TOP 1

Grußwort

Parlamentarischer Staatssekretär Achim Großmann;
Bundesministerium für Verkehr,Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

Informationstag am 17. März 2005

TOP 1: **Grußwort** (10 Min.)

Parlamentarischer Staatssekretär Achim Großmann; Bundesministerium für Verkehr,Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)

TOP 2: **Entwicklung des A-Modells** (10 Min.)

TOP 3: **Vorstellung der auftraggeberseitigen Projektorganisation** (10 Min.)

TOP 4: **Wirtschaftliche Eckpunkte des A-Modells** (20 Min.)

TOP 5: **Konzept der Risikoverteilung** (20 Min.)

TOP 6: **Strukturiertes Verhandlungsverfahren** (20 Min.)

TOP 7: **Vergütungssystem des A-Modells** (20 Min.)

TOP 8: **Konzeption des LKW-Mautsystems** (20 Min.)

TOP 9: **Abrechnungs- und Kontrollsystem** (20 Min.)

TOP 10: **Fragerunde** (30 Min.)

TOP 2

Ministerialdirigent Andreas Krüger;
BMVBW,
Unterabteilungsleiter: Straßenbaumaßnahmen und Haushalt

Entwicklung des A-Modells

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

10 Minuten

A - Modell

Mit der Einführung der streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw (≥ 12 t zGG) auf Autobahnen wird ein Betreibermodell für den sechsstreifigen Autobahnausbau – unabhängig vom FStrPrivFinG – mit folgenden Merkmalen möglich:

- Der Ausbau der 5. und 6. Fahrstreifen, die Erhaltung (aller Fahrstreifen), der Betrieb (aller Fahrstreifen) und die Finanzierung werden an einen privaten Betreiber übertragen

- Das Gebührenaufkommen der schweren Lkw im auszubauenden Streckenabschnitt wird für eine Weiterleitung an den privaten Betreiber vorgesehen

- Die durch die Nutzung der Pkw entstehenden Infrastrukturkosten werden in Form einer Anschubfinanzierung aus dem Straßenbauhaushalt aufgebracht

5 A-Modell-Pilotprojekte

A 8 in Bayern (AS Augsburg – AS München / Allach)

A 4 in Thüringen (AS Waltershausen – AS Herleshausen,
sog. „Umfahrung Hörselberge“) mit einem Neubauabschnitt

A 4 / A 1 in Nordrhein-Westfalen (AS Düren – AK Köln/Nord)

A 5 in Baden-Württemberg (AS Baden-Baden – AS Offenburg) und

A 1 in Niedersachen (AD Buchholz – AK Bremer Kreuz).

TOP 3

Ministerialrat Bernd von Glisczynski;
BMVBW, Referatsleiter: Privatfinanzierung,
Sonderprogramme im Straßenbau

Vorstellung der auftraggeberseitigen Projektorganisation

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

10 Minuten

1. Arbeitsgruppe A-Modelle

S (BN) 50 00
Straßenbau, Straßenverkehr
MDir Wolfgang Hahn

Arbeitsgruppe A-Modell
Leitung: MDirig Krüger, UAL S 2
GF: MR v. Glisczynski, RefL S 26

S 1 (BN) 50 01 **Unterabteilung S 1** - Straßenplanung, -recht und Technik - **MDirig Stolle**	**S 2 (BN)** 50 02 **Unterabteilung S 2** - Straßenbau, Erhaltung und Finanzierung - **MDirig Krüger**	**S 3 (BN)** 50 03 **Unterabteilung S 3** - Straßenverkehr - **MDirig Burgmann**
S 10 (BN) 51 00 Straßennetzplanung, Fachinformationssysteme **BDir Rohloff**	**S 20 (BN)** 52 00 Gebietsaufgaben für Bremen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern **BDir'in Gipper**	**S 30 (BN)** 53 00 Straßenverkehrssicherheit, BASt (Unfallforschung) **MR Bialleck**
S 11 (BN) 51 10 Straßenverkehrstechnik, kommunaler Straßenbau **MR Dr.-Ing. Krause**	**S 21 (BN)** 52 10 Gebietsaufgaben für Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen **BDir Johnen**	**S 31 (BN)** 53 10 Straßenverkehrsrecht (Zulassung von Personen zum Straßenverkehr); Fahrlererrecht **RDir Weibrecht**
S 12 (BN) 51 20 Bauvertrags- und Verdingungswesen **MR Poppinga**	**S 22 (BN)** 52 20 Gebietsaufgaben für Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saarland **BDir Mellmann**	**S 32 (BN)** 53 20 Ordnung des Straßenverkehrs (Verhaltensrecht) **RDir Marquardt**
S 13 (BN) 51 30 Umweltschutz im Straßenbau **RDir Strick**	**S 23 (BN)** 52 30 Gebietsaufgaben für Bayern und Hessen **MR Bartsch**	**S 33 (BN)** 53 30 Kraftfahrzeugtechnik (Fahrzeugtechnik) **MR Kretschmann**
S 14 (BN) 51 40 Straßenbauforschung, intern. Zusammenarbeit, verkehrs-politische Beiträge, BASt **MR Boos**	**S 24 (BN)** 52 40 Gebietsaufgaben für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen **BDir Herborn**	**S 34 (BN)** 53 40 Kraftfahrzeugtechnik (Umweltschutz) **BDir Meyer**
S 15 (BN) 51 50 Straßenbaurecht, Straßenverwaltung, Rastanlagen, Ausbildung **MR Rinke**	**S 25 (BN)** 52 50 Straßenbauhaushalt, VIFG **MR Dr.-Ing. Müller**	**S 35 (BN)** 53 50 Straßenverkehrsrecht (Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr), Sozialvorschriften, Gebührenrecht, KBA **MR Vogt**
S 16 (BN) 51 60 Rechtsfragen des Bauver-trags- und Verdingungs-wesens, Gemeingebrauch, Leitungsrecht, Kreuzungs-recht, Grunderwerb **RDir Bergs**	**S 26 (BN)** 52 60 Privatfinanzierung, Sonderprogramme und Innovationen im Straßenbau **MR von Glisczynski**	**S 36 (BN)** 53 60 Gewerblicher Straßengüterverkehr, BAG **MR Näke**
S 17 (BN) 51 70 Straßenbautechnik **BDir'in Kraus**	**S 27 (BN)** 52 70 Erhaltung und Straßenbetriebsdienst, Autobahnfernmeldenetz **MR Schliebitz**	**S 37 (BN)** 53 70 Gewerblicher Straßenpersonenverkehr **MR Doose**
S 18 (BN) 51 80 Brücken-, Tunnel- und sonstige Ingenieurbauwerke **MR Naumann**		

S 01 (B) 50 50
Übergreifende Aufgaben im Bereich Straßenbau, Gebietsaufgaben für Berlin und Brandenburg
MR Brandenburger

S 02 (B) 50 70
Übergreifende Aufgaben im Bereich Straßenverkehr
MR Niggestich

Arbeitsgruppe A-Modelle

Leitung: MDirig Krüger, UAL S 2
Geschäftsführer: MR v. Glisczynski, RefL S 26

ständige Mitglieder

- **Ref. S 12** – Bauvertrags- und Verdingungswesen
- **Ref. S 11** – Straßenverkehrstechnik
- **Ref. S 16** – Rechtsfragen des Bauvertragswesens
- **VRefL'in S 26** – ORR`in Tegtbauer
- **S 26** – RR Schumann
- **S 26** – OAR`in Damm

nicht ständige Mitglieder

- **Ref. S 17** – Straßenbautechnik
- **Ref. S 18** – Brücken, Tunnel, Ingenieurbauwerke
- **Ref. S 25** – Haushalt, VIFG
- **Ref. S 27** – Erhaltung, Betrieb

back office
- Sekretariat
- Dokumentation

Stabsaufgaben
z. B. Koordination

Projekt– und Organisationsstruktur A-Modelle

BMVBW und Fachberater

Arbeitsgruppe A-Modelle

Leitung: MDirig Krüger

Geschäftsführung: MR v. Glisczynski	**Fachberater** Koordination: Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft
Recht Referate S 16, S 26	**Recht** Norton Rose und CMS Hasche Sigle
Vergaberecht Referate S 12, S 16	**Vergaberecht** Norton Rose
Technik und Betrieb Referate S 11, S 17, S 18, S 27	**Technik und Betrieb** Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft
Verkehrsprognostik Referat S 11	**Verkehrsprognostik** Schüßler-Plan und Harloff Hensel Stadtplanung
Finanzierung Referat S 26	**Finanzierung** Investitionsbank Schleswig-Holstein und Alfen Consult

TOP 4

Torsten R. Böger, VIFG, Geschäftsführer

Wirtschaftliche Eckpunkte des A - Modells

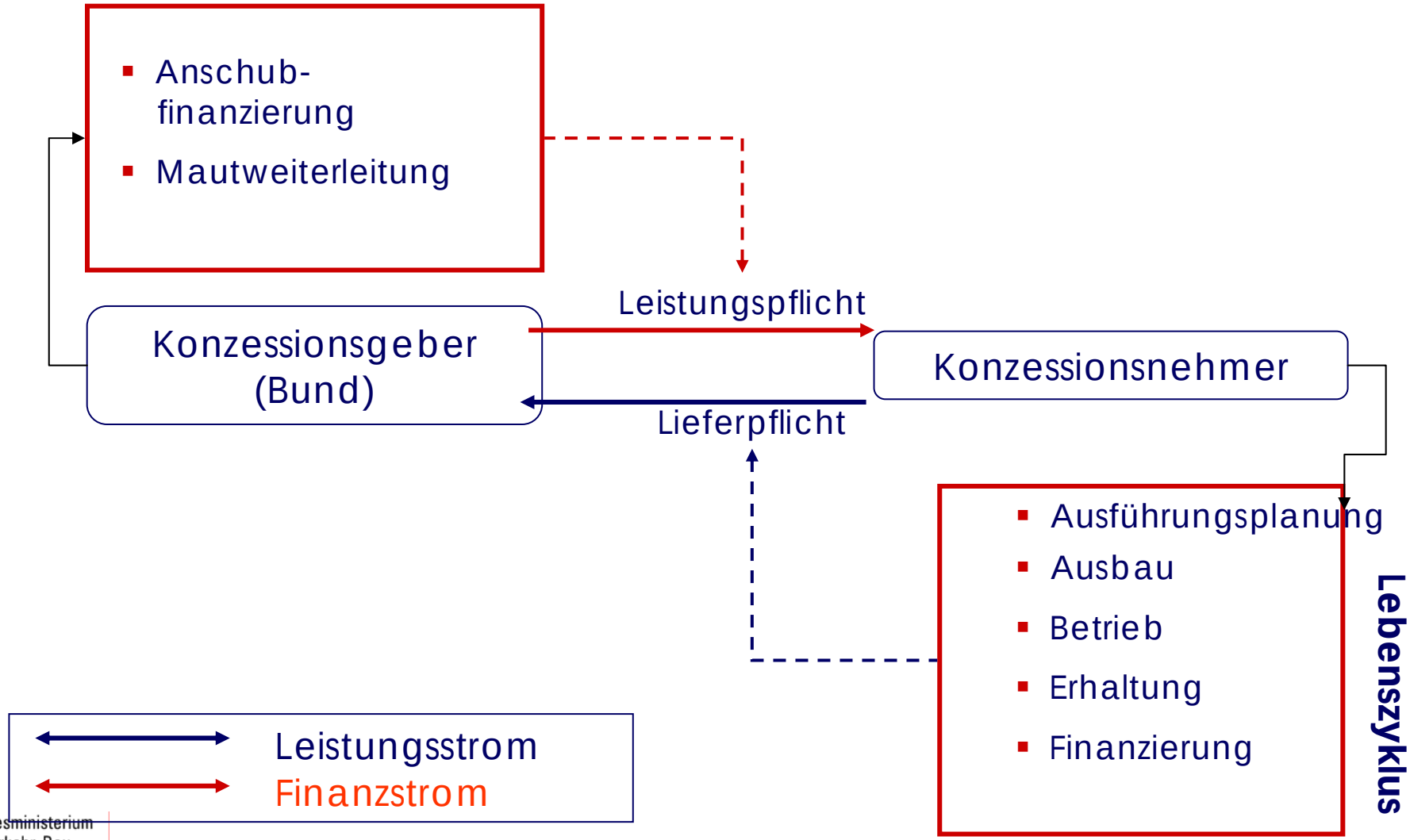
Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

20 Minuten

Einleitung

- Neuheiten des A-Modells verglichen mit der klassischen Bereitstellung:
  - Wertschöpfungsstufenübergreifende Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur durch privaten Konzessionär
  - Refinanzierung über (1) eine Anschubfinanzierung (Baukostenzuschuss) und (2) Weiterleitung der LKW-Maut, die auf dem jeweiligen Abschnitt anfällt
- Ursprung der projektspezifischen Konzessionsverträge sind der sog. Musterkonzessionsvertrag (MKV) und die entsprechende Machbarkeitsstudie
- Vertragsparteien sind (gem. dem Prinzip der Auftragsverwaltung):
  - Bund vertreten durch das Land
  - Konzessionsnehmer (Projektgesellschaft)
- Vertragslaufzeit beträgt 30 Jahre

Leistungen im A-Modell



Leistungen im A-Modell – Planungsleistungen

- Für die ersten A-Modelle wurde die „Konventionelle Planung“ gewählt, d.h. Planfeststellungsbeschluss liegt vor
- Aufgabe des Konzessionärs im Rahmen der „Konventionellen Planung“ ist es, die Ausführungsplanung gem. Verdingungsunterlagen durchzuführen

Leistungen im A-Modell – Ausbauleistungen

- **Der jeweilige Autobahnabschnitt ist vom Konzessionär entsprechend den Ausschreibungsunterlagen auszubauen; im Regelfall: Ausbau von 4 auf 6 Fahrstreifen (plus Seitenstreifen)**
- **In der Regel wird der Konzessionsabschnitt bauabschnittsweise unter Verkehr ausgebaut**
- **Die Ausbauleistung umfasst neben der Strecke auch die Nebenanlagen**
- **Der Konzessionär hat die gesamte Anlage betriebsfertig herzustellen**
- **Die Risikoverteilung wird im Konzessionsvertrag festgelegt**

Leistungen im A-Modell – Betriebs- und Instandhaltungsleistungen

- **Konzessionär übernimmt den Betriebsdienst für die gesamte Konzessionsstrecke.**
- **Ziel des Betriebsdienstes: „Gewährleistung der dauerhaften Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Konzessionsstrecke“.**
- **Eine Organisationsstruktur des Betriebsdienstes wird dem Konzessionär nicht vorgegeben (→ Funktionale Leistungsbeschreibung)**

Leistungen im A-Modell – Finanzierung und Rückgabe

- **Finanzierung der Baumaßnahme, des Betriebs und aller weiterer vereinbarter Maßnahmen obliegt dem Konzessionär**
- **Zur Refinanzierung dient (a) eine Anschubfinanzierung und (b) die Mautweiterleitung.**
- **Am Ende der Konzessionslaufzeit fällt die Strecke an den Konzessionsgeber zurück. Im Vertrag werden Aussagen getroffen bzgl.:**
  - **Qualität / Zustand zum Rückgabezeitpunkt**
- **Finanzierungsstruktur**
  - **Keine Vorgabe zu Eigenkapitalquoten in der Ausschreibung**

Exkurs: Steuerliche Behandlung (1)

- **Die** umsatzsteuerliche **Behandlung des A-Modells ist vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) in einem Rundschreiben vom 3. Februar 2005 (IVA5-S7100-15/05) geklärt worden**
- **Grundzüge:**
  - **Ausbau des Streckenabschnittes stellt eine Werklieferung dar; diese unterliegt zum Zeitpunkt der Abnahme des Streckenabschnittes der Umsatzsteuerpflicht**
  - **Die übrigen Leistungen werden als jährliche Teilleistungen erbracht und unterliegen entsprechend der Umsatzsteuerpflicht**
- **Praktische Umsetzung ergibt sich aus den Textziffern 10 – 17 des BMF-Rundschreibens**

Exkurs: Steuerliche Behandlung (2)

- **Die** ertragsteuerliche **Behandlung des A-Modells wird vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) ebenfalls in einem Rundschreiben geklärt.**
- **Die vorgesehene Regelung stimmt BMF derzeit noch mit den Ländern ab.**
- **Im Anschluss wird den Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.**
- **Danach wird die Veröffentlichung erfolgen.**

TOP 5

ORR‘in T. Tegtbauer;
BMVBW, Stellv. Referatsleiterin S 26: Privatfinanzierung,
Sonderprogramme im Straßenbau

Konzept der Risikoverteilung beim A-Modell

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

20 Minuten

Risiko heißt nicht gleich Gefahr

- **In der Betriebswirtschaftslehre wird „Risiko“ als „Wagnis“ im Sinne von Unsicherheit qualifiziert, die sowohl positiv als auch negativ sein kann.**

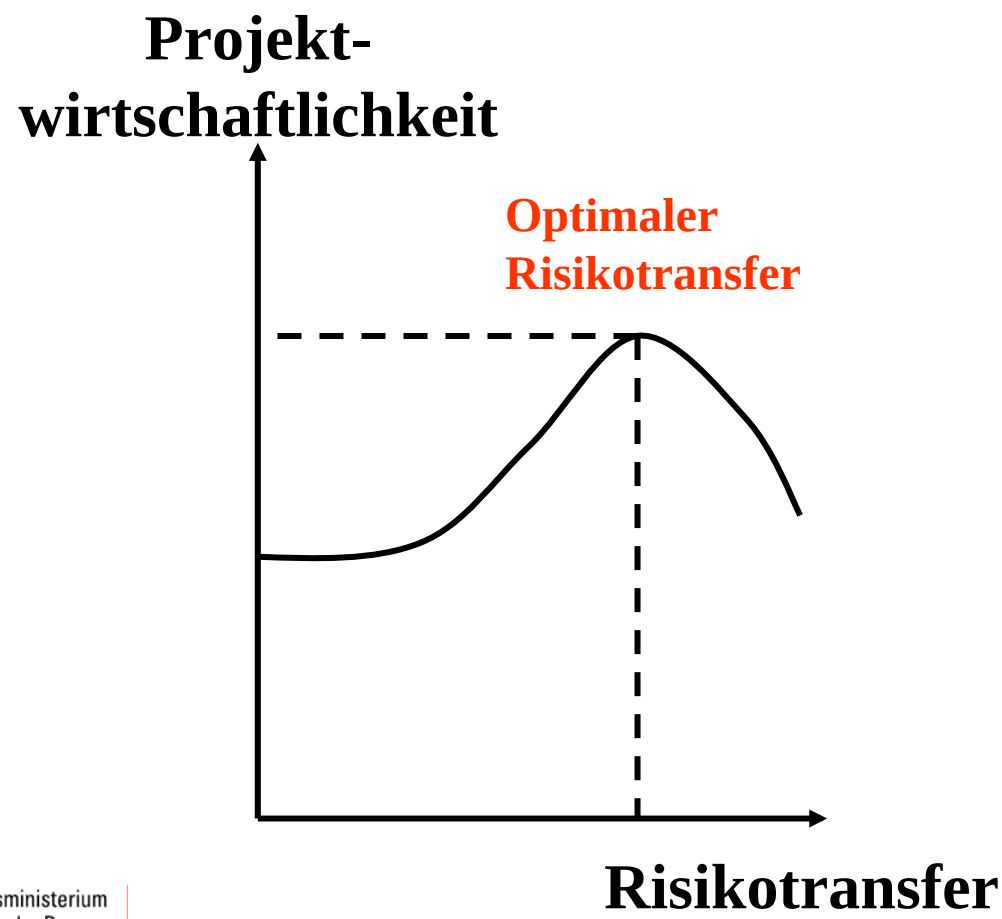
- **Jedes Risiko hat (s)einen Preis.**

- **„Wer nicht wagt, der nicht gewinnt!“**

Die Idee: Zusammenarbeit von Privatwirtschaft und öffentlicher Hand

- **PPP-Gedanke: Wirtschaftlichkeit, Partnerschaftlichkeit**
- **Ziel: Wirtschaftlichkeit für beide Vertragsparteien (Win-Win-Situation)**
- **Der zentrale Faktor: Risikoverteilung (effiziente, wirtschaftliche Verteilung von Chancen und Risiken)**

Optimale Risikoallokation ≠ maximaler Risikotransfer



Hauptkriterium bei effizienter Risikoverteilung

Jeder trägt das Risiko, das er am effizientesten beeinflussen und aktiv steuern kann.

- **Der Konzessionsnehmer übernimmt diejenigen Risiken, die er am besten aktiv beeinflussen kann.**

- **Konzessionsgeber (Bund) übernimmt diejenigen Risiken, die er am besten beeinflussen kann.**

- **Beide Vertragsparteien teilen das Risiko angemessen, wenn keiner das Risiko beherrschen kann.**

Musterverteilung (Übersicht):

Risiken, die grundsätzlich beim Konzessionsgeber verbleiben

	Konzessionsgeber	Konzessionsnehmer
Mauterfassungsrisiko	x	
Planungs- und Planfeststellungsrisiko	x	
Grunderwerbsrisiko	x	
Unvorhersehbare Errichtung von Parallel- oder Entlastungsstrecken	x	

Musterverteilung (Übersicht):

Risiken, die grundsätzlich vom Konzessionsnehmer übernommen werden

	Konzessionsgeber	Konzessionsnehmer
Fertigstellungsrisiko		x
Erhaltungs- und Betriebsrisiko		x
Verkehrsmengenrisiko		x
Zustandsrisiko (Konzessionsende)		x

Musterverteilung (Übersicht):

Risiken, die grundsätzlich beide Vertragsparteien tragen

	Konzessionsgeber	Konzessionsnehmer
Höhere Gewalt	x	x
Geologisches Risiko	x	x
Rechtsänderungsrisiko	x	x

Jedes Projekt ist ein Einzelfall

- **Projektspezifisch Chancen und Risiken identifizieren und bewerten.**
- **Risikoverteilung kann daher von Projekt zu Projekt in einzelnen Punkten von Musterregelung abweichen.**
- **Optimale Risikoverteilung ist am Ende jedes Verhandlungsverfahrens zu erreichen.**

TOP 6

Michael Werner;

Partner Norton Rose

Strukturiertes Verhandlungsverfahren

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

20 Minuten

Vorzüge des strukturierten Verhandlungsverfahrens

- **Höheres Maß an *Flexibilität*, insbesondere geeignet für komplexere PPP-Infrastrukturprojekte**
- **Optimierungspotential, Risikoverteilung ín Verhandlungen zu ermitteln**
- **Aus Bietersicht Möglichkeit, innovative technische und/oder finanzielle Lösungen anzubieten**

Vorzüge des strukturierten Verhandlungsverfahrens

- **Besondere Eignung des Verhandlungsverfahrens für A-Modelle:**
  - **Charakter als** BOT-Projekte **(Lebenszyklusgedanke) Bewertung der Angebote im Hinblick auf Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung**
  - **Verhandlungsbedarf insbesondere zu vertraglicher Bestimmung der Risikoverteilung**

Ablauf

- Zweistufiges Verfahren:
  - **europaweiter Teilnahmewettbewerb (Präqualifikation)**
  - **Verhandlungsverfahren (Angebotsphase, Verhandlungsphase, Wertung)**

Teilnahmewettbewerb (Präqualifikation)

- **Konformitätsprüfung und Eignungsprüfung**

- **Beim A-Modell ggü. konventionellen Infrastruktur-maßnahmen höhere Leistungsanforderungen :**
  - **Nachweis zusätzlichen Know-Hows im Hinblick auf Finanzierung, Erhaltung und Betrieb**
  - **Nachweis von Referenzen zu Projektfinanzierung und technischer Leistungsfähigkeit**

Teilnahmewettbewerb (Präqualifikation)

- **Wertung der technischen und finanziellen Leistungsfähigkeit nach vorab erstellter** *Bewertungsmatrix*

- **Ziel: Auswahl von vier geeigneten Bewerbern, die zur Angebotsabgabe aufgefordert werden**

Angebotsphase

- **Mit Aufforderung zur Angebotsabgabe Übersendung der Verdingungsunterlagen**
- **Funktionale Leistungsbeschreibung**
- **Mit Angebotsabgabe legen Bieter Verhandlungsbedarf dar**

Verhandlungsphase

- **Verschiedene Verhandlungsrunden (Technik, Finanzierung, Recht, etc.)**

- **Sukzessive Reduktion des Bieterkreises (Vorauswahl und Endauswahl)**

Wertung der Angebote

- **Wertung :**
  - **Formelle und inhaltliche Konformitätsprüfung**
  - **Ermittlung des wirtschaftlich günstigsten Angebots**

- **Bewertungsmethodik ausgerichtet nach den verschiedenen Leistungsteilen**

Regelablauf

Bekanntmachung

Präqualifikationsphase

- Antrag
- Präsentation
- Auswahl

Vorstellung Konsortium

Darstellung Konzept: Ausbau, Erhaltung, Betrieb, Finanzierung

präqualifizierte Bewerber

Verhandlungsphase

- Angebot
- Aufklärung
- Wertung
- Verhandlung
- Angebot
- Wertung

Vorläufiges Angebot mit Begründung von Verhandlungspotential

bevorzugte Bieter

[Planungsrunde(n)]
Technikrunde(n)
Finanzierungsrunde(n)
rechtl. Runde(n)

BAFO

endgültiges Angebot

Vertragspartner

Zuschlag

4

Eignungsprüfung

1 bevorzugtes Angebot max. 2 technische Alternativangebote

- unveränderte Angebote
- Nachfragen durch Vergabestelle
- verbindliche Klarstellung / Erläuterung durch Bieter

Vorauswahl

2 (2 Reservebieter)

- beide Angebote mit gleicher Risikostruktur
- feste Finanzierungszusage

Endauswahl

1

TOP 7

Frank Ulber, VIFG, Bereichsleiter PPP

Vergütungssystem des A-Modells

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

1. Grundlagen des Vergütungssystems

- **Konzessionsnehmer hat sämtliche vertraglich vereinbarten Leistungen zu finanzieren**
- **Zur Refinanzierung dienen zwei Elemente:**
  - **Anschubfinanzierung (optional)**
  - **Weiterleitung des auf dem jeweiligen konzessionierten Streckenabschnitt vertraglich vereinbarten LKW-Maut-Anteils**
- **Die Anschubfinanzierung erhält der Konzessionsnehmer gemäß Zahlungsplan und Baufortschritt**

2. Anschubfinanzierung (Baukostenzuschuss)

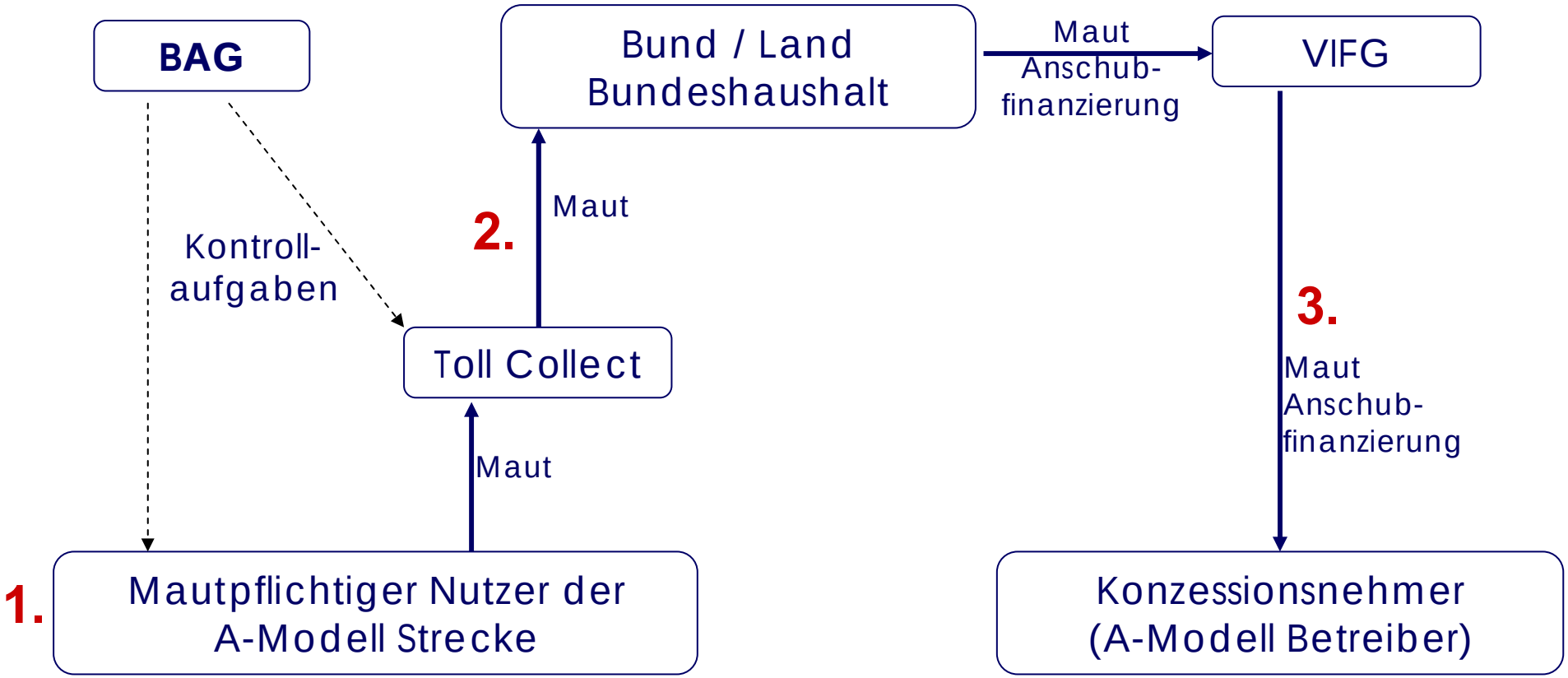
- **Konzessionsgeber kann dem Konzessionsnehmer eine Anschubfinanzierung zur Verfügung stellen**

- **Die Höhe der benötigten Anschubfinanzierung muss der Bieter im Rahmen seines Angebotes vorschlagen**

3. Mautweiterleitung

- **Während der Konzessionslaufzeit erhält der private Konzessionär den auf dem jeweiligen Streckenabschnitt vertraglich vereinbarten LKW-Maut-Anteil**
- **Die Höhe der weitergeleiteten LKW-Maut unterliegt dem Verkehrsmengenrisiko**
- **Die Maut wird ab Übergabe der Konzessionsstrecke weiter geleitet**

4. Übersicht der Zahlungsströme



BAG .... Bundesamt für Güterverkehr

TOP 8

Ministerialrat Dr.-Ing. Krause;
BMVBWReferatsleiter:
Straßenverkehrstechnik,kommunaler Straßenbau

Konzeption des LKW-Mautmodells

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

LKW-Maut in Deutschland
Einführung der Maut am 01. Januar 2005

Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) vom 12.04.2002

- Mautaufkommen für Verkehrsinfrastruktur
- Entlastung des Güterverkehrsgewerbes durch Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen
- Lkw mit min. 12 t zGG
- Kilometergenaue Erhebung
- Gebührenpflicht auf Autobahnen
- Differenzierung der Mautsätze nach Achse, Schadstoffemissionsklassen
- Verordnungsermächtigungen

Mautpflichtiges Straßennetz

Prognose für 2003

Bundesautobahnen

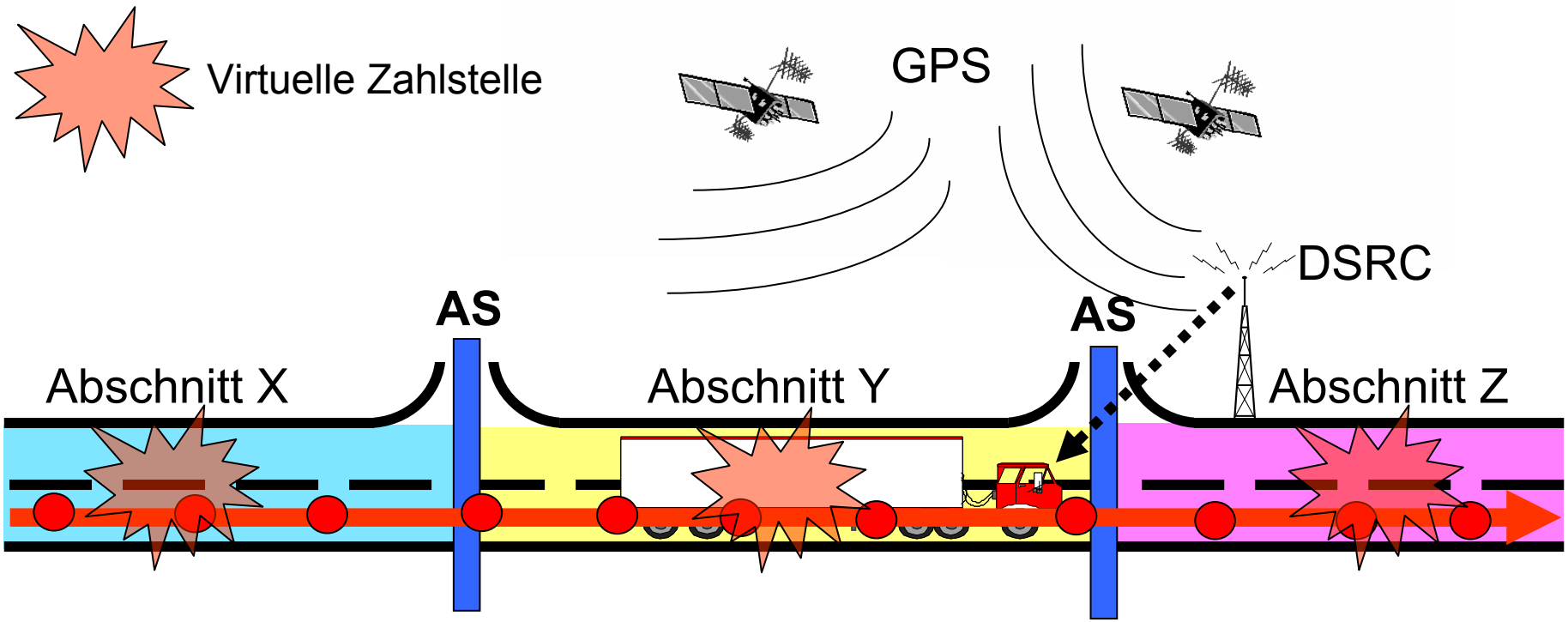
Länge	ca. 12.000 km
Anschlussstellen	2213
Autobahnkreuze	251

Mautpflichtige Fahrleistungen

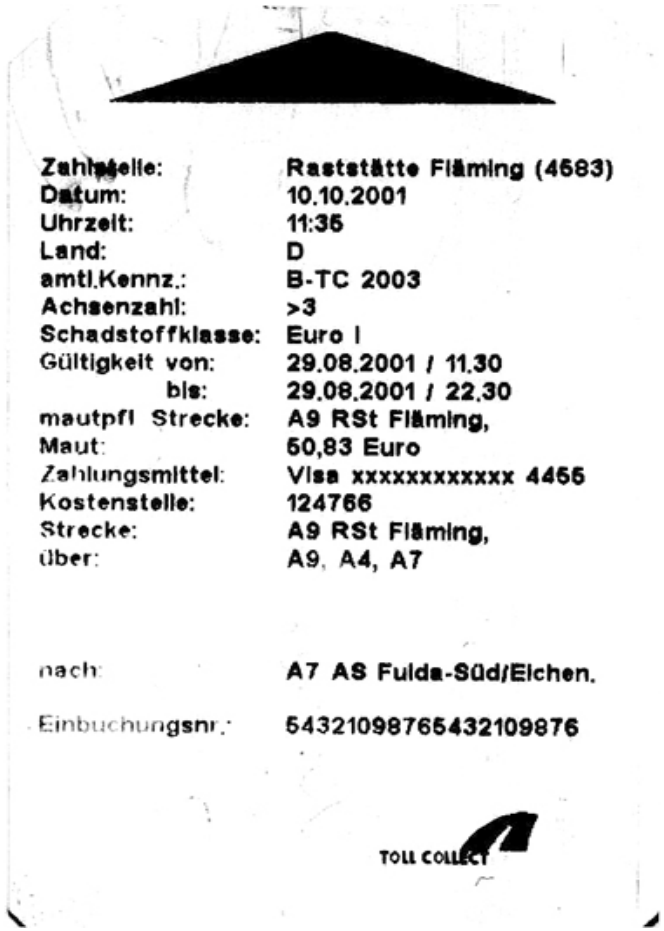
ca. 22,7 Mrd. Fahrzeugkilometer pro Jahr, davon ca. 35 % durch ausländische Fahrzeuge erbracht

Das System im Überblick
Terminals und OBU

Automatische Gebührenerhebung
Gebührenbestimmung mittels virtueller Zahlstellen



Die manuelle Einbuchung per Terminal



Zahlstelle:	Raststätte Fläming (4583)
Datum:	10.10.2001
Uhrzeit:	11:35
Land:	D
amtl.Kennz.:	B-TC 2003
Achsenzahl:	>3
Schadstoffklasse:	Euro I
Gültigkeit von:	29.08.2001 / 11.30
bis:	29.08.2001 / 22.30
mautpfl Strecke:	A9 RSt Fläming,
Maut:	50,83 Euro
Zahlungsmittel:	Visa xxxxxxxxxxxx 4455
Kostenstelle:	124766
Strecke:	A9 RSt Fläming,
über:	A9, A4, A7
nach:	A7 AS Fulda-Süd/Eichen.
Einbuchungsnr.:	54321098765432109876

TOLL COLLECT

- Zahlstellenstandort
- Datum der Buchung
- Amtliche Kennzeichen
- Gebührenparameter
- Gültigkeitszeitraum
- Eingebuchte Strecke
- Mautgebühr
- Zahlungsmittel
- Einbuchungsnummer

Das Lkw-Maut System: OBU Daten

Registrierungen (per 04.03.2005):

93.000 Unternehmen
616.000 mautpflichtige KFZ

Verbaute OBU‘s (per 06.03.2005):

396.000

Das Lkw-Maut System: Aktuelle Ergebnisse

Vorgenommene Buchungen nach Umsätzen (Prozent, erste Märzwoche):

Internet	Terminal	OBU
1,5	18,5	80

Lkw-Maut System: Einnahmen (Umsätze)

Januar 2005	**209 Mio €**
Februar 2005	**215 Mio €**
Einnahmeerwartung 2005 (HH)	3,0 Mrd €

Ausblick 2005
Mautweiterleitung A-Modell

- streckenabschnittsbezogene monatliche Ausweisung der Maut aufgeteilt nach
  - Fahrzeugzahl
  - Achsklassen
  - Schadstoffklassen

TOP 9

BAG

Abrechnungs- und Kontrollsystem

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005

„Kontrolle und Abrechung im Lkw-Mautsystem“

Informationstag A-Modelle
17. März 2005, Berlin

Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

1 Vortragsgliederung

- Kontrolle der Mautentrichtung
- Ordnungswidrigkeitenverfahren und Nacherhebung
- Prüfung der Mauteinnahmen

Grundannahmen Enforcement für LKW-Maut

- Ausgangspunkt:
  - Es besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Kontrollaufwand und den Mauteinnahmen. Ein zu niedriger Kontrollaufwand führt zu Einnahmeausfällen.

Grundannahmen Enforcement für LKW-Maut

- Annahmen im Einzelnen:
  - jährlich 100 Mio. mautpflichtige Einzelfahrten
  - 10 % davon, d.h. 10 Mio. Fahrzeuge sind zu kontrollieren, damit Beanstandungsquote (Mautprellerquote) kleiner 5 % (Zum Vergleich: bei den Lenk- und Ruhezeiten ist eine Kontrollquote von nur 1 % europarechtlich vorgegeben)

- Lösung:
  - effektive Stichprobenkontrolle bei angemessener Bußgeldbewehrung.

2 Kontrolle

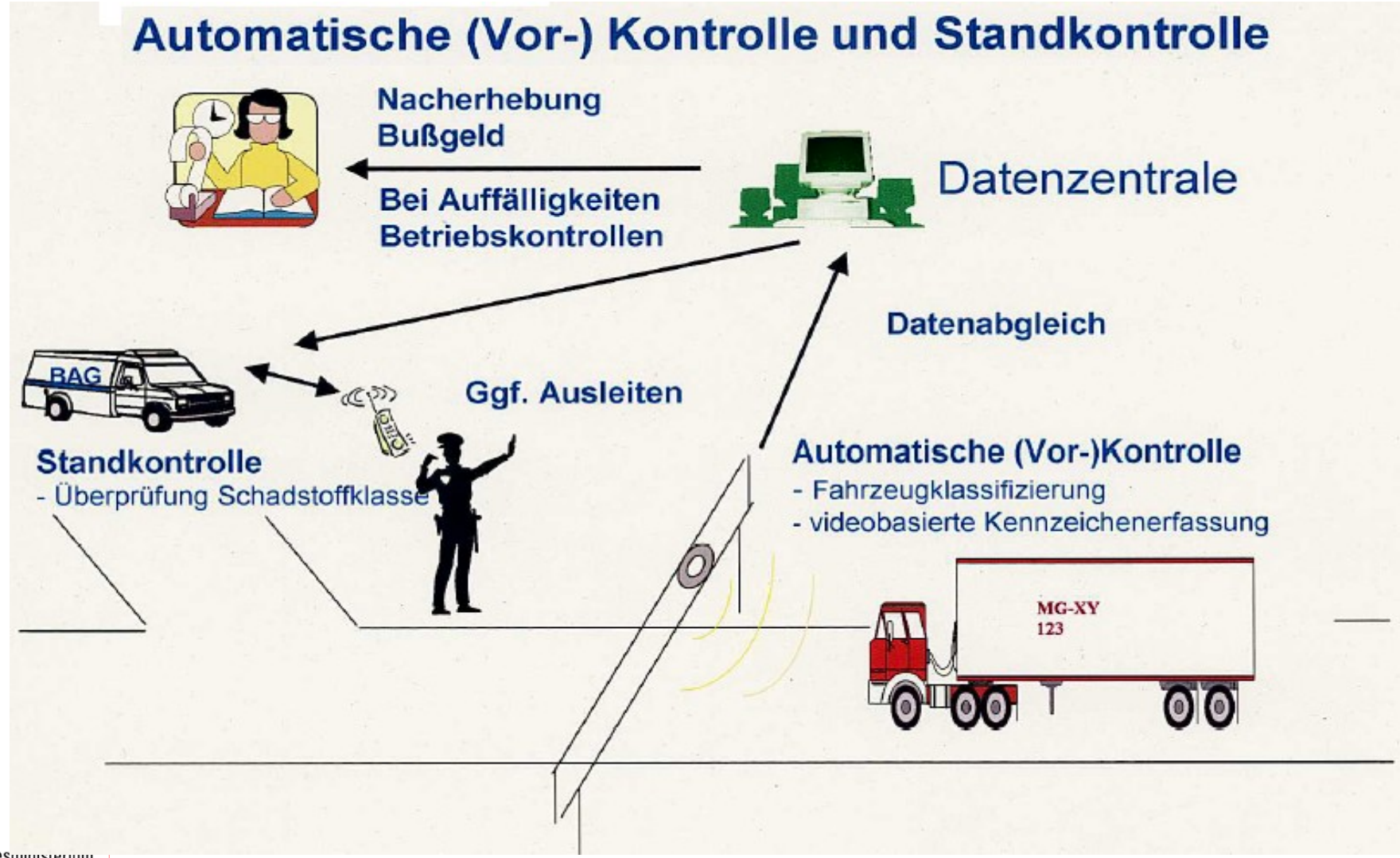
Kontrollarten:

- automatische Kontrollen (mittels 300 Kontrollbrücken)
- stationäre Kontrollen (nachgelagerte Standkontrollen des BAG hinter Kontrollbrücken)
- mobile Kontrollen (ca. 280 Kontrollfahrzeuge des BAG)
- Betriebskontrollen des BAG (nur bei in Deutschland ansässigen Unternehmen möglich)

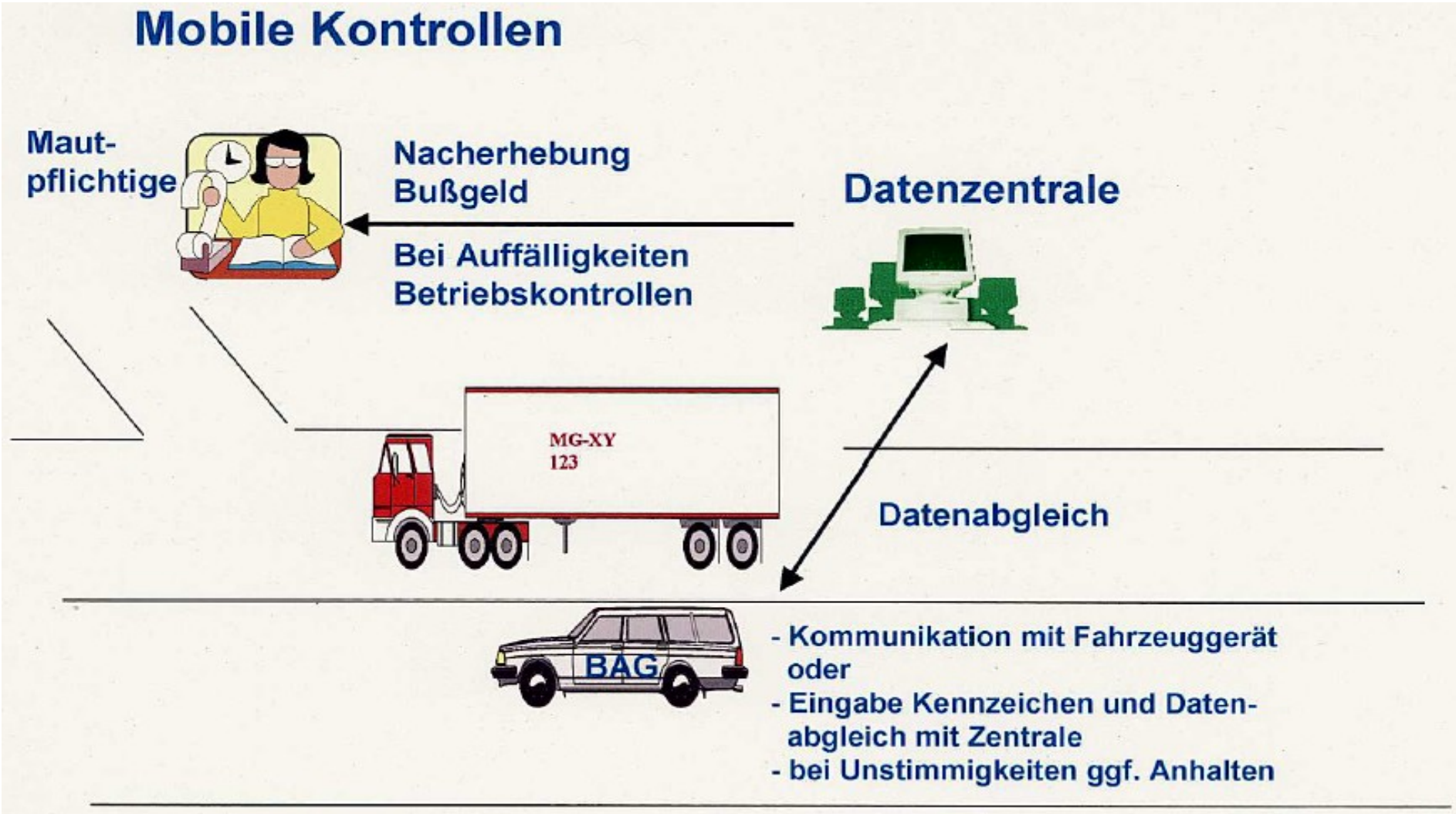
2 Kontrolle

2 Kontrolle

2 Kontrolle


Automatische (Vor-) Kontrolle und Standkontrolle
Nacherhebung
Bußgeld
Bei Auffälligkeiten
Betriebskontrollen
Datenzentrale
Datenabgleich
BAG
Ggf. Ausleiten
Standkontrolle
- Überprüfung Schadstoffklasse
Automatische (Vor-)Kontrolle
- Fahrzeugklassifizierung
- videobasierte Kennzeichenerfassung
MG-XY
123

2 Kontrolle


Mobile Kontrollen
Maut-
pflichtige
Nacherhebung
Bußgeld
Bei Auffälligkeiten
Betriebskontrollen
Datenzentrale
MG-XY
123
Datenabgleich
BAG
- Kommunikation mit Fahrzeuggerät
oder
- Eingabe Kennzeichen und Daten-
abgleich mit Zentrale
- bei Unstimmigkeiten ggf. Anhalten

2 Kontrolle

Erste Kontrollergebnisse:

- Allein im Januar 2005 wurden insgesamt 1,4 Mio. Fahrzeuge kontrolliert. Hierbei verhielten sich 97 % der Mautpflichtigen ordnungsgemäß, nur 3 % der Fälle führten zu Beanstandungen.

- Im Februar 2005 ist die Beanstandungsquote auf unter 3 % gefallen.

3 Ordnungswidrigkeitenverfahren und Nacherhebung

Ordnungswidrig handelt nach § 10 Autobahnmautgesetz (ABMG) insbesondere derjenige, der

1.) die Maut nicht oder nicht rechtzeitig entrichtet
2.) einen Beleg über die Mautentrichtung nicht mitführt
3.) es anordnet oder zulässt, dass ein solcher Beleg nicht mitgeführt wird.

3 Ordnungswidrigkeitenverfahren und Nacherhebung

Die Regeltatbestände sind aufgeschlüsselt nach

- Fahrzeugführer und
- Halter, Eigentümer oder die Person, die über den Gebrauch des LKWs bestimmt (Disponent)

sowie

- vorsätzliches und
- fahrlässiges Handeln.

3 Ordnungswidrigkeitenverfahren und Nacherhebung

Beispiel: Ordnungswidrig nach § 10 ABMG handelt insbesondere derjenige, der die Maut nicht oder nicht rechtzeitig entrichtet.

Die Höhe des Bußgeldes beträgt insoweit:

Verstoß durch	Fahrer	Unternehmer
Fahrlässig	75 €	150 €
Vorsätzlich	150 €	300 €

3 Ordnungswidrigkeitenverfahren und Nacherhebung

Der Bußgeldrahmen beträgt nach § 10 ABMG bis zu 20.000 €, um auch erhebliche Verfehlungen und Wiederholungstaten ahnden zu können.

Daneben wird zu wenig entrichtete Maut nacherhoben. Kann bei der nachträglichen Mauterhebung die tatsächliche Wegstrecke der Benutzung mautpflichtiger Bundesautobahnen nicht festgestellt werden, so wird pauschal Maut für 500 km Wegstrecke nacherhoben (§ 8 Abs. 2 ABMG).

4 Prüfung der Mauteinnahmen

Ziel: **Vollständige und korrekte Erhebung der Mauteinnahmen**

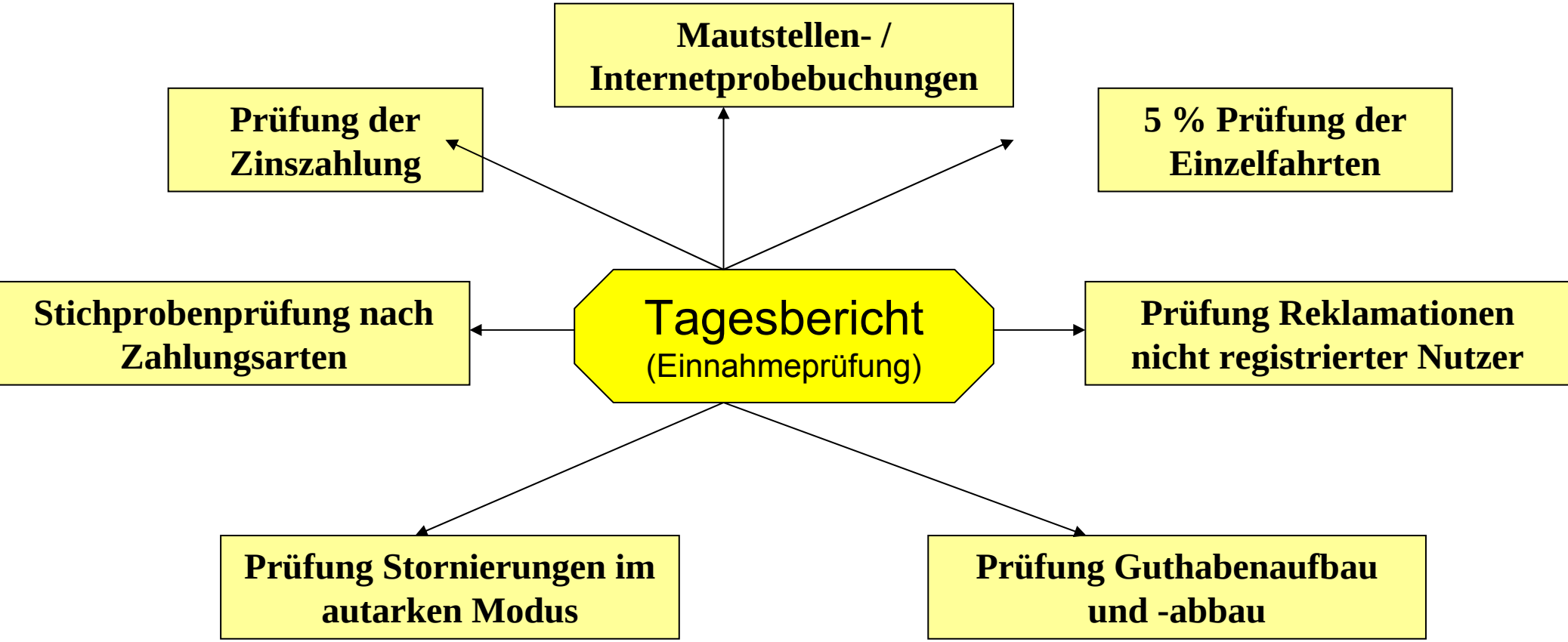
Buchungsarten:

- **Automatisches Verfahren**
- **Terminaleinbuchung**
- **Interneteinbuchung**
- **Maut per Call**

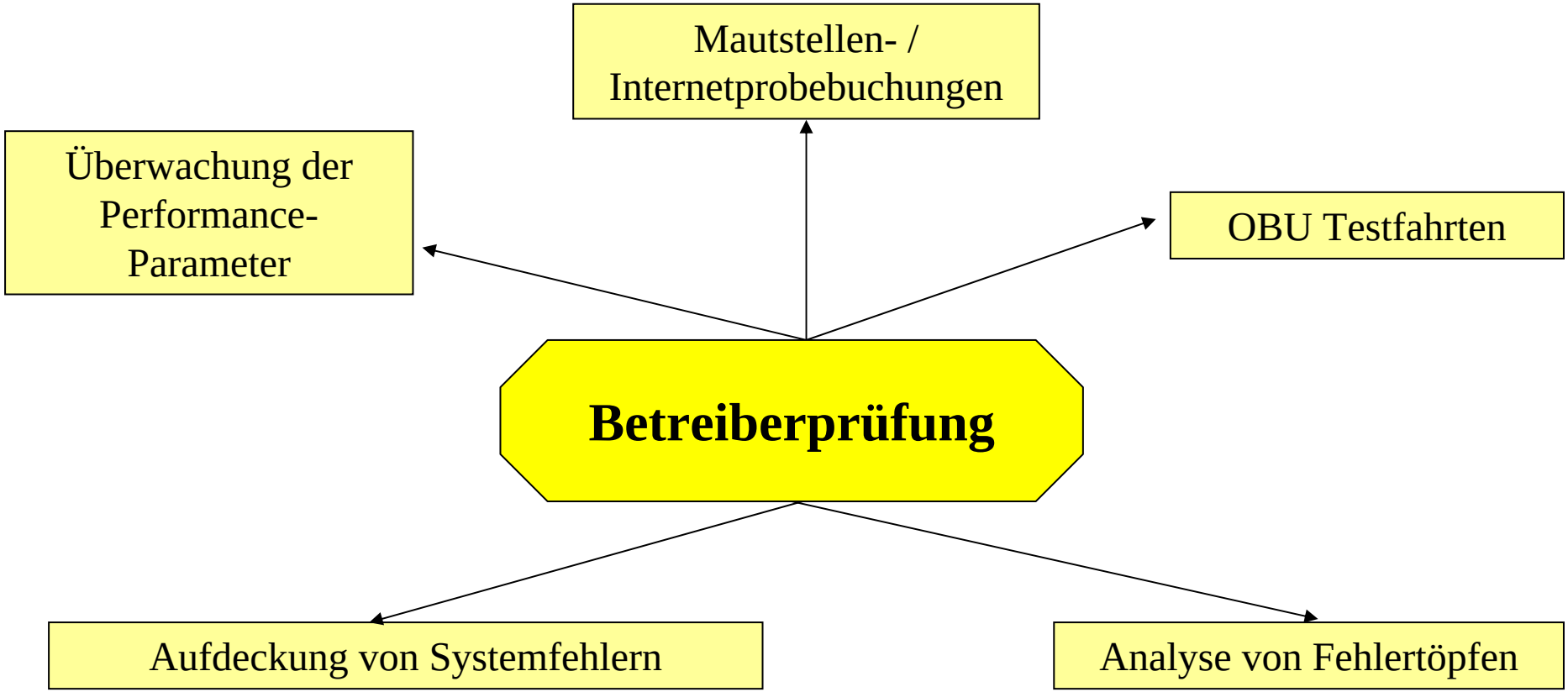
Auskehr der Maut an den Bund gemäß den Regeln des Betreibervertrages mittels Tagesbericht

Kontrolle des Tagesberichts durch : **Einnahme- und Betreiberprüfung**

4 Prüfung der Mauteinnahmen



4 Prüfung der Mauteinnahmen



TOP 10

Fragerunde

Informationstag zum A-Modell
Berlin, 17. März 2005