

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH

Zum 31. August 2015 läuft der Vertrag mit der Toll Collect GmbH aus. Es bestehen mehrere Optionen zur Erhebung einer LKW-Maut auf Bundesfernstraßen für die Zeit nach Vertragsende. Nach Presseinformationen (u. a. DER SPIEGEL Nr. 26/2014, „Ungeliebte Partner“ sowie SPIEGEL ONLINE vom 24. September 2014, „Ministerium winkt umstrittenen Toll-Collect-Vertrag durch“) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vier Optionen zur Zukunft der Toll Collect GmbH, die alle eine Verlängerung des Betreibervertrages vorsehen. Eine Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund (Call Option) werde demnach nicht mehr in Erwägung gezogen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern ist es zutreffend, dass vier Optionen zur Zukunft der Toll Collect GmbH als Grundlage für eine Entscheidung im BMVI vorliegen, von denen auch der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 8. Oktober 2014 berichtete, und was sind die jeweiligen Inhalte der Optionen (bitte einzeln auflisten)?
2. Inwiefern ist es zutreffend, dass die Call Option nicht länger Gegenstand der Entscheidungsfindung auf Leitungsebene des BMVI ist (DER SPIEGEL, 23. Juni 2014, S. 43)?
3. Inwiefern gibt es einen grundsätzlichen Beschluss auf Leitungsebene des BMVI, Gespräche mit der Toll Collect GmbH aufzunehmen, um den laufenden Betreibervertrag über das reguläre Ende des Betreibervertrages am 31. August 2015 zu verlängern?

Wenn ja, welchen Sachstand haben die Verhandlungen der Bundesregierung mit der Toll Collect GmbH über eine Verlängerung des Betreibervertrages?

In welchem Zeitraum ist mit einer endgültigen Entscheidung zu rechnen?

4. Inwiefern beteiligt sich die Bundesregierung an der Arbeitsgruppe „Run 2018“, die die Toll Collect GmbH auf eine Verlängerung des Betreibervertrages vorbereitet (DER SPIEGEL, 23. Juni 2014, S. 43), und worin bestehen die konkreten Aufgaben der Arbeitsgruppe?

Welche konkreten Ergebnisse liegen bereits vor?

5. Weshalb ist eine Vertragsverlängerung aus Sicht der Bundesregierung einer Call Option vorzuziehen, und welche konkreten Risiken bestehen bei der bisher vertraglich möglichen Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund?

6. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung für eine Verlängerung des Vertrages um ein, zwei bzw. drei Jahre, und von welchen Faktoren hängt die angestrebte Vertragslaufzeit nach der Verlängerung ab?
7. Wie schätzt die Bundesregierung das Risiko von Klagen durch andere Mautbetreiber ein, wenn die geplante Ausweitung der Lkw-Maut aufgrund eines Zusatzvertrages durch die Toll Collect GmbH umgesetzt wird, statt diese europaweit auszuschreiben?
8. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, eine Call Option in die Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH aufzunehmen?
9. Wie hoch sind aus Sicht der Bundesregierung die zu erwartenden monetären Kosten, die im Zuge der Vertragsverhandlungen für die Aufnahme der Call Option in das neue Vertragsverhältnis anfallen würden?
10. Müsste der Bund im Falle einer Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH Investitionen in das bestehende Lkw-Mautsystem tätigen, um sicherzustellen, dass das System bis 2018 funktionsfähig bleibt?
Wenn ja, wie hoch wären diese Investitionen, und wofür wären sie konkret erforderlich?
11. Inwiefern rechnet die Bundesregierung bei einer Verlängerung des Betreibervertrages mit Forderungen nach einer Anhebung der Betreibervergütung?
Mit welcher Anhebung der Betreibervergütung ist aus welchen Gründen zu rechnen?
12. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesregierung vor dem Hintergrund anstehender Vertragsverhandlungen zur Verfügung, um sich gegen höhere Betreibervergütungen zu wehren?
13. Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um den Haushaltsausschuss und den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages frühzeitig und transparent über Vereinbarungen mit der Toll Collect GmbH zu einer Vertragsverlängerung und insbesondere über monetäre Auswirkungen, vor allem mit Blick auf die Betreibervergütung, zu informieren?
Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung bis Februar 2015?
14. Inwiefern bestehen Überlegungen auf Seiten der Bundesregierung, Änderungen innerhalb des Toll-Collect-Systems vorzunehmen, sofern der Vertrag mit dem Betreiberkonsortium der Toll Collect GmbH verlängert wird?
Welche konkreten Änderungen werden von der Bundesregierung erwogen?
15. Mit welchen monetären Kosten rechnet die Bundesregierung zur Umsetzung von Änderungen innerhalb des Toll-Collect-Systems?
16. Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung zur umfassenden Gewährleistung des Datenschutzes erforderlich, um auch zukünftig zu verhindern, dass Bewegungsprofile erfasst werden können?
17. Inwiefern wird seitens der Bundesregierung eine vertragliche Festlegung befürwortet, dass Daten zur Mautberechnung nur an Bord oder auch in Zentralsystemen erfasst werden dürfen?
18. Inwiefern sind Vorgaben beabsichtigt, den Betreiber dazu zu verpflichten, die On-Board-Units vor externen Datenzugriffen zu schützen?

19. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 000 km Bundesstraße sowie die Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen umzusetzen, nachdem der Bund die Call Option gezogen hat?
20. Wie viele Fahrzeuge sind zum jetzigen Zeitpunkt pro Jahr mautpflichtig, und von wie vielen Fahrzeugen geht die Bundesregierung nach der vorgesehenen Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 000 km Bundesstraße sowie bei der Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen aus (bitte differenziert nach Streckennetz und Fahrzeugklasse aufführen)?
21. Mit welchen Einnahmen rechnet die Bundesregierung nach Abzug aller System- und Erhebungskosten durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 000 km Bundesstraße und die Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen (bitte die Einnahmen und Kosten detailliert nach Kosten für die On-Board-Units, Kosten für das Enforcement, Kosten für das Zentralsystem, Kosten für die Software sowie Personalkosten aufführen)?
22. Wie stellt die Bundesregierung die umfassende Kontrolle aller Lkw auf den ab 1. Juli 2015 zusätzlich bemauteten 1 000 km Bundesstraße sicher?
23. Welche Anpassungen müssen bei einer Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1000 km Bundesstraße im Rahmen des bestehenden Distributionssystems erfolgen, um einen diskriminierungsfreien Zugang zum Lkw-Mautsystem zu ermöglichen?
Wie hoch schätzt die Bundesregierung die hierfür anfallenden Kosten?
24. Welchen Stand haben die Schiedsverfahren I (Bund gegen das Toll-Collect-Konsortium wegen Schadenersatz und Vertragsstrafen im Zusammenhang mit der verspäteten Inbetriebnahme des Lkw-Mautsystems) sowie Schiedsverfahren II (Toll Collect GmbH gegen den Bund)?
25. Inwiefern haben Verhandlungen der Schiedsverfahren im September oder Oktober 2014 stattgefunden, und was war ggf. der Inhalt der mündlichen Verhandlungen?
26. Was sind die weiteren Verfahrensschritte, und inwiefern ist ein Abschluss der Auseinandersetzung absehbar?
27. Welche Tendenz zeichnet sich bei den Verhandlungen in den beiden Schiedsverfahren ab?
28. Welche Kosten sind dem Bund allein für die mündlichen Verhandlungen im Mai sowie September und Oktober 2014 angefallen?
29. Mit welchen zusätzlich zu den bereits angefallenen 127 Mio. Euro (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 77 auf Bundestagsdrucksache 18/2309) rechnet die Bundesregierung bis zum Abschluss der Verfahren, und welchen Einfluss haben diese Kosten auf die Entscheidung der Bundesregierung zur Verlängerung des Betreibervertrages?
30. Wie beurteilt das BMVI die Meldung des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“, dass im Rahmen des Schiedsverfahrens Zeugenauftritte verhindert wurden (DER SPIEGEL, 23. Juni 2014, S. 42)?
31. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Zusammenarbeit mit der Toll Collect GmbH und ihren Eigentümern vor dem Hintergrund der nach wie vor offenen Schiedsverfahren?

Berlin, den 6. November 2014

Katrin Göring-Eckhardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

