

## **Antwort**

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/3137 –**

### **Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Zum 31. August 2015 läuft der Vertrag mit der Toll Collect GmbH aus. Es bestehen mehrere Optionen zur Erhebung einer LKW-Maut auf Bundesfernstraßen für die Zeit nach Vertragsende. Nach Presseinformationen (u. a. DER SPIEGEL Nr. 26/2014, „Ungeliebte Partner“ sowie SPIEGEL ONLINE vom 24. September 2014, „Ministerium winkt umstrittenen Toll-Collect-Vertrag durch“) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vier Optionen zur Zukunft der Toll Collect GmbH, die alle eine Verlängerung des Betreibervertrages vorsehen. Eine Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund (Call Option) werde demnach nicht mehr in Erwägung gezogen.

1. Inwiefern ist es zutreffend, dass vier Optionen zur Zukunft der Toll Collect GmbH als Grundlage für eine Entscheidung im BMVI vorliegen, von denen auch der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 8. Oktober 2014 berichtete, und was sind die jeweiligen Inhalte der Optionen (bitte einzeln auflisten)?

Die vier betrachteten Optionen sind:

1. Verlängerung des Betreibervertrages um bis zu drei Jahre,
2. Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund (Call Option),
3. Europaweite Ausschreibung eines neuen Mauterhebungssystems,
4. Kombination einzelner Varianten.

2. Inwiefern ist es zutreffend, dass die Call Option nicht länger Gegenstand der Entscheidungsfindung auf Leitungsebene des BMVI ist (DER SPIEGEL, 23. Juni 2014, S. 43)?

Das BMVI hat sich im November 2014 entschieden, den Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH zu verlängern.

3. Inwiefern gibt es einen grundsätzlichen Beschluss auf Leitungsebene des BMVI, Gespräche mit der Toll Collect GmbH aufzunehmen, um den laufenden Betreibervertrag über das reguläre Ende des Betreibervertrages am 31. August 2015 zu verlängern?

Wenn ja, welchen Sachstand haben die Verhandlungen der Bundesregierung mit der Toll Collect GmbH über eine Verlängerung des Betreibervertrages?

In welchem Zeitraum ist mit einer endgültigen Entscheidung zu rechnen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen. Die Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH und ihren Anteilseignern über die Verlängerung des Betreibervertrages sind abgeschlossen.

4. Inwiefern beteiligt sich die Bundesregierung an der Arbeitsgruppe „Run 2018“, die die Toll Collect GmbH auf eine Verlängerung des Betreibervertrages vorbereitet (DER SPIEGEL, 23. Juni 2014, S. 43), und worin bestehen die konkreten Aufgaben der Arbeitsgruppe?

Welche konkreten Ergebnisse liegen bereits vor?

Die Bundesregierung beteiligt sich nicht an der Arbeitsgruppe „Run 2018“. Bei „Run 2018“ handelt es sich um ein internes Projekt der Toll Collect GmbH, das das Ziel hat, die notwendigen technischen Anpassungen für einen reibungslosen Weiterbetrieb des Mautsystems bis zum 31. August 2018 zu identifizieren.

5. Weshalb ist eine Vertragsverlängerung aus Sicht der Bundesregierung einer Call Option vorzuziehen, und welche konkreten Risiken bestehen bei der bisher vertraglich möglichen Übernahme der Toll Collect GmbH durch den Bund?
6. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung für eine Verlängerung des Vertrages um ein, zwei bzw. drei Jahre, und von welchen Faktoren hängt die angestrebte Vertragslaufzeit nach der Verlängerung ab?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verlängerung des Betreibervertrags bietet den Vorteil, dass der Bund das bestehende und von ihm finanzierte Erhebungssystem weiter nutzen kann und die Risiken für den Mautbetrieb inklusive dem Mautausfallrisiko weiterhin bei einem privaten Betreiber liegen.

Zudem kann nur mit einer Verlängerung des Vertrags mit Toll Collect sichergestellt werden, dass die geplanten Termine zur Mautausweitung und -vertiefung (Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere rund 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen zum 1. Juli 2015, Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht zum 1. Oktober 2015) eingehalten werden können.

Die Möglichkeit zur Übernahme der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH (Call Option) durch den Bund besteht auch während des Verlängerungszeitraums. Auf diese Weise erhält sich der Bund größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf künftige Handlungsoptionen.

7. Wie schätzt die Bundesregierung das Risiko von Klagen durch andere Mautbetreiber ein, wenn die geplante Ausweitung der Lkw-Maut aufgrund eines Zusatzvertrages durch die Toll Collect GmbH umgesetzt wird, statt diese europaweit auszuschreiben?

Die Bundesregierung schätzt das Risiko von Klagen bei der geplanten Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen und die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht als gering ein.

8. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, eine Call Option in die Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH aufzunehmen?

Die Call Option sichert größtmögliche Flexibilität im Hinblick auf künftige Handlungsoptionen.

9. Wie hoch sind aus Sicht der Bundesregierung die zu erwartenden monetären Kosten, die im Zuge der Vertragsverhandlungen für die Aufnahme der Call Option in das neue Vertragsverhältnis anfallen würden?

Durch die Aufnahme der Call Option in den Verlängerungsvertrag fallen keine zusätzlichen Kosten an.

10. Müsste der Bund im Falle einer Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH Investitionen in das bestehende Lkw-Mautsystem tätigen, um sicherzustellen, dass das System bis 2018 funktionsfähig bleibt?

Wenn ja, wie hoch wären diese Investitionen, und wofür wären sie konkret erforderlich?

Die notwendigen Investitionen sind von der Toll Collect GmbH sicherzustellen.

11. Inwiefern rechnet die Bundesregierung bei einer Verlängerung des Betreibervertrages mit Forderungen nach einer Anhebung der Betreibervergütung?

Mit welcher Anhebung der Betreibervergütung ist aus welchen Gründen zu rechnen?

12. Welche Möglichkeiten stehen der Bundesregierung vor dem Hintergrund anstehender Vertragsverhandlungen zur Verfügung, um sich gegen höhere Betreibervergütungen zu wehren?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der bereits mit der Toll Collect GmbH ausgehandelte Verlängerungsvertrag weist – ohne Berücksichtigung der Zusatzprojekte (Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere rund 1 100 km mautpflichtige Bundesstraßen, Absenkung der Maut-

pflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht) – gegenüber einer Fortschreibung des Vergütungsmechanismus des bisherigen Betreibervertrages eine geringere Vergütung aus. Hierbei wurde insbesondere Kosteneinsparungen der Toll Collect GmbH, die sich im Zeitablauf ergeben haben, Rechnung getragen.

13. Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um den Haushaltsausschuss und den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages frühzeitig und transparent über Vereinbarungen mit der Toll Collect GmbH zu einer Vertragsverlängerung und insbesondere über monetäre Auswirkungen, vor allem mit Blick auf die Betreibervergütung, zu informieren?

Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung bis Februar 2015?

Die Vorsitzenden des Haushalts- und des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages sind mit Schreiben vom 14. November 2014 informiert worden.

14. Inwiefern bestehen Überlegungen auf Seiten der Bundesregierung, Änderungen innerhalb des Toll-Collect-Systems vorzunehmen, sofern der Vertrag mit dem Betreiberkonsortium der Toll Collect GmbH verlängert wird?

Welche konkreten Änderungen werden von der Bundesregierung erwogen?

Auf Initiative der Bundesregierung erfolgt eine Erweiterung des Systems auf 1 100 km weitere vierstreifige Bundesstraßen, eine zusätzliche Bemannung von Lkws zwischen 7,5 t und 11,99 t zulässiges Gesamtgewicht sowie in diesem Zusammenhang die Einführung zwei weiterer Achsklassen.

15. Mit welchen monetären Kosten rechnet die Bundesregierung zur Umsetzung von Änderungen innerhalb des Toll-Collect-Systems?

Die Erweiterung des Systems auf 1 100 km weitere vierstreifige Bundesstraßen, auf eine Bemannung von Lkws zwischen 7,5 t und 11,99 t zulässiges Gesamtgewicht sowie die Einführung zweier weiterer Achsklassen wird bei der Toll Collect GmbH voraussichtlich einmalig rund 23 Mio. Euro kosten und jährliche Betriebskosten in Höhe von 33 Mio. Euro verursachen.

16. Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung zur umfassenden Gewährleistung des Datenschutzes erforderlich, um auch zukünftig zu verhindern, dass Bewegungsprofile erfasst werden können?

Hinsichtlich des Datenschutzes gibt es keine Änderungen am Mautsystem.

17. Inwiefern wird seitens der Bundesregierung eine vertragliche Festlegung befürwortet, dass Daten zur Mautberechnung nur an Bord oder auch in Zentralsystemen erfasst werden dürfen?

Es ist keine Änderung am technischen System und der betreibervertraglichen Ausgestaltung der Mauterhebung vorgesehen.

18. Inwiefern sind Vorgaben beabsichtigt, den Betreiber dazu zu verpflichten, die On-Board-Units vor externen Datenzugriffen zu schützen?

Auch diesbezüglich sind keine Änderungen am technischen System der Mauterhebung vorgesehen.

19. Welche Argumente sprechen aus Sicht der Bundesregierung dafür, die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 000 km Bundesstraße sowie die Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen umzusetzen, nachdem der Bund die Call Option gezogen hat?

Auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

20. Wie viele Fahrzeuge sind zum jetzigen Zeitpunkt pro Jahr mautpflichtig, und von wie vielen Fahrzeugen geht die Bundesregierung nach der vorgesehenen Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 000 km Bundesstraße sowie bei der Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen aus (bitte differenziert nach Streckennetz und Fahrzeugklasse aufführen)?

Mit Stand Juli 2014 waren ca. 804 000 Fahrzeuge mit einem Fahrzeuggerät (On-Board-Unit (OBU)) ausgestattet. Es wird geschätzt, dass aufgrund der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht die Anzahl der Fahrzeuge, die mit einem Fahrzeuggerät ausgestattet sind, um ca. 85 000 Fahrzeuge auf dann 889 000 Fahrzeuge steigt. Die Anzahl der Fahrzeuge bei der manuellen Einbuchung wird vergleichbar steigen. Durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere vierstreifige Bundesstraßen wird kein spürbarer Anstieg der mautpflichtigen Fahrzeuge erwartet.

21. Mit welchen Einnahmen rechnet die Bundesregierung nach Abzug aller System- und Erhebungskosten durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 000 km Bundesstraße und die Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen (bitte die Einnahmen und Kosten detailliert nach Kosten für die On-Board-Units, Kosten für das Enforcement, Kosten für das Zentralsystem, Kosten für die Software sowie Personalkosten aufführen)?

Die Einnahmen aus beiden Maßnahmen ohne Berücksichtigung der System- und Erhebungskosten liegen im Jahr 2015 bei rund 115 Mio. Euro und in den Jahren 2016 und 2017 bei rund 380 Mio. Euro jährlich.

Das Bundesamt für Güterverkehr geht von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes) in Höhe von rd. 14,7 Mio. Euro aus. Dieser Betrag setzt sich insbesondere zusammen aus den Kosten für die Beschaffung von 54 zusätzlichen Mautkontrollfahrzeugen nebst dazugehöriger Kontrolltechnik (rund 9 Mio. Euro), nicht fahrzeugbezogenen automatischen Kontrollanlagen (rund 5,2 Mio. Euro) sowie hard- und softwareseitigen Anpassungen im Rechenzentrum des Bundesamtes für Güterverkehr (rund 0,5 Mio. Euro). Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden bei rund 15 Mio. Euro liegen.

Die Vergütungsansprüche der Toll Collect GmbH belaufen sich auf rund 23 Mio. Euro (einmalige Investitionsaufwendungen) und jährlich auf rund 33 Mio. Euro. Die größten Kostenblöcke bei den laufenden jährlichen Kosten sind Abschreibungen auf Fahrzeuggeräte, Zahlungsverkehrsprovisionen sowie gemischte Betriebskosten.

Damit ergeben sich nach Abzug aller System- und Erhebungskosten insgesamt Mehreinnahmen in Höhe von 55 Mio. Euro im Jahr 2015 und ab dem Jahr 2016 in Höhe von über 330 Mio. Euro jährlich.

22. Wie stellt die Bundesregierung die umfassende Kontrolle aller Lkw auf den ab 1. Juli 2015 zusätzlich bemauteten 1 000 km Bundesstraße sicher?

Es werden zusätzliche Mautkontrollure beim Bundesamt für Güterverkehr eingestellt. Zudem werden verstärkt portable automatische Kontrollsysteme zum Einsatz kommen.

23. Welche Anpassungen müssen bei einer Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 000 km Bundesstraße im Rahmen des bestehenden Distributionsystems erfolgen, um einen diskriminierungsfreien Zugang zum Lkw-Mautsystem zu ermöglichen?

Wie hoch schätzt die Bundesregierung die hierfür anfallenden Kosten?

Das bestehende Distributionsnetz reicht aus, um einen diskriminierungsfreien Zugang zum Lkw-Mautsystem zu ermöglichen. In einzelnen Fällen werden ggf. bestehende, bislang nur wenig genutzte Mautstellenterminals umgesetzt.

24. Welchen Stand haben die Schiedsverfahren I (Bund gegen das Toll Collect-Konsortium wegen Schadenersatz und Vertragsstrafen im Zusammenhang mit der verspäteten Inbetriebnahme des Lkw-Mautsystems) sowie Schiedsverfahren II (Toll Collect GmbH gegen den Bund)?
25. Inwiefern haben Verhandlungen der Schiedsverfahren im September oder Oktober 2014 stattgefunden, und was war ggf. der Inhalt der mündlichen Verhandlungen?
26. Was sind die weiteren Verfahrensschritte, und inwiefern ist ein Abschluss der Auseinandersetzung absehbar?

Die Fragen 24 bis 26 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den beiden Schiedsverfahren haben zuletzt in der Zeit vom 19. bis 24. Mai 2014 (Schiedsverfahren I) und vom 29. September bis 2. Oktober 2014 (Schiedsverfahren I und II) mündliche Verhandlungen stattgefunden. Gegenstände der letztgenannten Verhandlung waren

- im Verfahren I: Vernehmung eines Zeugen; Voraussetzung und Folgen einer Haftung aus Verschulden bei Vertragsschluss; Schadensberechnung; Bemessung von Vertragsstrafen.
- im Verfahren II: Darlegungslast zur Höhe der Betreibervergütung der Toll Collect GmbH; Einholung eines Gutachtens zur Sachverhaltsaufklärung; Vergütungsrelevanz einzelner Aufwendungen der Toll Collect GmbH; Auslegung von Vergütungsvorschriften des Mautbetreibervertrags; Verrechnung von Vertragsstrafenansprüchen des Bundes mit Ansprüchen der Toll Collect GmbH auf Betreibervergütung.

In beiden Schiedsverfahren haben die Parteien vom Gericht Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme zum Ergebnis der letzten mündlichen Verhandlung erhalten. Danach wird das Gericht den Parteien im Schiedsverfahren I Mitteilung zum weiteren Verfahrensgang machen. Im Schiedsverfahren II will das Gericht ein Gutachten zur Sachverhaltsaufklärung einholen, dessen Erstellung

voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmen wird. Ein Termin zur Beendigung der beiden Schiedsverfahren kann derzeit nicht genannt werden.

27. Welche Tendenz zeichnet sich bei den Verhandlungen in den beiden Schiedsverfahren ab?

Das Schiedsgericht hat noch keine Festlegungen getroffen, die gegenwärtig eine belastbare Aussage zum voraussichtlichen Ausgang der Schiedsverfahren erlauben.

28. Welche Kosten sind dem Bund allein für die mündlichen Verhandlungen im Mai sowie September und Oktober 2014 angefallen?

Für die mündliche Verhandlung im Mai 2014 sind dem Bund unmittelbare Kosten in Höhe von rund 600 000 Euro entstanden, für die Verhandlung im September/Oktober 2014 in Höhe von mindestens rund 250 000 Euro. Diese 250 000 Euro umfassen nur die im September 2014 liegenden zwei Verhandlungstage; die im Oktober 2014 liegenden zwei Verhandlungstage sind gegenüber dem Bund noch nicht abgerechnet worden. Diese unmittelbaren Kosten umfassen die Aufwendungen für die Inanspruchnahme der Verhandlungsräume und die Tätigkeit der Prozessvertreter des Bundes während der Verhandlungstage. Nicht berücksichtigt sind dabei die Kosten, die der Vor- und Nachbereitung der mündlichen Verhandlung dienen.

29. Mit welchen zusätzlich zu den bereits angefallenen 127 Mio. Euro (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 77 auf Bundestagsdrucksache 18/2309) rechnet die Bundesregierung bis zum Abschluss der Verfahren, und welchen Einfluss haben diese Kosten auf die Entscheidung der Bundesregierung zur Verlängerung des Betreibervertrages?

Der Bund hat bis einschließlich September 2014 für die Führung der beiden Schiedsverfahren rund 136 Mio. Euro aufgewandt. Die Höhe der weiteren Ausgaben hängt von der Länge der noch ungewissen weiteren Dauer der Verfahren ab und kann daher nicht vorhergesagt werden. Diese Kosten haben keinen Einfluss auf eine Entscheidung über eine Verlängerung des Betreibervertrages.

30. Wie beurteilt das BMVI die Meldung des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“, dass im Rahmen des Schiedsverfahrens Zeugenauftritte verhindert wurden (DER SPIEGEL, 23. Juni 2014, S. 42)?

Es ist festzustellen, dass diese Verhandlung dem Zweck diene, das Schiedsverfahren voran zu bringen und dass sie diesem Zweck u. a. durch die Vernehmung einer Vielzahl von Zeugen auch entsprochen hat.

31. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Zusammenarbeit mit der Toll Collect GmbH und ihren Eigentümern vor dem Hintergrund der nach wie vor offenen Schiedsverfahren?

Auswirkungen des Schiedsverfahrens auf die Zusammenarbeit zwischen Bundesregierung und der Toll Collect GmbH in Bezug auf den operativen Betrieb des Mautsystems sind nicht zu verzeichnen.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*