

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/9406 –**

Vermarktung und Weiterentwicklung des satellitengestützten Mauterhebungssystems (Toll Collect)

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 2005 wird auf bundesdeutschen Autobahnen eine Lkw-Maut mit Hilfe eines satellitengestützten Systems des Unternehmens Toll Collect erhoben. Die Entscheidung für die aufwändige Technik wurde vor allem mit den Marktchancen für ein satellitengestütztes Mauterfassungssystem begründet. Es ist allerdings bisher nicht gelungen, die Technologie außerhalb von Deutschland zu etablieren. Es gibt auch keinen einheitlichen EU-Standard für die Mauterhebung in Europa. Weiterhin bleibt ein Großteil der Funktionalität der Mauterhebungstechnologie, die so genannten Mehrwertdienste, bisher ungenutzt, weil dafür der Betreibervertrag geändert werden müsste.

1. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die satellitengestützte Maut als technischen Standard in der Europäischen Union zu etablieren?

Die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft sieht ein Nebeneinander von Satellitenortungs-/ Mobilfunktechnik sowie Kurzstreckenkommunikationstechnik (so genannte Bakensysteme) vor. Für neue Systeme wird die Verwendung von Satellitenortungstechnik empfohlen. Nach der Richtlinie soll ein europäischer elektronischer Mautdienst (European Electronic Toll Service – EETS) aufgebaut werden, der Zugang zum mautpflichtigen Straßennetz in der Gemeinschaft mit nur einem Vertrag und einem Fahrzeuggerät ermöglicht.

Die zuständigen Normenorganisationen, insbesondere das Europäische Komitee für Normung (CEN – Comité Européen de Normalisation), wurden von der Europäischen Kommission ersucht, an einer schnellen Verabschiedung von Normen für die in der Richtlinie genannten Techniken zu arbeiten. Die für die satel-

litengestützte Maut erforderlichen Standards werden aktuell in einer gemeinschaftlichen CEN/ISO-Arbeitsgruppe (ISO – International Organization for Standardization) entwickelt. Vertreter der deutschen Industrie (z. B. Toll Collect GmbH, Daimler AG, T-Systems Enterprise Services GmbH) wirken in den verschiedenen Arbeitsgruppen für satellitengestützte Mautsysteme mit.

Die Bundesregierung selbst ist durch Vertreter der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in die Erarbeitung europaweiter Standards im Sinne der Richtlinie 2004/52/EG einbezogen.

Zur Spezifizierung der Merkmale des EETS hat die Europäische Kommission darüber hinaus verschiedene Untersuchungen und Expertengruppen beauftragt. Die Bundesregierung hat die Mitarbeit deutscher Experten in den für Satellitentechnologie relevanten Expertengruppen und Untersuchungen unterstützt und tut dies auch weiterhin.

2. Inwieweit könnte eine Standardisierung der satellitengestützten Maut ein Beitrag sein, um das geplante europäische Satellitennavigationssystem Galileo kommerziell erfolgreich zu machen, und welche Schritte hat die Bundesregierung in dieser Richtung bisher ergriffen?

Der kommerzielle Erfolg von Galileo ist nicht von einer Standardisierung des satellitengestützten Mautsystems abhängig.

3. Was tut die Bundesregierung, um die satellitengestützte Maut im Ausland zu vermarkten?

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich die Teilnahme deutscher Unternehmen an Ausschreibungen im europäischen Ausland und unterstützt diese im Rahmen ihrer Möglichkeiten und bilateralen Kontakte.

Darüber hinaus gibt es auch außerhalb Europas Überlegungen zur Einführung satellitengestützter Mautsysteme, insbesondere in Russland und China. Hier gibt es jeweils Gemeinsame Erklärungen mit Deutschland zur Zusammenarbeit im Bereich satelliten- und mobilfunkgestützter Mauttechnologie.

4. Inwieweit reichen die kommerziellen Anreize, die im Betreibervertrag zwischen Staat und Industriekonsortium festgelegt sind, für eine Vermarktung des Mautsystems im Ausland?

Im Betreibervertrag sind keine kommerziellen Anreize für eine Vermarktung des Mautsystems im Ausland vorgesehen; der Betreibervertrag hat allein die Mauterhebung in der Bundesrepublik Deutschland zum Gegenstand.

5. Welche Voraussetzungen sind von Seiten der Bundesregierung zu schaffen, damit das Toll-Collect-System von interessierten Anbietern und Anwendern im Transportgewerbe als Plattform für Mehrwertdienste genutzt werden kann?

Ausgangspunkt aller Überlegungen im Zusammenhang mit der Realisierung von Mautmehrwertdiensten ist die Fusionskontrollentscheidung COMP/M. 2903 der Europäischen Kommission vom 30. April 2003 (ABl. L 300 vom 18. November 2003, S. 62 ff.), in der die Voraussetzungen für die Erbringung von Mehrwertdiensten auf der Plattform des deutschen Mautsystems festgelegt werden.

Der Bundesrepublik Deutschland obliegt die Schaffung nationaler rechtlicher Rahmenbedingungen für Mautmehrwertdienste. Dazu gehören gegebenenfalls der Erlass oder die Änderung von Rechtsnormen (z. B. Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge oder Mautsystemgesetz) sowie gegebenenfalls die Anpassung des Betreibervertrages unter Beachtung der Fusionskontrollentscheidung der Europäischen Kommission. Diese Punkte werden derzeit im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geprüft.

6. Bis wann werden diese Voraussetzungen erfüllt?

Zunächst sind die Prüfungen abzuschließen. Von deren Ergebnis hängen Art und Umfang der zu ergreifenden Schritte ab.

7. Bis wann soll das Schiedsverfahren abgeschlossen werden?

Zum jetzigen Zeitpunkt kann über das Ende des Schiedsverfahrens keine verlässliche Auskunft gegeben werden.

8. Wie hat sich die Betreibervergütung für Toll Collect in den Jahren 2005 bis 2007 netto und brutto entwickelt?

9. Welchen finanziellen Umfang hatten die über den ursprünglichen Betreibervertrag hinausgehenden bei Toll Collect beauftragten Zusatzleistungen?

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

Die von der Bundesrepublik Deutschland als Betreibervergütung in den Jahren 2005 bis 2007 geleisteten Zahlungen (brutto) betragen:

- für das Jahr 2005 rund 555,4 Mio. Euro,
- für das Jahr 2006 rund 563,5 Mio. Euro und
- für das Jahr 2007 rund 625,7 Mio. Euro.

Diese Zahlen enthalten auch die vergüteten Zusatzleistungen.

10. Welche weiteren Zahlungen sind aus dem Haushaltstitel „Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für Lkw durch Private“ erfolgt (mit Grund und finanziellem Umfang der geleisteten Zahlung)?

Es erfolgten keine weiteren Zahlungen aus dem Haushaltstitel „Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren für Lkw durch Private“.

