

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler,
Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stefan Schmidt,
Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Einführung der Pkw-Maut

Derzeit wird die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) von Österreich in Bezug auf die Pkw-Maut wegen Verstoßes gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung von EU-Bürgern verklagt. Mit einem Urteil des EuGH ist frühestens im Sommer 2019 zu rechnen.

Bereits jetzt und in Zukunft verursacht die Einführung der Pkw-Maut nach Ansicht der Fragesteller erheblichen technischen, bürokratischen und damit finanziellen Aufwand für den Bund. Diesem Aufwand stehen aus Sicht der Fragesteller völlig ungewisse Einnahmen gegenüber. An der Einnahmeprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) von 500 Mio. Euro/Jahr durch ausländische Fahrzeuge haben zahlreiche Verkehrsexperten, der Bundesrechnungshof, der Normenkontrollrat und selbst das Bundesministerium der Finanzen teilweise erhebliche Zweifel vorgebracht. Wesentliche Faktoren der Einnahmeberechnungen sind unplausibel oder es fehlen empirische Datengrundlagen. Auch die Berechnung der Erhebungskosten ist intransparent und weist erhebliche Unstimmigkeiten auf (vgl. Ralf Ratzenberger, Stellungnahme zur Prognose der Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe für Pkw für die öffentlichen Anhörungen des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie des Finanzausschusses des Deutschen Bundestags am 20. März 2017, Ausschussdrucksache 18(15)485-B). Die Studie des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) weckt entsprechend an der Wirtschaftlichkeit der Pkw-Maut erhebliche Zweifel (vgl. www.foes.de/pdf/2016-12-FOES-Auswirkungen-Infrastrukturabgabe.pdf). Die Autoren der Studie kommen zu dem Ergebnis, dass die Einnahmen deutlich niedriger als die vom Bundesverkehrsministerium prognostizierten 500 Mio. Euro/Jahr ausfallen dürften, am Anfang werde die Pkw-Maut sogar bis zu 50 Mio. Euro/Jahr Kosten verursachen. Absehbar ist zudem jetzt schon, dass die stetige Erneuerung der Pkw-Flotte (Abgasnorm Euro-6-Fahrzeuge) einen entsprechenden Rückgang der Nettoeinnahmen nach sich ziehen wird. Auch dies wurde in den Einnahmeberechnungen des Bundesverkehrsministeriums nicht berücksichtigt. Zahlreiche Studien kommen zum Ergebnis, dass die Pkw-Maut zum Zuschussgeschäft für den Staat wird (vgl. Ralf Ratzenberger, Stellungnahme zur Prognose der Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe für Pkw für die öffentlichen Anhörungen des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie des Finanzausschusses des Deutschen Bundestags am 20. März 2017, Ausschussdrucksache 18(15)485-B).

Im Oktober 2018 gab der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer bekannt, dass der Auftrag zur Kontrolle der Pkw-Maut an den österreichischen Anbieter Kapsch vergeben wurde. Hierfür ist über die Vertragslaufzeit von zwölf Jahren eine Vergütung von bis zu 120 Mio. Euro möglich. Ende Dezember 2018 gab das Bundesverkehrsministerium bekannt, dass auch die Erhebung der Pkw-Maut vergeben wurde: an ein Konsortium aus dem österreichischen Anbieter Kapsch TrafficCom und dem deutschen Anbieter ETC Eventim. Das Auftragsvolumen soll hier über zwölf Jahre hinweg ca. 2 Mrd. Euro betragen. Im Bundeshaushalt 2019 sind Ausgaben in Höhe von 86 Mio. Euro für die Vorbereitung der Einführung der Pkw-Maut eingeplant. Zwischen 2017 und 2019 hat das Bundesverkehrsministerium zudem Kosten für externe Beratungen in Höhe von insgesamt 47 Mio. Euro veranschlagt (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Beraterverträge bei Toll Collect, der Lkw-Maut und Pkw-Maut“ Bundestagsdrucksache 19/6627).

Im Januar 2019 gab Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bekannt, dass die Erhebung der Pkw-Maut auch mithilfe des Lkw-Mautsystems und der Betreibergesellschaft Toll Collect umgesetzt werden soll.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Tritt die Pkw-Maut bzw. Infrastrukturabgabe zum 1. Oktober 2020 in vollem Umfang in Kraft, sodass ab diesem Zeitpunkt gebietsfremde Pkw und Wohnmobile, die die deutschen Autobahnen benutzen, die Infrastrukturabgabe entrichten müssen, und wird ab diesem Zeitpunkt die Infrastrukturabgabe auch von den deutschen Fahrzeughaltern eingezogen, und wenn nein, zu welchem konkreten Zeitpunkt wird die Pkw-Maut nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung von in- und ausländischen Fahrzeughaltern eingezogen und startet somit in vollem Umfang?
2. In welcher Art und Weise wird die Bundesregierung das Lkw-Mautsystem nutzen, um die Infrastrukturabgabe zu erheben (vgl. BMVI-Webseite, Bericht zu Toll Collect vom 15. Januar 2019)?
3. Werden die privaten Pkw-Mautbetreiber Zugriff auf die Daten der Fahrzeughalter erhalten, und wenn ja, in welchem Umfang, und wenn nein, wie wird dies sichergestellt?
4. Aus welchen Gründen hält es die Bundesregierung für angemessen, Aufträge zur Kontrolle und Erhebung der Pkw-Maut in Millionen- und Milliardenhöhe an Unternehmen zu vergeben, obwohl das Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof noch anhängig und noch nicht entschieden ist?
5. Welche finanziellen, technischen und sonstigen Risiken ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung für den Bund für den Fall, dass der Europäische Gerichtshof die Pkw-Maut in ihrer derzeit geplanten Form nicht genehmigt bzw. für mit dem europäischen Recht für vereinbar erklärt, und in welcher Form hat sich die Bundesregierung auf diesen Fall vorbereitet?
6. In welchen ähnlich gelagerten Fällen, in denen die Rechtslage unklar ist und gerichtliche Verfahren auf nationaler oder supranationaler Ebene anhängig sind, hat die Bundesregierung in der Vergangenheit Aufträge an Unternehmen vergeben?
7. Plant die Bundesregierung, in ähnlich gelagerten Fällen, in denen die Rechtslage unklar ist und gerichtliche Verfahren auf nationaler oder supranationaler Ebene anhängig sind, auch in Zukunft Aufträge an Unternehmen zu vergeben?

8. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits ergriffen, um die erforderliche Personalausstattung im BMVI, im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und im BAG (Bundesamt für Güterverkehr) für 2019 sicherzustellen, seit wann wirbt die Bundesregierung entsprechendes Personal an, und wie viele der 263 neu geschaffenen Stellen im BMVI, im KBA und im BAG (vgl. Bericht des BMVI an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages Ausschussdrucksache 19(15)166, Seite 3/3 „Die Aufnahme des Betriebs der ISA-Systems soll zum 1. Oktober 2020 erfolgen.“) sind bereits besetzt?
9. Welche Baumaßnahmen und Investitionen zur Vorbereitung der Erhebung der Infrastrukturabgabe plant die Bundesregierung im Jahr 2019 für die im Bundeshaushalt veranschlagte Summe von 24 Mio. Euro durchzuführen (bitte konkrete Maßnahmen und jeweilige Kosten benennen)?
10. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der ausländischen Fahrzeuge mit Abgasnorm Euro 6, die deutsche Straßen befahren seit 2010 entwickelt (bitte in Monaten angeben)?
11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Ein- und Durchfahrten (EuD) ausländischer Pkw auf Bundesautobahnen seit 2008 entwickelt, und auf welcher Grundlage basiert die Angabe der Entwicklung (bitte die Studien und/oder Erhebungen nennen)?
12. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Zahl der EuD pro ausländischem Pkw in Deutschland derzeit, wie hat sich dieser Wert seit 2008 entwickelt, und auf welcher Grundlage basiert die Angabe der Entwicklung (bitte die Studien und/oder Erhebungen nennen)?
13. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an EuD ausländischer Pkw im Rahmen von Tagesgeschäftsreisen, Pendlerfahrten, Geschäftsreisen mit Übernachtungen, Geschäftsreisen ohne Übernachtungen, Urlaubsreisen mit Übernachtungen, sonstigen Fahrten mit Übernachtungen und Privatfahrten ohne Übernachtungen seit 2008 entwickelt, wie haben sich jeweils die EuD pro Pkw entwickelt, und mit welchen Entwicklungen rechnet die Bundesregierung zwischen 2020 und 2025?
14. Hält die Bundesregierung bei der Ausgestaltung der Pkw-Maut an den geplanten Ausnahmen bzw. Nachlässen für Abgasnorm-Euro-6-Fahrzeuge fest, und wenn ja, aus welchem Grund, und wie begründet die Bundesregierung die ökologische Lenkungswirkung dieser Ausnahmen bzw. Nachlässe, und wenn nein, warum nicht?
15. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Entlastung deutscher Pkw mit Abgasnorm Euro 6 bei der Kfz-Steuer in Bezug auf die Infrastrukturabgabe ab 1. Oktober 2020 bis 31. Dezember 2025 jährlich entwickeln (bitte in Mio. Euro angeben)?
16. Wie setzen sich die Gesamteinnahmen (brutto) der Infrastrukturabgabe, die das Bundesverkehrsministerium mit jährlich rund 3,9 Mrd. Euro prognostiziert (Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Stand: 16. Januar 2017), exakt zusammen, wie sollen sie sich zwischen 1. Oktober 2020 und 1. Oktober 2025 entwickeln, auf welcher Grundlage basiert die Prognose, und wann wurde sie zuletzt angepasst (bitte nach Einnahmen durch in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und nicht in Deutschland zugelassene Fahrzeuge bzw. gebietsfremde Fahrzeuge aufschlüsseln und die prognostizierten Entwicklungen für jedes Jahr angeben)?

17. Wie entwickeln sich nach den Planungen der Bundesregierung die Systemkosten (laufende Betriebs- und Personalkosten) zur Vorbereitung der Pkw-Maut und ab dem Zeitpunkt der tatsächlichen Einziehung der Infrastrukturabgabe zwischen 2019, 2020 und den Jahren bis 2025?
18. Wie hoch fällt nach den Planungen der Bundesregierung der finanzielle und personelle Aufwand bei der Zollverwaltung zur Vorbereitung der Infrastrukturabgabe aus, und wie hoch wird der Erfüllungsaufwand der Zollverwaltung für die Infrastrukturabgabe jährlich zwischen 2020 und 2025 sein (bitte getrennt nach Aufwand zur Vorbereitung und Erfüllungsaufwand ab Inkrafttreten der Pkw-Maut differenzieren und jahresscheibengenau darstellen – vgl. Bundestagsdrucksache 18/11235)?
19. Welchen finanziellen Umfang haben die einmaligen Einführungskosten der Pkw-Maut?
20. Führen die Vergütungszahlungen in den zwischen dem Bundesverkehrsministerium und Kapsch und Eventim zur „Erhebung“ und „Kontrolle“ der Infrastrukturabgabe abgeschlossenen Verträgen zu höheren Einführungs- und/oder Erhebungskosten im Vergleich zu den durch das BMVI von Prof. Schulz durchgeführten Analysen (Gutachten zur Schlüssigkeit der vom BMVI ermittelten möglichen Einnahmen der geplanten Infrastrukturabgabe, Univ.-Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz, Prof. Dr. Nicole Joisten, Sebastian Scheler, MSc, IERC GmbH, Stand: 18. Januar 2017), und wenn ja, inwiefern weichen sie davon ab?
21. Wie hoch wird der durchschnittliche Preis einer Jahresvignette für deutsche Pkw und wie hoch wird der durchschnittliche Preis einer Jahresvignette für ausländische Pkw sein?
22. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil ausländischer Diesel-Pkw, die Bundesautobahnen nutzen, seit 2008 entwickelt, welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung ab 2020 bis 2025, und auf welchen Grundlagen basieren die Angaben der Entwicklungen (bitte die Studien und/oder Erhebungen nennen)?
23. Wie hat sich der Pkw-Bestand in Deutschland seit 2008 entwickelt, und welche Pkw-Bestandsentwicklung erwartet die Bundesregierung ab 2020 bis 2025?
24. Wer ist der vom BMVI zur Unterstützung und unabhängigen Begutachtung der Systemerrichtung beauftragte externe Gutachter (Drucksache des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur Nr. 19(15)136, S. 4), für welche Vertragslaufzeit wird er vom BMVI beschäftigt, wie hoch fällt seine monatliche, jährliche und gesamte Vergütung aus?
25. Werden die Prüfungsergebnisse der unabhängigen Begutachtung der Systemerrichtung durch einen unabhängigen Gutachter dem Verkehrsausschuss und dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht, und wenn ja, in welcher Form, und wann, und wenn nein, warum nicht?

26. Welche vertraglichen Vereinbarungen hat die Bundesregierung im Zuge der Vergaben der „Kontrolle“ und der „Erhebung“ der Infrastrukturabgabe bzw. Pkw-Maut mit den jeweiligen Vertragspartnern für den Fall getroffen, dass die Infrastrukturabgabe bzw. Pkw-Maut nicht bis zu einem gewissen Zeitpunkt (beispielsweise dem 1. Oktober 2020 oder dem 31. Oktober 2020) eingeführt wird, und inwiefern können die Unternehmen in einem solchen Fall auf Grundlage der getroffenen Vereinbarungen Schadensersatzansprüche gegenüber dem Bund geltend machen (vgl. Zitat eines Sprechers von CTS Eventim in DIE WELT vom 2. Januar 2019: „Sollte die Maut gerichtlich gestoppt werden, sind wir vertraglich abgesichert“, www.welt.de/wirtschaft/article186470550/Neuer-Zeitplan-Andreas-Scheuer-verfolgt-riskante-Maut-Strategie.html)?
27. Wurden zwischen den Betreibern der Pkw-Maut und dem Bund vertragliche Vereinbarungen für den Fall getroffen, dass sich die Einführung der Pkw-Maut durch ein Urteil des EuGH verzögert oder untersagt wird, und wenn ja, welche Vereinbarungen wurden getroffen, und wenn nein, warum nicht?
28. Plant die Bundesregierung, die Vertragsunterlagen der von ihr abgeschlossenen Verträge zur „Erhebung“ und „Kontrolle“ der Infrastrukturabgabe den Mitgliedern des Deutschen Bundestages zeitnah in geeigneter Form zugänglich zu machen, und wenn ja, wann, und welche Form hält sie hierfür für geeignet, und wenn nein, warum nicht?
29. Plant die Bundesregierung, den Leistungsumfang der privaten Betreiber im Bereich der „Kontrolle“ um 10 Prozent p. a. und im Bereich der „Erhebung“ der Infrastrukturabgabe 5 Prozent p. a. zu reduzieren und einem anderen Betreiber (bspw. Toll Collect) zu übertragen, und wenn ja, welche konkreten Leistungsbestandteile sollen in welchen Jahren um welchen Prozentsatz reduziert und auf welchen anderen Betreiber übertragen werden (vgl. Schreiben vom KPMG an das BMVI „Vergabeverfahren Lkw-Maut 2018+ – Theoretische Neuberechnung der vWU auf Basis aktualisierter Planungsannahmen“, S. 17/30)?
30. Auf welcher Grundlage gelangt die Bundesregierung zu der Einschätzung, dass bei einer Übertragung der Leistungen auf Toll Collect von einem Synergiepotential von 50 Prozent ausgegangen werden könne, und wie genau erfolgte eine Berechnung dieses Potentials für die Punkte Mitnutzung von Systemen und Prozessen bei der Abwicklung des Zahlungsverkehrs, Sachverhaltsermittlung bzw. Nacherhebung, Mitnutzung existierender Maut-Infrastruktur, Mitnutzung technischer Systeme und Prozesse für die Nutzerbetreuung und Einsparungen durch den Verzicht auf den Aufbau einer parallelen Betreiberorganisation (vgl. Schreiben vom KPMG an das BMVI „Vergabeverfahren Lkw-Maut 2018+ – Theoretische Neuberechnung der vWU auf Basis aktualisierter Planungsannahmen“, S. 17/30)?
31. Welche konkreten Synergiepotentiale hat das BMVI identifiziert, die sich zwischen der Infrastrukturabgabe und Toll Collect (im Besitz des Bundes) ergeben, wie genau bewertet die Bundesregierung die monetären, technischen, organisations- und prozessualen Synergien, und welche Voraussetzungen müssen nach Ansicht der Bundesregierung erfüllt sein, damit diese Synergien auch tatsächlich genutzt werden können?
32. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher unternommen, um die identifizierten rechnerischen Synergiepotentiale zwischen Infrastrukturabgabe und Toll Collect zu realisieren, und welche weiteren Maßnahmen plant sie bis Ende 2019?

33. Welchen finanziellen Umfang hatten die verschiedenen Angebote der Unternehmen Kapsch TrafficCom AG und ETC Eventim für die „Erhebung“ der Infrastrukturabgabe, wann gaben sie diese Angebote jeweils ab, und inwiefern wurde der Leistungsumfang für die „Erhebung“ der Infrastrukturabgabe zwischen der Abgabe der verschiedenen Angebote verändert?
34. Wie viele Gespräche führten Beamtinnen und Beamte und/oder Angestellte des Bundes zwischen der Veröffentlichung der europaweiten Ausschreibung zur „Kontrolle“ und zur „Erhebung“ der Infrastrukturabgabe am 9. Mai 2017 bzw. 11. Juni 2017 und den jeweiligen Zuschlagserteilungen für die Ausschreibungen mit den Unternehmen Kapsch TrafficCom AG und ETC Eventim, wie viele dieser Gespräche fanden im Rahmen von Verhandlungsrunden statt, wann genau fanden die Verhandlungsrunden mit den beteiligten Firmen statt, wann genau fanden die weiteren Gespräche statt, und welche Kerninhalte hatten sie jeweils?
35. Wie viele Angebote oder Teilnahmeanträge für die „Kontrolle“ und zur „Erhebung“ der Infrastrukturabgabe wurden zum Schlusstermin für den Eingang der Angebote oder Teilnahmeanträge beim Bundesverkehrsministerium eingereicht, wie viele Angebote oder Teilnahmeanträge wurden in das weitere Verfahren aufgenommen, und mit wie vielen Unternehmen wurden aufgrund ihrer Angebote Verhandlungen zum Abschluss entsprechender Verträge aufgenommen?
36. Waren mögliche Synergieeffekte zwischen dem System zur „Erhebung“ und „Kontrolle“ der Infrastrukturabgabe und dem Lkw-Mautsystem Toll Collect Teil der Ausschreibungen zu „Erhebung“ und „Kontrolle“ der Pkw-Maut, und wenn ja, welche Synergien wurden hier beschrieben, und wie genau wurden die zu erbringenden Leistungen definiert, und wenn nein, warum nicht?
37. Hat das Bundesverkehrsministerium für die Vergabe der Leistungen in den Bereichen „Erhebung“ und „Kontrolle“ für die Infrastrukturabgabe eine vorläufige und/oder abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchführen lassen, in der die Variante der Eigenrealisierung durch den Staat mit der Veräußerung an Private systematisch verglichen wurde, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja,
 - a) wann ist die vorläufige und/oder abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellt worden, welche konkreten Überarbeitungszeitpunkte gab es, und seit wann ist es der Bundesregierung bekannt?
 - b) Wie viele Seiten umfasst die vorläufige und/oder abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?
 - c) Was ist das Ergebnis dieser vorläufigen und/oder abschließenden Untersuchung, und wer führte die Untersuchung durch?
 - d) Inwiefern wurden internationale Erfahrungen aus anderen Ländern mit Mautsystemen, bei denen die Betreiberaufgabe durch die öffentliche Hand wahrgenommen wird, berücksichtigt?
 - e) Welche Annahmen hinsichtlich der Gesamt-Kapitalkosten eines privaten Betreibers (WACC – Weighted Average Cost of Capital –, also einschließlich Renditeforderungen der Privaten im Bereich des Eigenkapitals) wurden im Rahmen der vorläufigen, und/oder abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung getroffen?

- f) Plant die Bundesregierung, die vorläufige und/oder abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kurzfristig, vollständig und in ungeschwätzter Form allgemein zu veröffentlichen, den Bundestagsabgeordneten und deren Mitarbeitern sowie von Bundestagsabgeordneten benannten Experten zur Einsicht vorzulegen, nur Bundestagsabgeordneten oder Einzelnen der genannten Gruppen (Bundestagsabgeordnete, deren Mitarbeiter, benannte Experten) in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zugänglich zu machen, und wenn ja, zu jeweils welchem Zeitpunkt, und wenn nein, warum nicht?
 - g) Inwiefern wurde bei der vorläufigen und/oder abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Variante einer Inhousevergabe der Pkw-Maut-Erhebung an Toll Collect berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht?
 - h) Hat der Bundesrechnungshof die vorläufige und/oder abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung geprüft, und wenn ja, seit wann liegt der Bundesregierung der Prüfbericht des Bundesrechnungshofes vor, und in welcher Form plant die Bundesregierung, diesen Bericht den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zugänglich zu machen?
38. Wurde im Zuge der Vergabe zur „Erhebung“ und zur „Kontrolle“ der Infrastrukturabgabe eine Inhousevergabe rechtlich geprüft, und wenn ja, wann, in welchem Umfang, und mit welchem konkreten Ergebnis?
39. Welche Regeln sind für Vergütungsanpassungen im Falle von unvorhergesehenen zukünftigen Leistungsänderungen im neuen Pkw-Mautsystem-Betreibervertrag vorgesehen?
40. Kann der Bund die abgeschlossenen Verträge zur „Erhebung“ und zur „Kontrolle“ bei der Pkw-Maut kündigen, und wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage, und mit welchen erwartbaren Folgen?
41. Wie viele Haushaltsmittel des Bundes sind für Vorbereitungsmaßnahmen zur Einführung der Infrastrukturabgabe (inkl. externe Erstellung von Gutachten und behördlichem Personalbedarf) sowie der Anpassung der Kfz-Steuerbescheidung insgesamt seit 2013 verausgabt worden, und wie verteilen sich diese Ausgaben auf folgende Posten:
- a) Sachverständige,
 - b) Bezüge und Nebenbezüge der planmäßigen Beamtinnen und Beamten,
 - c) Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer,
 - d) Entgelte für Arbeitskräfte mit befristeten Verträgen, sonstige Beschäftigungsentgelte (auch für Auszubildende) sowie Aufwendungen für nebenberuflich und nebenamtlich Tätige,
 - e) Erwerb von Fahrzeugen,
 - f) Sachkosten im Zusammenhang mit dem Mautbetrieb und der Mauterhebung,
 - g) Sachkosten im Zusammenhang mit der Kontrolle der Einhaltung der Mautpflicht,
 - h) Ausgaben für Aufträge und Dienstleistungen,

i) Beratungsleistungen sowie

j) sonstige Kosten

(die sonstigen Kosten bitte entsprechend den zehn größten Kostenblöcken differenziert darstellen und alle Angaben jahresscheibengenau für die Jahre von 2013 bis 2018 darstellen)?

Berlin, den 29. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion