

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Harald Ebner, Markus Tressel, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft der Mauterhebung

Der Mautvertrag mit der Toll Collect GmbH läuft am 31. August 2015 aus. Daher sind jetzt die Weichen für die zukünftige Mauterhebung zu stellen. Der Presse sind unterschiedliche und teilweise widersprüchliche Informationen über die Absichten der derzeitigen Bundesregierung zu entnehmen, in welcher Weise sie in dieser Frage vorgehen will. Auch die Antwort der Bundesregierung vom 21. März 2013 auf die Kleine Anfrage zur Neuausschreibung des Mautsystems (Bundestagsdrucksache 17/12887) konnte nur teilweise Handlungsoptionen und Randbedingungen sowie die Vorgehensweise der Bundesregierung erklären. Die vorliegende Kleine Anfrage soll mehr Transparenz in diesen Fragen erreichen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Call Option

1. Welche Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung gegen eine Call Option?
2. Welche Haushaltsbelastungen würden im Einzelnen unmittelbar und mittelbar durch die Call Option ausgelöst?
3. Zu welchem Zeitpunkt der Verhandlungen, in welchem Umfang und in welcher Form, plant die Bundesregierung, den Haushaltsausschuss und den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages über die mittelbaren und unmittelbaren Haushaltsbelastungen im Einzelnen in Kenntnis zu setzen?
4. Welche Optionen sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund von Unklarheiten in Bezug auf die Besitzverhältnisse von gewerblichen Schutzrechten im Einzelnen, um für den Fall eines nicht abgeschlossenen Schiedsverfahrens und eines Betreiberwechsels den integrativen Betrieb des Mautsystems zu gewährleisten?
5. Zu welchem frühestmöglichen Zeitpunkt würde bei Ausübung der Call Option die Toll Collect GmbH in das Eigentum des Bundes übergehen?
6. Bis wann müsste der Bund den Eigentümern der Toll Collect GmbH diesen Schritt ankündigen?
7. Welcher Wirtschaftsprüfer wurde von der Bundesregierung mit der Wertermittlung der Toll Collect GmbH beauftragt, welche Kosten fallen seitens

des Bundes für die Prüfung an, und zu welchem Ergebnis ist der Prüfer gekommen?

8. Welche Argumente sprechen dafür, die Toll Collect GmbH nach Ausübung der Call Option dauerhaft im Eigentum des Bundes zu führen (dauerhafte Verstaatlichung), und welche Argumente sprechen dagegen?
9. Welche Möglichkeiten haben die Eigentümer der Toll Collect GmbH, die Ausübung der Call Option durch den Bund zu verhindern?
10. Welchen Einfluss haben die anhängigen Schiedsgerichtsverfahren auf die Ausübung der Call Option?

Vertragsverlängerung

11. Gibt es einen grundsätzlichen Beschluss auf Leitungsebene des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Gespräche mit der Toll Collect GmbH aufzunehmen, um den laufenden Betreibervertrag über das reguläre Ende des Betreibervertrages am 31. August 2015 zu verlängern?
12. Wenn ja, welchen Sachstand haben die Verhandlungen der Bundesregierung mit der Toll Collect GmbH über eine Verlängerung des Betreibervertrages?
13. Wie schätzt die Bundesregierung den Nutzen von Gesprächen mit anderen potenziellen Betreibern des Mautsystems ein?
14. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung für eine Verlängerung des Vertrages um ein Jahr, zwei bzw. drei Jahre?
15. Von welchen Faktoren hängt die angestrebte Vertragslaufzeit nach der Verlängerung ab?
16. Welche Voraussetzungen müssen bei einer Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH erfüllt sein?
17. Inwiefern rechnet die Bundesregierung bei Verlängerung des Betreibervertrages mit Forderungen nach einer Anhebung der Betreibervergütung?
18. Wenn ja, mit welcher Anhebung der Betreibervergütung ist aus welchen Gründen zu rechnen?
19. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesregierung vor dem Hintergrund anstehender Vertragsverhandlungen zur Verfügung, um sich gegen höhere Betreibervergütungen zu wehren?
20. Welche Investitionen zur Fortführung des Mautbetriebs wären bei einer Verlängerung des Betreibervertrages notwendig, und wie will der Bund verhindern, dass diese Kosten in Form von höheren Betreibervergütungen den Haushalt belasten?
21. Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um den Haushaltsausschuss und den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages frühzeitig und transparent über Vereinbarungen mit der Toll Collect GmbH zu einer Vertragsverlängerung zu informieren?

Schiedsverfahren

22. Wie heißt der neue Vorsitzende des Schiedsverfahrens?
23. Wie hoch sind die Anwalts- und Beraterkosten, die der Bundesregierung im Zusammenhang mit beiden laufenden Schiedsverfahren bis zum heutigen Zeitpunkt entstanden sind?

24. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass die Toll Collect GmbH einen Ausschluss der Aufrechnung von Bundesforderungen aus den Schiedsverfahren gegen die Betreibervergütung der Toll Collect GmbH während des Verlängerungszeitraums verlangen wird?
25. Welche Haushaltsbelastungen würden sich ergeben, falls die Toll Collect GmbH einen Ausschluss der Aufrechnung von Bundesforderungen aus den Schiedsverfahren gegen die Betreibervergütung der Toll Collect GmbH während des Verlängerungszeitraums verlangen würde?
26. Welche Auswirkungen auf die laufenden Schiedsverfahren erwartet der Bund für den Fall, dass das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 25. Oktober 2012 zur Autobahnmaut (2005) rechtskräftig werden sollte?
27. Wie erklärt sich die Bundesregierung die deutliche Kritik des Gerichts an Vortrag und Mitwirkung der Prozessvertreter des Bundes in dem Verwaltungsgerichtsverfahren?
28. Wie heißen die Prozessvertreter der Bundesregierung?

Systementwicklung

29. Wie schätzt die Bundesregierung die Flexibilität des Mautsystems hinsichtlich einer Bemaatung von Nutzfahrzeugen, die leichter als 7,5 Tonnen sind, ein, insbesondere im Zusammenhang mit Forderungen nach einer Bemaatung für diese Fahrzeuggruppe, auch aus Kreisen der Regierungskoalition?
30. Wie ist eine Ausweitung der Bemaatung auf alle Bundesstraßen aus Sicht der Bundesregierung, wirtschaftlich zu bewerten?
31. Unter welchen Umständen wäre bei einer Verlängerung des Betreibervertrages eine Bemaatung weiterer Fahrzeugkategorien (7,5 und 3,5 Tonnen sowie Fernbusse) in dieser Zeit möglich?
32. Wie ist eine Bemaatung weiterer Fahrzeugkategorien aus Sicht der Bundesregierung, wirtschaftlich zu bewerten?
33. Welche zusätzlichen Mauteinnahmen wären zu erwarten, und welche Erhebungskosten würden dem gegenüberstehen?
34. Warum schließt die Bundesregierung einen stichtagsbezogenen Übergang vom bestehenden auf ein neues Erhebungssystem aus (vgl. Bundestagsdrucksache 17/12887)?
35. Welche Maßnahmen trifft sie, um einen stichtagsbezogenen Übergang vom alten auf ein neues Mautsystem am 31. August 2018 (oder dem entsprechenden Datum der verlängerten Vertragslaufzeit) zu verhindern?

Ausschreibung

36. Welcher Zeitplan (Vorbereitung der Ausschreibung, Veröffentlichung der Ausschreibung, Vergabeverfahren, Implementierung des neuen/erweiterten Systems) ist für die Ausschreibung vorgesehen?
37. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass im Falle einer Call Option, der Weiternutzung von Teilen des bisherigen Systems und der Neuausschreibung des zukünftigen Betriebs, die Vorbereitungszeit, der Umfang und die Komplexität dieser Ausschreibung sinken würden?
38. Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung diese Haltung?

Datenschutz

39. Wie ist eine Bemannung weiterer Fahrzeugkategorien datenschutzrechtlich zu bewerten?
40. Welche zusätzlichen gesetzlichen Schutzvorkehrungen könnte die bei einer Bemannung weiterer Fahrzeugkategorien entstehenden Risiken der Erstreckung der Erfassung auf Personen, die zu privaten Zwecken reisen, rechtfertigen?

Berlin, den 30. April 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion