

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Jan Korte, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Bilanz des Lkw-Mautbetriebes in Deutschland

Obwohl seit dem Start der Lkw-Maut in Deutschland Einnahmen in Milliardenhöhe generiert werden konnten, war sowohl der Mautbetrieb selbst, als auch das Verhältnis des Bundes zum privaten Mautbetreiber alles andere als unproblematisch. Auch von der Öffentlichkeit wurde die in öffentlich-privater Partnerschaft betriebene Mauterhebung kritisch gesehen, insbesondere im Hinblick auf das Vergütungssystem und die damit für den Bund anfallenden hohen Kosten.

Nach dem Beschluss zur Einführung einer Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen wurde die Toll Collect GmbH als Gemeinschaftsunternehmen der deutschen Telekom (45-Prozent-Anteil), der Daimler Financial Services (45-Prozent-Anteil) sowie der französischen Cofiroute (10-Prozent-Anteil) am 20. September 2002 mit dem Aufbau und Betrieb des Mautsystems beauftragt. Die Verträge und Ergänzungsvereinbarungen wurden vor der Öffentlichkeit geheim gehalten; bei einer späteren Auswertung kam „DER SPIEGEL“ zu der Einschätzung, dass die Verträge sehr zum Vorteil der Toll Collect GmbH geschlossen worden seien; Prof. Dr. Hans-Peter Schwintowski (Juristische Fakultät der Humboldt-Universität zu Berlin) wurde mit der Einschätzung zitiert, dass insbesondere durch die hohen, aber leicht zu erreichenden Boni „Steuermittel zum Fenster rausgeworfen“ würden (vgl. Der Spiegel 23/2016; www.spiegel.de/spiegel/print/d-145101319.html).

Für die Erweiterung der Lkw-Maut auf zweispurige Bundesstraßen wurde am 27. März 2012 eine weitere Vereinbarung zwischen Bund und Toll Collect GmbH unterzeichnet, die eine jährliche garantierte Rendite von 5 Mio. Euro sowie eine „erfolgsabhängige Prämie“ umfasste; später wurde der Vertrag auf alle Bundesstraßen erweitert. Die hohen Gewinne aus den Verträgen zwischen Bund und der Toll Collect GmbH wurden in den Medien als Monopolgewinne interpretiert, da es keine ernsthafte Konkurrenz gebe (vgl. Der Spiegel 23/2016; www.spiegel.de/spiegel/print/d-145101319.html).

Darüber hinaus war der Mautbetrieb stets Gegenstand von Rechtsstreiten. Da die Toll Collect GmbH den vereinbarten Starttermin der Mauterhebung am 31. August 2003 nicht einhalten konnte, wurde die Bemautung erst zum 1. Januar 2005 mit eingeschränkter Funktionalität und zum 1. Januar 2006 mit voller Funktionalität gestartet. Dadurch sind dem Bund Einnahmen in Höhe von mindestens 7 Mrd. Euro entgangen. Der Bund hat die Toll Collect GmbH daher verklagt, und

das geheime Schiedsverfahren zur Aufarbeitung des Sachverhalts dauert inzwischen seit zwölf Jahren an, ohne dass es bisher zu einem Ergebnis gelangt wäre. Gleiches gilt für das zweite Schiedsverfahren, in welchem die Toll Collect GmbH den Bund wegen zurückgehaltener Vergütungen beklagt.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2017 Strafanzeige gegen die Toll Collect GmbH gestellt, in der dem Unternehmen Abrechnungsbetrug im Kontext der Ausweitung der Mautpflicht auf 1 100 km Bundesstraßen vorgeworfen wurde (<https://magazin.spiegel.de/SP/2017/20/151139716/index.html>).

Da sich die Laufzeit des Vertrages zwischen dem Bund und Toll Collect dem Ende nähert (am 31. August 2018 endet der Vertrag), ist es an der Zeit, eine Bilanz des Lkw-Mautbetriebes zu ziehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Struktur, Einnahmen und Kosten des Lkw-Mautbetriebs

1. Seit wann liegt die vorläufige Betriebserlaubnis für das in Deutschland von der Toll Collect GmbH betriebene Mautsystem vor und seit wann die endgültige (bitte begründen)?
2. Wie hat sich das jährliche Mautaufkommen seit dem 1. Januar 2005 entwickelt, und in welcher Höhe waren jährlich die Nettoeinnahmen (also Mautaufkommen abzüglich Betreibervergütung, Mautharmonisierungsmaßnahmen sowie Kompensation für Kfz-Steuerausfälle) des Bundes (bitte tabellarisch gegenüberstellen)?

Welches Mautaufkommen wurde für die jeweiligen Haushaltsjahre im Rahmen der Wegekostengutachten prognostiziert (bitte in die tabellarische Übersicht einfügen)?

3. Wie hat sich die jährliche mautpflichtige Fahrleistung (in Millionen Kilometern) von Lkw auf Bundesfernstraßen seit Einführung der Lkw-Maut entwickelt, und wie verteilen sich diese Verkehrsleistungen jeweils auf
 - a) Bundesautobahnen und Bundesstraßen und
 - b) auf in Deutschland zugelassene Lkw und nicht in Deutschland zugelassene Lkw?
4. In welcher Höhe wurden seit Beginn der Erhebung der Lkw-Maut jeweils Mittel für Mautharmonisierungsmaßnahmen in den Bundshaushalt eingestellt, und in welcher Höhe wurden diese Mittel jeweils insgesamt abgerufen (bitte für die Haushaltsjahre 2005 bis 2017 tabellarisch gegenüberstellen und dabei Zuschüsse für das De-minimis-Programm und das Aus- und Weiterbildungsprogramm getrennt ausweisen)?
5. Welche Gründe liegen nach Kenntnis der Bundesregierung dafür vor, dass die Mittel gegebenenfalls nur unzureichend abgerufen wurden?
6. In welcher Höhe wurde die Toll Collect GmbH seit Beginn der Mauterhebung vom Bund jährlich insgesamt vergütet (bitte neben den jährlichen Vergütungen auch die Gesamtvergütung bis einschließlich 2017 angeben), und wie verteilt sich die Vergütung in den einzelnen Haushaltsjahren ab 2003 auf die Posten
 - a) Grundvergütung,
 - b) Bonuszahlungen und
 - c) Vergütung für Investitionen in das Mautsystem (bitte tabellarisch aufführen)?

7. In welcher Höhe wurde die Toll Collect GmbH dabei für den Mautbetrieb auf Bundesstraßen vergütet (bitte gemäß Frage 5 seit Beginn der ersten Erweiterung der Mautpflicht auf Bundesstraßen tabellarisch darstellen)?
8. Welche Anwaltskanzleien sowie Unternehmensberatungen wurden seit dem Jahr 2000 für den Bund im Kontext der Erhebung der Lkw-Maut mandatiert bzw. beauftragt (bitte tabellarisch auflisten und die jeweilige Vertragslaufzeit inklusive Gegenstand des Auftrages angeben)?
9. In welcher Höhe sind jährlich Kosten für externe Beratungsleistungen (technische, juristische etc.) im Kontext der Lkw-Maut angefallen (bitte für die Haushaltsjahre ab dem Jahr 2000 getrennt auflisten), und in welcher Höhe sind jährlich Kosten für die beiden Schiedsverfahren angefallen?

Schiedsverfahren und Strafanzeige gegen Toll Collect

10. Was ist der genaue Gegenstand der Schiedsverfahren I und II, und wann wurden sie jeweils eröffnet?
11. Wie viele Verhandlungstage hat es bisher in den Schiedsverfahren insgesamt gegeben (bitte getrennt auflisten), und wie viele waren es pro Jahr?
12. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass das Toll-Collect-Konsortium im Schiedsverfahren um die verspätete Einführung der Lkw-Maut eine Reihe von Dokumenten trotz Aufforderung durch das Schiedsgericht nicht vorlegt hat (vgl. <https://de.reuters.com/article/deutschland-bundesregierung-maut-idDEKBN0H80GN20140913>; bitte begründen)?
Wenn ja, um welche handelt es sich?
13. Ist die Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund nach Auffassung der Bundesregierung eine geeignete Gelegenheit, um Erkenntnisse für die Schiedsverfahren zu gewinnen (bitte begründen)?
 - a) Wäre ein solcher Erkenntnisgewinn nach Auffassung der Bundesregierung durch Befragung des Personals möglich?
 - b) Wäre ein solcher Erkenntnisgewinn nach Auffassung der Bundesregierung möglich anhand von Dokumenten und Geschäftsunterlagen der Toll Collect GmbH?
 - c) Könnte der Bund als Inhaber des Unternehmens dann Informationen über im Schiedsverfahren umstrittene Abrechnungsvorgänge durch Befragung der Wirtschaftsprüfer der Toll Collect GmbH erhalten?
 - d) Könnte der Bund insgesamt detaillierter als bisher Einsicht in die im Schiedsverfahren umstrittenen Abrechnungspraktiken erhalten?
14. Wie kann seitens des Bundes sichergestellt werden, dass vor einer Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund seitens des derzeit noch von privatwirtschaftlichen Gesellschaftern getragenen Unternehmens Beweise vernichtet werden?
15. Hält die Bundesregierung diesbezüglich die Eröffnung eines ordentlichen Gerichtsverfahrens inklusive eines Beweissicherungsverfahrens für zielführend (bitte begründen)?
16. Erwägt die Bundesregierung, die Schiedsverfahren oder zumindest eines der beiden auf den Gerichtsweg zu verlagern?

Wenn ja, wann soll dies geschehen?

Wenn nein, aus welchen Gründen?

17. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass der bisherige Betreibervertrag bezüglich der Erhebung der Lkw-Maut die Toll Collect GmbH verpflichtet, die Kosten exakt nachzuweisen und eine genau bestimmte Rendite jährlich auszuweisen (vgl. „Teure Geschenke“, in Der Spiegel vom 8. Dezember 2014; bitte begründen)?
18. Ist es zutreffend, dass die Toll Collect GmbH laut einem Gutachten 300 Mio. Euro zu viel in Rechnung gestellt hat (www.spiegel.de/wirtschaft/toll-collect-mautbetreiber-stellte-dem-bund-ueberhoechte-rechnungen-a-1192726.html) (bitte begründen), und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?
19. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Bericht des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ zutreffend, dass die Verantwortlichen der Toll Collect GmbH dem Bund für die Erhebung der Maut auf Bundesstraßen (im Rahmen der ersten Erweiterung auf 1 100 km) Kosten in Höhe von 5,3 Mio. Euro pro Jahr in Rechnung stellten, obwohl die wahren Kosten für den Betrieb nur bei 2 Mio. Euro lagen (vgl. Der Spiegel 20/2017; <https://magazin.spiegel.de/SP/2017/20/151139716/index.html>; bitte begründen)?
20. Hat sich die Bundesregierung einen exakten Nachweis der effektiven Betriebskosten des Mautbetriebes auf 1 100 km Bundesstraßen vorlegen lassen?
- Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis?
- Wenn nein, aus welchen Gründen und inwiefern hält die Bundesregierung dies mit dem Haushaltsrecht für vereinbar?
21. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass das Strafverfahren gegen die Verantwortlichen der Toll Collect GmbH wegen der Abrechnung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen eingestellt wurde (vgl. www.tagesschau.de/inland/toll-collect-107.html)?
- Wenn ja, sind dem Bund die Gründe für die Einstellung bekannt (bitte auflisten)?
22. Hat die Bundesregierung die Betriebskosten für die zweite Stufe der Mautausweitung auf insgesamt 2 300 km Bundesstraßen auf Angemessenheit geprüft?
- Wenn ja, wie und mit welchem Ergebnis?
- Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 14. Mai 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion