

## Antrag

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

### **Privatisierung stoppen – Toll Collect zu einem demokratisch kontrollierten Unternehmen in öffentlicher Hand entwickeln**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung beabsichtigt, die zum 01.09.2018 vom Bund übernommenen Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH zum 01.03.2019 wieder an einen privaten Dritten zu veräußern. Ein privater Betrieb des Lkw-Maut-Systems liegt jedoch nicht im öffentlichen Interesse, sondern bedient einseitig die Interessen der beteiligten Konzerne.

Zum einen würde die Mauterhebung angesichts der den privaten Betreibern garantierten Renditen unnötig verteuert und die Flexibilität bei der Fortentwicklung des Mautsystems deutlich beschränkt, weil wesentliche Änderungen des Systems bei privatem Betrieb ein umfangreiches Ausschreibungsverfahren mit ungewissem Ausgang erfordern. Zum anderen hat sich die Mauterhebung durch private Betreiber angesichts milliardenschwerer Schiedsverfahren und schwerer Betrugsvorwürfe gegen die Toll Collect GmbH als Irrweg erwiesen, wodurch für den Bund ein erheblicher finanzieller Schaden entstanden ist. Der Betrieb des Lkw-Mautsystems, durch den Mittel für die öffentliche Daseinsvorsorge vereinnahmt werden, muss daher zukünftig durch ein öffentliches Unternehmen erfolgen.

Im Kontext des laufenden Vergabeverfahrens zur erneuten Veräußerung der Toll-Collect-Anteile wurden die beiden Schiedsverfahren zwischen dem Bund und den früheren Eignern der Toll Collect GmbH (allen voran Deutsche Telekom AG und Daimler Financial Services AG) durch einen im Mai 2018 geschlossenen Vergleich beigelegt.

Angesichts der Höhe der Forderungen des Bundes, welche sich inklusive Zinsen auf 9 Milliarden Euro beliefen, sind die effektiv dem Bund zukommenden Zahlungen in Höhe von 2,6 Milliarden Euro für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler jedoch kein angemessenes Vergleichsergebnis. Zudem bleibt unklar, aus welchen Gründen das Ermittlungsverfahren des vom Bund zu zahlenden Kaufpreises im Rahmen der Vergleichsverhandlungen neu gefasst wurde und welche finanziellen Konsequenzen für den Bundeshaushalt damit verbunden sind.

Nicht nur in dieser Hinsicht mangelt es an Transparenz. Beim Betrieb des Lkw-Mautsystems auf Bundesfernstraßen durch die Toll Collect GmbH handelte es sich um eine Öffentlich-Private-Partnerschaft. Die dazu abgeschlossenen Verträge sind nicht öffentlich, was seit Jahren zu öffentlicher Kritik führt. Eine Vertragsoffenlegung ist zur Erhöhung der Transparenz unumgänglich und muss daher endlich erfolgen, wie dies gemäß eines Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 25.04.2013 (Bundestagsdrucksachen 17/12696, 17/13155) ohnehin geboten ist.

Da das Vertragsverhältnis inzwischen beendet wurde, steht einer Veröffentlichung eindeutig nichts mehr im Wege. Eine Offenlegung ausgelaufener Verträge berührt nicht die fiskalischen Interessen des Bundes im Wirtschaftsverkehr. Das Interesse der Öffentlichkeit an der Aufklärung aller Vorgänge um die bisher in Öffentlich-Privater-Partnerschaft erfolgte Mauterhebung ist höher zu gewichten, als wirtschaftliche Interessen der bisher an Toll Collect beteiligten Unternehmen.

Medienberichten zu Folge haben diese Unternehmen ihren Gewinn durch schweren Abrechnungsbetrug zu Lasten der öffentlichen Hand gesteigert. Die eingeleiteten staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen sollen durch Intervention von Vertretern des Bundesverkehrsministeriums mit dem Verweis auf laufende Vertragsverhandlungen mit Toll Collect beeinflusst worden sein. Da hier ein Schaden für den Bund nicht ausgeschlossen werden kann und somit der Verdacht der Haushaltsuntreue im Raum steht, ist die Unterstützung der beteiligten Stellen des Bundes bei der lückenlosen Aufklärung des Sachverhalts geboten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. nach der zum 01.09.2018 erfolgten Übernahme des Mautbetreibers Toll Collect die Geschäftsanteile an dieser GmbH nicht wieder zu veräußern, sondern das Mautsystem zukünftig ohne den Einbezug privater Dritter in Eigenregie zu betreiben. Das Ausschreibungsverfahren für den Wiederverkauf ist sofort zu beenden und die verbliebenen Bieter ggf. angemessen zu entschädigen;
2. umgehend dem Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Entwurf für einen Gesellschaftervertrag der Toll Collect GmbH zur Abstimmung vorzulegen, wobei eine Regelung zur Besetzung des Aufsichtsrates gemäß Drittelbeteiligungsgesetz und unter Einbezug von Parlamentsvertreter\*innen auch der Oppositionsfraktionen vorzusehen ist;
3. alle Dokumente im Zusammenhang mit den Schiedsverfahren, dem geschlossenen Vergleich und zur Abwicklung des Kaufes der Toll Collect GmbH durch den Bund offenzulegen;
4. alle bisher hinsichtlich der Errichtung und des Betriebs eines Systems zur Erhebung einer Maut für schwere Lkw geschlossenen Verträge und erstellten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu veröffentlichen und
5. die vollumfängliche Kooperation mit Ermittlungsbehörden bei der juristischen Aufarbeitung von Betrugsversuchen seitens der Toll Collect GmbH sowie hinsichtlich Vorwürfen gegen Staatsbedienstete sicherzustellen.

Berlin, den 25. September 2018

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

## Begründung

Zu 1)

Seit der Einführung der Lkw-Maut in Deutschland bis zur Übernahme durch den Bund wurde das Mautsystem in Form einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) betrieben. Laut einer Studie der Hertie School of Governance aus dem Jahr 2015 handelt es sich hierbei um das ÖPP-Projekt mit der höchsten Kostenüberschreitung ([www.hertie-school.org/fileadmin/2\\_Research/2\\_Research\\_directory/Research\\_projects/Large\\_infrastructure\\_projects\\_in\\_Germany\\_Between\\_ambition\\_and\\_realities/1\\_WP\\_Cross-SectoralAnalysis.pdf](http://www.hertie-school.org/fileadmin/2_Research/2_Research_directory/Research_projects/Large_infrastructure_projects_in_Germany_Between_ambition_and_realities/1_WP_Cross-SectoralAnalysis.pdf)). Auf das Jahr 2018 hochgerechnet überschritten die Kosten aufgrund der verspäteten Mauteinführung den Kostenrahmen um 1500 Prozent.

Nicht eingerechnet wurden dabei die haushälterischen Belastungen des Bundes, welche sich durch überhöhte Rechnungen der damals durch privatwirtschaftliche Gesellschafter betriebenen Toll Collect GmbH ergaben. Eine Prüfung von drei Geschäftsjahren durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ergab, dass Toll Collect dem Bund insgesamt 300 Millionen Euro zu viel in Rechnung stellte (vgl. [www.spiegel.de/wirtschaft/toll-collect-mautbetreiber-stellte-dem-bund-ueberhoehte-rechnungen-a-1192726.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/toll-collect-mautbetreiber-stellte-dem-bund-ueberhoehte-rechnungen-a-1192726.html)).

Über die 15jährige Gesamtlaufzeit des Vertrages betrachtet, könnten erheblich größere Summen zu Unrecht dem Bund in Rechnung gestellt worden sein. Eine effektive Kontrolle privater Betreiber ist offenkundig nicht möglich.

Angesichts der den privaten Betreibern bisher zugestandene Rendite von ca. 100 Millionen Euro im Jahr (s. Bericht des BMF an MdB Victor Perli v. 03.09.2018) ist es ohnehin nicht denkbar, dass selbst bei optimalem Betrieb Private die Maut kostengünstiger einziehen können als ein öffentliches Unternehmen. Die Aufgabe, mit der Maut Mittel für die öffentliche Daseinsvorsorge (Verkehrsinfrastruktur) zu vereinnahmen, sollte daher permanent von einem öffentlichen Unternehmen oder durch eine Behörde erfüllt werden.

Zu diesem Ergebnis kommt auch eine jüngst veröffentlichte Studie der TU Berlin: „Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass es mit Blick auf das Ziel der Wirtschaftlichkeit vorteilhaft ist, das Toll Collect-Privatisierungsverfahren abzubrechen und somit die Lkw-Mauterhebung nicht erneut im Rahmen eines ÖPP-Projektes durchführen zu lassen. Vielmehr sollte Toll Collect als für die Lkw-Mauterhebung zuständiges (Infrastruktur-)Unternehmen dauerhaft im Eigentum des Bundes verbleiben.“ (Beckers, Thorsten et. Al. [2018]: Eine Analyse der Wirtschaftlichkeit der Privatisierung von Toll Collect und der Lkw-Mauterhebung nach dem ÖPP-Ansatz auf Basis der Institutionenökonomik).

Zu 2)

Ein öffentliches Unternehmen braucht eine effektive öffentliche Kontrolle und den Einbezug der Belegschaft bei allen wichtigen Entscheidungen. Angesichts der Tatsache, dass bisher unklar ist, auf welcher satzungsmäßigen Ordnung die Toll Collect GmbH derzeit operiert (und die Geschäftsführung derzeit kontrolliert wird) und inwieweit die mehr als 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Organen des Unternehmens Berücksichtigung finden, ist umgehend ein Gesellschaftervertrag vorzulegen, durch den betriebliche Mitbestimmung und öffentliche Kontrolle garantiert wird.

Zu 3)

Durch den im Mai dieses Jahres geschlossenen Vergleich zwischen dem Bund und den ehemaligen Konsorten der Toll Collect GmbH ist der Bund den gegnerischen Parteien zu weit entgegengekommen.

Wenn dem Bund nicht einmal ein Drittel der Forderungssumme an Entschädigung zukommt, kann man nicht von einem akzeptablen Verhandlungsergebnis sprechen. Eine Fortführung der Schiedsverfahren wäre – mit guten Erfolgsaussichten - ohne weiteres möglich gewesen: Das Schiedsverfahren I (Bund gegen Toll Collect GbR) betrifft nicht die Toll Collect GmbH selbst, sondern die bisherigen Gesellschafter und das Schiedsverfahren II (Toll Collect GmbH gegen den Bund) hätte umgehend nach der Übernahme durch den Bund eingestellt werden können. Daher trägt die Begründung der Bundesregierung, mit dem Abschluss der Schiedsverfahren laufende Ausschreibungsverfahren zu entlasten (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 611 des Abgeordneten Jörg Cezanne) nicht, d. h. für den (vor)eiligen Abschluss des Vergleiches müssen andere Gründe vorliegen. Grundsätzlich allerdings sind Verfahren vor privaten Schiedsgerichten auszuschließen, weil dabei Transparenz nicht gewährleistet ist. Die Dauer von 14 Jahren und die Kosten für anwaltliche Vertretung für den Bund in Höhe von 250 Millionen Euro für dieses Verfahren sind beispiellos inakzeptabel.

Es bleibt zudem unklar, aus welchen Gründen der Bund mit dem Vergleich nicht nur alle finanziellen Forderungen für abschließend abgegolten erklärt hat, sondern Toll Collect und dessen Mitarbeiter\*innen einen vollumfänglichen Verzicht auf Verfolgung selbst strafrechtlich relevanter Tatbestände zugesichert hat. Angesichts der Vielzahl an Vorwürfen gegen Toll Collect ist eine solch umfassende Befreiung von Ansprüchen unverantwortlich. Auch die Neufassung der Ermittlung des Kaufpreises für die Toll Collect GmbH im Rahmen des Vergleichs wirft viele Fragen auf. Die Hintergründe für den Abschluss der Vergleichsvereinbarung sind daher umgehend aufzuklären.

Zu 4)

Wie bei allen ÖPP-Projekten mangelte es bei der Mauterhebung bisher an Transparenz. Nachdem der Betreibervertrag ausgelaufen ist, steht einer Veröffentlichung aller diesbezüglichen Verträge nichts mehr im Wege. Dies gilt auch für sämtliche durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bezüglich der Auftragsvergabe an Private inklusive der bereits erstellten vorläufigen Untersuchung der Wirtschaftlichkeit einer erneuten Privatisierung der Toll Collect GmbH.

Zu 5)

Medienberichten zu Folge wurde ein Ermittlungsverfahren gegen die Toll Collect GmbH wegen schweren Betrugs nach Intervention des Bundesverkehrsministeriums eingestellt (vgl. <https://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2018/Luxushotel-und-Partys-Wie-Toll-Collect-mit-Steuer-geld-umgeht,tollcollect112.html>). Ein hochrangiger Beamter soll nicht nur unter Verweis auf den „sensiblen Zeitpunkt“ (ebd.) der Ermittlungen das Verfahren beeinflusst, sondern trotz belastenden Materials einen Schaden für den Bund verneint haben, was zur Einstellung des Verfahrens führte. Es wird zu klären sein, inwieweit hier der Tatbestand der Haushaltsuntreue und/oder der Strafvereitelung erfüllt wurden.

Im Falle weiterführender Ermittlungen muss daher sichergestellt werden, dass selbige vollumfänglich und rückhaltlos von Vertreterinnen und Vertretern der Bundesregierung sowie von Behörden unterstützt werden.