

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, 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.

Zukunft des Lkw-Mautbetriebes in Deutschland

Der Mautbetrieb in Deutschland wird in den nächsten Monaten diverse Änderungen erfahren. Zum einen wird ab dem 1. Juli 2018 das gesamte Bundesfernstraßennetz mautpflichtig und ab Januar 2019 werden neue Mautsätze gelten, zum anderen wird der Mauterheber Toll Collect GmbH zeitweilig verstaatlicht.

Da sämtliche dieser Neuerungen haushaltsrelevant sind, sind der jeweilige Umsetzungstand sowie damit zusammenhängende Probleme und Unsicherheiten von Interesse.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Leistungsbeschreibung lag der Direktvergabe der technischen Ausrüstung des Lkw-Mautsystems zur Mauterfassung auf allen Bundesstraßen (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:221218-2016:TEXT:DE:HTML&src=0>) zugrunde (bitte unter Angabe der einzelnen zu erbringenden Leistungen ausführen), und wie überwacht die Bundesregierung, dass der Auftragnehmer Toll Collect GmbH diese Leistungen fristgemäß erbringt?
2. Welche Kosten sind für diese technische Aufrüstung bisher insgesamt für den Bund angefallen, und welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich bis zum 1. Juli 2018, an welchem die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet wird (www.toll-collect.de/de/toll_collect/rund_um_die_maut/mautausweitung_2018/mautausweitung_2018.html)?
3. Inwieweit kann der Start der Bemaatung aller Bundesfernstraßen zum 1. Juli 2018 garantiert werden?
4. In welchem Zeitraum wurde ein Probetrieb für das zu erweiternde Mautsystem durchgeführt, und wann wurde die technische Fertigstellung der zur Mautausweitung nötigen Maßnahmen von der Toll Collect GmbH angezeigt (bitte begründen)?
5. Ist es zutreffend, dass die Toll Collect GmbH derzeit nicht vollumfänglich für Mautausfälle auf Bundesstraßen haftet (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 18b der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5362)?

Wenn ja, in welchem Umfang haftet sie auf Basis welcher Vereinbarungen?

6. In welchem Umfang haftet die Toll Collect GmbH für potenzielle Mautausfälle auf dem gesamten, ab 1. Juli 2018 bemauteuten Bundesfernstraßennetz, und wurden darüber hinaus Vertragsstrafen im Falle einer nicht fristgerechten technischen Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Mautausweitung bzw. deren Einsatzbereitschaft zu Lasten Toll Collect GmbH vereinbart (bitte begründen)?

7. Wurde der zeitweilige Mautbetrieb des ab 1. Juli 2018 erweiterten Mautsystems durch die Toll Collect GmbH ausgeschrieben (bitte begründen)?

Wenn nein, auf Basis welcher Vereinbarung wird die Toll Collect GmbH das erweiterte Mautsystem bis zur Übernahme durch den Bund betreiben?

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellenden, dass die ab 1. Juli 2018 erfolgende zentrale Erfassung der Benutzung mautpflichtiger Straßen beim Mautbetreiber, welche bisher in den in Lkw verbauten On-Board-Units erfolgt (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10440), das Risiko erheblich technisch bedingter Mautausfälle erhöht (bitte begründen)?

9. Ist die Verwendung der vom Mautbetreiber gemäß § 4 Absatz 3 Nummer 10 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zentral zu speichernden Positionsdaten der mautpflichtigen Lkw zu kommerziellen Zwecken (z. B. in Form von Zusatzdiensten) durch diesen Mautbetreiber nach Auffassung der Bundesregierung eine Verwendung dieser Daten im Sinne des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bitte begründen), und ist dies nach Auffassung der Bundesregierung auf Basis der geltenden mautrechtlichen Regelungen auch möglich?

Wird nach Auffassung der Bundesregierung eine Verarbeitung der anfallenden Positionsdaten zu kommerziellen Zwecken seitens des Mautbetreibers durch die Neufassung des § 5 Absatz 1 im Referentenentwurf zur neuen Lkw-Maut-Verordnung vom 8. Juni 2018 rechtlich möglich, in welchem die Datenverarbeitung durch Mautbetreiber erstmals explizit Erwähnung findet (bitte begründen)?

10. Wann wurde das Wegekostengutachten für die Jahre 2018 bis 2022 (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/wegekostengutachten.pdf?__blob=publicationFile) in Auftrag gegeben, und wann wurde es von der Bundesregierung abgenommen?

11. Hat sich die Bundesregierung bereits mit der EU-Kommission über die Anwendung eines einheitlichen Mautsatzes für Bundesautobahnen und Bundesstraßen verständigt (siehe Bundestagsdrucksache 18/10440)?

Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht, und wann soll dies gegebenenfalls geschehen?

12. Wann und mit welchem Ergebnis hat die Bundesregierung die Prüfung einer Mautpflicht für Fernbusse und Lkw ab 3,5 Tonnen (siehe Bundestagsdrucksache 18/3923) abgeschlossen, und durch wen wurde diese Prüfung mit welchen Kosten durchgeführt?

13. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung in ihrem Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (www.umwelt-online.de/PDFBR/2018/0207_2D18.pdf) auf den Einbezug von Fernbussen sowie Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht verzichtet (bitte getrennt begründen), und welche jährlichen Einnahmen würde eine Bemauteung der beiden genannten Fahrzeugklassen nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2022 generieren (bitte begründen)?

14. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass eine nach Einführung der Infrastrukturabgabe entstehende Mautlücke hinsichtlich der Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht in Bezug auf den Gleichheitsgrundsatz problematisch ist (bitte begründen)?
Hat sich die Bundesregierung diesbezüglich bereits mit der EU-Kommission ausgetauscht (bitte begründen)?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
15. Wie viele mautpflichtige elektrisch betriebene Lkw sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen?
16. Welche Verschiebungen der Fahrleistungsanteile zwischen den vier Achsklassen gemäß Anlage 1 zum Bundesfernstraßenmautgesetz waren jährlich seit Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu verzeichnen?
17. Welchen Einfluss hat nach Auffassung der Bundesregierung eine zeitnahe Verabschiedung der derzeit auf EU-Ebene in Abstimmung befindliche Wegkostenrichtlinie (www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2017/0401-0500/436-17.pdf?__blob=publicationFile&v=5) auf die voraussichtlich zum 1. Januar 2019 eingeführten und bis zum Jahr 2022 geltenden neuen Mautsätze in Deutschland (bitte begründen)?
18. In welchem Maße wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Straßengüterverkehr durch die Ausweitung der Maut auf alle Straßen und die Einführung neuer Mautsätze in den Jahren 2019 und 2020 teurer (bitte unter Angabe der erwarteten Mehreinnahmen des Bundes in diesen Haushaltsjahren und der erwarteten Auswirkungen auf das Preisniveau der transportierten Waren in Prozent ausführen), und in welchem Maße wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Schienengüterverkehr in den Jahren 2019 und 2020 durch die Halbierung der Trassenpreise entlastet (bitte unter Angabe der Aufwendungen des Bundes in diesen Haushaltsjahren und der erwarteten Auswirkungen auf das Preisniveau der transportierten Waren in Prozent ausführen)?

Berlin, den 15. Juni 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

