

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, Annette Groth, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE.

Verlängerung des Betreibervertrages mit der Toll Collect GmbH bis zum 31. August 2018

Der Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH wurde kürzlich um drei Jahre bis zum 31. August 2018 verlängert (www.faz.net/agenturmeldungen/unternehmensnachrichten/anbieter-toll-collect-betreibt-lkw-mautsystem-bis-2018-13329286.html), der bisherige Betreibervertrag hatte eine Laufzeit bis zum 31. August 2015. Der Verkehrsausschuss und der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages wurde über die Absicht der Vertragsverlängerung mit einem Schreiben des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 14. November 2014 (Ausschussdrucksache 18(15)140) unterrichtet. Auf Antrag der Fraktion DIE LINKE, wurde hierzu am 25. November 2014 eine Sondersitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages durchgeführt. Ein dem BMVI am 20. November 2014 mit der Bitte um Beantwortung in dieser Sitzung vorgelegter Fragenkatalog wurde in dieser Sitzung aus Sicht der Fragesteller völlig unzureichend beantwortet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Summen wurden der Toll Collect GmbH in den letzten fünf Jahren jährlich als Vergütung überwiesen, und inwiefern ändern sich mit dem neuen Betreibervertrag die vier Komponenten, davon drei variabel, aus denen sich die Vergütung für die Toll Collect GmbH zusammensetzt (Einzelplan 12, Kapitel 12 09, Titel 532 01)?
2. Mit welcher Vergütung rechnet die Bundesregierung genau für die Jahre 2015 bis 2018 vor dem Hintergrund der Aussage im Schreiben von Bundesminister Alexander Dobrindt (Ausschussdrucksache 18(15)140), die „Betreibervergütung wird auch künftig in etwa auf dem Niveau des bisherigen Finanzplans verbleiben“?
 - a) Bezieht sich die Aussage zum bisherigen Finanztableau auf die tatsächlich gezahlten, vom Bund gekürzten Haushaltsmittel, oder die ursprünglich vereinbarten, eigentlich zu zahlenden Haushaltsmittel?
 - b) Um welche Summe pro Monat und Jahr kürzt der Bund seit wann die Zahlungen an die Toll Collect GmbH?
3. Gilt der neue, verlängerte Betreibervertrag ab 1. September 2015 oder bereits früher (bitte begründen)?

Wenn nein, ab wann gilt er, bzw. welche Teile des neuen Vertrages gelten zu einem früheren Zeitpunkt (bitte begründen)?

4. Trifft der Bericht des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ vom 8. Dezember 2014 („Teure Geschenke“) zu, wonach die zugestandene Rendite der Toll Collect GmbH im ersten Geschäftsjahr 86 Mio. Euro, im zweiten Geschäftsjahr 80 und im dritten 76 Mio. Euro beträgt?

Wenn nein, welche Rendite wird die Toll Collect GmbH jeweils im ersten, zweiten und dritten Vertragsjahr zugestanden?

5. Wie hoch war die vertraglich zugestandene Rendite jeweils in den bisherigen Vertragsjahren?
6. Welche Aufwendungen der Toll Collect GmbH sind im Sinne des bisherigen Betreibervertrages „vergütungsrelevant“ (Berliner Zeitung vom 12. September 2014, „Zahlungen ohne Nachweis“)?

Welche Anforderungen stellt der bisherige Betreibervertrag an die Toll Collect GmbH bezüglich des Nachweises der Vergütungsrelevanz ihrer Aufwendungen?

7. Trifft der Bericht des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ vom 8. Dezember 2014 („Teure Geschenke“) zu, wonach sich die Kostenprüfung laut Anlage 2c des neuen Vertrages auf „zunächst hundert Belegnummern pro Monat“ beschränkt wird?

Wenn ja, wieso müssen nicht alle Belege offengelegt werden, und nach welchen Kriterien werden die vorzulegenden Belege ausgewählt?

Wenn nein, wie viele Belege sollen ab Vertragsbeginn zur Prüfung vorgelegt werden, bzw. ab wann („zunächst“) wird die Nachweispflicht auf welches Maß erweitert?

8. Kann der Bund nach dem neuen Betreibervertrag das Offenlegen aller Belege verlangen (bitte mit Begründung)?
9. Trifft der Bericht des Nachrichtenmagazins „DER SPIEGEL“ vom 8. Dezember 2014 („Teure Geschenke“) zu, wonach die Toll Collect GmbH im alten Betreibervertrag alle vergütungsrelevanten Aufwendungen konkret darlegen musste?

Wenn nein, wie genau ist die Prüfung der vergütungsrelevanten Aufwendungen im alten Betreibervertrag geregelt?

10. Wie viele Belegnummern müssen derzeit von der Toll Collect GmbH offengelegt werden?
11. Warum wurde der Haushaltsantrag zur Vertragsverlängerung mit Datum vom 5. November 2014 nicht mit einem Sperrvermerk versehen, wenn die Entscheidung für die Vertragsverlängerung zu diesem Zeitpunkt noch nicht getroffen war?
12. Warum wurde für die anderen beiden möglichen Optionen (Call Option sowie Übernahme nach Auslaufen des Vertrages) keine jeweils mit Sperrvermerk versehene haushalterische Vorsorge getroffen?
13. Welche Risiken sah die Bundesregierung bei der Call Option, die letztlich den Ausschlag dafür gegeben hat, sich gegen diese Option zu entscheiden?
14. Wie groß schätzt das BMVI die Risiken eines Ausfalls der Mauteinnahmen ein?
15. Trifft der Bericht der „Berliner Zeitung“ vom 12. September 2014 („Zahlungen ohne Nachweis“) zu, dass „nicht nur die eigenen Beamten, sondern auch ein eingekauftes Beratergremium aus TÜV- und KMPG-Beratern sowie Fachjuristen dazu geraten (hat), dass der Bund die Toll Collect GmbH selbst übernimmt“ (bitte begründen)?

16. Wäre es rechtlich möglich, eine als Prüfauftrag im Entwurf eines dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vorgesehene Maut für Lkw zwischen 3,5 und 7,49 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts durch einen Ergänzungsvertrag mit der Toll Collect GmbH noch während der Laufzeit des verlängerten Betreibervertrages, somit also vor dem 1. September 2018, einzuführen?
- a) Sind dazu Vorfestlegungen im Verlängerungsvertrag getroffen worden, und wenn ja, welche sind das?
- b) Plant oder erwägt die Bundesregierung die Einführung einer Vignette für diese Fahrzeugklasse nach dem Muster der Infrastrukturabgabe für Pkw?

Geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab dem Jahr 2018

17. Welchen Charakter hatte das interne Papier des BMVI vom Juni 2014, über das die „Frankfurter Rundschau“ u. a. am 19. November 2014 („Dobrindt düpiert das Parlament“) berichtete, und in dem es angeblich heißt: „Die Beauftragung der Toll Collect mit der Aufrüstung des Erhebungssystems ohne Ausschreibung dieses Auftrages ist vergaberechtlich risikobehaftet“?
- a) Existiert ein Papier des Bundesministeriums mit der zitierten Aussage?
- b) Wann hat der Bundesminister von dieser Vorlage Kenntnis genommen?
18. Ist die Entscheidung über die freihändige Vergabe der Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen an die Toll Collect GmbH bereits getroffen worden (siehe Handelsblatt vom 19. November 2014 „Dobrindt bleibt Toll Collect treu“)?
- Wenn ja, wann?
- Wenn nein, welche weiteren Optionen erwägt die Bundesregierung zur Vorbereitung dieser Ausweitung, und bis wann soll eine Entscheidung getroffen werden?
19. Hat die Bundesregierung ihre Entscheidung dabei auf externe Rechtsgutachten gestützt, bzw. zieht sie solche bei ihrer Entscheidung zu Rate?
- Wenn ja, wer hat diese wann erstellt, und wann wurden oder werden diese veröffentlicht?
20. Wodurch sind bzw. könnten aus Sicht der Bundesregierung die vergaberechtlichen Bedenken bei ihrer Entscheidung für die freihändige Vergabe der Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeräumt sein?
21. Warum müssen die notwendigen vorbereitenden Arbeiten für die Mauterhebung auf allen Bundesstraßen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 54 auf Bundestagsdrucksache 18/3616) nicht ausgeschrieben werden, wenn dies durch die Toll Collect GmbH erfolgt?
22. Bedeutet die Antwort auf die Schriftliche Frage 54 auf Bundestagsdrucksache 18/3616, dass die Mauterhebung auf allen Bundesstraßen nicht vor dem 1. September 2018 starten kann (bitte begründen)?
23. Wann soll nach derzeitigem Planungsstand die Mauterhebung auf allen Bundesstraßen beginnen (bitte begründen)?
24. Wodurch ist genau sichergestellt, dass konkurrierende Unternehmen gleiche Chancen wie die Toll Collect GmbH bei einer Ausschreibung des Systems zur Mauterhebung gewährt würde, und wie sind die im Schreiben vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, vom 14. November 2014 genannten „umfassenden Einsichtsrechte“ vertraglich gesichert?

Wann wurden welche konkurrierenden Unternehmen über diese Klausel(n) in Kenntnis gesetzt, und wie haben sich diese ggf. dazu bislang geäußert?

25. Wann sollen die Gespräche bzw. Verhandlungen über die freihändige Vergabe für die Vorbereitungen der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen 2018 an die Toll Collect GmbH (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 55 auf Bundestagsdrucksache 18/3616) aufgenommen werden?
26. Von welchem Zeitraum für die Verhandlungen geht die Bundesregierung derzeit aus?
27. Ist die Leistungsbeschreibung für den Auftrag zur Ausweitung auf alle Bundesstraßen bereits erstellt worden?
Wenn ja, seit wann liegt diese vor?
Wenn nein, bis wann soll diese erstellt sein?
28. Wann wird voraussichtlich die entsprechende Veröffentlichung bzw. Bekanntmachung im EU-Amtsblatt erfolgen?

Berlin, den 19. Dezember 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion