

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 19/2903 –**

Übernahme und Veräußerung der Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Januar 2018 wurde von der Bundesregierung bekanntgegeben, die Toll Collect GmbH nicht nur für eine „juristische Sekunde“ zu übernehmen, sondern für einen Zeitraum von sechs Monaten zwischen dem 1. September 2018 und dem 1. März 2019 (www.tagesschau.de/wirtschaft/tollcollect-103.html).

Da die Hintergründe dieser Entscheidung nicht bekannt sind, müssen angesichts des öffentlichen Interesses an der Ausschreibung der Anteile der Toll Collect GmbH offene Fragen geklärt werden.

1. Aus welchen Gründen wurde die Veräußerung der Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH, welche gemäß Ausschreibungstext zum 1. September 2018 erfolgen sollte (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:387932-2016:TEXT:DE:HTML&src=0>), auf den 1. März 2019 (www.morgenpost.de/politik/article213271513/Mautbetreiber-Toll-Collect-wird-laengerfristig-verstaatlicht.html) verschoben?
2. Welche Unternehmen bzw. Konsortien haben Angebote für die Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH abgegeben (bitte unter Angabe der Gesellschafter der Konsortien angeben), und welche Unternehmen bzw. Konsortien sind wann aus dem Bieterverfahren ausgeschieden (bitte unter Angabe der der Bundesregierung bekannten Gründe ausführen)?
3. Wann wird die Bundesregierung den Zuschlag voraussichtlich erteilen (bitte unter Angabe der geplanten Zeitschiene angeben)?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1a bis 1h auf Bundestagsdrucksache 19/2950 verwiesen.

4. Was genau wurde mit welchem Ergebnis im Rahmen der „Technischen Due Diligence“ (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:152851-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>) geprüft, und wann wurde diese Prüfung abgeschlossen (bitte unter Angabe des Auftragnehmers angeben)?
6. Wurden weitere Bereiche (z. B. finanzielle oder rechtliche Risiken) der Toll Collect GmbH einer Due-Diligence-Prüfung unterzogen?
Wenn ja, welche, und mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht?
7. Welche Bereiche der Toll Collect GmbH werden gegebenenfalls nach dem Ziehen der Call Option einer Due-Diligence-Prüfung unterzogen (bitte begründen), und wann wurde die Call Option genau gezogen (bitte begründen)?

Die Fragen 4, 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur führte mit der Unterstützung seiner juristischen, wirtschaftlichen und technischen Berater bei der Toll Collect GmbH eine Due Diligence durch. Diese umfasste die Prüfung rechtlicher, wirtschaftlicher, steuerlicher und technischer Sachverhalte, insbesondere zur Information der Bieter im Vergabeverfahren und um Risiken in der Gesellschaft zu identifizieren. Die technische Due Diligence des Bundes bei der Toll Collect GmbH wurde durch die Rapp Trans AG durchgeführt und umfasste insbesondere die Prüfung des technischen Zustands des Lkw-Mautsystems.

Die Ausübung der Call Option wurde mit Schreiben vom 25. Mai 2018 gegenüber Toll Collect GmbH, deren Konsorten und der Toll Collect GbR angekündigt. Die Ausübung wird Ende August 2018 mit Wirkung zum 1. September 2018 erfolgen.

5. Ist die Toll Collect GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung ihrer Verpflichtung nachgekommen, allen Bietern umfassende Einsichtsrechte einzuräumen (bitte begründen), und wenn ja, wie wird dies gewährleistet?

Ja.

8. Wie und von wem wird der Kaufpreis, den der Bund für die Toll Collect GmbH zu entrichten hat, ermittelt, und wann wird dies nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich abgeschlossen sein?

Der Kaufpreis, den der Bund an die Gesellschafter der Toll Collect GmbH für die Übernahme der Geschäftsanteile zu zahlen hat, bemisst sich nach dem bilanziellen Eigenkapital der Toll Collect GmbH am Bewertungsstichtag (Tag vor dem Übertragungstag der Geschäftsanteile an den Bund) vor Ablösung des verzinslichen Fremdkapitals, zuzüglich des im Zwischenabschluss bilanzierten verzinslichen Fremdkapitals. Die Höhe des Kaufpreises wird durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer ermittelt. Der genaue Zeitpunkt der Fertigstellung des Gutachtens des Wirtschaftsprüfers steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

9. Wurden alle Investitionen in das Lkw-Mautsystem nach Kenntnis der Bundesregierung über Vergütungen des Bundes finanziert?

Wenn ja, aus welchen Gründen wird für den Bund ein Kaufpreis für die Toll Collect GmbH fällig?

Wenn nein, welche Investitionen wurden nicht über Vergütungen des Bundes abgegolten, und welche zusätzlichen Eigentumsübertragungen (Patente etc.) rechtfertigen die Zahlung eines Kaufpreises durch den Bund (bitte unter Angabe der jeweiligen Höhe der Bestandteile des Kaufpreises aufführen)?

Die Investitionen der Toll Collect GmbH wurden über die vom Bund gezahlte Vergütung finanziert. Der Kaufpreis wird für das in der Toll Collect GmbH vorhandene Eigenkapital gezahlt, das der Bund nach Übertragung der Geschäftsanteile wirtschaftlich nutzen kann.

10. Bedurfte eine Vergabe von Nachunternehmerverträgen durch die Toll Collect GmbH stets der Einwilligung des Bundes (bitte begründen)?

Wenn nein, warum nicht, bzw. seit wann ist nicht jede Vergabe von Nachunternehmerverträgen mehr zustimmungspflichtig (bitte begründen)?

11. Welche Nachunternehmerverträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt vergeben (bitte unter Angabe der Auftragnehmer und Gegenstand der Nachunternehmerverträge angeben)?

12. Welche der in Frage 11 erfragten von der Toll Collect GmbH geschlossenen Nachunternehmerverträge enden mit dem Ablauf des Betreibervertrages zum 1. September 2018?

Mit welchen der betreffenden Auftragnehmer führt die Bundesregierung Verhandlungen hinsichtlich einer Weiterführung der Geschäftsbeziehung (bitte begründen)?

13. Welche der in Frage 11 erfragten von der Toll Collect GmbH geschlossenen Nachunternehmerverträge enden nicht mit dem Ablauf des Betreibervertrages zum 1. September 2018?

Welche (Rest)Laufzeit haben diese Verträge und mit welchen jährlichen Kosten rechnet die Bundesregierung im Zusammenhang mit diesen Verträgen?

Die Fragen 10 bis 13 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Abschluss von Nachunternehmerverträgen bedarf in den im Betreibervertrag geregelten Fällen der vorherigen Zustimmung des Bundes. Die Toll Collect GmbH hat entsprechend ihren vertraglichen Verpflichtungen die zum störungsfreien Weiterbetrieb des Lkw-Mautsystems erforderlichen Nachunternehmerverträge in Abstimmung mit dem Bundesamt für Güterverkehr verlängert. Weitergehende Informationen sind aus Datenschutzgründen nicht möglich.

14. Liegen nach Kenntnis der Bundesregierung für den Lkw-Mautbetrieb durch die Toll Collect GmbH relevante Patente bzw. Schutzrechte bei der Toll Collect GbR bzw. bei deren Konsorten?

Wenn ja, welche, und mit welchen Kosten in Form von Lizenzgebühren rechnet die Bundesregierung für den Zeitraum, in welchem sich die Toll Collect GmbH im Eigentum des Bundes befindet?

Wenn nein, kann die Bundesregierung ausschließen, dass ab dem 1. September 2018 solche Lizenzgebühren anfallen (bitte begründen)?

Nach dem derzeitigen Betreibervertrag besteht die Verpflichtung, die Toll Collect GmbH mit allen für den Mautbetrieb notwendigen gewerblichen Schutzrechten, einschließlich Patenten, auszustatten. Die Bundesregierung geht davon aus, dass diese Verpflichtung erfüllt wird.

15. Aus welchen Gründen beabsichtigt die Bundesregierung, die Anteile an der Toll Collect GmbH wieder zu veräußern?
16. Welche genauen Vorteile hat nach Ansicht der Bundesregierung ein Mautbetrieb in Form einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft im Vergleich zu einem Mautbetrieb durch
- a) die öffentliche Hand selbst,
 - b) eine GmbH in vollständigem Bundesbesitz
- (bitte ausführlich begründen)?
17. Wann wurde durch die Bundesregierung gemäß Bundeshaushaltsordnung abschließend geprüft, ob ein Mautbetrieb durch Private wirtschaftlicher ist als eine Aufgabenerledigung durch den Bund (bzw. nachgeordneter Behörden), und was war das Ergebnis?
18. Wann wurde durch die Bundesregierung abschließend geprüft, ob ein Mautbetrieb durch Private wirtschaftlicher ist als eine Aufgabenerledigung durch eine bundeseigene GmbH, und was war das Ergebnis?

Die Fragen 15 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/2950 verwiesen.

19. Welche Kosten (wie z. B. Strafzahlungen an Bieter) entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei einer Aufhebung der Ausschreibung der Anteile an der Toll Collect GmbH durch die Bundesregierung (bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 auf Bundestagsdrucksache 19/2950 verwiesen.

20. Inwiefern trägt die „Beendigung der Schiedsverfahren [...] dazu bei, einheitliche Wettbewerbsbedingungen aller Bieter im laufenden Vergabeverfahren durch die Schaffung der gleichen Ausgangslage für die Angebotskalkulation zu gewährleisten“ (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 119 des Abgeordneten Jörg Cezanne auf Bundestagsdrucksache 19/2766), und welche Vor- oder Nachteile hätten die einzelnen verbliebenen Bieter nach Auffassung der Bundesregierung im Falle einer Weiterführung der Schiedsverfahren (bitte begründen)?

Die Beendigung der Schiedsverfahren trägt dazu bei, einheitliche Wettbewerbsbedingungen aller Bieter im laufenden Vergabeverfahren durch die Schaffung der gleichen Ausgangslage für die Angebotskalkulation zu gewährleisten. Durch die Beendigung der Schiedsverfahren werden die Komplexität der vertraglichen Regelungen, die Streit anfälligkeit und die Risiken für alle Parteien reduziert.

Die Bundesregierung äußert sich im Übrigen nicht zu hypothetischen Fragestellungen.

