

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen**

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ist ein finanzwirksamer Erweiterungsschritt des bestehenden Mautsystems und würde ca. 2,3 Mrd. Euro pro Jahr an zusätzlichen Einnahmen generieren.

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. gab die Bundesregierung an, noch keine Entscheidung darüber getroffen zu haben, ob die technische Aufrüstung des Mautsystems durch eine Direktvergabe an den Mautbetreiber Toll Collect GmbH erfolgen oder dieser Auftrag per Ausschreibungsverfahren vergeben werden soll (siehe Antworten zu den Fragen 18 bis 21 sowie 25 bis 28 auf Bundestagsdrucksache 18/3826). Die Bundesregierung hat am 2. Mai 2015 eine Auftragsbekanntmachung im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht, die neben der technischen Beratung des laufenden Mautsystems drei Einzelleistungen umfasst: Die „Durchführung einer technischen Due-Diligence“, „Technische Beratung Ausschreibung der Geschäftsanteile“ und die „Technische Begleitung beim Übergang des Systems auf den neuen Betreiber/Wirkbetrieb“ (vgl. Auftragsbekanntmachung Nr. 2015/S 085-152851, <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:152851-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>).

Welchen Einfluss diese Auftragsvergabe auf den Fortgang des Erweiterungsprozesses der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen hat, soll im Rahmen dieser Kleinen Anfrage erhellt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Entscheidung über die freihändige Vergabe der technischen Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen an die Toll Collect GmbH inzwischen getroffen worden (s. Handelsblatt vom 19. November 2014 „Dobrindt bleibt Toll Collect treu“)?

Wenn ja, wann soll eine freiwillige ex ante Transparenzbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union (EU) erscheinen?

Wenn nein, welche weiteren Optionen erwägt die Bundesregierung zur Vorbereitung dieser Ausweitung, und bis wann soll eine Entscheidung getroffen werden?

2. Hat die Bundesregierung ihre Entscheidung dabei auf externe Rechtsgutachten gestützt, bzw. zieht sie solche bei ihrer Entscheidung zu Rate?

Wenn ja, wer hat diese wann erstellt, und wann wurden oder werden diese veröffentlicht?

Wenn nein, warum wurden demgegenüber externe technische Beratungsleistungen in diesem Zusammenhang ausgeschrieben, und auf welcher Grundlage wurde die Entscheidung getroffen?

3. Sind der Bundesregierung vergaberechtliche Probleme bei einer freihändigen Vergabe der technischen Vorbereitung der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen an die Toll Collect GmbH bekannt?

Wenn ja, welche, und warum muss die notwendige technische Aufrüstung bzw. Ausweitung des Mautsystems für die Mauterhebung auf allen Bundesstraßen (s. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 54 auf Bundestagsdrucksache 18/3616) nicht ausgeschrieben werden, wenn dies durch die Toll Collect GmbH erfolgt?

Wenn nein, wodurch sind aus Sicht der Bundesregierung vergaberechtliche Bedenken bei ihrer Entscheidung für die freihändige Vergabe der Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeräumt?

4. Welche Unternehmen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung bisher als Anbieter für den Europäischen Elektronischen Mautdienst (EEMD) registrieren lassen?
5. Müssen einer Mauterhebung mittels EEMD Vergabeverfahren vorgeschaltet werden?

Wenn ja, wie lange würde ein Vergabeverfahren nach Kenntnis der Bundesregierung dauern?

Wenn nein, prüft die Bundesregierung, die Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen unter Rückgriff auf einen EEMD-Anbieter zu realisieren (bitte begründen)?

6. Ist die Leistungsbeschreibung für den Auftrag zur technischen Aufrüstung bzw. Ausweitung des Mautsystems für die Mauterhebung auf allen Bundesstraßen bereits erstellt worden (bitte begründen)?
7. Ist die Leistung der technischen Aufrüstung des Mautsystems für die Erhebung der Maut auf allen Bundesstraßen durch den für den Verlängerungszeitraum der Jahre 2015 bis 2018 ergänzten Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH gedeckt (bitte begründen)?
8. Welcher Auftragnehmer ist derzeit mit dem Auftrag der „technische[n] Beratung von BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] und Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Bereich Lkw-Maut“ beauftragt, dessen Vertrag nach Angabe des BMVI „demnächst ausläuft“ (vgl. Auftragsbekanntmachung)?
9. Ist der „demnächst“ auslaufende Vertrag vom Aufgabenspektrum her identisch mit dem der Auftragsbekanntmachung?

Wenn nein, um welche Aufgaben wurde die Ausschreibung erweitert bzw. reduziert?

10. Warum wurde der in der Auftragsbekanntmachung skizzierte Auftrag, welcher vier klar abgrenzbare Aufgaben umfasst, nicht in vier Lose aufgeteilt?
11. Hat sich die Bundesregierung für den Mautbetrieb ab dem Jahr 2018 (nach Auslaufen des verlängerten Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH) dahingehend festgelegt, den Mautbetrieb mit der derzeit von der Toll Collect GmbH genutzten Technik weiterzuführen?

Wenn ja, wann, und warum?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung bisher keine technikoffene Ausschreibung des Mautsystems vorgenommen?

12. Ist eine Mauterhebung nach Auslaufen des Betreibervertrages im Jahr 2018 anders als mit einem Weiterbetrieb mit der derzeit verwendeten Technik möglich (bitte begründen)?
13. Wie viel Zeit würde nach Kenntnis der Bundesregierung die Etablierung eines neuen Mautsystems in Anspruch nehmen, angefangen von der technikoffenen Neuausschreibung des (Lkw-)Mautsystems bis zum reibungslosen Wirkbetrieb (d. h. inklusive durchschnittlichem Zeitverzug durch Klagen gegen eine Vergabe)?
14. Bedeutet die Ausschreibung des Auftrags zur Durchführung einer „technischen Due-Diligence“, dass der Bund vor Ablauf des Vertrages mit der Toll Collect GmbH die Call Option ziehen und selbige zumindest vorübergehend übernehmen wird (bitte begründen)?

Wenn nein, aus welchem Grund wurde der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Auftrag ausgeschrieben, und welche anderen Optionen werden geprüft bzw. deren Prüfung ausgeschrieben?
15. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung im Vorfeld der Verlängerung des Betreibervertrages im Jahr 2014 keine Due-Diligence in Auftrag gegeben, um sich das Ziehen der Call Option bis Februar 2015 zumindest offen zu halten?
16. Kann der Bund Anteile an der Toll Collect GmbH nur dann ausschreiben, wenn er im Besitz dieser Anteile ist (bitte begründen)?

Wenn nein, warum schreibt der Bund Beratungsleistungen für den Übergang des Mautsystems auf „den neuen Betreiber“ aus?
17. Bedeutet die Ausschreibung der Leistungen „Technische Beratung Ausschreibung der Geschäftsanteile“ und „Technische Begleitung beim Übergang des Systems auf den neuen Betreiber/Wirkbetrieb“, dass die Bundesregierung vor Ablauf des Vertrages mit der Toll Collect GmbH die Call Option ziehen, selbige übernehmen und die Anteile wieder veräußern wird (bitte begründen)?

Wenn nein, warum schreibt die Bundesregierung technische Unterstützungsleistungen beim Übergang des Systems auf „den neuen Betreiber“ aus?

Wenn ja, wann wird der Bund die Toll Collect GmbH übernehmen, und wird die Bundesregierung die Anteile erst nach Sicherstellung eines reibungslosen Wirkbetriebes des auf alle Bundesstraßen erweiterten Lkw-Mautsystems ausschreiben (bitte begründen)?
18. Haftet die Toll Collect GmbH bzw. die Toll Collect GbR für Mautausfälle auf Bundesstraßen?

Wenn ja, haftet die Toll Collect GmbH bzw. die Toll Collect GbR hier wie im Falle der Autobahnen vollumfänglich?

Wenn nein, warum ist die Haftung auf Autobahnen beschränkt?
19. Übernimmt der Bund im Falle des Ziehens der Call Option unmittelbar alle Haftungsrisiken, auch für technisch bedingte Mautausfälle im Zuge der Erweiterung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen?
20. Welchen Einfluss hat nach Ansicht der Bundesregierung das Ziehen der Call Option auf das Schiedsverfahren I?
21. Inwieweit ist die Beendigung des Schiedsverfahrens I eine Bedingung für die Übernahme der Toll Collect GmbH?
22. Wie ist der Verfahrensstand der Schiedsverfahren I und II, und wann finden die nächsten Verhandlungen statt?

23. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit dem Abschluss der Schiedsverfahren zu rechnen (bitte nach Verfahren getrennt begründen)?
24. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, nach dem Ziehen der Call Option die Anteile der Toll Collect GmbH nicht auszuschreiben, sondern die Mauterhebung in eine Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen (oder alle Straßen in der Baulast des Bundes), wie z. B. nach dem österreichischen Modell der ASFINAG, zu integrieren?

Wenn ja, welches Referat ist damit befasst, und mit welchen Akteuren wird diese Option diskutiert?

Wenn nein, welche Vorteile hat es nach Ansicht der Bundesregierung, Mauterhebung und die Verausgabung des Mautaufkommens nicht zu integrieren?

25. Welche konkreten Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) werden derzeit von der Bundesregierung geprüft, „um die rechtlichen Voraussetzungen für die technische Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen Mitte 2018 zu schaffen“ (Bundestagsdrucksache 18/4460)?

Welche rechtlichen Voraussetzungen müssen nach Ansicht der Bundesregierung jenseits der Bestimmungen des § 1 Absatz 1 BFStrMG (Festlegung der mautpflichtigen Strecken) bezüglich der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen geschaffen werden?

Berlin, den 2. Juni 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**