

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 18/3667 –**

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

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vergütung der Toll Collect GmbH stellte sich in den vergangenen Jahren folgendermaßen dar:

Haushaltsjahr	Betrag in Mio. Euro
2009	542,415
2010	490,727
2011	465,804
2012	488,872
2013	516,834
2014 (noch Soll)	560,946

Die für die Betreibervergütung erforderlichen Mittel können dem Bundeshaushalt 2015 entnommen werden. Dort sind für 2015 rund 537 Mio. Euro veranschlagt. Für die Jahre 2016 bis 2018 wurde eine Verpflichtungsermächtigung mit Fälligkeiten in Höhe von bis zu 587 Mio. Euro (2016), 595 Mio. Euro (2017) und 397 Mio. Euro (2018) ausgebracht. Die Vergütung im Verlängerungszeitraum umfasst neben der originären Betreibervergütung auch die Zusatzprojekte zur Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere rund 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen sowie zur Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht, die ab dem 1. Juli 2015 bzw. ab dem 1. Oktober 2015 implementiert werden sollen.

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)?

Die Vertragsverlängerung gilt ab dem Zeitpunkt ihrer Unterzeichnung. Hierdurch konnten insbesondere die Durchführung und Finanzierung von nicht im ursprünglichen Betreibervertrag vorgesehenen technischen Maßnahmen vertraglich geregelt werden, die für die reibungslose Weiterführung des Mautsystems bis zum Jahr 2018 erforderlich sind. Auch trägt die angepasste Vergütung den betriebswirtschaftlichen Effekten aus der verlängerten Restlaufzeit des Betreibervertrages Rechnung (u. a. Streckung von Abschreibungen).

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?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Höhe der der Toll Collect GmbH zugestandenen Rendite in den Verlängerungsjahren kann keine Auskunft erfolgen, da diese Informationen Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Toll Collect GmbH berühren.

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?

Aufwendungen sind in der Regel vergütungsrelevant, wenn diese in den vereinbarten Planrechnungen „explizit“ angesetzt worden sind, nicht der Korrektur von „Fehlern“ dienten oder nicht anderweitig bereits vergütet worden sind. Alle diese Aufwendungen müssen von der Toll Collect GmbH dezidiert nachgewiesen werden.

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?

Die Fragen 7 bis 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Einschränkung der Kostenprüfung im Verlängerungszeitraum existiert nicht. Die Toll Collect GmbH muss nach wie vor (siehe die Antwort zu Frage 6)

alle vergütungsrelevanten Aufwendungen dezidiert darlegen. Der Bund hat Einsicht in alle Belege, die bei der Toll Collect GmbH anfallen.

Es wurde zusätzlich vereinbart, in sog. Klärungsrunden bei der Toll Collect GmbH vor Ort monatlich bis zu 100 strittige Sachverhalte (Belege) mit den Fachexperten bilateral zu klären, um die Streitfälle einzugrenzen und bei unterschiedlicher Auslegung von Sachverhalten möglichst frühzeitig Einvernehmen zu erzielen.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Veranschlagung der für eine Verlängerung des Betreibervertrages erforderlichen Verpflichtungsermächtigung erfolgte im Rahmen der parlamentarischen Beratung des Bundeshaushalts 2015. Insoweit hätte ein entsprechender Sperrvermerk vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen werden müssen.

Eine haushalterische Vorsorge für die Ausübung der Call Option oder für eine Übernahme von Toll Collect nach Auslaufen des Betreibervertrags konnte nicht getroffen werden, da die erforderliche Due Diligence noch nicht durchgeführt wurde und der zu veranschlagende Wert deshalb nicht bestimmbar war. Insoweit lag hierfür keine Haushaltsreife vor.

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)?

Die Fragen 13 bis 15 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Call Option hätte die Mauterhebung auf weiteren 1 100 km Bundesstraßen sowie die Vertiefung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht nicht fristgerecht umgesetzt werden können, da die Toll Collect GmbH dann die einzelnen Leistungen hätte ausschreiben müssen. Dies hätte bereits ab dem Jahr 2015 zu erheblichen Einnahmeverlusten geführt.

Daneben ist bei einer Ausübung der Call Option zu berücksichtigen, dass das Risiko des Ausfalls von Mauteinnahmen vollständig auf den Bund als Eigentümer der Toll Collect GmbH übergegangen wäre. Im laufenden Betreibervertrag inkl. Verlängerungszeitraum wird das Risiko von Mautausfällen hingegen vollständig von der Toll Collect GmbH getragen.

Das Risiko eines Einnahmeausfalls hätte bei einem Einnahmenvolumen von rund 4,5 Mrd. Euro pro Jahr eine erhebliche Schadensauswirkung.

Einschätzungen von Fachbeamten und Beratern stellen im Rahmen der Entscheidungsfindung über einen rechtlich, wirtschaftlich und technisch komplexen Sachverhalt wie die Fortführung der Lkw-Maut oftmals nur eine Momentaufnahme der jeweils aktuellen Diskussion dar und können sich in der weiteren Diskussion verändern.

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?

Nein.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

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?

Die Fragen 18 bis 21 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Entscheidung über das weitere Vorgehen bei der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ist noch nicht getroffen. Derzeit werden noch alle Optionen zur Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen geprüft. Zur Entscheidungsfindung wird auch externer technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Sachverstand hinzugezogen.

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)?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Antwort auf die Schriftliche Frage 54 auf Bundestagsdrucksache 18/3616 bedeutet nur, dass die Bemautung aller Bundesstraßen im Falle des Ausübens der Call Option nicht zügiger realisiert werden kann. Es wird weiterhin eine Mauterhebung auf allen Bundesstraßen ab Mitte 2018 angestrebt.

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?

Die Vereinbarung zur Verlängerung des Betreibervertrages räumt künftigen Bietern im Falle einer Ausschreibung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH durch den Bund umfassende Einsichtsrechte ein. Die Toll Collect GmbH ist verpflichtet, ein etwaiges Vergabeverfahren vollumfänglich zu unterstützen. Konkurrierende Unternehmen wurden bisher nicht aktiv in Kenntnis gesetzt. Rückäußerungen liegen dementsprechend nicht vor.

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?

Die Fragen 25 bis 28 werden wegen dieses Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Entscheidung über das weitere Vorgehen noch nicht getroffen ist (vgl. Antwort zu Frage 18), können hierzu noch keine Aussagen gemacht werden.

