

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/5116 –**

Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die schwarz-gelbe Bundesregierung hat am 15. Dezember 2010 das Gesetz zur Änderung maurechtlicher Vorschriften beschlossen, in dessen Zentrum die Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen steht. Darüber hinaus sollen die gesetzlichen Voraussetzungen für einen Finanzierungskreislauf Straße, bei dem die Mauteinnahmen nur noch in Straßenbauprojekte fließen sollen, geschaffen werden.

Die Bundesregierung hat bereits im Sommer 2010 angekündigt, dass zentrale rechtliche und technische Fragen der Umsetzung noch geprüft werden müssten. Trotz der Vorlage des entsprechenden Gesetzentwurfs sind die Ergebnisse der Prüfungen der Öffentlichkeit noch nicht vorgestellt worden.

Verbände der Transport- und Logistikbranche wie der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V. und der DSLV Deutsche Speditions- und Logistikverband e. V. kritisieren massiv, dass die Einführung einer Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen gegen das Mautmoratorium des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und FDP verstößt, sie zu einer weiteren Belastung des Gewerbes und gleichzeitig zu unverhältnismäßigen Systemkosten führen wird.

Umweltverbände und Vertreter von Städten und Gemeinden weisen auf die zu erwartenden Ausweichverkehre auf dem nachgeordneten Straßennetz hin.

In der Öffentlichkeit und den Medien wird intensiv darüber spekuliert, dass das Unternehmen Toll Collect GmbH für die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen im Rahmen einer Direktvergabe ausgewählt werden soll. Eine Konkurrentenklage wird für diesen Fall jedoch nicht ausgeschlossen.

1. Auf welche rechtlichen Regelungen des deutschen und europäischen Vergaberechts bezieht sich die in der Öffentlichkeit zitierte Aussage der Bundesregierung, dass bei der Einführung einer Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen keine Ausschreibung erfolgen muss und eine Direktvergabe

der Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen an ein Unternehmen möglich ist?

Die zitierte Aussage zur Zulässigkeit eines Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Teilnahmewettbewerb mit der Möglichkeit der Direktvergabe eines Auftrags zu Errichtung und Betrieb eines Systems zur Erhebung streckenbezogener Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen bezieht sich auf § 3 Absatz 4 Buchstabe c EG VOL/A (Fallgruppe „Schutz von Ausschließlichkeitsrechten“). Diese Norm setzt Artikel 31 Nummer 1 Buchstabe b der Richtlinie 2004/18/EG vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge um.

2. Mit welcher Begründung schließt die Bundesregierung bei einer Direktvergabe an ein Unternehmen Konkurrentenklagen aus, und auf welche rechtlichen Regelungen im nationalen und europäischen Vergaberecht bezieht sich die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?

Wie bei allen Vergaben kann die Bundesregierung auch hier nicht ausschließen, dass es zu Konkurrentenklagen kommt.

3. Mit welcher rechtlichen Begründung hat die Bundesregierung die Bedenken des Bundesministeriums der Justiz und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie hinsichtlich der Frage, ob eine Direktvergabe an ein Unternehmen bei der Einführung einer Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen möglich ist, fallengelassen?

Das federführende Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist nach Prüfung der rechtlichen Fragen zu dem Ergebnis gekommen, dass durchgreifende Bedenken gegen eine Direktvergabe nach § 3 Absatz 4 Buchstabe c EG VOL/A nicht bestehen. Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

4. Welche Fristen und welchen zeitlichen Rahmen sieht das nationale und europäische Vergaberecht für die Vergabe der Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen vor?

Für Verhandlungsverfahren ohne öffentlichen Teilnahmewettbewerb sieht das Vergaberecht Fristen lediglich für die Bekanntmachung einer erfolgten Auftragserteilung vor (§§ 12, 23 EG VOL/A).

5. Welche Regelungen des geltenden Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Unternehmen Toll Collect GmbH könnten Basis einer Direktvergabe an das Unternehmen Toll Collect GmbH zur Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen sein?
6. Ist durch den geltenden Vertrag mit dem Unternehmen Toll Collect GmbH die Erhebung einer Lkw-Maut auf Bundesstraßen aufgrund von Mautausweichverkehren mit eingeschlossen, und wenn ja, wird diese Klausel Grundlage einer Direktvergabe an das Unternehmen Toll Collect GmbH für die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen sein?

7. Bewertet die Bundesregierung die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen vom Umfang her lediglich als eine Erweiterung der bereits vergebenen Dienstleistung, die bei der Erhebung der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen erbracht wird, und wenn ja, warum?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die geplante Erhebung von Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen ist nicht Gegenstand des zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Toll Collect-Unternehmen bestehenden Maut-Betreibervertrages. Vielmehr würde es sich um eine Auftragserweiterung handeln.

8. Ist die Bundesregierung der Überzeugung, dass die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen vom Inhalt der zu erbringenden Dienstleistung lediglich von einem Unternehmen auf dem deutschen und europäischen Markt erbracht werden kann, oder gibt es mehrere Unternehmen, die eine Erhebung leisten könnten?

Wenn ja, warum?

Anliegen der Bundesregierung ist es, das System der Mauterhebung möglichst zügig und unkompliziert auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen auszudehnen. Die Vorgabe, das System der Mauterhebung möglichst zügig, preisgünstig sowie ohne Verdoppelung der Infrastrukturen und damit verbundene Beeinträchtigungen der Nutzer des Mautsystems (z. B. Einbau eines weiteren Fahrzeuggeräts zur Mauterfassung im Lkw) zu verwirklichen, bedingt eine technische Lösung, die mit dem bereits existierenden Mautsystem für Bundesautobahnen abgestimmt ist. Dies ist nach Feststellung des federführenden Ressorts nicht ohne Inanspruchnahme von Ausschließlichkeitsrechten der Toll Collect GmbH möglich.

9. Welche externen Experten und Gutachter haben die Bundesregierung bei der Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen einer Vergabe der Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen unterstützt, und welche Kosten sind dabei entstanden?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist in Rechtsfragen durch Linklaters LLP beraten worden. Hierdurch sind Kosten in Höhe von 169 000 Euro (netto) entstanden.

10. Warum hat sich die Bundesregierung bei den Vorbereitungen der Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen von der Firma Toll Collect GmbH beraten lassen, und welche Inhalte hatten die informellen Gespräche zwischen der Toll Collect GmbH und Vertretern der zuständigen Bundesministerien?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat sich von der Toll Collect GmbH bei den Vorbereitungsmaßnahmen nicht beraten lassen.

11. Sieht das aktualisierte Wegekostengutachten von 2007 im Vergleich zu den Bundesautobahnen eine höhere Lkw-Maut auf Bundesstraßen vor?

Ja, bezogen auf das gesamte Bundesstraßennetz.

12. Wird die Bundesregierung das aktualisierte Wegekostengutachten 2007 als Grundlage der Berechnungen der Höhe der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen nutzen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Mautsätze für die Nutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen entsprechen denen für die Nutzung von Bundesautobahnen. Diese basieren auf dem Wegekostengutachten 2007.

13. Wann wird die Bundesregierung die neue Mauthöheverordnung, die die Höhe der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen festlegt, als Entwurf vorlegen?

Die Höhe der Mautsätze auch für die Nutzung der mindestens vierstreifigen Bundesstraßen ist bereits in § 14 i. V. m der Anlage 2 des Gesetzentwurfs zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen geregelt.

14. Welche zusätzlichen Kosten erwartet die Bundesregierung aufgrund der Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen durchschnittlich pro Jahr für einen Lkw der Euro-3-, der Euro-4- und der Euro-5-Klasse?

Dieses hängt von den jeweiligen Fahrleistungsanteilen der Fahrzeuge auf den zur Bemaunung vorgesehenen Bundesstraßen ab.

15. Hat die Bundesregierung untersuchen lassen, welche Mautausweichverkehre auf den nachgeordneten Straßennetzen aufgrund der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen entstehen werden?

Wenn ja, wer hat die Untersuchungen durchgeführt, und zu welchem Ergebnis sind sie gekommen?

Wenn nein, was ist der Grund der fehlenden Untersuchungen?

Nein. Für Untersuchungen zur Auswirkung der Lkw-Maut auf das Straßennetz sind zur Validierung der Berechnungsmodelle Daten aus Vorher/Nachher-Verkehrserhebungen erforderlich. Nachher-Erhebungen können naturgemäß erst nach Ausdehnung der Lkw-Maut erhoben werden.

16. Schließt die Bundesregierung aus, dass es aufgrund der geplanten Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen in Innenstädten und Dorfkernen zu einem erhöhten Lkw-Verkehr kommen wird, und wenn ja, warum?

Bei den zur Bemaunung vorgesehenen Bundesstraßen handelt es sich um relativ kurze Strecken und um Übergänge von und zur Autobahn, so dass kein besonderer Anreiz zur Verlagerung erwartet wird.

17. Wie viele Kilometer Bundesstraße sind nach Kenntnis der Bundesregierung für Lkw-Fahrzeuge über 12 t von den örtlichen Straßenbehörden unter Verweis auf § 45 der Straßenverkehrsordnung gesperrt worden?

Die Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), also auch die Anordnung von Beschränkungen nach § 45 StVO, fällt wegen der Kompetenzverteilung im Grundgesetz (Artikel 83, 84) in die ausschließliche Zuständigkeit der Länder. Eine Berichtspflicht gegenüber dem Bund besteht nicht, so dass eine

genaue Angabe über die Anzahl der Kilometer Bundesstraßen, die für Lkw über 12 t gesperrt sind, nicht gegeben werden kann.

18. Wie groß ist der durchschnittliche Abstand zwischen den Einmündungen und Kreuzungen auf vierspurigen Bundesstraßen und im Vergleich dazu auf Bundesautobahnen in Deutschland?

Der durchschnittliche Abstand zwischen Einmündungen und Kreuzungen auf allen vierstreifigen Bundesstraßen in Deutschland ist nicht bekannt.

Der durchschnittliche Abstand auf den vom Anwendungsbereich des Gesetzentwurfs zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen unter Berücksichtigung des im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages eingebrachten Änderungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und FDP (Ausschussdrucksache 17. Wahlperiode Nummer 17(15)192) erfassten vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen beträgt nach ersten Auswertungen rund 2 km. Der durchschnittliche Abstand zwischen Autobahnanschlussstellen bzw. Autobahnknoten beträgt rund 4,7 km.

19. Welche zusätzliche Technik und Infrastruktur muss durch einen zukünftigen Auftragnehmer für die Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen aufgrund der im Vergleich zu Bundesautobahnen größeren Dichte von Kreuzungen und Einmündungen angeschafft werden?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass wegen der technischen Flexibilität des Erhebungssystems die größere Dichte von Kreuzungen und Einmündungen allenfalls nur in sehr geringem Umfang zusätzliche Technik und Infrastruktur erfordert, zumal sich die Streckenauswahl an einem autobahnähnlichen Ausbaustand orientiert.

20. Hat die Bundesregierung die Systemkosten einer Erhebung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen berechnet, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie dabei gekommen?

Wenn nein, warum ist eine entsprechende Berechnung der Systemkosten noch nicht erfolgt?

Die Kosten für die Erhebung der Maut auf Bundesstraßen sind Teil des auszuhandelnden Vertrages mit dem künftigen Mautbetreiber. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann dabei von Erfahrungswerten aus ihr bekannten Kostenkalkulationen der bisherigen Mautbetreiberin ausgehen.

Für das Jahr 2010 lagen die Systemkosten bei der bisherigen Mautbetreiberin für die Maut auf Bundesautobahnen bei rund 12,5 Prozent bezogen auf die Mauteinnahmen.

21. Ist die Unterrichtung der EU-Kommission über die geplante Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen in Deutschland bereits erfolgt, und welche Eckpunkte wurden an die zuständigen Stellen der Europäischen Union gemeldet?

Ja, durch Übermittlung des vom Bundeskabinett am 15. Dezember 2010 beschlossenen Gesetzentwurfs.

22. Wie bewertet die EU-Kommission die Regelungen, die am 15. Dezember 2010 vom Bundeskabinett mit dem Gesetzentwurf zur Einführung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen beschlossen wurden?

Welche Kritik trägt die EU-Kommission gegenüber den vorgesehenen Regelungen auf nationaler Ebene vor?

Die Europäische Kommission hat bislang keine Kritik am Vorhaben geäußert. Sie begrüßt das Vorhaben mit der Begründung, dass die Neuregelung des bestehenden Mautsystems zur Erhebung von Straßennutzungsgebühren in einem erweiterten Infrastrukturnetz dem Ziel der europäischen Verkehrspolitik entsprechen würde, das Verursacherprinzip zu fördern.

23. Schließt die Bundesregierung für die Zukunft eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen aus?

Gegenwärtig ist von einer weiteren Ausdehnung der Lkw-Maut nicht auszugehen.

