

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/8410 –**

Stocken der Weiterentwicklung der Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen kann derzeit nicht umgesetzt werden, weil die Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH nicht abgeschlossen sind. Dabei regelt das am 19. Juli 2011 in Kraft getretene Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) die Voraussetzungen für eine Bemautung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. Rund 1 000 km Bundesstraßen erfüllen danach die gesetzlichen Kriterien und sind mautpflichtig. Zudem lassen die Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen „Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen“ (Bundestagsdrucksache 17/6181), „Weiterentwicklung der Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen“ (Bundestagsdrucksache 17/6695) sowie „Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen“ (Bundestagsdrucksache 17/5412) Fragen nach Effizienz und künftigem Betrieb des Mautsystems in Deutschland offen.

1. Wann werden die Verhandlungen mit Toll Collect über einen Betreibervertrag zur Erhebung der Maut auf Bundesstraßen abgeschlossen sein?

Die Verhandlungen befinden sich in der Endphase.

2. Mit welcher Zeitspanne rechnet die Bundesregierung von der Unterzeichnung des Betreibervertrages bis zum Startzeitpunkt der Mauterhebung?

Die Zeitspanne wird von Toll Collect mit sechs bis acht Monaten angegeben.

3. Rechnet die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode mit der Umsetzung des am 19. Juli 2011 in Kraft getretenen Bundesfernstraßenmautgesetzes?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

4. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Umsetzung des 19. Juli 2011 in Kraft getretenen Bundesfernstraßenmautgesetz?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Aus welchen Gründen verzögerten sich die Vertragsverhandlungen zwischen dem Bund und der Toll Collect GmbH im Rahmen der Einführung der Maut auf vierspurigen Bundesstraßen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Weiterentwicklung der Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen“ (Bundestagsdrucksache 17/6695) verwiesen.

6. Gibt bzw. gab es für die Vertragsverzögerungen einen direkten Zusammenhang mit den laufenden Schiedsverfahren des Bundes gegen Toll Collect?

Nein.

7. Wann wird das seit 2004 laufende Schiedsverfahren des Bundes gegen Toll Collect auf Schadenersatz für verlorene Mauteinnahmen wegen verspäteter Einführung des Systems und diverser Verletzungen des Mautbetreibervertrags beendet werden?

Der Zeitpunkt des Verfahrensendes kann derzeit nicht bestimmt werden.

8. Wie hoch sind die bisherigen Ausgaben des Bundes für Anwälte, Schiedsrichtervergütungen und Gerichtsauslagen in beiden Verfahren?

Die beiden zwischen dem Bund und den Toll Collect-Unternehmen geführten schiedsgerichtlichen Verfahren haben bislang gerichtliche und außergerichtliche Kosten des Bundes in Höhe von 92,6 Mio. Euro verursacht. Hierauf entfallen auf das vom Bund wegen der verspäteten Einführung der Lkw-Maut geführte Verfahren 62,1 Mio. Euro und auf das von der Toll Collect GmbH gegen den Bund wegen der Betreibervergütung geführte Verfahren 30,5 Mio. Euro.

9. Wird die Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen bis zur vollständigen Funktionalität in mehreren Schritten erfolgen?

Wenn ja, wie sollen diese gestaltet werden?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 20 und 21 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Weiterentwicklung der Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen“ (Bundestagsdrucksache 17/6695) verwiesen.

10. Welche konkreten Potentiale sieht die Bundesregierung, um die Effizienz und Flexibilität des Lkw-Mautsystems zu erhöhen, von denen Toll Collect in ihrer Pressemitteilung vom 19. September 2011 spricht?
11. Welche konkreten Überlegungen gibt es, diese umzusetzen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem system- und länderübergreifenden Mautdienst Toll2GO, welchen Toll Collect gemeinsam mit dem österreichischen Mautbetreiber ASFINAG am 1. September 2011 gestartet hat, wird in der zitierten Pressemitteilung ein bereits realisiertes Projekt genannt. Die Flexibilität des deutschen Mautsystems wird auch durch die bis zum Oktober 2012 zu realisierende Anpassung an die Vorgaben des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EEMD) erhöht.

12. Welche Auswirkungen für die Mauterhebung und die Mauteinnahmen hat die kontinuierliche Reduzierung der Betriebskosten im Mautsystem, wie sie Toll Collect angibt?

Keine.

13. Wie erklärt sich die Bundesregierung die starke Doppelnutzung des manuellen Ticketsystems und des automatischen Ticketsystems?

Im Gegensatz zur automatischen Mauterhebung (AV), die den Einbau eines Fahrzeuggeräts (FzG) und damit auch die Registrierung beim Betreiber des deutschen Mautsystems voraussetzt, steht das manuelle Erhebungssystem (MV) allen Mautpflichtigen zur Verfügung und erlaubt damit den europäisch geforderten diskriminierungsfreien Zugang zur Nutzung der gebührenpflichtigen deutschen Bundesautobahnen oder Bundesstraßen.

Damit wird insbesondere Nutzern, die nur gelegentlich mautpflichtige Strecken befahren, der einfache Zugang über die Buchung an Mautstellenterminals an Rast- und Tankstellen gewährt. Insgesamt haben die Buchungen über das AV weiter zugenommen und erreichten in 2011 rund 90 Prozent der Gesamtumsätze. Unverändert wird das manuelle Einbuchungsverfahren deutlich stärker von Gebietsfremden als von Gebietsansässigen in Anspruch genommen, so dass beide Einbuchungsmöglichkeiten für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Verfügung stehen müssen.

14. Wie wird die Gesamtzahl der Falsch- und Nichtzahler in der zur Berechnung der Aufdeckungsquote laut Betreibervertrag angewandten Formel bestimmt?

Für die Ermittlung der Aufdeckungsquote werden stichprobenartig Messungen an den automatischen Kontrolleinrichtungen durchgeführt, um deren Qualität zu überprüfen. Diese Messungen werden dann im Innendienst ausgewertet und die Mautpflicht sowie die ordnungsgemäße Entrichtung der Maut und damit die Zahl der tatsächlichen Falsch- und Nichtzahler mit den nach § 7 Absatz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) erhobenen Daten für jeden Messfall ermittelt. Diese Ergebnisse werden dann mit denen der automatischen Kontrolleinrichtungen verglichen und hieraus die Aufdeckungsquote ermittelt. Die mobile Kontrolle ist nicht Bestandteil der Aufdeckungsquote.

15. Welche Zahlenbasis wurde 2010 für die Berechnung der korrekten Gesamterfassungsquote verwendet, und wie wurde diese ermittelt?

Im Rahmen des Mautkontrolldienstes wurden im Toll Collect Geschäftsjahr 2009/2010 vom Bundesamt für Güterverkehr 357 Messfahrten durchgeführt, bei denen Daten nach § 7 Absatz 2 BFStrMG erhoben werden, um die Anzahl der vom Betreibervertrag vorgegebenen Messfälle zu erreichen. Diese Daten werden nach § 7 Absatz 3 BFStrMG zur Überwachung des Betreibers verwendet und im Innendienst entsprechend ausgewertet. Es wird für jeden Messfall geprüft, ob automatisch generierte Erhebungsdaten vorliegen.

16. Welche Zahlenbasis wurde 2011 für die Berechnung der korrekten Gesamterfassungsquote verwendet, und wie wurde diese ermittelt?

Im Rahmen des Mautkontrolldienstes wurden im Toll Collect Geschäftsjahr 2010/2011 vom Bundesamt für Güterverkehr 389 Messfahrten durchgeführt, bei denen Daten nach § 7 Absatz 2 BFStrMG erhoben werden, um die Anzahl der vom Betreibervertrag vorgegebenen Messfälle zu erreichen. Diese Daten werden nach § 7 Absatz 3 BFStrMG zur Überwachung des Betreibers verwendet und im Innendienst entsprechend ausgewertet. Es wird für jeden Messfall geprüft, ob automatisch generierte Erhebungsdaten vorliegen.

17. Wie hoch waren die operativen Kosten für das automatische, stationäre und mobile Enforcement in den Jahren 2010 und in 2011?

Der Betreibervertrag sieht für die von Toll Collect erbrachten Leistungen lediglich eine Gesamtvergütung vor. Die Gesamtvergütung bestimmt sich nach dem Verhältnis der Gesamtheit der nach dem Betreibervertrag berücksichtigungsfähigen tatsächlichen Aufwendungen von Toll Collect zu der Gesamtheit der vertraglich vereinbarten Planaufwendungen. Eine Aufteilung dieser Vergütung nach bestimmten Systemteilen ist daher nicht möglich.

Die Personal- und Sachkosten des Bundesamtes für Güterverkehr für den Bereich der Lkw-Maut beliefen sich in den Jahren 2010 und 2011 jeweils auf rund 49 Mio. Euro.

18. Wie hoch waren die Betriebskosten für das manuelle System im Jahr 2010 absolut und in Prozentzahlen bezogen auf die Einnahmen im manuellen System?
19. Wie hoch waren die Betriebskosten für das manuelle System im Jahr 2011 absolut und in Prozentzahlen bezogen auf die Einnahmen im manuellen System?
20. Wie hoch waren die Betriebskosten für das automatische System im Jahr 2010 absolut und in Prozentzahlen bezogen auf die Einnahmen im automatischen System?
21. Wie hoch waren die Betriebskosten für das automatische System im Jahr 2011 absolut und in Prozentzahlen bezogen auf die Einnahmen im automatischen System?
22. Wie hoch waren die Kommunikationskosten für das Global System for Mobile Communications (GSM) im Jahr 2010 und im Jahr 2011?

Die Fragen 18 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den Absatz 1 der Antwort zu Frage 17 verwiesen.

23. Wie viele Bartransaktionen wurden im Jahr 2010 und im Jahr 2011 durchgeführt?

Im Jahr 2010 wurden rund 4 Millionen Fahrten mit einem Gesamtbetrag von rund 180 Mio. Euro bar bezahlt.

Im Jahr 2011 lag der Gesamtbetrag der Barzahlungen bei gleichbleibend rund 4 Millionen Fahrten mit rund 170 Mio. Euro etwas niedriger. Zu der Frage, wie viele Bartransaktionen im Einzelnen hinter diesen bar bezahlten Fahrten stehen, kann keine Auskunft erteilt werden, da es insoweit an statistischen Auswertungen fehlt.

24. Wie hoch war das Gebührenaufkommen über Tankkarten im Jahr 2010 und im Jahr 2011?

Sowohl im Jahr 2010 als auch im Jahr 2011 betrug das Gebührenaufkommen über Tank-/Flottenkarten insgesamt rund 3,4 Mrd. Euro.

25. Wie hoch war im Jahr 2010 und im Jahr 2011 der Werbekostenzuschuss an die Firma AGES Maut System GmbH & Co. KG?

Der Bund hat keinen Vertrag mit der AGES. Ob und in welcher Höhe es einen Werbekostenzuschuss an die AGES gibt, ist Gegenstand eines privatrechtlichen Vertragsverhältnisses zwischen der Toll Collect GmbH und der AGES.

26. Wie hoch war die Vergütung aus Einzelverträgen im Jahr 2010 und im Jahr 2011, die nicht im Rahmenvertrag vereinbart sind?

Die Höhe der gezahlten Vergütung aus Einzelverträgen, die nicht im Rahmenvertrag vereinbart sind, lag in 2010 bei rund 6 Mio. Euro. In 2011 belief sich die Höhe dieser Vergütung auf rund 12 Mio. Euro.

27. Wie hoch war die Gesamtvergütung an AGES im Jahr 2010 und im Jahr 2011?

Der Bund hat keinen Vertrag mit der AGES und zahlt daher auch keine Vergütung an die AGES. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

28. Wie sieht die Bundesregierung das Angebot der Bietergemeinschaft, in dem es heißt, „Neu hinzukommende Bundesautobahnen und weitere Fernstraßen können bei einem nur geringen Kostenaufwand in das System integriert werden. Auch die Erweiterung auf andere Straßenklassen des untergeordneten Straßennetzes ist leicht möglich“, im Lichte der bis jetzt nicht realisierten Erweiterung?

Die seit dem Start der Mauterhebung regelmäßig erfolgte Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes um neu gebaute Bundesautobahnen verlief reibungslos, auch die erfolgte Erweiterung der Mautpflicht auf drei Bundesstraßenabschnitte zum 1. Januar 2007 hat zu keinerlei Problemen geführt. Zu den Gründen für die Verzögerung bei den Vertragsverhandlungen zur Einführung der Maut auf vierspurigen Bundesstraßen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

29. Welche Änderungen wurden aufgrund der im Betreibervertrag verankerten Möglichkeit, Vorgaben für das Mautsystem während der Laufzeit des Vertrages zu ändern, durch den Auftraggeber durchgeführt?

Der Bund hat wiederholt von der Möglichkeit zur Änderung von Vorgaben während der Laufzeit des Betreibervertrages Gebrauch gemacht. Zum einen dienten die durchgeführten Anpassungen dem Zweck, das Mautsystem auf dem aktuellen Stand der Technik zu halten. Zum anderen sind anhand der Erkenntnisse aus dem laufenden Betrieb Änderungen/Ergänzungen zur technischen Verbesserung des Mautsystems durchgeführt worden. Außerdem waren Anpassungen wegen Änderungen nationaler oder europäischer gesetzlicher Vorgaben erforderlich.

30. Worin begründen sich die enormen Kosten, von denen Rolf Herzog in der FAZ vom 9. Oktober 2011 spricht, wonach „die Kosten die Hälfte der Einnahmen aus der Maut auffressen“?

Das Zitat von Rolf Herzog (Geschäftsführer AGES Maut System GmbH & Co. KG) bezieht sich nicht auf das deutsche Lkw-Mautsystem.

31. Wie hoch wären die Erhebungskosten bezogen auf die Einnahmen aus der Maut bei einer Erweiterung auf Lkw mit 3,5 t bis 12 t?
32. Welche Berechnungsgrundlagen gibt es für diese Erhebungskosten?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erweiterung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen wird vom bisherigen Mautbetreibervertrag nicht abgedeckt. Zu den möglichen Erhebungskosten kann die Bundesregierung deshalb keine Aussage treffen.

