

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/13369 –

Zukunft der Mauterhebung

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Call Option

1. Welche Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung gegen eine Call Option?

Mit dem Übergang der Toll Collect GmbH in das Eigentum des Bundes verlagert sich zugleich das Betriebsrisiko des Erhebungssystems, und damit das Einnehmerisiko, auf den Bund.

2. Welche Haushaltsbelastungen würden im Einzelnen unmittelbar und mittelbar durch die Call Option ausgelöst?

Die Übertragung der Toll Collect GmbH würde den Bund zur Zahlung eines Kaufpreises an die vormaligen Eigentümer verpflichten.

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?

Die Bundesregierung wird den Haushalts- und Verkehrsausschuss informieren, sobald Entscheidungsreife vorliegt.

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?

Der Bund kann im Rahmen der Ausübung der Call Option eine Unternehmensbewertung (sog. Due Diligence) bei der Toll Collect GmbH durchführen, um sich über deren Rechtebestand zu vergewissern. Zudem garantiert das Toll Collect-Konsortium im Betreibervertrag eine ausreichende Rechtausstattung der Toll Collect GmbH zumindest bis zum Ende der regulären Vertragslaufzeit. Über geeignete weitere Schritte ist in Abhängigkeit der Ergebnisse der Due Diligence zu entscheiden.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Toll Collect GmbH kann jederzeit aus ordnungspolitischen Gründen oder aus anderen wesentlichen Gründen vom Bund übernommen werden. Mit Beginn des letzten Jahres vor dem Ende der regulären Laufzeit des Betreibervertrages, spätestens jedoch ein halbes Jahr vor dessen Ende, kann die Call Option jederzeit auch ohne Grund ausgeübt werden.

Im ersten Fall muss die Call Option mindestens drei Monate vor der Übernahme angekündigt werden, im zweiten Fall muss dies mindestens einen Monat vorher erfolgen. Nach den jeweiligen Zeiträumen kann die Übernahmeerklärung vor einem deutschen Notar erklärt werden; der Eigentumsübergang erfolgt am Tag nach der notariellen Beurkundung dieser Erklärung.

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?

Die Bundesregierung hat bisher keinen Auftrag zur Ermittlung des Unternehmenswertes der Toll Collect GmbH erteilt.

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?

Es gelten prinzipiell die allgemeinen Vor- und Nachteile der Öffentlich/Privaten Partnerschaften. Ein inhärenter Nachteil bestünde darin, dass der Bund dauerhaft das Betriebsrisiko für das Erhebungssystem – und zugleich das Einnahmerisiko – übernehmen würde. Vorteilhaft wäre auf der anderen Seite, dass mehr Flexibilität bei einer Entscheidung zur Ausweitung der Mautpflicht bestünde, die über die Regelung des laufenden Betreibervertrages hinausgehen und daher derzeit an vergaberechtliche Grenzen stoßen würde.

9. Welche Möglichkeiten haben die Eigentümer der Toll Collect GmbH, die Ausübung der Call Option durch den Bund zu verhindern?

Die Eigentümer der Toll Collect GmbH könnten geltend machen, dass kein Grund für die Ausübung der Call Option (Antwort zu den Fragen 5 und 6) vorliegt.

10. Welchen Einfluss haben die anhängigen Schiedsverfahren auf die Ausübung der Call Option?

Die Maut-Schiedsverfahren sind kein rechtliches Hindernis für die Ausübung der Call Option des Bundes. Zwar übernehme der Bund mit Ausübung der Call Option die Toll Collect GmbH als Klägerin des gegen den Bund geführten Maut-Schiedsverfahrens II. Da die Gesellschaft durch Ausübung der Call Option ihre Rechtspersönlichkeit nicht verliert, ist dies rechtlich möglich.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Leitungsebene des BMVBS hat keinen Beschluss über die Aufnahme von Verlängerungsverhandlungen mit der Toll Collect GmbH getroffen. Unabhängig davon finden mit der Toll Collect GmbH immer wieder Sondierungsgespräche auf Arbeitsebene statt.

13. Wie schätzt die Bundesregierung den Nutzen von Gesprächen mit anderen potenziellen Betreibern des Mautsystems ein?

Mit Blick auf eine Ausschreibung der Mauterhebung und das dabei geltende Neutralitätsgebot sucht die Bundesregierung nicht das Gespräch mit einzelnen potenziellen Bietern in einem solchen Verfahren.

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?

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

Die Bundesregierung prüft derzeit ergebnisoffen alle Möglichkeiten einer Weiterführung der Mauterhebung über das Ende der regulären Laufzeit des Betreibervertrages hinaus. Hierzu gehört neben einer europaweiten Ausschreibung eine Vertragsverlängerung über ein bis drei Jahre sowie eine mögliche Ausübung der Call Option. Auch eine Kombination dieser Varianten ist denkbar.

16. Welche Voraussetzungen müssen bei einer Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH erfüllt sein?

Der Maut-Betreibervertrag regelt, dass dieser vom Bund um bis zu drei Jahre verlängert werden kann und die Vertragsparteien verpflichtet sind, eine ggf. erforderliche Anpassung des Vertrages zu vereinbaren. Aus vergaberechtlichen Gründen dürfen am Inhalt des Betreibervertrags auch im Verlängerungszeitraum keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden.

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?

Die Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus vergaberechtlichen Gründen dürfen am Inhalt des Betreibervertrags und somit auch bei der Betreibervergütung keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden. Die Betreibergesellschaft würde nach wie vor eine leistungsabhängige Vergütung erhalten, bei der der derzeitige Vergütungsrahmen für den Bund die obere Orientierungsmarke bildet.

19. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesregierung vor dem Hintergrund anstehender Vertragsverhandlungen zur Verfügung, um sich gegen höhere Betreibervergütungen zu wehren?

Vor dem Hintergrund, dass die Call Option durchgeführt werden kann, wäre die Bundesregierung im Falle von Verlängerungsverhandlungen nicht gezwungen, unangemessene Forderungen anzunehmen.

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?

Im Falle einer Verlängerung des Betreibervertrages werden voraussichtlich Investitionen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebes notwendig werden. Solche Investitionen in das Erhebungssystem sind auch im bisherigen Betrieb erforderlich gewesen. In welchem Umfang sich diese Investitionen bei

einer Verlängerung bewegen, bleibt einer entsprechenden vertraglichen Regelung vorbehalten.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Schiedsverfahren

22. Wie heißt der neue Vorsitzende des Schiedsverfahrens?

Dr. Nitsche, Vorsitzender Richter am OLG München a. D., ist seit Dezember 2012 neuer Vorsitzender des Maut-Schiedsgerichts.

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

Dem Bund sind von 2004 bis einschließlich März 2013 Kosten in Höhe von 105 Mio. Euro für seine Prozessvertreter, Parteigutachter und andere Berater entstanden.

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?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung würde einen Ausschluss dieser Aufrechnung in einem Verlängerungszeitraum nicht akzeptieren. Aktuell werden jährlich rund 96 Mio. Euro aufgerechnet.

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?

Der Bund geht davon aus, dass es ihm in den Maut-Schiedsverfahren gelingen wird, die von den Toll Collect-Unternehmen geäußerte Rechtsansicht zu entkräften, wonach die vom Oberverwaltungsgericht vorausgesetzte Unwirksamkeit der Mauthöhenverordnung 2003 dem vom Bund geltend gemachten Schadenersatzanspruch wegen der verspäteten Einführung der Lkw-Maut die Grundlage entziehe.

27. Wie erklärt sich die Bundesregierung die deutliche Kritik des Gerichts an Vortrag und Mitwirkung der Prozessvertreter des Bundes in dem Verwaltungsgerichtsverfahren?

Die Kritik des Oberverwaltungsgerichts (OVG) für das Land Nordrhein-Westfalen ist aus Sicht der Bundesregierung nicht gerechtfertigt. Da die vom OVG beanstandete Regelung nach Auffassung der Bundesregierung weiterhin sachgerecht ist und zudem aus Sicht des Bundes Verfahrensmängel vorliegen, hat die Bundesregierung Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision eingelegt. Von einer weitergehenden Kommentierung der Kritik des Gerichts sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund des laufenden Verfahrens ab.

28. Wie heißen die Prozessvertreter der Bundesregierung?

Die Prozessvertretung erfolgt seit dem ersten Berufungsverfahren beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 2009 durch die Beiten Burkhardt Rechtsanwalts-gesellschaft mbH. Für die derzeit anhängige Nichtzulassungsbeschwerde wurde zusätzlich ein auf dieses Thema spezialisierter Rechtsanwalt der Sozietät Rechtsanwälte Dr. Gronefeld, Thoma & Kollegen aus München hinzugezogen.

Systementwicklung

29. Wie schätzt die Bundesregierung die Flexibilität des Mautsystems hinsichtlich einer Bema-tung von Nutzfahrzeugen, die leichter als 7,5 Tonnen sind, ein, insbesondere im Zusammenhang mit Forderungen nach einer Bema-tung für diese Fahrzeuggruppe, auch aus Kreisen der Regierungskoalition?

Eine Einbeziehung von Fahrzeugen ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht in die gegenwärtige Mautpflicht wäre mit dem bestehenden Erhebungssystem grundsätzlich technisch möglich. Dieses müsste jedoch durch weitere Fahrzeuggeräte, eine Verstärkung der Kontrolle und durch einen Ausbau der Kapazitäten zum Datentransfer aufgerüstet werden.

30. Wie ist eine Ausweitung der Bema-tung auf alle Bundesstraßen aus Sicht der Bundesregierung, wirtschaftlich zu bewerten?
32. Wie ist eine Bema-tung weiterer Fahrzeugkategorien aus Sicht der Bundesregierung, wirtschaftlich zu bewerten?
33. Welche zusätzlichen Mauteinnahmen wären zu erwarten, und welche Erhebungskosten würden dem gegenüberstehen?

Die Fragen 30, 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat keine Entscheidung zur Ausweitung der Mautpflicht getroffen. Sie prüft derzeit die verschiedenen Optionen zur Fortführung der Mautpflicht nach dem Ende des Betreibervertrages, von deren Ausgestaltung letztlich auch jeweils die Wirtschaftlichkeit abhängen wird.

31. Unter welchen Umständen wäre bei einer Verlängerung des Betreibervertrages eine Bemaunung weiterer Fahrzeugkategorien (7,5 und 3,5 Tonnen sowie Fernbusse) in dieser Zeit möglich?

Im Betreibervertrag ist eine Ausdehnung der Lkw-Maut nur für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen zGG angelegt. Aus vergaberechtlichen Gründen dürfen bei einer Verlängerung am Inhalt des Betreibervertrags keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden. Die Ausweitung der Mautpflicht auf andere Fahrzeuggruppen wäre eine wesentliche Änderung.

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?

Die Fragen 34, 35 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein stichtagsbezogener Übergang wäre mit erheblichen Risiken verbunden. Ein technisch anspruchsvolles System wie die Mauterhebungstechnik erfordert bis zur Erreichung einer stabilen Betriebsbereitschaft in der erforderlichen Dimensionierung einen gleitenden Übergang vom alten zum neuen System. Nur auf diese Weise ist die Gefahr erheblicher Mautausfälle auszuschließen. Die Gestaltung dieses Überganges ist Teil der gegenwärtigen Prüfungen der Bundesregierung. Es werden alle in Betracht kommenden Optionen (Vertragsverlängerung, Übernahme der Toll Collect GmbH (Call Option), europaweite Ausschreibung), einschließlich möglicher Verknüpfungen, zur Sicherung der Einnahmen aus der Mauterhebung über den Zeitpunkt der regulären Beendigung des Betreibervertrages am 31. August 2015 hinaus mit Blick auf ihre Vor- und Nachteile ergebnisoffen geprüft. Abschließende Ergebnisse der Prüfungen, die auch für den Zeitplan der im Einzelnen durchzuführenden Schritte maßgeblich sind, liegen noch nicht vor.

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?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abwägung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Optionen zur Fortführung der Mautpflicht (Vertragsverlängerung, Übernahme der Toll Collect GmbH (Call Option), europaweite Ausschreibung) ist Teil der in vorstehender Antwort genannten Prüfung, die auch in dieser Hinsicht noch nicht abgeschlossen ist.

Datenschutz

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

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Frage, inwieweit kleinere Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zGG auch zu nichtgewerblichen Zwecken eingesetzt werden und ob mit Blick auf diese Nutzung höhere Datenschutzerfordernungen bestehen, ist Teil der gegenwärtigen Prüfung der verschiedenen Optionen des weiteren Vorgehens bei der Mauterhebung.