

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Mauterhebung auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen**

Die Bundesregierung hat nach eigenen Angaben über den künftigen Betrieb des Mautsystems noch keine Entscheidung getroffen. Damit ist offen, ob ein neues Mautsystem errichtet oder das bestehende System weiter genutzt werden soll. Die Entscheidung, welcher Betreiber das Mautsystem übernimmt, steht ebenfalls aus.

Bei der Einführung des Mautsystems für Deutschland wurde eine neuartige Form der Mauterhebung angekündigt, die alle Anforderungen der Zukunft, Einfachheit, Flexibilität und weltweite Einsetzbarkeit erfüllt und außerdem die Bemaутung kompletter Straßennetze ermöglicht sowie bei regional begrenzten Infrastrukturprojekten (Tunnel, Brücken) oder innerhalb von Stadtgebieten Anwendung finden kann. Die Bundesregierung räumte indes bei der Neuregelung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen ein, dass aus technischen Gründen der Machbarkeit die ursprünglich geplante Ausweitung der Maut auf ein Streckennetz von ca. 3 000 km nicht möglich ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass laut Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/4790) im Jahr 2010 von 303 Millionen Mautfahrten lediglich 18,9 Millionen Fahrzeuge (automatisch und mobil) kontrolliert wurden, was einer Kontrollquote von 6,3 Prozent entspricht?
2. Wie bewertet die Bundesregierung diese Zahl vor dem Hintergrund ihrer Aussage (Bundestagsdrucksache 16/929), dass zur Durchsetzung der Gebührenpflicht eine Kontrollquote von 10 Prozent „erforderlich und ausreichend“ ist?
3. Wie viele Kontrollbrücken waren in den letzten drei Jahren im Schnitt gleichzeitig aktiv (bitte gliedert nach Jahr, Zahl und Quote)?
4. Wie groß ist in der Regel der rechnerische Abstand zwischen zwei gleichzeitig aktivierten Kontrollbrücken vor dem Hintergrund einer durchschnittlichen Streckenleistung von 85 km pro Mautfahrt?
5. Wie viele von den 1,4 Millionen im System registrierten Fahrzeuge waren 2010 ausschließlich über das manuelle System (und damit ohne On-Board-Unit) eingebucht?

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass der Betreiber Toll Collect GmbH lediglich 665 000 Fahrzeuggeräte registriert hat, wenn insgesamt jedoch 1,4 Millionen Fahrzeuge im System registriert waren?
7. Wieso spricht der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in öffentlichen Äußerungen von einem elektronischen Mautsystem, wenn mehr als die Hälfte der Fahrzeuge ausschließlich das manuelle Ticketsystem benutzen?
8. Wie begründet die Bundesregierung, dass auf die hohe Zahl von manuell eingebuchten Fahrzeugen lediglich 11 Prozent der Einnahmen (Bundestagsdrucksache 17/4790) entfallen?
9. Wie stellt die Bundesregierung angesichts einer Kontrollquote von 6,3 Prozent sicher, dass alle im manuellen System fahrenden LKW ihrer Mautpflicht nachkommen?
10. Wie viele manuell registrierte Fahrzeuge wurden und werden pro Jahr durchschnittlich von einem dafür vorgesehenen Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) kontrolliert?
11. Wie bewertet die Bundesregierung eine Beanstandungsquote von 0,6 Prozent (122 000 Mautpreller im Jahr 2010 bei 18,9 Millionen kontrollierten Fahrzeugen) vor dem Hintergrund einer Beanstandungsquote von 2 Prozent im Jahr 2005?
12. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass in anderen elektronischen Mautsystemen in Europa die Beanstandungsquote bei höherer Kontrollquote bei über 1 Prozent liegt?
13. Welche Erklärung hat die Bundesregierung dafür, dass der Betreiber Toll Collect GmbH die Betriebskosten für das deutsche LKW-Mautsystem mit 11,5 Prozent (im Jahr 2010) angibt (Pressemitteilung Toll Collect GmbH vom 25. Februar 2011), während die Bundesregierung gemäß Bundestagsdrucksache 17/4790 von Betriebskosten in Höhe von 13,4 Prozent ausgeht (laut Betreibervereinbarung auszuzahlende Vergütung von etwa 490 Mio. Euro sowie 72 Mio. Euro weitere Systemkosten bei Bruttomaut-einnahmen im Jahr 2010 von 4,2 Mrd. Euro)?
14. Wer trägt die Kosten für neu ausgegebene Fahrzeuggeräte (der Fahrzeug-eigentümer, der Betreiber oder die Bundesregierung)?
15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Betriebskosten im Vergleich zu den Bruttoeinnahmen, wenn man neben der Betreibervergütung noch die Kosten der zur Mautkontrolle eingesetzten BAG-Mitarbeiter und die ggf. anfallenden Kosten für neue On-Board-Units hinzurechnet?
16. Welche weiteren Kosten sieht die Bundesregierung zu einer aussagekräftigen Beurteilung der Gesamtbetriebs- und Systemkosten als relevant an?
17. Welche Tätigkeiten werden im Rahmen des Auftrags „Technische Beratung im Projekt LKW-Maut“ (siehe Bundestagsdrucksache 17/5166) vom Auftragnehmer TÜV Rheinland Intertraffic GmbH durchgeführt?

Zu welchem Anteil erfolgt dabei

- a) eine Beteiligung an der Begleitung/am Controlling des laufenden Vertragsverhältnisses mit Toll Collect GmbH,
- b) eine Unterstützung bei den laufenden Schlichtungsverfahren I + II und
- c) eine Mitwirkung an der Analyse der Frage einer etwaigen Vertragsverlängerung mit Toll Collect GmbH gemäß der vertraglichen Optionen bzw. einer zügigen Neuausschreibung?

18. Würde die Leistungsbeschreibung zu diesem Auftrag bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?  
Würde dies ggf. nach Vornahme von Schwärzungen erfolgen?
19. Sind im Rahmen dieses Auftrags Kurzgutachten, Gutachten, Kurzstudien und/oder Studien oder ähnliches erstellt worden?  
Wenn ja, wie lauten die Titel dieser schriftlichen Ausarbeitungen?
20. Sind diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) veröffentlicht worden?  
Würden diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?  
Würde dies (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) ggf. erfolgen nach Vornahme von Schwärzungen?
21. Welche Tätigkeiten werden im Rahmen des Auftrags „Juristische Beratung im Projekt LKW-Maut“ (siehe Bundestagsdrucksache 17/5166) vom Auftragnehmer Kanzlei Olswang durchgeführt?  
Zu welchem Anteil erfolgt dabei
- a) eine Beteiligung an der Begleitung/am Controlling des laufenden Vertragsverhältnisses mit Toll Collect GmbH,
  - b) eine Unterstützung bei den laufenden Schlichtungsverfahren I + II und
  - c) eine Mitwirkung an der Analyse der Frage einer etwaigen Vertragsverlängerung mit Toll Collect GmbH gemäß der vertraglichen Optionen bzw. einer zügigen Neuausschreibung?
22. Würde die Leistungsbeschreibung zu diesem Auftrag bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?  
Würde dies ggf. nach Vornahme von Schwärzungen erfolgen?
23. Sind im Rahmen dieses Auftrags Kurzgutachten, Gutachten, Kurzstudien und/oder Studien oder ähnliches erstellt worden?  
Wenn ja, wie lauten die Titel dieser schriftlichen Ausarbeitungen?
24. Sind diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) veröffentlicht worden?  
Wenn nein, mit welcher Begründung?
25. Würden diese Ausarbeitungen (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) bei Anfragen von Bürgern nach dem Informationsfreiheitsgesetz diesen zur Verfügung gestellt werden?  
Würde dies (bitte für alle Ausarbeitungen separat beantworten) ggf. erfolgen nach Vornahme von Schwärzungen?
26. Ist die Frage, ob vertragliche Rechte des Bundes zur Übernahme des Unternehmens Toll Collect GmbH (siehe Bundestagsdrucksache 17/4790) genutzt werden sollen, nach Einschätzung der Bundesregierung unter Berücksichtigung des in der Bundeshaushaltsordnung verankerten Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes zu beurteilen?
27. Welche Regelungen bestehen im Vertrag mit Toll Collect GmbH zur Höhe der zu zahlenden Vergütung, wenn der Bund nach Auslaufen des Vertrages eine Übertragung von Anlagen und Einrichtungen des Mautsystems verlangt?

28. Welche Vergütung dürfte aus rechtlicher Sicht nach Einschätzung der Bundesregierung in dem Fall zu zahlen sein, wenn diesbezüglich keine speziellen vertraglichen Regelungen existieren?
29. Sieht die Bundesregierung im Falle der Neuausschreibung des Betreibervertrages für die Lkw-Mauterhebung einen Zielkonflikt hinsichtlich der Weiternutzung der Assets im Falle eines Zuschlags auch für den kommenden Betreibervertrag, insofern diese die Wettbewerbsintensität im Vergabeverfahren reduzieren würde, eine Untersagung der Weiternutzung aber ggf. noch sinnvoll weiternutzbare Anlagen stilllegt bzw. Mehrkosten für den Aufbau neuer Anlagen bedeutet?
30. Wer ist – sofern die Bundesregierung die Weiternutzung der Anlagen nicht erlaubt – für die Übernahme der Kosten des Abbaus/Rückbaus der Anlagen verantwortlich?
31. Wie viele Jahre vor Beginn der Laufzeit eines neuen Mautbetreibertrages ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit der Vorbereitung für ein neues Vergabeverfahren zu beginnen?
32. Ist bei dieser Planung nach Einschätzung der Bundesregierung der in der Bundeshaushaltsordnung verankerte Wirtschaftlichkeitsgrundsatz zu beachten?
33. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit bzw. Gefahr, dass inzwischen zeitlich ein adäquates Vergabeverfahren nicht mehr möglich ist, das dazu führen könnte, dass nach dem frühestmöglichen Auslaufen des derzeitigen Mautbetreibertrages ein Folgevertrag (ggf. mit einem neuen Betreiber) in Kraft tritt?
34. Hält die Bundesregierung die derzeitige Kontrollquote von 10 Prozent aller durchgeführten mautpflichtigen Fahrten für ausreichend?  
Wenn ja, mit welcher Begründung?
35. Ab wann plant die Bundesregierung unabhängige Vergleichs- und Erfahrungsteste durch das Bundesamt für Güterverkehr und weshalb wurden diese bisher nicht durchgeführt?
36. Auf welcher Berechnungsgrundlage kommt die Bundesregierung zu dem Ergebnis, dass unabhängig von dem zugrunde gelegten Streckennetz von ca. 3 000, 2 000 bzw. 1 000 km die Mehreinnahmen bei der Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen immer 100 Mio. Euro jährlich betragen?
37. Auf Grund welcher Berechnungen bzw. welcher Vereinbarungen und Verhandlungen mit Toll Collect GmbH kommt die Bundesregierung zu der Aussage, dass die jährlichen Betriebskosten (inklusive Personal- und Betriebskosten) bei der Ausweitung der Maut auf vierspurige Bundesstraßen 12,5 Prozent nicht übersteigen werden, obwohl nach Aussage der Bundesregierung der technische Mehraufwand sowie der zusätzliche Aufwand für Wartungsarbeiten derzeit nicht beziffert werden können?
38. Welche zusätzliche Vergütung wird Toll Collect GmbH für die kürzlich gesetzlich beschlossene Mauterhebung auf den vierspurigen autobahnähnlichen Bundesstraßen erhalten?
39. Inwieweit teilt sich diese Vergütung auf eine Einmalzahlung und auf Zahlungen in den einzelnen Jahren auf?
40. Welche Regelungen zur Vergütung sind getroffen worden, wenn der Bund die Verlängerungsoptionen für den Mauterhebungsbetreibervertrag wählt?
41. Welche Höhe hat die an Toll Collect GmbH zu leistende Vergütung relativ zu den zusätzlich zu erwartenden Mauteinnahmen?

42. Welche Maßnahmen und rechtlichen Möglichkeiten haben dem Bund in den Vertragsverhandlungen mit Toll Collect GmbH über die Vergütungshöhe für die Ausweitung der Mauterhebung auf die vierspurigen autobahnähnlichen Bundesstraßen zur Verfügung gestanden, um der schwachen Verhandlungsposition des Bundes entgegenzuwirken, die sich aus dem Gesetzentwurf bzw. Beschluss zur Ausweitung der Mauterhebung ergeben hat?
43. Hätte bzw. hat der Bund über Regelungen des Wettbewerbsrechts und/oder des Preisrechts eine Begrenzung der Vergütung erreichen können?

Berlin, den 26. Mai 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**





