

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/724 –**

Sachstand bei der Einführung der Pkw-Maut, Ausweitung der Lkw-Maut und Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Frühjahr 2014 erklärte der ehemalige Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt zum Start der Pkw-Maut: „Am 1. Januar 2016 wird die Pkw-Maut scharf gestellt“ (Frankfurter Allgemeinen Zeitung, 10. April 2014). Mittlerweile soll die Pkw-Maut nunmehr 2019 eingeführt werden. Derzeit laufen die Ausschreibungs- und Vergabeverfahren für den Aufbau des dazugehörigen Systems zur Erhebung und Kontrolle der Maut. Parallel hierzu haben sowohl die Republik Österreich als auch die Niederlande Klage gegen die Mautpläne vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingereicht.

Ab 1. Juli 2018 gilt die Lkw-Maut auf dem gesamten Bundesstraßennetz. In diesem Zusammenhang sind die Vorbereitungen mit dem Aufbau des Systems angelaufen, wozu auch die Installation der Kontrollsäulen zählt. Dennoch steht die endgültige Höhe der Mautsätze weiterhin nicht fest, so dass für die Logistikbranche keine Planungssicherheit besteht.

Die massiven Risiken für Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die aus der Privatisierung öffentlicher Infrastruktur durch ÖPP-Projekte (ÖPP – Öffentlich-Private Partnerschaften) entstehen, wurden in den letzten Jahren in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages und in der Öffentlichkeit insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft umfangreich und kritisch diskutiert. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verschwieg die Probleme mit der Betreibergesellschaft A1 mobil GmbH & Co. KG sowie von einem bereits gelaufenen Schiedsverfahren und einer Klage des Betreiberkonsortiums gegen den Bund mit einem Forderungsvolumen von 787 Mio. Euro. Über Presseberichte erfuhren Öffentlichkeit und Parlament Ende August 2018 von einer drohenden Insolvenz des ÖPP-Vertragsnehmers. Das ist aus Sicht der Fragesteller eine klare Missachtung des Parlaments (vgl. Süddeutsche Zeitung vom 23. August 2017).

Pkw-Maut

1. In welcher Phase befindet sich die Ausschreibung für Entwicklung, Aufbau und Betrieb eines Systems für die Erhebung der geplanten Pkw-Maut?
2. In welcher Phase befindet sich die Ausschreibung für Planung, Entwicklung, Errichtung, Betrieb und Unterhaltung eines automatischen Kontrollsystems, das im Zusammenhang mit der Einführung der Pkw-Maut steht?
3. Bleibt es beim beabsichtigten Zeitplan zur Vergabe der Leistungen zum Aufbau eines Infrastrukturabgabenerhebungssystems und eines automatischen Kontrollsystems?
4. Sind für die Vergabe des Auftrags über ein Infrastrukturabgabenerhebungssystem wie geplant die Verhandlungen am 8. Januar 2018 angelaufen, und bleibt es beim Termin der beabsichtigten Zuschlagserteilung am 29. Juni 2018?
5. Sind für die Vergabe des Auftrags über ein Kontrollsystem wie geplant die Verhandlungen am 18. Dezember 2017 beendet worden, und bleibt es beim Termin der beabsichtigten Zuschlagserteilung am 15. Mai 2018?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Auskunft zu laufenden Vergabeverfahren ist nicht möglich.

6. Welchen Einführungstermin plant die Bundesregierung für die Pkw-Maut?

Der Einführungstermin ist abhängig von den Ergebnissen der noch laufenden Vergabeverfahren.

7. Welche Kosten sind bei Einführung der Pkw-Maut dem Bund bisher entstanden, und wie viele Planstellen bzw. Stellen für Arbeitnehmer sind dafür veranschlagt, und wie viele davon sind tatsächlich besetzt?

Für die Einführung der Infrastrukturabgabe sind in den Jahren 2014 bis 2017 Kosten in Höhe von insgesamt rd. 23 Mio. Euro entstanden. Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), im Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und im Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sind für die Vorbereitung der Infrastrukturabgabe insgesamt 76 Stellen und Planstellen vorgesehen. Davon sind 30 besetzt.

8. Plant die Bundesregierung eine frühzeitige Anpassung der Pkw-Maut, die bisher als Vignettensystem umgesetzt werden soll, an die von der EU-Kommission formulierten Anforderungen zur Vereinheitlichung der unterschiedlichen Mautsysteme in der Europäischen Union (Umsetzung bis 2027)?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten weiterhin die Freiheit haben müssen, zu entscheiden, ob sie zeitbezogene oder streckenbezogene Mautsysteme betreiben, und wird dies bei den laufenden Verhandlungen zur Revision der Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG im Rat der Verkehrsminister vertreten.

Lkw-Maut

9. Welcher Stand ist bei der Umsetzung der Ausweitung der Lkw-Maut auf das Bundesstraßennetz erreicht, und kann die Mautpflicht wie geplant zum 1. Juli 2018 ausgeweitet werden?

Die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH liegt mit den Maßnahmen zur Umsetzung im Plan, so dass der Termin 1. Juli 2018 für die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen eingehalten werden kann.

10. Welche Mautsätze gelten ab 1. Juli 2018 im Einzelnen?

Die gegenwärtigen Mautsätze gemäß der Anlage 1 zu § 3 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) werden bis zu einer entsprechenden Änderung des BFStrMG fortgelten.

11. Auf Basis welchen Wegekostengutachtens werden die ab 1. Juli 2018 geltenden Mautsätze ermittelt, und in welcher Form wird das Wegekostengutachten bis wann veröffentlicht?

Die Arbeiten an einem neuen Wegekostengutachten 2018 bis 2022 sind noch nicht abgeschlossen. Nach Kenntnisnahme durch die Bundesregierung wird das Wegekostengutachten den zuständigen Fachausschüssen des Deutschen Bundestages zugeleitet und auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht.

12. Welchen Einfluss hat das Wegekostengutachten für die Jahre 2018 bis 2022 auf die ab 1. Juli 2018 geltenden Mautsätze?

Auf Basis der Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens werden die geltenden Mautsätze überprüft. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

13. In welcher Höhe entgehen dem (gerechnet auf Grundlage des Wegekostengutachtens) dem Bund jeden Monat Einnahmen aus der Lkw-Maut, wenn sich die Ausweitung der Mautpflicht und die Umsetzung der neuen Mautsätze über den 1. Juli 2018 hinaus verzögert?

Hierzu kann derzeit keine Aussage gemacht werden, da die Arbeiten am Wegekostengutachten noch nicht abgeschlossen sind.

14. Ist es aus Sicht der Bundesregierung juristisch vertretbar, nach Inkrafttreten der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) die „Mautlücke“ für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sowie für Fernbusse aufrechtzuhalten, und welche Überlegungen gibt es seitens der Bundesregierung diese Lücke zu schließen?

Eine Ausweitung der Maut auf kleinere Lkw (3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) und auf Fernbusse sowie die Einbeziehung der Lärmkosten wird auf der Grundlage des neuen Wegekostengutachtens durch die Bundesregierung geprüft werden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9440, S. 1).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

15. Hat die Bundesregierung Kenntnis über den Stand der Umrüstung der rund 140 000 Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen Gesamtgewicht, die noch mit einer neuen On-Board-Unit (OBU) auszurüsten sind?

Die Zahl der Fahrzeuge mit einer OBU wird mit der Ausweitung der Maut voraussichtlich um rund 140 000 steigen. Die Pflicht, eine OBU zu nutzen, besteht nicht. Es stehen ausreichend OBUs zur Verfügung.

16. Welcher Stand ist nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Umrüstung der rund 1 100 Mautterminals für die manuelle Einbuchung erreicht?

Die ersten neuen Mautstellenterminals sind in Betrieb. Die Bundesregierung geht davon aus, dass sämtliche Terminals bis zum 1. Juli 2018 aufgestellt sein werden.

17. Welcher Stand ist nach Kenntnis der Bundesregierung beim Aufbau der Prüfsäulen, zur Überwachung der ordnungsgemäßen Mautzahlung, bisher erreicht, und wie viele Prüfsäulen sollen insgesamt errichtet werden?

Die ersten der insgesamt 621 Kontrollsäulen sind errichtet.

18. Wie viele Prüfsäulen sind nach Kenntnis der Bundesregierung zum 1. Juli 2018 tatsächlich einsatzbereit?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass bis zum 1. Juli 2018 alle oder zumindest eine ausreichend hohe Anzahl an Kontrollsäulen einsatzbereit ist, um eine flächendeckende Kontrolle sicherzustellen.

19. Hält es die Bundesregierung angesichts der bevorstehenden Ausweitung der Lkw-Maut auf das gesamte Bundesstraßennetz für geboten, die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 mit der Netzumlegung dahingehend anzupassen, dass die Effekte der Lkw-Maut auf Basis der geplanten Mautsätze nunmehr berücksichtigt werden?

Wenn nein, warum nicht?

Die gemäß § 4 der verkehrsträgerbezogenen Ausbaugesetze erforderliche neue Verkehrsprognose, die mit dem Basisjahr 2015 auf das Jahr 2035 ausgerichtet ist, wird die aktuellen rechtlichen, wirtschaftlichen, demografischen und verkehrlichen Entwicklungen berücksichtigen. Somit wird auch die Lkw-Maut sachgerecht in die neue Verkehrsprognose 2035 einbezogen.

20. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass durch die Erhebung der Lkw-Maut sich in einigen Teilen des Bundesstraßennetzes erheblich Veränderungen beim Schwerverkehrsanteil ergeben können, weil die Route über die Bundesstraße durch die Bemaftung nicht mehr vorteilhaft sein kann und dadurch eine Verlagerung von Lkw-Verkehr auf das Bundesautobahnnetz zu erwarten ist – also Mautausweichverkehr weitgehend vermieden wird?

Wenn nein, warum nicht?

Die Auswirkungen der Lkw-Maut in Bezug auf Verkehrsverlagerungen werden seit dem Jahr 2005 regelmäßig durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersucht.

Bei Einführung der Maut auf Autobahnen im Jahr 2005 kam es nur auf vereinzelten Streckenabschnitten zu Mautausweichreaktionen auf gut ausgebaute Bundesstraßen, die gegenüber den Autobahnen Abkürzungen darstellen. An Strecken mit starker Verlagerung wurden im Laufe der Jahre verkehrsbeschränkende Maßnahmen angeordnet, um den Verkehr zurück auf die Autobahnen zu verlagern.

Bei Einführung der Lkw-Bundesstraßenmaut im Jahr 2012 auf ca. 1 100 km Bundesstraßenlänge zeigte sich an fast allen Strecken keine signifikante Veränderung. Nur bei wenigen Strecken lag ein mautbedingter Rückgang vor, der nahezu komplett auf die Autobahnen zurückverlagert wurde.

Die Auswirkungen der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen werden zurzeit durch die BASt untersucht. Aufgrund der vorangegangenen Untersuchungen wird erwartet, dass an der Mehrheit der Strecken keine Veränderung auftritt. Vermutlich wird es nur an wenigen Strecken zu einem mautbedingten Rückgang und eine Rückverlagerung auf die Autobahnen kommen.

21. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass sich durch die Verringerung des Lkw-Verkehrs in der Verkehrsprognose 2030 bei einigen Projekten des Bedarfsplans Straße die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens verschlechtern wird und mithin eine Neubewertung auf Grundlage einer aktualisierten Netzumlegung geboten ist?

Wenn nein, warum nicht?

Die Wirtschaftlichkeit von Projekten kann erst nach Abschluss der Verkehrsprognose 2035 bewertet werden.

ÖPP-Finanzierung im Bundesfernstraßenbau

22. Welcher Sachstand ergibt sich aktuell bei der ÖPP-Betreibergesellschaft A1 mobil GmbH & Co. KG (A1 mobil), deren drohende Insolvenz im August 2017 bekannt wurde?

Ein Insolvenzverfahren oder ein Antrag auf Eröffnung eines solchen Verfahrens sind der Bundesregierung nicht bekannt.

23. Schließt die Bundesregierung weiterhin eine von der ÖPP-Betreibergesellschaft A1 mobil geforderte Nachverhandlung des ÖPP-Vertrages aus?

Ja.

24. Hat die Bundesregierung in Erwägung gezogen, gegenüber A1 mobil vom ihrem Sonderkündigungsrecht Gebrauch zu machen, und unter welchen Bedingungen wird die Bundesregierung diese Option nutzen?

Die Kündigungsrechte der Vertragspartner sind im Konzessionsvertrag geregelt. Beim gegenwärtigen Sachstand verfügt der Konzessionsgeber über keine Sonderkündigungsrechte.

25. Sind zwischenzeitlich bei anderen ÖPP-Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen ähnlich gelagerte Probleme wie bei der A1 mobil aufgetreten?

Wenn ja, bei welchen ÖPP-Betreibergesellschaften führt die Bundesregierung derzeit Nachverhandlungen über Vertragskonditionen oder laufen Schlichtungsverfahren und Schiedsgerichtsverfahren?

Nein.

26. In welcher Höhe sind Mauteinnahmen für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis unter 12 Tonnen nach dem 1. Oktober 2015 (Mautpflicht für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen) an ÖPP-Betreibergesellschaften für Bundesfernstraßen geflossen (bitte nach Strecken und jährlich aufschlüsseln), und in welcher Weise plant die Bundesregierung die Rückzahlung der Mittel durch die ÖPP-Betreibergesellschaften an den Bund?

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 10. Juni 2015 (BGBl. I S. 922) wurde die Mautpflichtgrenze zum 1. Oktober 2015 von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gesenkt. Im Zuge der technischen Anpassung des Mautsystems ist die 12-Tonnen-Grenze seit dem 1. Oktober 2015 im Lkw-Mautsystem nicht mehr implementiert. Eine statistische Auswertung zu Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 12 Tonnen kann somit nicht erstellt werden. Die Auftragsverwaltungen sind mit den jeweiligen Konzessionsnehmern im Gespräch, um eine Lösung der Problematik der Überzahlung der Vergütung Maut herbeizuführen und eine Rückführung der unter Vorbehalt überzahlten Mittel zu gewährleisten.

Sachstand bei der Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft

27. Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung gegenwärtig beim Aufbau der Bundesfernstraßengesellschaft?

Nach § 10 Absatz 2 des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG) ist die Gesellschaft innerhalb von zwei Monaten nach Verkündung des Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2018 zu gründen.

28. Wird der Bundesfernstraßengesellschaft privaten Rechts die Ausführung von Aufgaben der Straßenbaulast im Sinne des § 3 des Bundesfernstraßengesetzes ab 21. Januar 2021 übertragen (siehe Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz – InfrGG, § 5)?

Wenn ja, welche konkreten Einzelschritte sieht der Zeitplan der Bundesregierung bis dahin vor?

Nach § 5 Absatz 1 Satz 1 InfrGG wird der Gesellschaft privaten Rechts ab dem 1. Januar 2021 die Ausführung von Aufgaben der Straßenbaulast im Sinne des § 3 des Bundesfernstraßengesetzes übertragen. Die für den Zeitplan maßgeblichen Meilensteine ergeben sich insbesondere aus dem InfrGG und im Hinblick auf die Ausstattung der Gesellschaft mit Personal und Sachmitteln sowie im Hinblick auf den Übergang von Rechten und Pflichten aus dem Fernstraßen-Überleitungsgesetz (FernstrÜG).

29. Welche privatrechtliche Gesellschaftsform sieht die Bundesregierung gegenwärtig für die Bundesfernstraßengesellschaft vor?

Nach § 2 Absatz 1 Satz 1 InfrGG wird die Gesellschaft privaten Rechts in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) gegründet.

30. Welche Bundesländer erwägen nach Kenntnis der Bundesregierung eine gänzliche oder teilweise Abgabe der Verwaltung ihrer Bundesstraßen an den Bund?

Der Bundesregierung liegt bislang kein Antrag eines Landes nach Artikel 143e Absatz 2 oder Artikel 90 Absatz 4 des Grundgesetzes vor, die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in Bundesverwaltung zu übernehmen. Eine teilweise Übernahme der Bundesstraßen in Bundesverwaltung sieht das Grundgesetz nicht vor.

31. Existiert nach Kenntnis der Bundesregierung eine „Task Force Bundesfernstraßengesellschaft“, und wenn ja, mit welchen Aufgaben ist die Task Force betraut, und wie setzt sie sich zusammen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 50 auf Bundestagsdrucksache 18/13408 verwiesen.

32. Welche Gutachten und Beratungstätigkeiten wurden durch das Bundesverkehrsministerium oder anderen Ressorts vergeben bzw. welche diesbezüglichen Ausschreibungen laufen derzeit (bitte jeweils mit Nennung von jeweiliger Auftragssumme, Auftragnehmer, Beratung-, Gutachten- oder Auftrags-titel)?

Für Beratungs- und Unterstützungsleistungen für den Transformationsprozess im Rahmen der Bundesfernstraßenverwaltung wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur folgende Rahmenverträge vergeben:

Auftrags-summe (in € brutto)	Auftragnehmer	Titel
16.239.834,80	Roland Berger GmbH Unterauftragnehmer: Consualia GmbH	Projektsteuerung für den Transformationsprozess im Rahmen der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung
3.844.706,74	Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH Unterauftragnehmer: The Boston Consulting Group GmbH, Beiten Burkhardt Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	Beratende Begleitung des Transformationsprozesses im Rahmen der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung in den Bereichen Recht, Organisation und Personal
1.921.131,34	BearingPoint GmbH Unterauftragnehmer: T-Systems International GmbH, SVA System Vertrieb Alexander GmbH	Beratende Begleitung des Transformationsprozesses im Rahmen der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung im Bereich Informations- und Kommunikationstechnik (IKT)
2.049.501,30	Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Unterauftragnehmer: Ernst & Young Real Estate GmbH, Ingenieurbüro Vössing GmbH, SEP Maerschalk GmbH, Thüringer Straßenwartungs- und Instandhaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Technische Universität Braunschweig	Beratende Begleitung des Transformationsprozesses im Rahmen der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung in den Bereichen Betriebswirtschaft und Verwaltung/Sachmittel

Die Vergabe „Durchführung der Personalgewinnung für die Geschäftsführung der Zentrale der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen“ läuft derzeit.

33. Aus welchen konkreten Gründen und für welche geplanten Verwendungszwecke ergibt sich die Notwendigkeit der in der Bundestagsdrucksache 19/381 – Unterrichtung durch die Bundesregierung Haushaltsführung 2017 Über- und außerplanmäßige Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen im dritten Vierteljahr des Haushaltsjahres 2017 – aufgeführten Erteilung von über- und außerplanmäßigen Verpflichtungsermächtigungen (VE) bei Haushaltstitel 526 02 „Zentral veranschlagte Verwaltungseinnahmen und -ausgaben, Sachverständige, Ausgaben für Mitglieder von Fachbeiräten und ähnlichen Ausschüssen“ (Beantwortung mit Angabe der geplanten Mittelverwendung – jeweils mit Nennung von jeweiliger Auftragssumme, Auftragnehmer, Beratungs-, Gutachten-/Auftragstitel)?

Der Verwendungszweck für die Erteilung einer überplanmäßigen Verpflichtungsermächtigung bei Kapitel 1211 Titel 526 02 bis zur Höhe von insgesamt 8 719 000 Euro ist die „Unterstützung der Gründung und Ingangsetzung der Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen durch Sachverständige“.