

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/2899 –**

Zukunft des Lkw-Mautbetriebes in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Mautbetrieb in Deutschland wird in den nächsten Monaten diverse Änderungen erfahren. Zum einen wird ab dem 1. Juli 2018 das gesamte Bundesfernstraßennetz mautpflichtig und ab Januar 2019 werden neue Mautsätze gelten, zum anderen wird der Mauterheber Toll Collect GmbH zeitweilig verstaatlicht.

Da sämtliche dieser Neuerungen haushaltsrelevant sind, sind der jeweilige Umsetzungsstand sowie damit zusammenhängende Probleme und Unsicherheiten von Interesse.

1. Welche Leistungsbeschreibung lag der Direktvergabe der technischen Ausrüstung des Lkw-Mautsystems zur Mauterfassung auf allen Bundesstraßen (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:221218-2016:TEXT:DE:HTML&src=0>) zugrunde (bitte unter Angabe der einzelnen zu erbringenden Leistungen ausführen), und wie überwacht die Bundesregierung, dass der Auftragnehmer Toll Collect GmbH diese Leistungen fristgemäß erbringt?

Der Vergabe der Erweiterung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen („MaB40K“) lag eine funktionale Leistungsbeschreibung zugrunde. Ziel der Leistungsbeschreibung war es, das bestehende Mautsystem so zu ertüchtigen, dass Mauterhebung und Kontrolle auch auf dem erweiterten Streckennetz erfolgen können. Dafür enthielt die Leistungsbeschreibung Anpassungen und Weiterentwicklungen der damals bereits bestehenden Anforderungen an das Lkw-Mautsystem, die sich aus der Erweiterung der Mauterhebung auf alle Bundesstraßen ergaben (z. B. Entwicklung einer automatischen Kontrollmöglichkeit für Bundesstraßen). Daneben enthielt sie auch Anforderungen an die Umsetzung des Projekts und die Inbetriebnahme und Betrieb des ertüchtigten Mautsystems.

Die fristgemäße Erbringung der Leistungen wurde u.a. durch ein umfassendes Projekt-Reporting gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr sichergestellt.

2. Welche Kosten sind für diese technische Aufrüstung bisher insgesamt für den Bund angefallen, und welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich bis zum 1. Juli 2018, an welchem die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet wird (www.toll-collect.de/de/toll_collect/rund_um_die_maut/mautausweitung_2018/mautausweitung_2018.html)?

Es wird auf die Gesetzesbegründung des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes verwiesen (Bundratsdrucksache 281/16).

3. Inwieweit kann der Start der Bemaufung aller Bundesfernstraßen zum 1. Juli 2018 garantiert werden?

Die Maut auf allen Bundesstraßen ist am 1. Juli 2018 um 00:00 Uhr pünktlich gestartet.

4. In welchem Zeitraum wurde ein Probetrieb für das zu erweiternde Mautsystem durchgeführt, und wann wurde die technische Fertigstellung der zur Mautausweitung nötigen Maßnahmen von der Toll Collect GmbH angezeigt (bitte begründen)?

Die Umsetzung der mit der Erweiterung des Streckennetzes verbundenen Änderungen erfolgte in mehreren Schritten über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr. Die Feststellung der betriebsbereiten Errichtung durch das Bundesamt für Güterverkehr erfolgte Ende Mai 2018.

5. Ist es zutreffend, dass die Toll Collect GmbH derzeit nicht vollumfänglich für Mautausfälle auf Bundesstraßen haftet (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 18b der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5362)?

Wenn ja, in welchem Umfang haftet sie auf Basis welcher Vereinbarungen?

6. In welchem Umfang haftet die Toll Collect GmbH für potenzielle Mautausfälle auf dem gesamten, ab 1. Juli 2018 bemauferten Bundesfernstraßennetz, und wurden darüber hinaus Vertragsstrafen im Falle einer nicht fristgerechten technischen Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Mautausweitung bzw. deren Einsatzbereitschaft zu Lasten Toll Collect GmbH vereinbart (bitte begründen)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sinnzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Toll Collect GmbH haftet auf Basis des Vertrags zur technischen Vorbereitung der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen (MaB40K-Vertrag). Der MaB40K-Vertrag enthält Anreizmechanismen, die eine fristgerechte technische Umsetzung der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen ermöglichen. Der Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH läuft am 31. August 2018 aus. Danach gilt ein vollständig neues Vertragsregime.

7. Wurde der zeitweilige Mautbetrieb des ab 1. Juli 2018 erweiterten Mautsystems durch die Toll Collect GmbH ausgeschrieben (bitte begründen)?

Wenn nein, auf Basis welcher Vereinbarung wird die Toll Collect GmbH das erweiterte Mautsystem bis zur Übernahme durch den Bund betreiben?

Der Betrieb des erweiterten Mautsystems ab dem 1. Juli 2018 durch die Toll Collect GmbH ist durch den Vertrag zur technischen Vorbereitung der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen (MaB40K-Vertrag) geregelt.

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellenden, dass die ab 1. Juli 2018 erfolgende zentrale Erfassung der Benutzung mautpflichtiger Straßen beim Mautbetreiber, welche bisher in den in Lkw verbauten On-Board-Units erfolgt (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10440), das Risiko erheblich technisch bedingter Mautausfälle erhöht (bitte begründen)?

Nein. Eine zentrale Mauterfassung ist eine wesentliche Voraussetzung für eine technisch einwandfreie Mauterhebung in einem wesentlich größeren und sich viel schneller ändernden Netz ab Einführung der Maut auf allen Bundesstraßen.

9. Ist die Verwendung der vom Mautbetreiber gemäß § 4 Absatz 3 Nummer 10 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zentral zu speichernden Positionsdaten der mautpflichtigen Lkw zu kommerziellen Zwecken (z. B. in Form von Zusatzdiensten) durch diesen Mautbetreiber nach Auffassung der Bundesregierung eine Verwendung dieser Daten im Sinne des Bundesfernstraßenmautgesetzes (bitte begründen), und ist dies nach Auffassung der Bundesregierung auf Basis der geltenden mautrechtlichen Regelungen auch möglich?

Wird nach Auffassung der Bundesregierung eine Verarbeitung der anfallenden Positionsdaten zu kommerziellen Zwecken seitens des Mautbetreibers durch die Neufassung des § 5 Absatz 1 im Referentenentwurf zur neuen Lkw-Maut-Verordnung vom 8. Juni 2018 rechtlich möglich, in welchem die Datenverarbeitung durch Mautbetreiber erstmals explizit Erwähnung findet (bitte begründen)?

Die Positionsdaten nach § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) dürfen nach § 4 Absatz 3 Satz 4 BFStrMG ausschließlich für Zwecke der Mauterhebung verarbeitet und genutzt werden. Eine Übermittlung, Nutzung oder Beschlagnahme dieser Daten nach anderen Rechtsvorschriften ist unzulässig. Folglich ist eine Nutzung zu kommerziellen Zwecken (z. B. in Form von Zusatzdiensten) ausgeschlossen.

10. Wann wurde das Wegekostengutachten für die Jahre 2018 bis 2022 (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/wegekostengutachten.pdf?__blob=publicationFile) in Auftrag gegeben, und wann wurde es von der Bundesregierung abgenommen?

Das Wegekostengutachten 2018 bis 2022 wurde am 2. August 2016 in Auftrag gegeben. Das Gutachten wurde Mitte April 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur abgenommen und veröffentlicht.

11. Hat sich die Bundesregierung bereits mit der EU-Kommission über die Anwendung eines einheitlichen Mautsatzes für Bundesautobahnen und Bundesstraßen verständigt (siehe Bundestagsdrucksache 18/10440)?

Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht, und wann soll dies gegebenenfalls geschehen?

Die relevanten Regelungen im Entwurf zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes sind seit März 2018 im Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission. Die Bundesregierung rechnet mit einer Verfahrensdauer von ca. sechs Monaten.

12. Wann und mit welchem Ergebnis hat die Bundesregierung die Prüfung einer Mautpflicht für Fernbusse und Lkw ab 3,5 Tonnen (siehe Bundestagsdrucksache 18/3923) abgeschlossen, und durch wen wurde diese Prüfung mit welchen Kosten durchgeführt?

Es gibt im BMVI keine Pläne für eine Ausweitung der Lkw-Maut. Der Prüfauftrag wurde im Wegekostengutachten 2018 bis 2022 erschöpfend behandelt.

13. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung in ihrem Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (www.umwelt-online.de/PDFBR/2018/0207_2D18.pdf) auf den Einbezug von Fernbussen sowie Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht verzichtet (bitte getrennt begründen), und welche jährlichen Einnahmen würde eine Bemauerung der beiden genannten Fahrzeugklassen nach Kenntnis der Bundesregierung bis 2022 generieren (bitte begründen)?

Im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode ist festgelegt, dass an der zügigen Ausdehnung der Lkw-Maut für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen auf alle Bundesstraßen festgehalten wird. Dies ist mit der Einführung der Maut auf allen Bundesstraßen erfüllt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

14. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass eine nach Einführung der Infrastrukturabgabe entstehende Mautlücke hinsichtlich der Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht in Bezug auf den Gleichheitsgrundsatz problematisch ist (bitte begründen)?

Hat sich die Bundesregierung diesbezüglich bereits mit der EU-Kommission ausgetauscht (bitte begründen)?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Eine Rechtfertigung gegenüber der EU-Kommission im Sinne von Artikel 7 Absatz 5 der Richtlinie 1999/62/EG ist nicht erforderlich, da die Mautpflichtgrenze unter 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht liegt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

15. Wie viele mautpflichtige elektrisch betriebene Lkw sind derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen?

Von der Mautbefreiung wird ein Großteil der bereits heute zugelassenen rund 12 000 Elektro-Nutzfahrzeuge profitieren.

16. Welche Verschiebungen der Fahrleistungsanteile zwischen den vier Achsklassen gemäß Anlage 1 zum Bundesfernstraßenmautgesetz waren jährlich seit Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu verzeichnen?

Es wird auf die tabellarische Darstellung in der Anlage verwiesen.

17. Welchen Einfluss hat nach Auffassung der Bundesregierung eine zeitnahe Verabschiedung der derzeit auf EU-Ebene in Abstimmung befindliche Wegkostenrichtlinie (www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2017/0401-0500/436-17.pdf?__blob=publicationFile&v=5) auf die voraussichtlich zum 1. Januar 2019 eingeführten und bis zum Jahr 2022 geltenden neuen Mautsätze in Deutschland (bitte begründen)?

Zu hypothetischen Fragen nimmt die Bundesregierung nicht Stellung.

18. In welchem Maße wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Straßengüterverkehr durch die Ausweitung der Maut auf alle Straßen und die Einführung neuer Mautsätze in den Jahren 2019 und 2020 teurer (bitte unter Angabe der erwarteten Mehreinnahmen des Bundes in diesen Haushaltsjahren und der erwarteten Auswirkungen auf das Preisniveau der transportierten Waren in Prozent ausführen), und in welchem Maße wird nach Kenntnis der Bundesregierung der Schienengüterverkehr in den Jahren 2019 und 2020 durch die Halbierung der Trassenpreise entlastet (bitte unter Angabe der Aufwendungen des Bundes in diesen Haushaltsjahren und der erwarteten Auswirkungen auf das Preisniveau der transportierten Waren in Prozent ausführen)?

Zu den erwarteten Mehreinnahmen der Lkw-Maut 2019 bis 2022 wird auf die Bundesratsdrucksache 207/18 verwiesen.

Im Bundeshaushalt 2018 stehen 175 Mio. Euro für die Absenkung der Trassenpreise durch zusätzliche Bundesmittel zur Verfügung. Für die Jahre 2019 und 2020 sind 350 Mio. Euro pro Jahr vorgesehen. Mit diesen Mitteln ist es möglich, die zu zahlenden Trassenpreise der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit über 40 Prozent zu fördern. Es ist davon auszugehen, dass diese Förderung zu einer Reduzierung des Preisniveaus der transportierten Waren führt.



Anlage zu Frage 16

ZIS-Reporting

Fahrleistungsanteile zwischen den 4 Achsklassen
Berichtsperiode: Oktober 2017 bis Mai 2018

Anzahl mautpflichtiger Kilometer							
	201710	1 Achsklasse 1	2 Achsklasse 2	3 Achsklasse 3	4 Achsklasse 4	Summe Achsklassen	
% Anteil (201710)		163.959.753,0	104.749.432,0	167.306.344,1	2.410.990.131,3	2.847.005.660,4	
201711		175.189.757,4	113.679.818,2	182.025.792,1	2.606.447.327,2	3.077.342.694,9	100,00%
% Anteil (201711)		5,69%	3,69%	5,92%	84,70%	100,00%	
201712		142.719.909,2	89.284.758,9	141.704.606,5	2.053.149.872,5	2.426.859.147,1	
% Anteil (201712)		5,88%	3,68%	5,84%	84,60%	100,00%	
201801		160.707.669,5	102.224.796,0	160.444.412,7	2.395.694.027,5	2.819.070.905,7	
% Anteil (201801)		5,70%	3,63%	5,69%	84,98%	100,00%	
201802		151.231.981,1	98.416.803,9	157.275.018,2	2.286.717.111,6	2.693.640.914,8	
% Anteil (201802)		5,61%	3,65%	5,84%	84,89%	100,00%	
201803		167.519.013,6	108.253.601,4	176.229.323,1	2.517.739.771,7	2.969.741.709,8	
% Anteil (201803)		5,64%	3,65%	5,93%	84,78%	100,00%	
201804		163.385.635,9	105.046.692,4	170.723.020,9	2.419.105.369,3	2.858.260.718,5	
% Anteil (201804)		5,72%	3,68%	5,97%	84,64%	100,00%	
201805		161.942.345,7	104.537.418,5	171.056.175,0	2.440.190.536,5	2.877.726.475,7	
% Anteil (201805)		5,63%	3,63%	5,94%	84,80%	100,00%	

A. Heikel, SG412

zeitliches Abgrenzungsmerkmal: Ein aus Fahrlänge und Fahrtzeit errechneter Zeitstempel für den Beginn der Abschnittsfahrt



ZIS-Reporting

Fahrleistungsanteile zwischen den 4 Achsklassen

Berichtsperiode: Oktober 2016 bis September 2017

		1 Achsklasse 1	2 Achsklasse 2	3 Achsklasse 3	4 Achsklasse 4	Summe Achsklassen
Anzahl mautpflichtiger Kilometer	201610	165.556.222,4	103.592.039,1	163.887.464,3	2.304.101.134,4	2.737.136.860,2
	% Anteil (201610)	6,05%	3,78%	5,99%	84,18%	100,00%
	201611	175.081.438,7	110.865.706,4	172.929.828,1	2.457.361.351,1	2.916.238.324,3
	% Anteil(201611)	6,00%	3,80%	5,93%	84,26%	100,00%
	201612	152.546.293,5	93.381.695,7	144.835.204,1	2.075.626.233,5	2.466.389.426,8
	% Anteil (201612)	6,19%	3,79%	5,87%	84,16%	100,00%
	201701	156.068.828,1	96.533.004,1	141.951.810,5	2.190.323.815,8	2.584.877.458,5
	% Anteil (201701)	6,04%	3,73%	5,49%	84,74%	100,00%
	201702	153.899.682,3	97.722.627,7	151.267.953,2	2.206.635.458,1	2.609.525.721,3
	% Anteil (201702)	5,90%	3,74%	5,80%	84,56%	100,00%
	201703	184.197.496,9	117.750.170,8	184.989.036,0	2.622.154.947,1	3.109.091.650,8
	% Anteil (201703)	5,92%	3,79%	5,95%	84,34%	100,00%
	201704	152.708.730,4	96.524.567,4	153.669.133,9	2.211.882.709,5	2.614.785.141,2
	% Anteil (201704)	5,84%	3,69%	5,88%	84,59%	100,00%
	201705	174.093.426,4	110.557.307,2	175.223.685,6	2.496.877.913,3	2.956.752.332,5
	% Anteil (201705)	5,89%	3,74%	5,93%	84,45%	100,00%
	201706	165.647.422,3	105.450.013,2	168.048.831,7	2.397.342.385,1	2.836.488.652,3
	% Anteil (201706)	5,84%	3,72%	5,92%	84,52%	100,00%
	201707	163.036.102,8	102.008.108,6	163.254.831,3	2.330.284.333,0	2.758.583.375,7
% Anteil (201707)	5,91%	3,70%	5,92%	84,47%	100,00%	
201708	169.983.194,6	107.209.760,3	163.923.124,1	2.405.433.017,2	2.846.549.096,2	
% Anteil (201708)	5,97%	3,77%	5,76%	84,50%	100,00%	
201709	168.815.275,0	108.384.364,6	172.044.251,8	2.437.723.137,0	2.886.967.028,4	
% Anteil (201709)	5,85%	3,75%	5,96%	84,44%	100,00%	

zeitliches Abgrenzungsmerkmal: Ein aus Fahrlänge und Fahrzeit errechneter Zeitstempel für den Beginn der Abschnittsbefahrung

A. Helkel, SG412



ZIS-Reporting

Fahrleistungsanteile zwischen den 4 Achsklassen

Berichtsperiode: Oktober 2015 bis September 2016

	1 Achsklasse 1	2 Achsklasse 2	3 Achsklasse 3	4 Achsklasse 4	Summe Achsklassen
Anzahl mautpflichtiger Kilometer					
201510	177.333.136,0	114.808.312,2	171.889.893,1	2.353.429.818,0	2.817.461.159,3
% Anteil (201510)	6,29%	4,07%	6,10%	83,53%	100,00%
201511	172.842.990,9	106.526.639,4	164.350.765,4	2.294.181.968,8	2.737.902.364,5
% Anteil(201511)	6,31%	3,89%	6,00%	83,79%	100,00%
201512	153.297.765,2	91.009.526,6	138.144.281,7	1.964.153.135,3	2.346.604.708,8
% Anteil (201512)	6,53%	3,88%	5,89%	83,70%	100,00%
201601	149.305.279,9	89.961.833,4	132.624.697,5	2.012.664.186,2	2.384.555.997,0
% Anteil (201601)	6,26%	3,77%	5,56%	84,40%	100,00%
201602	164.120.647,0	101.462.547,2	155.290.688,0	2.207.207.659,7	2.628.081.541,9
% Anteil (201602)	6,24%	3,86%	5,91%	83,99%	100,00%
201603	173.425.182,9	106.932.680,5	165.547.873,5	2.353.319.586,7	2.799.225.323,6
% Anteil (201603)	6,20%	3,82%	5,91%	84,07%	100,00%
201604	174.354.512,9	108.297.209,9	170.647.895,5	2.373.175.463,1	2.826.475.081,4
% Anteil (201604)	6,17%	3,83%	6,04%	83,96%	100,00%
201605	161.770.216,1	100.224.512,1	156.013.204,2	2.226.077.502,3	2.644.085.434,7
% Anteil (201605)	6,12%	3,79%	5,90%	84,19%	100,00%
201606	178.138.324,3	111.589.385,4	175.037.495,4	2.417.996.104,1	2.882.761.309,2
% Anteil (201606)	6,18%	3,87%	6,07%	83,88%	100,00%
201607	163.818.484,9	100.130.431,9	157.374.460,4	2.214.211.931,8	2.635.535.309,0
% Anteil (201607)	6,22%	3,80%	5,97%	84,01%	100,00%
201608	169.696.786,4	105.217.462,8	158.692.787,9	2.276.997.872,6	2.710.604.909,7
% Anteil (201608)	6,26%	3,88%	5,85%	84,00%	100,00%
201609	171.470.065,2	108.033.040,5	168.321.978,8	2.339.416.118,0	2.787.241.202,5
% Anteil (201609)	6,15%	3,88%	6,04%	83,93%	100,00%

A. Heikel, SG412

zeitliches Abgrenzungsmerkmal: Ein aus Fahrtlänge und Fahrzeit errechneter Zeitstempel für den Beginn der Abschnittsbefahrung