

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Corinna Rüffer, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH zum Betrieb des Lkw-Mautsystems bis 2030

Die Bundesregierung plant die Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH (TC) und den Abschluss eines neuen Betreibervertrages zum Betrieb des Lkw-Mautsystems. Dieser soll eine Laufzeit bis zum 31. August 2030 haben. Zur Veräußerung der Geschäftsanteile an der TC wird der Bund die Call-Option nach dem bestehenden Betreibervertrag zum 1. September 2018 ausüben. Unmittelbar anschließend will der Bund die Geschäftsanteile an den erfolgreichen Bieter (Erwerber) veräußern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der Stand des Vergabeverfahrens für die Veräußerung von Geschäftsanteilen an der Toll Collect GmbH und den Abschluss eines neuen Mautsystem-Betreibervertrags (ÖPP-Vertrag; ÖPP = öffentlich-private Partnerschaft)?
 - a) In welcher Phase befindet sich das Vergabeverfahren derzeit?
 - b) Hat es einen Teilnahmewettbewerb gegeben?
Wie viele Interessenten gab es?
Was ist das Ergebnis des abgeschlossenen Teilnahmewettbewerbs?
 - c) Wie viele Bieter gibt es derzeit in dem Vergabefahren?
 - d) Warum hat sich die Bundesregierung entschieden, nicht den Weg einer offenen Ausschreibung zu wählen, sondern sich auf ein Verhandlungsverfahren zu beschränken?
 - e) Welche Kriterien sind in welcher Gewichtung für den Zuschlag maßgeblich?
 - f) Wie sieht die Zeitplanung für das weitere Vorgehen bei diesem Vergabeverfahren aus?
 - g) Wann soll die Auswahl des Käufers bzw. Vertragspartners erfolgen?
 - h) Wann ist der Vertragsabschluss für den neuen ÖPP-Vertrag vorgesehen?
2. Gibt es nach Einschätzung der Bundesregierung Schadensersatzpflichten gegenüber Bietern, wenn der Bund im aktuellen Vergabeverfahren beschließen sollte, doch keine Toll-Collect-Anteile zu verkaufen?

3. Ab welchem Zeitpunkt im Vergabeverfahren entstehen ggf. derartige Ansprüche, und welche Höhen dürften diese (differenziert nach Zeitphasen im Vergabeverfahren) erreichen?
4. Ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellt worden, in der die Variante des dauerhaften Verbleibs der Toll-Collect-Anteile beim Bund mit der geplanten Veräußerung verglichen worden ist?

- a) Was ist das Ergebnis dieser Untersuchung?
- b) Auf welche Weise wurden im Rahmen der Untersuchungen die Erfahrungen aus Österreich und der Schweiz berücksichtigt, wo die Betreiberaufgabe hinsichtlich des Mautsystems ja von der öffentlichen Hand bzw. öffentlichen Infrastrukturbetreibern wahrgenommen werden?
- c) Welche Annahmen hinsichtlich der Gesamt-Kapitalkosten eines privaten Betreibers (WACC – Weighted Average Cost of Capital –, also einschließlich Renditeforderungen der Privaten im Bereich des Eigenkapitals) nach dem derzeit verfolgten Privatisierungs-/ÖPP-Modell sind in den Untersuchungen getroffen worden?
- d) Wann und von wem ist die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellt worden?
- e) Inwieweit sind an der Erstellung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beteiligte Auftragnehmer des Bundes nun auch in die Vorbereitung und den Abschluss des ÖPP-/Privatisierungsvertrages und die Begleitung des ÖPP-/Privatisierungsmodells nach Vertragsabschluss involviert?

Inwieweit hat die Bundesregierung die Gefahr von Fehlanreizen für derartige Auftragnehmer des Bundes gesehen, die sich aus der hohen Attraktivität von ÖPP-/Privatisierungsmodellen für Beratungsunternehmen ergeben, die bei der Vorbereitung und Begleitung derartiger Modelle umfangreich einbezogen sind (was ja im Falle einer öffentlichen Wahrnehmung der Betreiberrolle so nicht der Fall gewesen wäre)?

Wie hat die Bundesregierung ggf. versucht, derartigen Fehlanreizen entgegenzuwirken?

- f) Wie viele Seiten umfasst die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?
- g) Ist es geplant, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung kurzfristig in ungeschwätzter 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, deren Mitarbeiter, benannte Experten) in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zugänglich zu machen?
- h) Wie fällt die Antwort zu Frage 4g bei einer geschwätzten Fassung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus?
- i) Ist es geplant, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Abschluss des Vergabeverfahrens – ggf. in aktualisierter Fassung – in ungeschwätzter 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, deren Mitarbeiter, benannte Experten) in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zugänglich zu machen?
- j) Wie fällt die Antwort zu Frage 4i bei einer geschwätzten Fassung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus?

5. Ist die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vom Bundesrechnungshof geprüft worden?
6. Welche Dokumente wurden dazu vom Bundesrechnungshof erstellt, und wem wurden diese übergeben?
Wurden ansonsten Prüfungen des Bundesrechnungshofs zur Frage eines Verkaufs von Toll-Collect-Anteilen durchgeführt, und welche Dokumente wurden dazu ggf. vom Bundesrechnungshof erstellt?
7. Ist es möglich, kurzfristig Einsicht in diese Prüfungs- und sonstigen relevanten Dokumente des Bundesrechnungshofes zu erlangen
 - a) für die allgemeine Öffentlichkeit,
 - b) für Bundestagsabgeordnete und deren Mitarbeiter sowie von Bundestagsabgeordneten benannte Experten,
 - c) nur für Bundestagsabgeordnete,
 - d) für Einzelne der genannten Gruppen (Bundestagsabgeordnete, deren Mitarbeiter, benannte Experten) in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages?
8. Ist im neuen Mautsystem-Betreibervertrag (ÖPP-Vertrag) erneut ein privates Schiedsgericht vorgesehen?
9. Ist im Fall eines privaten Schiedsgerichts vorgesehen, dass das Schiedsgericht in bestimmten Situationen erst angerufen werden muss, bevor die Streitigkeiten im Rahmen der ordentlichen Gerichtsbarkeit behandelt werden können?
10. Sind im Fall eines privaten Schiedsgerichts dabei Konstellationen vorgesehen, in denen der Schiedsgerichtsspruch akzeptiert werden muss und damit einhergehend kein Anrufen der ordentlichen Gerichtsbarkeit mehr möglich ist?
11. Welche Regelungen sind für die Finanzierung des Schiedsgerichts sowie die Auswahl und Vergütung der Mitglieder des Schiedsgerichts vorgesehen?
12. Wäre ein erneuter Verkauf der Toll-Collect-Anteile sinnvoll möglich gewesen, wenn keine Einigung mit den Alteigentümern in dem bis vor kurzem laufenden Schiedsverfahren erzielt worden wäre?
13. Wie ist vom Bund im Rahmen der Verhandlungen mit den Alteigentümern berücksichtigt worden, dass durch den Kenntnisstand der Alteigentümer, dass
 - a) der Bund die Toll-Collect-Anteile erneut verkaufen will und
 - b) der Verkauf nur nach einer Einigung im Schiedsverfahren möglich ist,die Verhandlungsposition des Bundes ggf. in relevantem Ausmaß zum Nachteil der Steuerzahler verschlechtert worden ist?
Beziehungsweise wie ist versucht worden, einer derartigen Verschlechterung der Verhandlungsposition entgegenzuwirken?
14. Ist bei einem Verkauf der Toll-Collect-Anteile und damit in dem neuen Mautsystem-Betreibervertrag (ÖPP-Vertrag) erneut eine Call-Option, d. h. die Möglichkeit der Übernahme von Toll Collect durch den Bund, vorgesehen?
Und wie ist der diesbezügliche Rückkaufswert festgelegt, bzw. welche Regelungen zum Rückkaufswert gibt es?

15. Wie ist im Rahmen der erfolgten Nachverhandlungen vor Ausweitungen der Lkw-Maut auf die Bundesstraßen die zusätzliche Vergütungshöhe ermittelt worden, die Toll Collect für die zusätzlichen Leistungen erhält?
16. Ist vom Bund angestrebt worden, dass Überkompensationen von Toll Collect, d. h. Vergütungen, welche die Kosten für die zusätzlichen Leistungen (einschließlich einer risikoangemessenen Rendite) übersteigen, verhindert werden?
17. Auf welchem Weg hat der Bund ggf. versucht sicherzustellen, dass keine derartigen Überkompensationen erfolgen?
18. Welche Regeln sind für Vergütungsanpassungen im Falle von unvorhergesehenen zukünftigen Leistungsänderungen im neuen Mautsystem-Betreibervertrag (ÖPP-Vertrag) vorgesehen?

Sollen die Regeln dazu dienen, zukünftige Überkompensationen des neuen Vertragspartners, d. h. Vergütungen, die dessen Kosten für unvorhergesehene zusätzliche Leistungen (einschließlich einer risikoangemessenen Rendite) übersteigen, bei zukünftigen Leistungsanpassungen zu verhindern?

19. Inwieweit ist geprüft worden, ob Kostenvorteile und eine erhöhte Wirtschaftlichkeit durch eine Übernahme der Erhebung der Infrastrukturabgabe auch durch Toll Collect (und nicht durch weitere, gesondert beauftragte Unternehmen) erreichbar sind?

Wann und von wem ist diese Prüfung durchgeführt worden?

- a) Ist es geplant, diese Untersuchungen (sofern sie denn existieren) in ungeschwärtzter 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, deren Mitarbeiter, benannte Experten) in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zugänglich zu machen?
- b) Wie fällt die Antwort zu Frage 19a bei einer geschwärtzten Fassung dieser Untersuchungen aus?
- c) Sind diese Untersuchungen vom Bundesrechnungshof geprüft worden?
Welche Dokumente wurden dazu vom Bundesrechnungshof erstellt und wem wurden diese übergeben?
Wurden ansonsten Prüfungen des Bundesrechnungshofs zu dieser Frage durchgeführt?
- d) Ist es möglich, kurzfristig Einsicht in diese Prüfungs- und sonstigen relevanten Dokumente des Bundesrechnungshofes zu erlangen: für die allgemeine Öffentlichkeit, für Bundestagsabgeordnete und deren Mitarbeiter sowie von Bundestagsabgeordneten benannte Experten, nur für Bundestagsabgeordnete oder für Einzelne der genannten Gruppen (Bundestagsabgeordnete, deren Mitarbeiter, benannte Experten) in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages?

Berlin, den 5. Juni 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion