auf Haushaltstitel (Beträge in Mio. Euro gerundet)	555	563	626	564	542	491	466	3 807,00

10. Wann wird nach jetzigem Kenntnisstand das seit 2004 laufende Schiedsverfahren des Bundes gegen Toll Collect wegen Schadenersatzes für verlorene Mauteinnahmen wegen verspäteter Einführung des Systems und diverser Verletzungen des Mautbetreibervertrags beendet werden?

Auch dieses Schiedsverfahren wird fortgesetzt, sobald das derzeit vakante Amt des Schiedsgerichtsvorsitzenden wieder besetzt ist (siehe Antwort zu Frage 8). Es kann derzeit nicht bestimmt werden, wann dieses Schiedsverfahren beendet sein wird.

11. Wie hoch sind die bisherigen Ausgaben des Bundes für Anwälte, Schiedsrichtervergütungen und Gerichtsauslagen in beiden Verfahren, aufgeschlüsselt nach Haushaltsjahren?

Die Kosten der beiden Maut-Schiedsverfahren betragen in Mio. Euro (jeweils inkl. Umsatzsteuer):

	Schiedsverfahren I	Schiedsverfahren II
2004	3,0	–
2005	8,4	–
2006	9,5	–
2007	5,4	4,9
2008	9,0	5,8
2009	8,5	4,8
2010	8,1	5,2
2011	10,2	9,8
2012 (inkl. Mai)	3,0	1,5
gesamt je Verfahren	65,1	32,0
gesamt	97,1	

12. Welche konkreten Potenziale sieht die Bundesregierung bei der Neuausschreibung des Betreibervertrags, um die Effizienz und Flexibilität des Lkw-Mautsystems zu erhöhen?

Die Bundesregierung prüft im Rahmen der Vorbereitung der Neuausschreibung und unter Berücksichtigung der nationalen und der EU-Vorgaben aus wirtschaftlicher, juristischer und technischer Sicht, welche Vorgaben und Anforderungen an das neue Mautsystem und den diesbezüglichen Betreibervertrag zu stellen sind. Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Letztlich werden Aussagen darüber, in welchem Umfang Effizienz- und Flexibilitätssteigerungen möglich sind, erst auf Basis des Ergebnisses der Ausschreibung möglich sein.

13. Welche technischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung neben der satellitengestützten Mauterhebung, um die Lkw-Maut auf Bundesfernstraßen zu erheben?

Nach der Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (Interoperabilitätsrichtlinie) müssen alle neuen elektronischen Mautsysteme, die ab dem 1. Januar 2007 in Betrieb genommen werden, zur Mautabwicklung eine oder mehrere der folgenden Techniken nutzen:

- a) Satellitenortung;
- b) Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm (GSM TS 03.60/23.060);
- c) Mikrowellentechnik (5,8 GHz).

Welche Technik für die künftige Erhebung der Lkw-Maut in Deutschland in Frage kommt, wird auf Basis des Ausschreibungsergebnisses zu entscheiden sein.

14. Welche Technologien zur Mauterhebung sieht die Bundesregierung im Rahmen einer technologieoffenen Ausschreibung als technisch umsetzbar und finanzierbar an?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

15. In welcher Weise wird in den anderen EU-Ländern nach Kenntnis der Bundesregierung eine Mautgebühr auf Fernstraßen erhoben?

In den Ländern, die Maut auf Basis eines elektronischen Mautsystems erheben, wird die Maut mittels Satellitentechnologie in Verbindung mit Mobilfunktechnik oder mittels Mikrowellentechnologie entsprechend der Interoperabilitätsrichtlinie erhoben.

16. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Methoden in den anderen EU Staaten?

Erfahrungen aus anderen Ländern werden bei der Formulierung der Leistungsanforderungen mit berücksichtigt werden. Ziel ist es, im Rahmen einer technologieoffenen Ausschreibung ein System zu finden, das in Deutschland effizient und wirtschaftlich funktioniert.

17. Sieht die Bundesregierung Einsparpotenziale oder Synergieeffekte durch die Einführung europaweit abgestimmter technischer Systeme zur Mauterhebung?

Wenn ja, welche?

Einsparpotenziale können sich längerfristig aus der von der EU-Kommission vorgeschriebenen Einführung des einheitlichen europäischen Mautdienstes (EEMD) ergeben (Entscheidung 2009/750/EG). Dieser sieht vor, dass der Mautpflicht in Europa mit nur einem Fahrzeuggerät nachgekommen werden kann.

18. Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um die am 12. September 2011 vom Rat der Europäischen Union angenommene Wegekostenrichtlinie umzusetzen, wonach externe Umweltkosten in die Mauterhebung einbezogen werden können?

Infolge der novellierten Eurovignetten-Richtlinie (Umsetzungsfrist bis zum 16. Oktober 2013) sind folgende rechtliche Anpassungen im Bundesfernstraßenmautgesetz geplant:

- Anpassung der entsprechenden Verweise auf die Eurovignettenrichtlinie sowie
- marginale Anpassung des Anwendungsbereichs.

Die Umsetzung der Änderungen wird im Rahmen der Gesetzgebung zum Europäischen Elektronischen Mautdienst geschehen (vgl. auch die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Andreas Scheuer zu Frage 50 des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter auf Bundestagsdrucksache 17/9888).

19. Wurden externe Berater mit der Prüfung beauftragt?

Wenn ja, welche Gutachten wurden in Auftrag gegeben?

Zur Informationsgewinnung wird die Berechnung der Höhe der externen Kosten nach Maßgabe der novellierten Eurovignettenrichtlinie Teil des in Ausschreibung befindlichen neuen Wegekostengutachtens sein.

20. Welche konkreten Überlegungen gibt es, die Bemessung von verkehrsbedingten Luftverschmutzungen, verkehrsbedingten Lärmbelastungen und Verkehrsstaukosten in die Mauterhebungswerte einfließen zu lassen?

Konkrete Überlegungen gibt es hierzu nicht.

21. In welcher Form werden die Aufnahme der externen Kosten und entsprechende technische Anpassungen bei der Neuausschreibung des Betreibervertrages berücksichtigt?

Ein maßgebliches Ziel der Ausschreibung besteht darin, dass die künftige Mauterhebung den nationalen und den EU-Vorgaben genügt. Die Neuausschreibung des Betreibervertrages wird derzeit noch vorbereitet. Nähere Informationen zur Ausgestaltung einzelner Leistungsinhalte können daher zurzeit noch nicht gegeben werden.

City-Maut

22. Wie steht die Bundesregierung zu den Forderungen einzelner Kommunen, eine City-Maut einführen zu dürfen?

Die Erhebung einer solchen Gebühr auf Landes- und Kommunalstraßen obliegt den Ländern und Kommunen.

23. Steht die Bundesregierung bei diesem Thema zu ihren Aussagen, die City-Maut sei reine Ländersache, die vom Bund weder unterstützt noch in irgendeiner Form verhindert werde?

Es wird auf die Antwort zu Frage 22 verwiesen.

