

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/6320 –**

Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5362)

Vorbemerkung der Fragesteller

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. auf Bundestagsdrucksache 18/5362 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 Antwort zu Frage 1). Angesichts der Tatsache, dass bis zu dem von der Bundesregierung anvisierten Start der Erhebung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen im September 2018 nur noch drei Jahre an Planungs- und Umsetzungszeit für diese Ausweitung der Mautpflicht verbleiben und hier vergaberechtlich bedingte Verzögerungen zu hohen Mautausfällen führen können, sollte schnell eine rechtssichere Entscheidung getroffen werden.

1. Wurde das von einer „externen Rechtsanwaltskanzlei“ (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5362) erstellte Gutachten, welches die Bundesregierung u. a. bezüglich vergaberechtlicher Fragen im Hinblick auf die Ausschreibung bzw. Direktvergabe der vorbereitenden Arbeiten für die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen in Auftrag gegeben hat, inzwischen fertiggestellt und abgenommen (bitte begründen)?

Ja.

2. Welche Optionen hat die Bundesregierung hier „ergebnisoffen“ (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5362) prüfen lassen, und wann wird das Gutachten dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt?

Die rechtliche Zulässigkeit einer freihändigen Vergabe wurde ergebnisoffen geprüft. Eine Übermittlung des Gutachtens an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages ist nicht vorgesehen.

3. Welche „externe Rechtsanwaltskanzlei“ hat dieses Gutachten zu welchen Kosten erstellt?

Das Gutachten wurde von der Kanzlei Müller-Wrede & Partner Rechtsanwälte erstellt. Die Kosten betragen rund 43 000 Euro.

4. Sind der Bundesregierung inzwischen (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5362) vergaberechtliche Probleme bei einer freihändigen Vergabe der technischen Vorbereitung der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen an die Toll Collect GmbH bekannt?

Wenn ja, welche sind dies insbesondere im Hinblick auf eine Ausschreibungspflicht der vorbereitenden Arbeiten für die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen?

Wenn nein, inwiefern sind aus Sicht der Bundesregierung vergaberechtliche Bedenken für die freihändige Vergabe der Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeräumt (bitte unter Angabe gutachterlicher Stellungnahmen ausführen)?

5. 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?

Wenn ja, mit welcher Begründung, und wann soll eine freiwillige ex ante Transparenzbekanntmachung im Amtsblatt der EU erscheinen?

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

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die freihändige Vergabe der technischen Vorbereitung der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen an die Toll Collect GmbH wurde vom fachlich zuständigen Ressort geprüft und für vergaberechtlich zulässig erklärt. Das Vergabeverfahren wurde eingeleitet.

Eine freiwillige ex-ante-Transparenzbekanntmachung kann nach erfolgreichem Abschluss der Vertragsverhandlungen und vor Vertragsabschluss erfolgen.

6. Hat die Bundesregierung bereits Gespräche mit der Toll Collect GmbH über die freihändige Vergabe der technischen Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen geführt, und wenn ja, wann (bitte alle Treffen termingenau aufführen)?

Am 12. Oktober und 15. Oktober 2015 haben Abstimmungsgespräche zur Klärung von organisatorischen und Verständnisfragen stattgefunden.

7. Hat die Bundesregierung bereits Vertragsverhandlungen mit der Toll Collect GmbH bezüglich der technischen Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen begonnen?

Wenn ja, wann sollen die Verhandlungen abgeschlossen werden?

8. Aus welchen Gründen sind die vorbereitenden Arbeiten für die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen bei der Vertragsverlängerung mit der Toll Collect GmbH im Jahr 2014 nicht in den Betreibervertrag aufgenommen worden?

Der Entscheidungsfindungsprozess zu dem weiteren Vorgehen war noch nicht abgeschlossen.

9. Warum sind keine Regelungen hinsichtlich einer Absenkung der Mautpflicht auf Lkw ab 3,5 Tonnen bei Vertragsverlängerung in den Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH aufgenommen worden?

Eine Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t ist im Betreibervertrag nicht angelegt.

10. Kann ein EEMD-Anbieter (EEMD: Europäischer Elektronischer Mautdienst) mit der Aufgabe der Erhebung der Lkw-Maut auf allen bisher nicht mautpflichtigen Bundesstraßen beliehen werden (bitte unter Angabe der Rechtsgrundlage ausführen)?

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

Wenn nein, warum kann nur die Toll Collect GmbH bzw. nur ein Anbieter mit der Erhebung der Lkw-Maut beliehen werden?

11. Kann nach Auffassung der Bundesregierung ein EEMD-Anbieter jenseits einer Beleihung vertraglich von der Bundesregierung angehalten werden, im Falle der Vergabe des Auftrages der Erweiterung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen keinen Kunden abzuweisen (bitte begründen)?
12. Inwiefern kann sich die Toll Collect GmbH als privatwirtschaftlicher Mautdienstleister im Gegensatz zu EEMD-Anbietern „seine Kunden [nicht] selbst aussuchen“ (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5362)?
13. Gibt es nach Ansicht der Bundesregierung technische Gründe, die gegen eine Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen unter Rückgriff auf einen EEMD-Anbieter sprechen, und wenn ja, welche?

Die Fragen 10 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesfernstraßenmautgesetz sieht eine Beleihung von EEMD-Anbietern nicht vor, sondern ermöglicht in § 4f eine Zulassung von EEMD-Anbietern zur Mitwirkung an der Mauterhebung.

Der europäische elektronische Mautdienst (EEMD) soll seinen Nutzern ermöglichen, Mautgebühren auf Grundlage eines einzigen Vertrages mit einem einzigen Anbieter von mautdienstbezogenen Leistungen (Anbieter) und mit nur einem Fahrzeuggerät in der gesamten Europäischen Union zu entrichten. Anbieter des Mautdienstes sind verpflichtet, ihren Dienst für alle elektronischen Mautsysteme

zu erbringen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen. Der Mautdienst ergänzt bestehende elektronische Mautsysteme, ersetzt diese jedoch nicht.

14. Ist nach Ansicht der Bundesregierung angesichts ihrer Aussage, dass „das vorhandene Mautsystem auch nach Auslaufen des verlängerten Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH weitergenutzt werden muss“ (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5362), auch die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen nur mit der Technik der Toll Collect GmbH durchführbar (bitte begründen)?

Da die Mauterhebung auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen mit einem einheitlichen Mautsystem erfolgen soll, ist die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen nur bei Nutzung des bestehenden Mautsystems möglich.

15. Ist die Leistungsbeschreibung für den Auftrag zur technischen Aufrüstung bzw. Ausweitung des Mautsystems für die Mauterhebung auf allen Bundesstraßen bereits erstellt worden (bitte begründen)?

Der Entwurf einer Leistungsbeschreibung liegt vor.