

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/2602 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Das Vergabeverfahren zur Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und zum Abschluss eines neuen Betreibervertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Toll Collect GmbH wurde mit der Auftragsbekanntmachung (ABl. 2016/S 213-387932) am 4. November 2016 im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union als Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb veröffentlicht.

Für die Ausschreibung wurde das Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb gemäß § 14 Absatz 3 Nummer 2 und 3 der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) festgelegt.

Die Anzahl der Interessenten und der Bieter können aufgrund der Vertraulichkeit des Vergabeverfahrens gemäß § 5 VgV nicht genannt werden. Die im Teilnahmewettbewerb ausgewählten Bewerber wurden zur Abgabe eines Erstangebots aufgefordert. Über die eingegangenen Erstangebote wurde mit den Bietern in zwei Verhandlungsrunden im Juli und September 2017 verhandelt. Die Bieter wurden am 28. November 2017 zur Abgabe von endgültigen Angeboten aufgefordert. Die zunächst geplante rechtliche Trennung von Schiedsverfahren und operativem Mautbetrieb sowie die mittlerweile erfolgte Einigung in den Schiedsverfahren machen eine Anpassung der Vergabeunterlagen erforderlich, so dass die Frist zur Abgabe der endgültigen Angebote entsprechend angepasst werden muss. Der Zuschlag im Vergabeverfahren wird auf das wirtschaftlichste Angebot anhand der Zuschlagskriterien Preis (70 Prozent) und Qualität (30 Prozent) erteilt. Die Zuschlagsentscheidung soll im Jahr 2018 erfolgen. Die Übertragung der Geschäftsanteile an den erfolgreichen Bieter soll nach einer sechsmonatigen Interimsphase, in der der Bund die Anteile an der Toll Collect GmbH selbst hält, zum 1. März 2019 erfolgen. Die Laufzeit des neuen Betreibervertrags soll am 1. März 2019 beginnen.

- 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?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die gesetzlichen Voraussetzungen des § 63 VgV und des § 181 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) verwiesen.

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?

Vor der Veröffentlichung der europaweiten Auftragsbekanntmachung wurde eine vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt. Bei der Untersuchung wurden auch Erfahrungen aus anderen Ländern einbezogen. Es wurde festgestellt,

dass der Betrieb des Mautsystems durch einen privaten Betreiber wirtschaftlicher ist als der Eigenbetrieb durch den Bund. Auf dieser Basis wurde entschieden, die Leistungserbringung durch einen privaten Betreiber auszuschreiben. Die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die das Vergabeverfahren als wirtschaftlicher Berater des BMVI begleitet, erstellt. Die Bundesregierung sieht keine Gefahr von Fehlanreizen bei der Einbeziehung von Beratungsunternehmen. Eine wirtschaftliche Beratung des Bundes wäre auch im Fall der Eigenrealisierung erforderlich.

Die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird nach Eingang der endgültigen Angebote erstellt. Eine Veröffentlichung bzw. Weitergabe der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist aufgrund des laufenden Vergabeverfahrens nicht möglich.

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?

Die Fragen 5, 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesrechnungshof untersucht im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit im Bereich der Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen auch das Vergabeverfahren Lkw-Maut. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat bislang keine Mitteilung zum laufenden Erhebungsverfahren erhalten.

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?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vergabeunterlagen des Vergabeverfahrens Lkw-Maut enthalten den Entwurf eines neuen Betreibervertrags mit der Toll Collect GmbH. Der Vertrag sieht im Rahmen des Streitbeilegungsmechanismus die Möglichkeit eines Schiedsverfahrens vor. Zu den genauen Inhalten des Vertrags ist aufgrund der Vertraulichkeit im laufenden Vergabeverfahren gemäß § 5 VgV keine Information möglich.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH wäre auch ohne eine Einigung in den Schiedsverfahren möglich gewesen. Die Kenntnis der derzeitigen Gesellschafter der Toll Collect GmbH über die Absicht des Bundes zur Weiterveräußerung der Geschäftsanteile hat daher die Verhandlungsposition des Bundes bei der Einigung in den Schiedsverfahren nicht nachteilig beeinflusst.

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?

Die Vergabeunterlagen sehen auch künftig die Möglichkeit der Übernahme der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH durch den Bund (sog. Call Option) vor. Darüber hinaus kann aufgrund der Vertraulichkeit im laufenden Vergabeverfahren gemäß § 5 VgV nicht Stellung genommen werden.

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?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/2488 verwiesen.

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?

Die Vergabeunterlagen sehen Regelungen zur Vergütung von Leistungsänderungen vor. Darüber hinaus kann aufgrund der Vertraulichkeit im laufenden Vergabeverfahren gemäß § 5 VgV nicht Stellung genommen werden.

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 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?
 - b) Wie fällt die Antwort zu Frage 19a bei einer geschwätzten 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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 sowie auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13564 verwiesen. Eine Veröffentlichung bzw. Weitergabe der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist aufgrund der laufenden Vergabeverfahren nicht möglich.

