

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Übernahme und Veräußerung der Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH

Im Januar 2018 wurde von der Bundesregierung bekanntgegeben, die Toll Collect GmbH nicht nur für eine „juristische Sekunde“ zu übernehmen, sondern für einen Zeitraum von sechs Monaten zwischen dem 1. September 2018 und dem 1. März 2019 (www.tagesschau.de/wirtschaft/tollcollect-103.html).

Da die Hintergründe dieser Entscheidung nicht bekannt sind, müssen angesichts des öffentlichen Interesses an der Ausschreibung der Anteile der Toll Collect GmbH offene Fragen geklärt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen wurde die Veräußerung der Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH, welche gemäß Ausschreibungstext zum 1. September 2018 erfolgen sollte (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:387932-2016:TEXT:DE:HTML&src=0>), auf den 1. März 2019 (www.morgenpost.de/politik/article213271513/Mautbetreiber-Toll-Collect-wird-laengerfristig-verstaatlicht.html) verschoben?
2. Welche Unternehmen bzw. Konsortien haben Angebote für die Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH abgegeben (bitte unter Angabe der Gesellschafter der Konsortien angeben), und welche Unternehmen bzw. Konsortien sind wann aus dem Bieterverfahren ausgeschieden (bitte unter Angabe der der Bundesregierung bekannten Gründe ausführen)?
3. Wann wird die Bundesregierung den Zuschlag voraussichtlich erteilen (bitte unter Angabe der geplanten Zeitschiene angeben)?
4. Was genau wurde mit welchem Ergebnis im Rahmen der „Technischen Due Diligence“ (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:152851-2015:TEXT:DE:HTML&src=0>) geprüft, und wann wurde diese Prüfung abgeschlossen (bitte unter Angabe des Auftragnehmers angeben)?
5. Ist die Toll Collect GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung ihrer Verpflichtung nachgekommen, allen Bietern umfassende Einsichtsrechte einzuräumen (bitte begründen), und wenn ja, wie wird dies gewährleistet?

6. Wurden weitere Bereiche (z. B. finanzielle oder rechtliche Risiken) der Toll Collect GmbH einer Due-Diligence-Prüfung unterzogen?

Wenn ja, welche, und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

7. Welche Bereiche der Toll Collect GmbH werden gegebenenfalls nach dem Ziehen der Call Option einer Due-Diligence-Prüfung unterzogen (bitte begründen), und wann wurde die Call Option genau gezogen (bitte begründen)?

8. Wie und von wem wird der Kaufpreis, den der Bund für die Toll Collect GmbH zu entrichten hat, ermittelt, und wann wird dies nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich abgeschlossen sein?

9. Wurden alle Investitionen in das Lkw-Mautsystem nach Kenntnis der Bundesregierung über Vergütungen des Bundes finanziert?

Wenn ja, aus welchen Gründen wird für den Bund ein Kaufpreis für die Toll Collect GmbH fällig?

Wenn nein, welche Investitionen wurden nicht über Vergütungen des Bundes abgegolten, und welche zusätzlichen Eigentumsübertragungen (Patente etc.) rechtfertigen die Zahlung eines Kaufpreises durch den Bund (bitte unter Angabe der jeweiligen Höhe der Bestandteile des Kaufpreises aufführen)?

10. Bedurfte eine Vergabe von Nachunternehmerverträgen durch die Toll Collect GmbH stets der Einwilligung des Bundes (bitte begründen)?

Wenn nein, warum nicht, bzw. seit wann ist nicht jede Vergabe von Nachunternehmerverträgen mehr zustimmungspflichtig (bitte begründen)?

11. Welche Nachunternehmerverträge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt vergeben (bitte unter Angabe der Auftragnehmer und Gegenstand der Nachunternehmerverträge angeben)?

12. Welche der in Frage 11 erfragten von der Toll Collect GmbH geschlossenen Nachunternehmerverträge enden mit dem Ablauf des Betreibervertrages zum 1. September 2018?

Mit welchen der betreffenden Auftragnehmer führt die Bundesregierung Verhandlungen hinsichtlich einer Weiterführung der Geschäftsbeziehung (bitte begründen)?

13. Welche der in Frage 11 erfragten von der Toll Collect GmbH geschlossenen Nachunternehmerverträge enden nicht mit dem Ablauf des Betreibervertrages zum 1. September 2018?

Welche (Rest)Laufzeit haben diese Verträge und mit welchen jährlichen Kosten rechnet die Bundesregierung im Zusammenhang mit diesen Verträgen?

14. Liegen nach Kenntnis der Bundesregierung für den Lkw-Mautbetrieb durch die Toll Collect GmbH relevante Patente bzw. Schutzrechte bei der Toll Collect GbR bzw. bei deren Konsorten?

Wenn ja, welche, und mit welchen Kosten in Form von Lizenzgebühren rechnet die Bundesregierung für den Zeitraum, in welchem sich die Toll Collect GmbH im Eigentum des Bundes befindet?

Wenn nein, kann die Bundesregierung ausschließen, dass ab dem 1. September 2018 solche Lizenzgebühren anfallen (bitte begründen)?

15. Aus welchen Gründen beabsichtigt die Bundesregierung, die Anteile an der Toll Collect GmbH wieder zu veräußern?

16. Welche genauen Vorteile hat nach Ansicht der Bundesregierung ein Mautbetrieb in Form einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft im Vergleich zu einem Mautbetrieb durch
 - a) die öffentliche Hand selbst,
 - b) eine GmbH in vollständigem Bundesbesitz(bitte ausführlich begründen)?
17. Wann wurde durch die Bundesregierung gemäß Bundeshaushaltsordnung abschließend geprüft, ob ein Mautbetrieb durch Private wirtschaftlicher ist als eine Aufgabenerledigung durch den Bund (bzw. nachgeordneter Behörden), und was war das Ergebnis?
18. Wann wurde durch die Bundesregierung abschließend geprüft, ob ein Mautbetrieb durch Private wirtschaftlicher ist als eine Aufgabenerledigung durch eine bundeseigene GmbH, und was war das Ergebnis?
19. Welche Kosten (wie z. B. Strafzahlungen an Bieter) entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung bei einer Aufhebung der Ausschreibung der Anteile an der Toll Collect GmbH durch die Bundesregierung (bitte begründen)?
20. Inwiefern trägt die „Beendigung der Schiedsverfahren [...] dazu bei, einheitliche Wettbewerbsbedingungen aller Bieter im laufenden Vergabeverfahren durch die Schaffung der gleichen Ausgangslage für die Angebotskalkulation zu gewährleisten“ (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 119 des Abgeordneten Jörg Cezanne auf Bundestagsdrucksache 19/2766), und welche Vor- oder Nachteile hätten die einzelnen verbliebenen Bieter nach Auffassung der Bundesregierung im Falle einer Weiterführung der Schiedsverfahren (bitte begründen)?

Berlin, den 15. Juni 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

