

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Roland Claus, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/2000, 18/2002, 18/2812, 18/2823, 18/2824, 18/2825 –**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2015
(Haushaltsgesetz 2015)**

hier: Einzelplan 12

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit der Vertragsverlängerung mit Toll Collect wird eine wesentliche Säule nachhaltiger Infrastrukturfinanzierung (LKW-Maut auf allen Bundesstraßen) aufs Spiel gesetzt.

Die am 18.11.2014 von dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, der Presse erläuterte und per Brief vom 14.11.2014 dem Haushalts- und Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages mitgeteilte Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect und deren Konsorten um weitere drei Jahre bis zum 31.08.2018, missachtet die Rechte des Deutschen Bundestages und birgt außerdem erhebliche Haushaltsrisiken. Die Vertragsverlängerung vor Beendigung des Schiedsverfahrens I, in dem der Bund von der Toll Collect GbR 5 Milliarden Euro fordert, ist politisch unklug und schadet dem Bund, weil dieser den Betreibern weitere Einnahmen garantiert, ohne dass diese dem Bund im Schiedsverfahren entgegen gekommen sind. Somit gibt es keinen Anreiz für die Betreiber, sich zu ihren Lasten auf eine außergerichtliche Einigung einzulassen. Das bereits seit neun Jahren laufende Schiedsverfahren,

das den Bund zusammen mit dem Schiedsverfahren II insgesamt bereits 127 Mio. € (www.spiegel.de/wirtschaft/a-995345.html) gekostet hat, droht damit noch weiter in die Länge gezogen zu werden. Des Weiteren deuten Presseberichte darauf hin, dass das BMVI Toll Collect in den Vertragsverhandlungen sehr weit entgegengekommen ist. So will der Bund laut Medienberichten auf detaillierte Kostennachweise verzichten („Dobrindts Geheimdeal zur Lkw-Maut“, Berliner Zeitung vom 2.10.2014), so dass neue Regressansprüche kaum noch durchsetzbar wären. Aufgrund dieser haushaltsrelevanten Unklarheiten darf ein neuer Betreibervertrag erst nach Prüfung und Genehmigung durch den Bundesrechnungshof unterzeichnet werden.

Außerdem gibt es die berechtigte Sorge, dass die Vertragsverlängerung die im Koalitionsvertrag verankerte und von einem breiten parlamentarischen Konsens getragene Absicht, die Lkw-Maut 2018 auf alle Bundesstraßen auszuweiten, nicht fristgerecht umgesetzt werden kann, weil auf Grund eines mit der Verlängerung verbundenen Verstoßes gegen das Vergaberecht, voraussichtlich Klagen von Konkurrenten zu erwarten sind. Toll Collect und dessen Konsorten Telekom und Daimler würden mit dem Auftrag für die Vorbereitung der Ausweitung auf alle Bundesstraßen vom Bund die beste Ausgangsposition für den Gewinn des Vertrages für die Mauteintreibung ab Sommer 2018 erhalten („Dobrindt düpiert das Parlament“, Berliner Zeitung vom 19.11.2014).

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect nicht zu unterzeichnen, sondern jetzt die so genannte Call Option zu nutzen und die Toll Collect GmbH bis zum 28.02.2015 zu übernehmen.

Berlin, den 24. November 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion