

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch,
Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/2172 –**

Bilanz des Lkw-Mautbetriebes in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Die Erteilung einer Betriebserlaubnis ist eine Voraussetzung für die Aufnahme des Mautbetriebs gewesen. Aussagen hinsichtlich etwaiger Einzelleistungen aus dem Betreibervertrag sind vertraulich.

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-Steuer ausfälle) des Bundes (bitte tabellarisch gegenüberstellen)?

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

Bezüglich der Zahlen zum Mautaufkommen, zur Betreibervergütung und zur Mautharmonisierung bis zum Jahr 2011 wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10, 11 und 17 auf Bundestagsdrucksache 17/11098 verwiesen.

Darüber hinaus gibt das BAG im jährlichen Bericht „Marktbeobachtung Güterverkehr“ Auskunft zu den Mauteinnahmen. Die Berichte sind unter dem folgenden Link abrufbar: www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Marktbeobachtung/Herbst_und_Jahresberichte/herbst_und_jahresberichte_node.html.

Im Übrigen wird auf die Anlage 1 verwiesen.

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?

Der Tabelle ist die Jahresfahrleistung seit 2005 verteilt auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie in Deutschland und nicht in Deutschland zugelassene LKW zu entnehmen.

Jahr	Lkw im Inland zugelassen (in Mio. km)		Lkw im Ausland zugelassen (in Mio. km)		Nicht zuordenbar in Mio. km	
	Autobahnen	Bundesstraßen	Autobahnen	Bundesstraßen	Autobahnen	Bundesstraßen
2005	16 056	-	7 898	-	-	-
2006	17 281	-	8 561	-	-	-
2007	18 022	8	9 348	4	43	< 1
2008	17 996	7	9 541	3	60	< 1
2009	15 983	7	8 316	3	52	< 1
2010	16 574	8	9 145	5	4	< 1
2011	16 926	8	9 735	6	11	< 1
2012	16 470	245	9 819	43	11	2
2013	16 336	589	10 182	106	11	4
2014	16 415	607	10 878	116	13	4
2015	16 905	873	11 753	171	22	11
2016	17 980	1 192	13 033	242	21	13
2017	18 045	1 210	14 032	263	2	1

4. In welcher Höhe wurden seit Beginn der Erhebung der Lkw-Maut jeweils Mittel für Mautharmonisierungsmaßnahmen in den Bundeshaushalt 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)?

Bezüglich der Zahlen zur Mautharmonisierung bis zum Jahr 2011 wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10 und 11 auf Bundestagsdrucksache 17/1098 verwiesen.

Für die Folgejahre wird auf die Anlage 2 verwiesen.

5. Welche Gründe liegen nach Kenntnis der Bundesregierung dafür vor, dass die Mittel gegebenenfalls nur unzureichend abgerufen wurden?

Die Förderprogramme De-minimis sowie Aus- und Weiterbildung sind ein Erfolg und werden von den Unternehmen stark nachgefragt. Sofern die Nachfrage in einzelnen Jahren schwankt, kann dies unterschiedlichste Ursachen haben.

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)?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gesamtvergütung wird mittels eines Vergütungsmechanismus ermittelt, der Teil des Betreibervertrages ist und aufgrund des Geschäftsgeheimnisses nicht offengelegt werden kann. Zur Höhe der gezahlten Vergütung wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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 aufführen 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 aufführen), und in welcher Höhe sind jährlich Kosten für die beiden Schiedsverfahren angefallen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung berichtet dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jährlich über die Zahlungen an externe Berater oberhalb von 50 000 Euro in einer ressortübergreifenden Gesamtschau, zuletzt mit BMF-Schreiben vom 21. Juni 2017, Ausschussdrucksache 18(8)4425.

Für die beiden Maut-Schiedsverfahren sind in den Jahren 2004 bis 2018 (inklusive Februar 2018) folgende Ausgaben des Bundes angefallen. Wegen der nunmehr erfolgten Einigung der Parteien über eine einvernehmliche Beendigung der beiden Schiedsverfahren (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/034-scheuer-durchbruch-mautstreit.html) werden weitere Ausgaben nur noch begrenzt anfallen.

Jahr	Schiedsverfahren I (in Mio. EUR)	Schiedsverfahren II (in Mio. EUR)
2004	3,0	---
2005	8,4	---
2006	9,5	---
2007	5,4	4,9
2008	9,0	5,8
2009	8,5	4,8
2010	8,1	5,2
2011	10,2	9,8
2012	7,9	3,8
2013	8,4	6,9
2014	10,6	10,4
2015	6,3	21,1
2016	6,3	28,0
2017	7,4	34,8
2018	1,3	7,8
gesamt je Verfahren	110,3	143,3
gesamt	253,6	

Schiedsverfahren und Strafanzeige gegen Toll Collect

10. Was ist der genaue Gegenstand der Schiedsverfahren I und II, und wann wurden sie jeweils eröffnet?

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?

Die Fragen 10, 12 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prozessparteien haben sich über eine einvernehmliche Beendigung der beiden Schiedsverfahren geeinigt.

11. Wie viele Verhandlungstage hat es bisher in den Schiedsverfahren insgesamt gegeben (bitte getrennt aufführen), und wie viele waren es pro Jahr?

In nachstehender Übersicht wird die Anzahl der Tage aufgeführt, an denen mündliche Verhandlungen vor dem Schiedsgericht stattfanden.

Jahr	Schiedsverfahren I (Tage)	Schiedsverfahren II (Tage)
2008	2	0
2010	8	0
2011	0	2
2014	7,5	2,5
2015	2,5	1,5
2016	1,5	4,5
2017	3	6
2018	5	3
gesamt	29,5	19,5

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)?

Ja.

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-ueberhoehte-rechnungen-a-1192726.html) (bitte begründen), und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Die einvernehmliche Beendigung der Schiedsverfahren durch die Prozessparteien erledigt auch die zwischen den Prozessparteien streitigen Fragen zu den Aufwendungen der Toll Collect GmbH.

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)?
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)?

Die Fragen 19 und 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Strafverfahren gegen die Verantwortlichen der Toll Collect GmbH wegen der Abrechnung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen wurde von der Staatsanwaltschaft eingestellt, da sich der Betrugsverdacht nicht bestätigte.

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?

Im Vorfeld der Ausweitung des Mautbetriebes auf 1 100 km Bundesstraße hat die Toll Collect GmbH eine detaillierte Betriebskostenkalkulation erstellt, die umfassend geprüft wurde. Im Ergebnis war die von der Toll Collect GmbH vorgelegte Betriebskostenkalkulation plausibel und nachvollziehbar.

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?

Im Rahmen der Vertragsverhandlungen für die zweite Stufe der Mautausweitung auf weitere Bundesstraßen wurde die Toll Collect GmbH aufgefordert, die in diesem Zusammenhang zu erwartenden Betriebskosten zu quantifizieren. Im Ergebnis war die von der Toll Collect GmbH vorgelegte Betriebskostenkalkulation plausibel und nachvollziehbar.

Anlage 1
vom 23.05.2018

Entwicklung der Betreibervergütung und der Mautharmonisierung von 2012 bis 2017:

	2012 in T€	2013 in T€	2014 in T€	2015 in T€	2016 in T€	2017 in T€
Betreibervergütung	488.872	516.834	521.056	491.714	486.714	1.021.418
Mautharmonisierung	504.530	379.599	356.844	346.644	344.760	403.535
<u>davon:</u> Kfz-Steuerausgleich	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000

In den Wegekostengutachten 2007 und 2013 wurden folgende Gesamtwegekosten ausgewiesen:

	2005 in Mrd.€	2007 in Mrd.€	2008 in Mrd.€	2010 in Mrd.€	2012 in Mrd.€	2013 in Mrd.€	2014 in Mrd.€	2015 in Mrd.€	2016 in Mrd.€	2017 in Mrd.€
Gesamtwegekosten	4,08	4,72	4,84	5,20	5,65	3,22	3,46	3,75	4,03	4,33

Anlage 2

		2012	2013	2014	2015	2016	2017
		TSD €					
De-Minimis-Programm	Soll (Haushaltsansatz)	293.550	293.550	254.878	265.483	260.695	251.900
	Ist (Mittelabfluss)	256.701	167.702	141.484	156.518	156.589	211.685
Aus- und Weiterbildung	Soll (Haushaltsansatz)	85.000	85.000	125.000	118.036	125.000	125.000
	Ist (Mittelabfluss)	75.076	41.179	38.542	26.801	25.023	28.250
Ausgleich von Minderein- nahmen bei der Kfz-Steuer	Soll (Haushaltsansatz)	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000
	Ist (Mittelabfluss)	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Innovationsprogramm, Zinszuschüsse/Variante Darlehen	Soll (Haushaltsansatz)	1.000	250	–	–	–	–
	Ist (Mittelabfluss)	93	42	17	6	1	–
Innovationsprogramm, Di- rektzuschüsse/Variante nicht rückzahlbarer Zu- schuss	Soll (Haushaltsansatz)	5.000	15.750	12.600	–	–	–
	Ist (Mittelabfluss)	12.232	8.396	15.143	137	-109	-60
Verwaltungsausgaben beim Bundesamt für Güterver- kehr und für das DLZ-IT	Soll (Haushaltsansatz)	3.999	3.999	11.007	13.121	12.137	13.194
	Ist (Mittelabfluss)	10.428	12.280	11.658	13.182	13.256	13.660
Gesamt	Soll (Haushaltsansatz)	538.549	548.549	553.485	546.640	547.832	550.094
	Ist (Mittelabfluss)	504.530	379.599	356.844	346.644	344.760	403.535

