

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/12581 –**

Pläne der Bundesregierung für die künftige Ausgestaltung des Mautsystems

Vorbemerkung der Fragesteller

Im August 2015 läuft der Betreibervertrag zur Mauterhebung auf Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen aus. Bisher hat die Bundesregierung noch keine Entscheidung über die zukünftige Ausgestaltung des Mautsystems in Deutschland getroffen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat bislang lediglich bestätigt, dass Verhandlungen mit dem bisherigen Betreiberkonsortium aus Daimler AG, Deutsche Telekom AG und Cofiroute geführt werden. Über Inhalte und Zeitpläne schweigt sich die Bundesregierung aus, ebenso darüber, ob sie eine Vertragsverlängerung, eine Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund oder eine Neuausschreibung des Betreibervertrages favorisiert. Die Zeit drängt, soll es nach dem Auslaufen des aktuellen Vertrages nicht zu einer Regelungslücke kommen; dies könnte massive Mindereinnahmen des Bundes aus der Lkw-Maut zur Folge haben. Bisher ist es der Bundesregierung zudem nicht gelungen, die seit dem Jahr 2005 laufenden Schiedsverfahren mit der Toll Collect GmbH zum Abschluss zu bringen. Nach Medienberichten erwägt die Bundesregierung, sich mit dem Betreiberkonsortium außergerichtlich zu einigen, um die Verhandlungen über die Zukunft der Toll Collect GmbH nicht zu gefährden. Es drohen weitere finanzielle Verluste des Bundes.

1. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, wonach der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, Gespräche mit den Gesellschaftern der Toll Collect GmbH hinsichtlich einer möglichen Übernahme der Mautbetreiberfirma durch den Bund beendet hat, und wenn ja, welche Gründe gibt es dafür (vgl. Bericht der WirtschaftsWoche vom 16. Dezember 2012)?
2. Seit wann liefen diese Gespräche, und inwieweit waren andere Bundesministerien, namentlich das Bundesministerium der Finanzen sowie das Bundeskanzleramt in den Prozess eingebunden?

3. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass diese Gespräche durch den Staatssekretär im BMVBS Rainer Bomba geführt worden sind?
4. Kann die Bundesregierung weiterhin bestätigen, dass es in Gesprächen mit Vertretern des Betreiberkonsortiums der Toll Collect GmbH um eine außergerichtliche Einigung über die gegenseitigen Forderungen auf Schadensersatz und Strafzahlung ging, die Gegenstand laufender Schiedsverfahren sind?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im Herbst letzten Jahres Gespräche mit den Gesellschaftern der Toll Collect GmbH geführt, in denen die Option einer Beilegung des Streits in den Schiedsverfahren durch Vergleich sondiert wurde. Gegenstand dieser Gespräche, in die andere Ministerien nicht eingebunden waren, war auch eine mögliche Übernahme von Toll Collect durch den Bund. Ähnliche Kontakte hatte es auch in der Vergangenheit schon gelegentlich gegeben und wird es – solange die Schiedsverfahren noch laufen – weiterhin geben. Voraussetzung für einen Vergleichsabschluss ist aus Sicht des BMVBS, dass er die Interessen des Bundes wahrt.

5. Geht das BMVBS weiterhin davon aus, dass das Betreiberkonsortium im Verfahren I „dem Grunde nach haften“ muss, weil es kein ausreichendes Projekt- und Risikomanagement betrieben habe (vgl. Bericht an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 25. Januar 2011)?

Ja.

6. Stellt ein Erlass von Schadensersatzforderungen gegenüber den Gesellschaftern des Mautsystems (dem Betreiberkonsortium) aus Sicht der Bundesregierung eine Verhandlungsoption für den Bund dar?
7. Stellt die Erhöhung der Betreibervergütung für die Toll Collect GmbH bis zum Auslaufen des jetzigen Mautvertrages 2015 aus Sicht der Bundesregierung eine Verhandlungsoption für den Bund dar, und wenn ja, welche Voraussetzungen müssen dafür gegeben sein?
8. Stellt die Bereitstellung von Finanzmitteln zur Forschungsförderung für die Toll Collect GmbH aus Sicht der Bundesregierung eine Verhandlungsoption für den Bund dar?

Die Fragen 6, 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine vergleichsweise Erledigung eines zwischen zwei Parteien streitigen Verfahrens bedeutet in der Regel, dass jede Partei auf einzelne Positionen verzichtet oder diese modifiziert. Zu achten ist auf ein ausgewogenes Verhältnis „zwischen Geben und Nehmen“ und damit auf die Wahrung der Interessen des Bundes. Rechtliche Vorgaben, auch das Vergaberecht, sind dabei zu beachten.

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine wesentliche Vertragsänderung die Pflicht zur Neuausschreibung des Betreibervertrages nach sich ziehen würde, und wie definiert sie bezogen auf den Konzessionsvertrag mit der Toll Collect GmbH den Begriff der „wesentlichen Vertragsänderung“?

Die wesentliche Änderung des einem Auftrag zugrundeliegenden Vertrages kann nach der Vergaberechtsprechung eine Neuausschreibung des Auftrages zur Folge haben. Wann die Grenze zwischen einer unwesentlichen und einer wesentlichen Vertragsänderung überschritten wird, lässt sich nur anhand des konkreten Einzelfalls entscheiden.

10. Wann ist mit abschließenden Vorschlägen der Beratergruppe „Maut 2015“ in Bezug auf die technische, wirtschaftliche und rechtliche Ausgestaltung des künftigen Mautsystems in Deutschland nach Auslaufen des aktuellen Betreibervertrages im Jahr 2015 zu rechnen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 97 des Abgeordneten Uwe Beckmeyer auf Bundestagsdrucksache 17/11976)?

Abschließende Vorschläge der Beratergruppe zur technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Ausgestaltung des künftigen Lkw-Mautsystems liegen noch nicht vor.

11. Welche grundsätzlichen Vor- und Nachteile hätten aus Sicht der Bundesregierung die folgenden Optionen zur Zukunft des Mautsystems:
 - a) Vertragsverlängerung durch den Bund um bis zu drei Jahre,

Die Vertragsverlängerung dient der Fortführung der Mauterhebung und damit der Sicherung der Mauteinnahmen über den 31. August 2015 hinaus.

Aus vergaberechtlichen Gründen dürfen am Inhalt des Betreibervertrages auch im Verlängerungszeitraum keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden

- b) Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund für eine „logische Sekunde“ und anschließende Verpachtung der Mautbetreiberfirma an private Dritte bzw. Minderheitsbeteiligung privater Dritter,

Eine Übernahme der Toll Collect GmbH würde die Möglichkeit eröffnen, das gegenwärtige Erhebungssystem – durch einen im Wege einer Ausschreibung ermittelten neuen Betreiber – auch über das Jahr 2015 hinaus weiter zu nutzen.

- c) Neuausschreibung des Betreibervertrages?

Eine europaweite technikoffene Ausschreibung kann im Ergebnis den Aufbau eines komplett neuen Erhebungssystems und den Abbau des derzeit im Betrieb befindlichen Systems bedeuten.

12. Welche der genannten drei Optionen für die künftige Ausgestaltung des Mautsystems in Deutschland sowie möglicherweise erforderliche Übergangslösungen der Mauterhebung soll die Beratergruppe „Maut 2015“ im Auftrag der Bundesregierung untersuchen, und bis zu welchem Zeitpunkt soll das Beraterkonsortium seine Vorschläge vorlegen?

Es werden alle in Betracht kommenden Optionen ergebnisoffen geprüft.

13. Erwägt die Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt eine Verlängerung der Verträge mit der Toll Collect GmbH oder von Teilen des bisherigen Konsortiums?

Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Setzt eine Verlängerung des bestehenden Vertrages mit der Toll Collect GmbH aus Sicht der Bundesregierung eine vertragliche Einigung mit dem Betreiberkonsortium voraus, oder räumt sie den Konsorten ein Vetorecht ein, und wie begründet sie ihre Einschätzung?
15. Wenn ja, in welchen Punkten ist aus Sicht der Bundesregierung ein Einvernehmen mit dem Betreiberkonsortium erforderlich, und laufen derzeit bereits Gespräche zu diesen Fragen?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Maut-Betreibervertrag regelt, dass dieser vom Bund um bis zu drei Jahre verlängert werden kann und die Vertragsparteien verpflichtet sind, eine gegebenenfalls erforderliche Anpassung des Vertrages zu vereinbaren. Dies bedeutet nach Auffassung der Bundesregierung, dass dem Bund ein einseitiges Gestaltungsrecht zur Begründung einer Pflicht der Toll Collect-Unternehmen zur Weiterführung der Mauterhebung zusteht. Davon zu trennen ist die Frage, ob eine Anpassung einzelner Konditionen der einseitig verlängerten Mauterhebung erforderlich würde, was einer Einigung der Vertragsparteien bedürfte. Käme es zu keiner Einigung, müsste eine Vertragsanpassung gerichtlich herbeigeführt werden.

Die Prüfung der einzelnen Optionen dauert noch an. Hierzu gehören auch Sondierungsgespräche auf Arbeitsebene sowohl mit der Toll Collect GmbH als auch mit den Anteilseignern.

16. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der Kaufpreis, den der Bund bei einer Übernahme der Toll Collect GmbH zu zahlen hätte, und von welcher Berechnungsgrundlage geht sie dabei aus?

Im Falle einer Übernahme aller Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH (Ausübung der „Call Option“) durch den Bund, zu der der Bund nach Betreibervertrag beim Vorliegen bestimmter Fallgestaltungen und im letzten Jahr der regulären Vertragslaufzeit ohne das Vorliegen weiterer Voraussetzungen berechtigt ist, ist als Kaufpreis der objektivierte Unternehmenswert zu bezahlen. Dieser wird unter Berücksichtigung der Restlaufzeit bis zum Ende der regulären Laufzeit des Betreibervertrages nach dem Ertragswertverfahren gemäß den Grundsätzen zur Durchführung von Unternehmensbewertungen des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) ermittelt und durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer bestimmt.

17. Kann der Bund nach Auffassung der Bundesregierung nach Auslaufen des aktuellen Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH eine kostenfreie Übertragung der technischen Anlagen und Einrichtungen des Mautsystems verlangen, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

Der Bund kann verlangen, dass Anlagen und Einrichtungen des Mautsystems nach Ablauf der regulären Laufzeit des Betreibervertrages (31. August 2015) kostenlos auf ihn oder einen Dritten übertragen werden. Diese Einschätzung ist in den entsprechenden Regelungen des Betreibervertrages begründet.

18. Wird der Bund bei einer Übernahme der Toll Collect GmbH nach Auffassung der Bundesregierung zudem über die Lizenzrechte für den Betrieb der Mautanlagen verfügen, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

Dem Bund ist nur teilweise bekannt, welche gewerblichen Schutzrechte (Patente etc.) die Toll Collect GmbH beziehungsweise deren Gesellschafter an dem Mauterfassungssystem besitzen. Im Rahmen des Schiedsverfahrens I klagt der Bund diesbezüglich auf Auskunft.

Nach dem Betreibervertrag müssen alle für den Betrieb des Mautsystems erforderlichen gewerblichen Schutzrechte bei der Toll Collect GmbH liegen. Sollte der Bund die Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH übernehmen, würden ihm auch die gewerblichen Schutzrechte zufallen.

19. Welchen Wert wird das Unternehmen Toll Collect GmbH mit Auslaufen des Betreibervertrages nach Einschätzung der Bundesregierung haben, und welche Berechnungsbasis legt sie dabei zugrunde?
20. Wird die Abschreibung der technischen Anlagen der Toll Collect GmbH zur Mauterhebung bis zum Auslaufen des Betreibervertrages nach Information der Bundesregierung vollständig erfolgt sein, und wenn nein, in welchem Umfang werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschrieben sein (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Toll Collect GmbH ist nach dem Handelsrecht verpflichtet, mit Auslaufen des Betreibervertrages alle Anlagengegenstände voll abzuschreiben. Das Toll Collect System weist zum Ende des Betreibervertrags einen strategischen Wert (u. a. vorhandenes Know-how, nachgewiesene Funktionsfähigkeit des Gesamtsystems) auf, dessen exakte Höhe sich je nach Weiterführungsszenario erst im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ermitteln lässt.

21. Von welchem Kostenrahmen ist nach Einschätzung der Bundesregierung auszugehen, damit bei dem Szenario der Errichtung eines neuen Mautsystems Wirtschaftlichkeit in Bezug auf das Verhältnis von Systemkosten und Einnahmen besteht?

In den letzten Jahren lagen die Systemkosten durchschnittlich bei rd. 13 Prozent bezogen auf die Mauteinnahmen. Dieser Wert gibt bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit eines möglichen neuen Mautsystems eine Orientierung.

22. In welcher Form müsste nach Einschätzung der Bundesregierung das bestehende Mautbetriebssystem fortentwickelt werden, um die technischen Voraussetzungen für eine Ausweitung der Lkw-Mauterhebung
- a) auf alle Bundesstraßen und
 - b) darüber hinaus auf alle Landes- und Kommunalstraßen
- zu schaffen?
23. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den erforderlichen finanziellen und zeitlichen Aufwand für eine solche Fortentwicklung des Systems ein?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Ausweitung der Mauterhebung auf alle Bundesstraßen im Rahmen des bestehenden Mautbetriebssystems würde einen Austausch aller älteren Fahrzeuggeräte voraussetzen, deren Speicherplatz nicht ausreicht, um ein entsprechend erweitertes Streckennetz erfassen zu können. Darüber hinaus wäre das u. a. für die Abrechnung und Mautauskehr verantwortliche zentrale System an das höhere Betriebsdatenaufkommen und System der manuellen Mauteinbuchung anzupassen. Ergänzungen wären in der Kontrollinfrastruktur erforderlich, da einige der derzeit angewandten Kontrolltechniken auf Bundesstraßen nur eingeschränkt anwendbar sind.

Da der Betreibervertrag mit Toll Collect eine Ausweitung der Mauterhebung auf alle Bundesstraßen nicht umfasst, können die Implementierungs- und Betriebskosten wie auch der zeitliche Aufwand im Vorhinein nicht abgeschätzt werden.

Für eine darüber hinausgehende Ausweitung der Lkw-Mauterhebung auf alle Landes- und Kommunalstraßen müsste das gesamte Erhebungs- und Kontrollkonzept grundlegend angepasst werden, was nur mit einem ganz erheblichen finanziellen und zeitlichen Aufwand zu leisten wäre.

24. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Falle einer Neuausschreibung des Mautbetriebssystems sicherzustellen, dass nur solche Bieter den Zuschlag erhalten, die die technische Option für eine Ausweitung der Mautpflicht auf alle Straßen anbieten?

Derzeit ist noch keine abschließende Entscheidung über zu stellende Anforderungen an ein künftiges Lkw-Mauterhebungssystem getroffen worden.

25. Bis zu welchem Zeitpunkt müsste nach Einschätzung der Bundesregierung spätestens eine Neuausschreibung des Betreibervertrages erfolgen, damit eine unmittelbare Anschlussregelung gewährleistet ist und das Risiko von Ausfällen bei den Mauteinnahmen für den Bund beim Auslaufen des bisherigen Vertrages weitgehend ausgeschlossen werden kann, und wann will sie eine Entscheidung über eine der drei in Frage 11 genannten Optionen zur Zukunft des Mautsystems fällen?

Mit der im Maut-Betreibervertrag angelegten Übernahme der Toll Collect GmbH (Call Option) und der Vertragsverlängerung stehen Übergangslösungen zur Verfügung, die das Risiko von Mautausfällen weitgehend ausschließen. Eine Entscheidung über diese Optionen wurde noch nicht getroffen.

