

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Pläne der Bundesregierung für die künftige Ausgestaltung des Mautsystems

Im August 2015 läuft der Betreibervertrag zur Mauterhebung auf Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen aus. Bisher hat die Bundesregierung noch keine Entscheidung über die zukünftige Ausgestaltung des Mautsystems in Deutschland getroffen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat bislang lediglich bestätigt, dass Verhandlungen mit dem bisherigen Betreiberkonsortium aus Daimler AG, Deutsche Telekom AG und Cofiroute geführt werden. Über Inhalte und Zeitpläne schweigt sich die Bundesregierung aus, ebenso darüber, ob sie eine Vertragsverlängerung, eine Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund oder eine Neuausschreibung des Betreibervertrages favorisiert. Die Zeit drängt, soll es nach dem Auslaufen des aktuellen Vertrages nicht zu einer Regelungslücke kommen; dies könnte massive Mindereinnahmen des Bundes aus der Lkw-Maut zur Folge haben. Bisher ist es der Bundesregierung zudem nicht gelungen, die seit dem Jahr 2005 laufenden Schiedsverfahren mit der Toll Collect GmbH zum Abschluss zu bringen. Nach Medienberichten erwägt die Bundesregierung, sich mit dem Betreiberkonsortium außergerichtlich zu einigen, um die Verhandlungen über die Zukunft der Toll Collect GmbH nicht zu gefährden. Es drohen weitere finanzielle Verluste des Bundes.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung Medienberichte bestätigen, wonach der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, Gespräche mit den Gesellschaftern der Toll Collect GmbH hinsichtlich einer möglichen Übernahme der Mautbetreiberfirma durch den Bund beendet hat, und wenn ja, welche Gründe gibt es dafür (vgl. Bericht der WirtschaftsWoche vom 16. Dezember 2012)?
2. Seit wann liefen diese Gespräche, und inwieweit waren andere Bundesministerien, namentlich das Bundesministerium der Finanzen sowie das Bundeskanzleramt in den Prozess eingebunden?
3. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass diese Gespräche durch den Staatssekretär im BMVBS Rainer Bomba geführt worden sind?

4. Kann die Bundesregierung weiterhin bestätigen, dass es in Gesprächen mit Vertretern des Betreiberkonsortiums der Toll Collect GmbH um eine außergerichtliche Einigung über die gegenseitigen Forderungen auf Schadensersatz und Strafzahlung ging, die Gegenstand laufender Schiedsverfahren sind?
5. Geht das BMVBS weiterhin davon aus, dass das Betreiberkonsortium im Verfahren I „dem Grunde nach haften“ muss, weil es kein ausreichendes Projekt- und Risikomanagement betrieben habe (vgl. Bericht an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 25. Januar 2011)?
6. Stellt ein Erlass von Schadensersatzforderungen gegenüber den Gesellschaftern des Mautsystems (dem Betreiberkonsortium) aus Sicht der Bundesregierung eine Verhandlungsoption für den Bund dar?
7. Stellt die Erhöhung der Betreibervergütung für die Toll Collect GmbH bis zum Auslaufen des jetzigen Mautvertrages 2015 aus Sicht der Bundesregierung eine Verhandlungsoption für den Bund dar, und wenn ja, welche Voraussetzungen müssen dafür gegeben sein?
8. Stellt die Bereitstellung von Finanzmitteln zur Forschungsförderung für die Toll Collect GmbH aus Sicht der Bundesregierung eine Verhandlungsoption für den Bund dar?
9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass eine wesentliche Vertragsänderung die Pflicht zur Neuausschreibung des Betreibervertrages nach sich ziehen würde, und wie definiert sie bezogen auf den Konzessionsvertrag mit der Toll Collect GmbH den Begriff der „wesentlichen Vertragsänderung“?
10. Wann ist mit abschließenden Vorschlägen der Beratergruppe „Maut 2015“ in Bezug auf die technische, wirtschaftliche und rechtliche Ausgestaltung des künftigen Mautsystems in Deutschland nach Auslaufen des aktuellen Betreibervertrages im Jahr 2015 zu rechnen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 97 des Abgeordneten Uwe Beckmeyer auf Bundestagsdrucksache 17/11976)?
11. Welche grundsätzlichen Vor- und Nachteile hätten aus Sicht der Bundesregierung die folgenden Optionen zur Zukunft des Mautsystems:
 - a) Vertragsverlängerung durch den Bund um bis zu drei Jahre,
 - b) Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund für eine „logische Sekunde“ und anschließende Verpachtung der Mautbetreiberfirma an private Dritte bzw. Minderheitsbeteiligung privater Dritter,
 - c) Neuausschreibung des Betreibervertrages?
12. Welche der genannten drei Optionen für die künftige Ausgestaltung des Mautsystems in Deutschland sowie möglicherweise erforderliche Übergangslösungen der Mauterhebung soll die Beratergruppe „Maut 2015“ im Auftrag der Bundesregierung untersuchen, und bis zu welchem Zeitpunkt soll das Beraterkonsortium seine Vorschläge vorlegen?
13. Erwägt die Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt eine Verlängerung der Verträge mit der Toll Collect GmbH oder von Teilen des bisherigen Konsortiums?
14. Setzt eine Verlängerung des bestehenden Vertrages mit der Toll Collect GmbH aus Sicht der Bundesregierung eine vertragliche Einigung mit dem Betreiberkonsortium voraus, oder räumt sie den Konsorten ein Vetorecht ein, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

15. Wenn ja, in welchen Punkten ist aus Sicht der Bundesregierung ein Einvernehmen mit dem Betreiberkonsortium erforderlich, und laufen derzeit bereits Gespräche zu diesen Fragen?
16. Wie hoch ist nach Einschätzung der Bundesregierung der Kaufpreis, den der Bund bei einer Übernahme der Toll Collect GmbH zu zahlen hätte, und von welcher Berechnungsgrundlage geht sie dabei aus?
17. Kann der Bund nach Auffassung der Bundesregierung nach Auslaufen des aktuellen Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH eine kostenfreie Übertragung der technischen Anlagen und Einrichtungen des Mautsystems verlangen, und wie begründet sie ihre Einschätzung?
18. Wird der Bund bei einer Übernahme der Toll Collect GmbH nach Auffassung der Bundesregierung zudem über die Lizenzrechte für den Betrieb der Mautanlagen verfügen, und wie begründet sie ihre Einschätzung?
19. Welchen Wert wird das Unternehmen Toll Collect GmbH mit Auslaufen des Betreibervertrages nach Einschätzung der Bundesregierung haben, und welche Berechnungsbasis legt sie dabei zugrunde?
20. Wird die Abschreibung der technischen Anlagen der Toll Collect GmbH zur Mauterhebung bis zum Auslaufen des Betreibervertrages nach Informationen der Bundesregierung vollständig erfolgt sein, und wenn nein, in welchem Umfang werden diese nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschrieben sein (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?
21. Von welchem Kostenrahmen ist nach Einschätzung der Bundesregierung auszugehen, damit bei dem Szenario der Errichtung eines neuen Mautsystems Wirtschaftlichkeit in Bezug auf das Verhältnis von Systemkosten und Einnahmen besteht?
22. In welcher Form müsste nach Einschätzung der Bundesregierung das bestehende Mautbetriebssystem fortentwickelt werden, um die technischen Voraussetzungen für eine Ausweitung der Lkw-Mauterhebung
 - a) auf alle Bundesstraßen und
 - b) darüber hinaus auf alle Landes- und Kommunalstraßenzu schaffen?
23. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den erforderlichen finanziellen und zeitlichen Aufwand für eine solche Fortentwicklung des Systems ein?
24. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Falle einer Neuausschreibung des Mautbetriebssystems sicherzustellen, dass nur solche Bieter den Zuschlag erhalten, die die technische Option für eine Ausweitung der Mautpflicht auf alle Straßen anbieten?
25. Bis zu welchem Zeitpunkt müsste nach Einschätzung der Bundesregierung spätestens eine Neuausschreibung des Betreibervertrages erfolgen, damit eine unmittelbare Anschlussregelung gewährleistet ist und das Risiko von Ausfällen bei den Mauteinnahmen für den Bund beim Auslaufen des bisherigen Vertrages weitgehend ausgeschlossen werden kann, und wann will sie eine Entscheidung über eine der drei in Frage 11 genannten Optionen zur Zukunft des Mautsystems fällen?

Berlin, den 27. Februar 2013

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

