

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay,  
Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/5083 –**

### **Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ist ein finanzwirksamer Erweiterungsschritt des bestehenden Mautsystems und würde ca. 2,3 Mrd. Euro pro Jahr an zusätzlichen Einnahmen generieren.

In ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. gab die Bundesregierung an, noch keine Entscheidung darüber getroffen zu haben, ob die technische Aufrüstung des Mautsystems durch eine Direktvergabe an den Mautbetreiber Toll Collect GmbH erfolgen oder dieser Auftrag per Ausschreibungsverfahren vergeben werden soll (siehe Antworten zu den Fragen 18 bis 21 sowie 25 bis 28 auf Bundestagsdrucksache 18/3826). Die Bundesregierung hat am 2. Mai 2015 eine Auftragsbekanntmachung im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht, die neben der technischen Beratung des laufenden Mautsystems drei Einzelleistungen umfasst: Die „Durchführung einer technischen Due-Diligence“, „Technische Beratung Ausschreibung der Geschäftsanteile“ und die „Technische Begleitung beim Übergang des Systems auf den neuen Betreiber/Wirkbetrieb“ (vgl. Auftragsbekanntmachung Nr. 2015/S 085-152851, <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:152851-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>).

Welchen Einfluss diese Auftragsvergabe auf den Fortgang des Erweiterungsprozesses der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen hat, soll im Rahmen dieser Kleinen Anfrage erhellert werden.

1. Ist die Entscheidung über die freihändige Vergabe der technischen Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen an die Toll Collect GmbH inzwischen getroffen worden (s. Handelsblatt vom 19. November 2014 „Dobrindt bleibt Toll Collect treu“)?

Nein.

Wenn ja, wann soll eine freiwillige ex ante Transparenzbekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union (EU) erscheinen?

Entfällt.

Wenn nein, welche weiteren Optionen erwägt die Bundesregierung zur Vorbereitung dieser Ausweitung, und bis wann soll eine Entscheidung getroffen werden?

Es findet eine ergebnisoffene Prüfung statt. Die Entscheidung fällt nach Abschluss der Prüfung.

2. Hat die Bundesregierung ihre Entscheidung dabei auf externe Rechtsgutachten gestützt, bzw. zieht sie solche bei ihrer Entscheidung zu Rate?

Ja.

Wenn ja, wer hat diese wann erstellt, und wann wurden oder werden diese veröffentlicht?

Das Gutachten wird von einer externen Rechtsanwaltskanzlei erstellt. Es ist noch nicht fertig und daher auch noch nicht vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) abgenommen.

Wenn nein, warum wurden demgegenüber externe technische Beratungsleistungen in diesem Zusammenhang ausgeschrieben, und auf welcher Grundlage wurde die Entscheidung getroffen?

Entfällt.

3. Sind der Bundesregierung vergaberechtliche Probleme bei einer freihändigen Vergabe der technischen Vorbereitung der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen an die Toll Collect GmbH bekannt?

Wenn ja, welche, und warum muss die notwendige technische Aufrüstung bzw. Ausweitung des Mautsystems für die Mauterhebung auf allen Bundesstraßen (s. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 54 auf Bundestagsdrucksache 18/3616) nicht ausgeschrieben werden, wenn dies durch die Toll Collect GmbH erfolgt?

Wenn nein, wodurch sind aus Sicht der Bundesregierung vergaberechtliche Bedenken bei ihrer Entscheidung für die freihändige Vergabe der Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeräumt?

Das Gutachten steht noch aus (siehe Antwort zu Frage 2).

4. Welche Unternehmen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung bisher als Anbieter für den Europäischen Elektronischen Mautdienst (EEMD) registrieren lassen?

Die AGES EETS GmbH, Berghausener Straße 96, 40764 Langenfeld/Rhld., ist als Anbieter für den Europäischen Elektronischen Mautdienst registriert worden.

5. Müssen einer Mauterhebung mittels EEMD-Vergabeverfahren vorgeschaltet werden?

Nein.

Wenn ja, wie lange würde ein Vergabeverfahren nach Kenntnis der Bundesregierung dauern?

Entfällt.

Wenn nein, prüft die Bundesregierung, die Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen unter Rückgriff auf einen EEMD-Anbieter zu realisieren (bitte begründen)?

Nein. Ein EEMD-Anbieter kann sich seine Kunden frei aussuchen. Da sich die Pflicht zur Mautentrichtung aus dem Bundesfernstraßenmautgesetz ergibt, muss der Staat einen nationalen Mauterheber vorhalten, der es jedem Nutzer mautpflichtiger Straßen in Deutschland ermöglicht, die Maut zu entrichten.

6. Ist die Leistungsbeschreibung für den Auftrag zur technischen Aufrüstung bzw. Ausweitung des Mautsystems für die Mauterhebung auf allen Bundesstraßen bereits erstellt worden (bitte begründen)?

Nein.

7. Ist die Leistung der technischen Aufrüstung des Mautsystems für die Erhebung der Maut auf allen Bundesstraßen durch den für den Verlängerungszeitraum der Jahre 2015 bis 2018 ergänzten Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH gedeckt (bitte begründen)?

Nein.

8. Welcher Auftragnehmer ist derzeit mit dem Auftrag der „technische[n] Beratung von BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] und Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Bereich Lkw-Maut“ beauftragt, dessen Vertrag nach Angabe des BMVI „demnächst ausläuft“ (vgl. Auftragsbekanntmachung)?

Rapp Trans (DE) AG, Potsdamer Platz 11, 10785 Berlin (siehe Vergabebekanntmachung im Amtsblatt der EU: 366453-2011-DE vom 24. November 2011, S. S226).

9. Ist der „demnächst“ auslaufende Vertrag vom Aufgabenspektrum her identisch mit dem der Auftragsbekanntmachung?

Ja.

Wenn nein, um welche Aufgaben wurde die Ausschreibung erweitert bzw. reduziert?

Entfällt.

10. Warum wurde der in der Auftragsbekanntmachung skizzierte Auftrag, welcher vier klar abgrenzbare Aufgaben umfasst, nicht in vier Lose aufgeteilt?

Bei dem Auftrag „1533/G14: Technische Beratung von BMVI und Bundesamt für Güterverkehr (BAG) im Bereich Lkw-Maut“ geht es allgemein um technische Beratung im Bereich Lkw-Maut. Die vier genannten Themengebiete sind Beispiele, wie sich aus der detaillierten Leistungsbeschreibung ergibt, die ebenfalls zu den Vergabeunterlagen gehört.

11. Hat sich die Bundesregierung für den Mautbetrieb ab dem Jahr 2018 (nach Auslaufen des verlängerten Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH) dahingehend festgelegt, den Mautbetrieb mit der derzeit von der Toll Collect GmbH genutzten Technik weiterzuführen?

Ja.

Wenn ja, wann, und warum?

Bis Herbst 2018 kann kein komplett neues Mautsystem errichtet werden, weshalb das vorhandene Mautsystem auch nach Auslaufen des verlängerten Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH weitergenutzt werden muss.

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung bisher keine technikoffene Ausschreibung des Mautsystems vorgenommen?

Entfällt.

12. Ist eine Mauterhebung nach Auslaufen des Betreibervertrages im Jahr 2018 anders als mit einem Weiterbetrieb mit der derzeit verwendeten Technik möglich (bitte begründen)?

Nein (siehe Antwort zu Frage 11).

13. Wie viel Zeit würde nach Kenntnis der Bundesregierung die Etablierung eines neuen Mautsystems in Anspruch nehmen, angefangen von der technikoffenen Neuausschreibung des (Lkw-)Mautsystems bis zum reibungslosen Wirkbetrieb (d. h. inklusive durchschnittlichem Zeitverzug durch Klagen gegen eine Vergabe)?

Diese Frage kann nicht abstrakt beantwortet werden. Dies hängt u. a. von der technischen Leistungsfähigkeit des gewünschten Mautsystems und damit der Entwicklungs- und Errichtungszeit ab.

14. Bedeutet die Ausschreibung des Auftrags zur Durchführung einer „technischen Due-Diligence“, dass der Bund vor Ablauf des Vertrages mit der Toll Collect GmbH die Call Option ziehen und selbige zumindest vorübergehend übernehmen wird (bitte begründen)?

Ja. Die Bundesrepublik Deutschland muss die Toll Collect GmbH zumindest für eine „juristische Sekunde“ übernehmen, um den Weiterbetrieb mit dieser Technik über das Jahr 2018 hinaus sicherzustellen.

Wenn nein, aus welchem Grund wurde der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Auftrag ausgeschrieben, und welche anderen Optionen werden geprüft bzw. deren Prüfung ausgeschrieben?

Entfällt.

15. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung im Vorfeld der Verlängerung des Betreibervertrages im Jahr 2014 keine Due-Diligence in Auftrag gegeben, um sich das Ziehen der Call Option bis Februar 2015 zumindest offen zu halten?

Eine Due-Diligence wäre im Anschluss an die Entscheidung zum Ziehen der Call Option erfolgt. Nach sorgfältiger Prüfung im BMVI fiel eine Entscheidung zur Verlängerung des Betreibervertrages.

16. Kann der Bund Anteile an der Toll Collect GmbH nur dann ausschreiben, wenn er im Besitz dieser Anteile ist (bitte begründen)?

Ja. Die Bundesrepublik Deutschland kann die Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH nur dann an einen zukünftigen Betreiber weiterveräußern, wenn sie zuvor selbst Inhaberin der Geschäftsanteile war.

Wenn nein, warum schreibt der Bund Beratungsleistungen für den Übergang des Mautsystems auf „den neuen Betreiber“ aus?

Entfällt.

17. Bedeutet die Ausschreibung der Leistungen „Technische Beratung Ausschreibung der Geschäftsanteile“ und „Technische Begleitung beim Übergang des Systems auf den neuen Betreiber/Wirkbetrieb“, dass die Bundesregierung vor Ablauf des Vertrages mit der Toll Collect GmbH die Call Option ziehen, selbige übernehmen und die Anteile wieder veräußern wird (bitte begründen)?

Wenn nein, warum schreibt die Bundesregierung technische Unterstützungsleistungen beim Übergang des Systems auf „den neuen Betreiber“ aus?

Wenn ja, wann wird der Bund die Toll Collect GmbH übernehmen, und wird die Bundesregierung die Anteile erst nach Sicherstellung eines reibungslosen Wirkbetriebes des auf alle Bundesstraßen erweiterten Lkw-Mautsystems ausschreiben (bitte begründen)?

Nein. Es handelt sich beim „AP 4: Technische Begleitung beim Übergang des Systems auf den neuen Betreiber/Wirkbetrieb“ um eine beispielhafte Aufzählung von Aufgaben (siehe Antwort zu Frage 10). In der Sache wurde noch keine Entscheidung getroffen.

18. Haftet die Toll Collect GmbH bzw. die Toll Collect GbR für Mautausfälle auf Bundesstraßen?

Ja.

Wenn ja, haftet die Toll Collect GmbH bzw. die Toll Collect GbR hier wie im Falle der Autobahnen vollumfänglich?

Nein.

Wenn nein, warum ist die Haftung auf Autobahnen beschränkt?

Entfällt.

19. Übernimmt der Bund im Falle des Ziehens der Call Option unmittelbar alle Haftungsrisiken, auch für technisch bedingte Mautausfälle im Zuge der Erweiterung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen?

Es wurde noch kein Vertrag verhandelt.

20. Welchen Einfluss hat nach Ansicht der Bundesregierung das Ziehen der Call Option auf das Schiedsverfahren I?

Keinen.

21. Inwieweit ist die Beendigung des Schiedsverfahrens I eine Bedingung für die Übernahme der Toll Collect GmbH?

Die beiden Punkte sind unabhängig voneinander.

22. Wie ist der Verfahrensstand der Schiedsverfahren I und II, und wann finden die nächsten Verhandlungen statt?

23. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit dem Abschluss der Schiedsverfahren zu rechnen (bitte nach Verfahren getrennt begründen)?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum Verfahrensstand verweist die Bundesregierung zunächst auf die Antworten zu den Fragen 24 bis 26 auf Bundestagsdrucksache 18/3478 sowie zu Frage 29 auf Bundestagsdrucksache 18/3581. Seither haben im Schiedsverfahren II (Toll Collect GmbH gegen den Bund wegen Betreibervergütung) gerichtlich bestellte Gutachter zur Klärung von Sachverhaltsfragen der Betreibervergütung ihre Tätigkeit aufgenommen.

Die nächste mündliche Verhandlung in beiden Schiedsverfahren findet im Juni 2015 statt.

Ein Termin zur Beendigung der beiden Schiedsverfahren kann derzeit nicht genannt werden.

24. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, nach dem Ziehen der Call Option die Anteile der Toll Collect GmbH nicht auszuschreiben, sondern die Mauterhebung in eine Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen (oder alle Straßen in der Baulast des Bundes), wie z. B. nach dem österreichischen Modell der ASFINAG, zu integrieren?

Wenn ja, welches Referat ist damit befasst, und mit welchen Akteuren wird diese Option diskutiert?

Wenn nein, welche Vorteile hat es nach Ansicht der Bundesregierung, Mauterhebung und die Verausgabung des Mautaufkommens nicht zu integrieren?

Um die Qualität im Straßennetz zu steigern ist ein staatliches Unternehmen vorstellbar, das keine privaten Anteilseigner hat, z. B. eine Bundesautobahn-Gesell-

schaft, die sich um Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb der Autobahnen kümmert. Die deutschen Autobahnen würden dabei weiter in öffentlicher Hand bleiben. Der Gedanke einer Infrastrukturgesellschaft wird gerade mit dem Bundesfinanzministerium besprochen.

25. Welche konkreten Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) werden derzeit von der Bundesregierung geprüft, „um die rechtlichen Voraussetzungen für die technische Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen Mitte 2018 zu schaffen“ (Bundestagsdrucksache 18/4460)?

Welche rechtlichen Voraussetzungen müssen nach Ansicht der Bundesregierung jenseits der Bestimmungen des § 1 Absatz 1 BFStrMG (Festlegung der mautpflichtigen Strecken) bezüglich der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen geschaffen werden?

Alle mautrechtlichen Vorschriften werden umfassend auf etwaigen Anpassungsbedarf geprüft.

