Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4119**

19. Wahlperiode 03.09.2018

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Geplante Privatisierung von Toll Collect

Im Mai 2018 wurden die Rechtstreitigkeiten zwischen dem Bund und Toll Collect GmbH, dem privaten Betreiber des Lkw-Mauterhebungssystems, nach 14 Jahren beigelegt. Seit 2004 wurden rund 250 Mio. Euro Steuergelder für die Anwaltskosten des Bundes im Rahmen des sogenannten Mautschiedsverfahrens verausgabt.

Dennoch hat sich die Bundesregierung kürzlich gegen einen zukünftigen Betrieb des Lkw-Mautsystems aus Bundeshand entschieden und plant nun die erneute Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und den Abschluss eines neuen Betreibervertrages zum Betrieb des Lkw-Mautsystems mit einem privaten Betreiber. Der neue Kontrakt soll eine Laufzeit bis zum 31. August 2030 haben. Das entsprechende Vergabeverfahren soll noch im Jahr 2018 abgeschlossen werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie lautete der konkrete Auftrag an die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zur Durchführung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Mautbetriebs für die Lkw-Maut (bitte im Wortlaut wiedergeben)?
2. Welche Annahmen hinsichtlich der Gesamt-Kapitalkosten eines privaten Betreibers (WACC, also einschließlich Renditeforderungen der Privaten im Bereich des Eigenkapitals) nach dem derzeit verfolgten Privatisierungs- bzw. ÖPP-Modell (ÖPP = Öffentlich-private Partnerschaft) sind in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung getroffen worden?
3. In welchem exakten Zeitraum wurde die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt?
4. Auf welche Weise wurden im Rahmen der Untersuchungen die Erfahrungen aus welchen anderen Staaten berücksichtigt, in denen die Betreiberaufgabe hinsichtlich des Mautsystems von der öffentlichen Hand bzw. öffentlichen Infrastrukturbetreibern wahrgenommen werden?
5. Wann genau wurde dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erstellte vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung übergeben (bitte das exakte Datum benennen)?

6. Wie viele Seiten bzw. Folien umfasste diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

   Handelt es sich um beschriebene Seiten oder Folien?

   Wie viele Anhänge und/oder Datensätze enthielt die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

7. Wann genau wurden dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Entwurfsfassungen und Vorgängerversionen dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung übergeben (bitte das exakte Datum benennen)?

8. Wie viele Seiten bzw. Folien umfassten diese Vorgängerversionen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung jeweils (bitte einzeln aufschlüsseln)?

9. Ist in der letzten vorliegenden, also finalen Fassung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt, dass der Bund für eine Interimsphase Eigentümer von Toll Collect GmbH sein wird?

   Wenn ja, inwiefern wurde dieser Aspekt bzw. wurden die entsprechenden Risiken berücksichtigt, und wenn nein, warum wurde dieser Aspekt bzw. wurden die entsprechenden Risiken nicht berücksichtigt?

10. Ist es geplant, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kurzfristig in ungeschwärzter oder geschwärzter 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, Mitarbeiter der Abgeordneten, benannte Experten) in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zugänglich zu machen?

    Wenn ja, für wann genau plant dies die Bundesregierung, und wenn nein, warum plant dies die Bundesregierung nicht?

11. Ist es geplant, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Abschluss des Vergabeverfahrens – ggf. in aktualisierter Fassung – in ungeschwärzter oder geschwärzter 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, Mitarbeiter der Abgeordneten, benannte Experten) in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zugänglich zu machen?

    Wenn ja, für wann genau plant dies die Bundesregierung, und wenn nein, warum plant dies die Bundesregierung nicht?

12. Inwiefern ist es – berücksichtigend, dass § 5 der Vergabeverordnung auf den Schutz von Bietern stammenden Wissens (Informationen, Dokumente, Daten etc.) bzw. Wissen über Bieter ausgerichtet ist – für Mitglieder des Deutschen Bundestages sowie ergänzend ggf. auch deren Mitarbeiter sowie externe Experten, die entsprechende Vertraulichkeitszusagen abgeben, ggf. entsprechend der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages möglich, Einsicht in die vom Bund den Bietern bereitgestellten ungeschwärzten oder geschwärzten Vergabeunterlagen im Allgemeinen und die Leistungsbeschreibung und den Vertragsentwurf im Speziellen zu erhalten?

13. In welchem Umfang bzw. in welchen Konstellationen ist im neuen Betreibervertrag im Rahmen des Streitbeilegungsmechanismus ein privates Schiedsgericht vorgesehen?

14. Welche Änderungen gegenüber dem bisherigen Vertrag gibt es bei den Regelungen hinsichtlich eines privaten Schiedsgerichts (bitte eine Gegenüberstellung der Regelungen der bisherigen und den neuen Regelungen zum Schiedsgericht darstellen)?

15. Inwieweit ist vorgesehen, dass das Schiedsgericht in bestimmten Situationen erst angerufen werden muss, bevor die Streitigkeiten im Rahmen der ordentlichen Gerichtsbarkeit behandelt werden können?

16. Inwieweit sind Konstellationen vorgesehen, in denen ein Schiedsgerichtsspruch akzeptiert werden muss und damit einhergehend kein Anrufen der ordentlichen Gerichtsbarkeit mehr möglich ist?

17. Welche Regelungen sind für die Finanzierung des Schiedsgerichts sowie die Auswahl und Vergütung der Mitglieder des Schiedsgerichts vorgesehen?

18. Inwieweit erlauben es die vorgesehenen Regelungen zum privaten Schiedsgericht, dass (nicht-pensionierte) Richterinnen und Richter Mitglieder des Schiedsgerichts werden können?

19. Inwieweit können speziell Richterinnen und Richter Mitglieder des Schiedsgerichts werden, die an einem Gericht tätig sind, an dem etwaige Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Bund und Toll Collect GmbH bzw. den Eigentümern im Rahmen der ordentlichen Gerichtsbarkeit verhandelt werden würden bzw. könnten?

20. Wie ist der aktuelle Stand des Vergabeverfahrens für die Veräußerung von Geschäftsanteilen an der Toll Collect GmbH und den Abschluss eines neuen Betreibervertrags, und in welcher Phase befindet sich das Vergabeverfahren derzeit konkret (Stand: 22. August 2018)?

21. Wie sieht die Zeitplanung der Bundesregierung für das weitere Vorgehen beim Vergabeverfahren aus?

    Wann konkret soll es abgeschlossen sein?

22. Gibt es Verzögerungen hinsichtlich der geplanten Zuschlagserteilung im Vergabeverfahren, und wenn ja, welcher Art sind die Verzögerungen, und wie werden sie sich auf die Vergabe auswirken?

23. Inwiefern wurde geprüft, ob vertragliche Vereinbarungen (z. B. Rückkehrrechte) zwischen Mitarbeitern der Toll Collect GmbH (z. B. den Geschäftsführern) und Bietern bzw. mit diesen verbundenen Unternehmen (z. B. Mutter- und Konzerngesellschaften) bestehen, und wenn ja, wann und durch wen erfolgte eine solche Prüfung, und welche Ergebnisse erbrachte sie (bitte die konkreten Vereinbarungen benennen)?

24. Wie bewertet die Bundesregierung solche vertraglichen Vereinbarungen (z. B. Rückkehrrechte) zwischen Mitarbeitern der Toll Collect GmbH (z. B. den Geschäftsführern) und Bietern bzw. mit diesen verbundenen Unternehmen (z. B. Mutter- und Konzerngesellschaften)?

25. Inwieweit haftet der Bund, wenn die Toll Collect GmbH nach der geplanten Interimsphase (1. September 2018 bis 28. Februar 2019) nicht in dem Zustand und mit dem Fortschritt von technischen und sonstigen (Realisierungs-) Projekten an die neuen Eigentümer übergeben wird, der gemäß den im Vergabeverfahren vorgelegten Dokumenten und im abzuschließenden Betreibervertrag getroffenen Angaben vorliegen sollte bzw. müsste?

26. Inwiefern werden von Seiten der Toll Collect GmbH bzw. deren Geschäftsführung gegenüber dem Bund Zweifel an den Leistungsvorgaben und den damit einhergehenden Zeitplänen geäußert, die der Bund für die Interimsphase vorgesehen hat und die damit den Zustand bedingen, in dem die Toll Collect GmbH zum 1. März 2019 an die neuen Eigentümer übergeben werden soll?

27. Ist den Bietern in den Vergabeunterlagen dargelegt worden, in welchem Ausmaß T-Systems oder andere (Tochter-)Unternehmen des Telekom-Konzerns als Lieferanten der Toll Collect GmbH tätig sind, und wenn ja, inwiefern wurde dies den Bietern dargelegt, und wenn nein, wieso wurde hierauf verzichtet?
28. In welchem Ausmaß waren T-Systems oder andere (Tochter-)Unternehmen des Telekom-Konzerns zwischen 2002 und 2018 als Lieferanten der Toll Collect GmbH tätig?
29. In welchem Ausmaß wurden durch die Toll Collect GmbH zwischen 2002 und 2018 Beratungsverträge abgeschlossen (bitte nach finanziellem Umfang der Verträge, Jahr des Vertragsabschlusses, Laufzeit des Vertrages, beauftragten Unternehmen, Beratungen, Kanzleien etc. und Beratungsgegenstand aufschlüsseln)?
30. Wie hat sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG), die mit der Prüfung von Rechnungen bzw. Vergütungsforderungen der Toll Collect GmbH an den Bund befasst sind, seit 2002 entwickelt?

Berlin, den 28. August 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333