

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/12596 –

Neuausschreibung des Mautsystems

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Herbst 2012 hat die Bundesregierung erklärt (Bundestagsdrucksachen 17/10595 und 17/11098), dass sie die Ausübung der im Betreibervertrag vorgesehenen Übernahme von Toll Collect GmbH (Call Option) ebenso geprüft hat, wie die Möglichkeit der Vertragsverlängerung bzw. die Neuausschreibung des Mautsystems.

Dafür hat sie ein Beraterkonsortium eingesetzt, das sie bei Bedarf bei der Entwicklung und Bewertung der technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Umsetzbarkeit der Call Option unterstützen und Lösungskonzepte zu den Übergangslösungen mit Handlungsempfehlungen erarbeiten sollte. Der Mautvertrag mit der Toll Collect GmbH endet am 31. August 2015.

1. Prüft die Bundesregierung weiterhin die Möglichkeit der Call Option?
Wenn ja, mit welchen Zwischenergebnissen?
2. Welche Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung für die Call Option?
3. Welche Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung gegen die Call Option?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es werden alle in Betracht kommenden Optionen (Vertragsverlängerung, Übernahme der Toll Collect GmbH (Call Option), europaweite Ausschreibung), einschließlich möglicher Verknüpfungen, zur Sicherung der Einnahmen aus der Mauterhebung über den Zeitpunkt der regulären Beendigung des Betreibervertrages am 31. August 2015 hinaus mit Blick auf ihre Vor- und Nachteile ergebnisoffen geprüft.

Eine Call Option würde die Möglichkeit eröffnen, das gegenwärtige Erhebungssystem – durch einen im Wege einer Ausschreibung ermittelten neuen Betreiber – auch über das Jahr 2015 hinaus weiter zu nutzen.

4. Verfügt die Toll Collect GmbH bei einer Übernahme durch den Bund weiterhin über die Lizenzrechte für den Betrieb der Mautanlagen?

Dem Bund ist nur teilweise bekannt, welche gewerblichen Schutzrechte (Patente etc.) die Toll Collect GmbH beziehungsweise deren Gesellschafter an dem Mauterfassungssystem besitzen. Im Rahmen des Schiedsverfahrens I klagt der Bund diesbezüglich auf Auskunft.

Nach dem Betreibervertrag müssen alle für den Betrieb des Mautsystems erforderlichen gewerblichen Schutzrechte bei der Toll Collect GmbH liegen. Sollte der Bund die Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH übernehmen, würde dies auch die gewerblichen Schutzrechte erfassen.

5. Welche Haushaltbelastungen würden unmittelbar und mittelbar durch die Call Option ausgelöst?

Im Falle einer Ausübung der „Call Option“ durch den Bund wird der objektivierte Unternehmenswert der Toll Collect GmbH unter Berücksichtigung der Restlaufzeit bis zum Ende der regulären Laufzeit des Betreibervertrages nach dem Ertragswertverfahren gemäß den Grundsätzen zur Durchführung von Unternehmensbewertungen des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW) ermittelt und durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer bestimmt. Von dieser Unternehmensbewertung hängen Haushaltsbelastungen im Falle einer Ausübung der „Call Option“ ab.

6. Hat die Bundesregierung Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH mit dem Ziel aufgenommen, den laufenden Betreibervertrag um drei Jahre zu verlängern?

Die Prüfung der einzelnen Optionen dauert noch an. Hierzu gehören auch Sondierungsgespräche auf Arbeitsebene sowohl mit der Toll Collect GmbH als auch mit den Anteilseignern.

7. Hat die Bundesregierung vorbereitende Maßnahmen für eine Ausschreibung zur Fortführung der Mauterhebung getroffen?

Zur Sicherstellung der Mauterhebung nach dem regulären Auslaufen des derzeitigen Betreibervertrages 2015 werden die Modalitäten einer europaweiten Ausschreibung neben den im Betreibervertrag angelegten Möglichkeiten einer Call Option und einer Vertragsverlängerung, inklusive möglicher Verknüpfungen dieser Optionen, geprüft. Die Prüfung der einzelnen Optionen dauert noch an.

8. Welche Voraussetzungen müssen bei einer Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH erfüllt sein?

Der Maut-Betreibervertrag regelt, dass dieser vom Bund um bis zu drei Jahre verlängert werden kann und die Vertragsparteien verpflichtet sind, eine gegebenenfalls erforderliche Anpassung des Vertrages zu vereinbaren. Aus vergaberrechtlichen Gründen dürfen am Inhalt des Betreibervertrages auch im Verlängerungszeitraum keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden.

9. Rechnet die Bundesregierung bei einer Verlängerung des Betreibervertrages mit einer Anhebung der Betreibervergütung?
11. Mit welchen Haushaltbelastungen rechnet die Bundesregierung bei einer Neuverhandlung der Betreibervergütung insgesamt, und wie gliedern sich diese auf?

Die Fragen 9 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus vergaberechtlichen Gründen dürfen am Inhalt des Betreibervertrags und somit auch bei der Betreibervergütung keine wesentlichen Änderungen vorgenommen werden. Die Betreibergesellschaft würde nach wie vor eine leistungsabhängige Vergütung erhalten, bei der der derzeitige Vergütungsrahmen für den Bund die obere Orientierungsmarke bildet.

10. Geht die Bundesregierung bei einer Verlängerung des Betreibervertrages von notwendigen Neuinvestitionen im Betreibersystem aus, das laut Vertrag nur auf das Jahr 2015 ausgelegt ist?
Wenn ja, in welcher Höhe?

Im Falle einer Verlängerung des Betreibervertrages über das Jahr 2015 hinaus werden voraussichtlich Investitionen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebes notwendig werden. In welchem Umfang sich diese Investitionen bewegen, bleibt einer entsprechenden vertraglichen Regelung vorbehalten.

12. Welchen Stand haben die Verhandlungen zum Mautschiedsverfahren?

Nach dem Ausscheiden des bisherigen Vorsitzenden Richters aus seinem Amt im März 2012 konnte im Dezember 2012 ein neuer Vorsitzender Richter bestellt werden. Die Prozessparteien stimmen derzeit mit dem Schiedsgericht organisatorische Fragen für den weiteren Verlauf der Maut-Schiedsverfahren ab. Mit einer mündlichen Verhandlung zur Sache unter Leitung des neuen Vorsitzenden Richters ist nicht vor Mitte 2013 zu rechnen.

13. Rechnet die Bundesregierung damit, dass die Toll Collect GmbH einen Ausschluss der Aufrechnung von Bundesforderungen aus den Schiedsverfahren gegen die Betreibervergütung der Toll Collect GmbH während des Verlängerungszeitraums verlangen wird?

Hierzu liegen keine belastbaren Erkenntnisse vor.

14. Welche Haushaltsbelastungen würden sich ergeben, falls Toll Collect einen Ausschluss der Aufrechnung von Bundesforderungen aus den Schiedsverfahren gegen die Betreibervergütung der Toll Collect GmbH während des Verlängerungszeitraums verlangen würde?

Aktuell werden jährlich rund 96 Mio. Euro aufgerechnet.

15. Welche Auswirkungen hätte die Verlängerung des Betreibervertrages auf die Handlungsoption des Bundes, das gesamte in der Baulast des Bundes liegende außerörtliche Fernstraßennetz zu bemaufen?

Die Bemaufung des gesamten in der Baulast des Bundes liegenden außerörtlichen Fernstraßennetzes setzt erhebliche technische und organisatorische Anpassungen im Erhebungs-, im Kontroll- und im zentralen Datenverarbeitungssystem voraus, die vom derzeitigen Betreibervertrag nicht umfasst sind. Eine Verlängerung des Betreibervertrages würde hieran nichts ändern.

16. Wäre bei einer Verlängerung des Betreibervertrages einer Bemaufung weiterer Fahrzeugkategorien (7,5 und 3,5 Tonnen sowie Fernbusse) in dieser Zeit möglich?

Im Betreibervertrag ist eine Ausdehnung der Lkw-Maut nur für Nutzfahrzeuge ab 7,5 t zGG angelegt.

17. Wäre bei einer Verlängerung des Betreibervertrages eine Anlastung externer Kosten möglich?

Die Anlastung externer Kosten ist nicht Bestandteil des Betreibervertrages und müsste daher separat vereinbart werden. Dies gilt auch für den Fall der Verlängerung des Betreibervertrages. Hierbei ist anzumerken, dass eine Erhebung von Gebühren für externe Lärmkosten eine zeitliche Differenzierung der Gebührensätze erforderlich machen würde. Diese zeitliche Differenzierung ist aufgrund der Erfordernisse des manuellen Mauterhebungssystems (Mautbuchung am Terminal oder im Internet) derzeit nicht darstellbar.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlängerung des Betreibervertrages hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Mautbetriebes in Deutschland?

Das aktuelle Mautsystem in Deutschland ist wirtschaftlich. Dies bestätigt sich auch im Vergleich zu anderen Systemen im Ausland. Für einen eventuellen Verlängerungszeitraum würde diese Einschätzung fortgelten.

19. Besteht auch nach Verlängerung des Betreibervertrages die Call Option?
Wenn ja, welche Einschränkungen würden sich daraus ergeben?

Ja. Eine Aufnahme von eventuellen Einschränkungen in einem Verlängerungsvertrag würde vom Bund nicht akzeptiert werden können.

20. Würde sich aus der Verlängerung des Betreibervertrages ein stichtagsbezogener Übergang vom bestehenden auf ein neues Erhebungssystem ergeben?

Wenn ja, welche Nachteile hätte eine solche Lösung?

Nein.

21. Plant die Bundesregierung, die laufenden Mautschiedsverfahren fortzuführen?

Wenn nein, worauf beruht die Entscheidung?

Die Mautschiedsverfahren werden unter Leitung des neuen Vorsitzenden Richters fortgeführt (siehe Antwort zu Frage 12).

22. Hat das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 25. Oktober 2012 zur Autobahnmaut (2005) Auswirkungen auf das laufende Mautschiedsverfahren?

Wenn ja, welche?

Auswirkungen auf das Mautschiedsverfahren des Bundes gegen das Toll-Collect-Konsortium könnte das Urteil vom 25. Oktober 2012 erst im Fall seiner Rechtskraft haben; das Urteil ist nicht rechtskräftig.

23. Welche Vorschläge hat das Beraterkonsortium im Zusammenhang mit der zukünftigen technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Ausgestaltung des neuen Mautsystems unterbreitet?
24. Welche Vorschläge zieht die Bundesregierung davon ernsthaft in Erwägung?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Abschließende Vorschläge der Beratergruppe zur technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Ausgestaltung des künftigen Lkw-Mautsystems liegen noch nicht vor.

