

Kleine Anfrage

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

Stand des Vergabeverfahrens Toll Collect

Seit 1. September 2018 gehört die Gesellschaft Toll Collect, die das Lkw-Mautsystem in Deutschland betreibt, dem Staat. Das Vergabeverfahren zur erneuten Privatisierung von Toll Collect soll nach den Planungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bis Ende des Jahres 2018 abgeschlossen sein. Der Interims-Betreibervertrag endet automatisch am 28. Februar 2019. Im Anschluss soll erneut ein privates Unternehmen bzw. Konsortium das Lkw-Mautsystem bis 2031 betreiben. Hierfür hat die Bundesregierung im Bundeshaushalt ab 2019 für jedes Jahr Ausgaben für den Betrieb des Lkw-Mautsystems in Höhe von 800 Mio. Euro vorgesehen. Der Bundesrechnungshof legte dem Deutschen Bundestag am 26. Oktober 2018 einen Bericht zu seiner Überprüfung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das Vergabeverfahren zur erneuten Privatisierung von Toll Collect vor und übte Kritik an der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die das BMVI 2016 in Auftrag gegeben hatte und nun als Entscheidungsgrundlage der Bundesregierung für die erneute Privatisierung von Toll Collect dient.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wann plant die Bundesregierung das Vergabeverfahren für die Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und zum Abschluss eines neuen Betreibervertrages mit einer Zuschlagserteilung und der Unterzeichnung des neuen Betreibervertrages abzuschließen (bitte Monat und Jahr für die geplante Zuschlagserteilung und den geplanten Abschluss des Betreibervertrages jeweils benennen)?
2. Wie lange soll Toll Collect in staatlichem Eigentum verbleiben (bitte exaktes Datum benennen)?

3. Stimmt die Bundesregierung dem Medienbericht des „Handelsblattes“ vom 7. November 2018 zu, wonach „das Unternehmen [Toll Collect] voraussichtlich noch mindestens ein halbes Jahr länger verstaatlicht bleiben [wird]“ (vgl. Handelsblatt 7. November 2018 „Kassiert Eventim künftig auch Maut?“ www.handelsblatt.com/politik/deutschland/pkw-maut-kassiert-eventim-kuenftig-auch-maut/23588368.html), und wenn ja, aus welchen Gründen erfolgt die Verzögerung im Vergabeverfahren, und warum kann die Zuschlagserteilung nicht, wie auf der Webseite des BMVI angekündigt (vgl. 10. Wie geht es im laufenden Vergabeverfahren zur Weiterführung der Lkw-Maut weiter? Warum wird Toll Collect nicht verstaatlicht? www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/toll-collect-faktencheck.html), „noch in diesem Jahr [2018] erfolgen“?
4. Wie bereitet sich die Bundesregierung darauf vor, dass Toll Collect über den 28. Februar 2019 hinaus in staatlichem Eigentum verbleibt, und welche Maßnahmen hat sie bisher ergriffen, um den störungsfreien Weiterbetrieb des Mautsystems auch nach dem automatischen Auslaufen des Interims-Betreibervertrages zum 28. Februar 2019 zu gewährleisten?

Inwiefern wird das BMVI der Empfehlung des Bundesrechnungshofes aus dem „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreiber-gesellschaft“ vom 26. Oktober 2018 folgen und zur Streitbeilegung im neuen Betreibervertrag von Toll Collect auf ein Schiedsgerichtsverfahren verzichten und stattdessen „zur Streitschlichtung die ordentlichen Gerichte [...] bemühen, um Transparenz über sein Handeln zu gewährleisten“ (S. 22)?
5. Wird die Bundesregierung den in den Vergabeunterlagen des Vergabeverfahrens Lkw-Maut enthaltenen Entwurf eines neuen Betreibervertrags mit der Toll Collect GmbH, der im Rahmen des Streitbeilegungsmechanismus die Möglichkeit eines Schiedsverfahrens vorsieht, so anpassen, dass ein Schiedsgericht ausgeschlossen wird und zur Streitschlichtung die ordentlichen Gerichte angerufen werden müssen, und wenn ja, welche konkreten Änderungen wird die Bundesregierung am Betreibervertrag vornehmen, und wenn nein, warum nicht?
6. Aus welchen Gründen konnte das BMVI dem Bundesrechnungshof „auf Nachfrage keine schriftliche Auseinandersetzung mit der Frage vorlegen, warum es nach den Erfahrungen mit den bisherigen Schiedsgerichtsverfahren erneut eine Schiedsgerichtsklausel in den aktuellen Entwurf des Betreibervertrags aufgenommen hat“ (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreiber-gesellschaft vom 26. Oktober 2018, S. 19)?
7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Bundesrechnungshofes, dass sich das Schiedsgerichtsverfahren in der Vergangenheit der jüngsten Erfahrungen nicht bewährt hat und eine „Laufzeit von 14 Jahren bei den bisherigen Schiedsgerichtsverfahren, mehrere hundert Millionen Euro für Rechtsanwältinnen, Gutachter und Verfahrenskosten und letztlich kein Ergebnis durch das Schiedsgericht“ keine überzeugenden Argumente für dieses Streitbeilegungsmittel sind (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushalts-ausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreiber-gesellschaft vom 26. Oktober 2018, S. 19), und wenn nein, warum nicht?

8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Bundesrechnungshofes, dass die „Vorschaltung eines sog. Adjudikationsverfahren [...] ebenfalls nicht geeignet [erscheint], plausibel darzulegen, dass streitige Fragen zu wesentlichen Elementen der Leistungsbeziehungen durch ein Schiedsgerichtsverfahren beschleunigt oder kostengünstiger gelöst werden können“ (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft vom 26. Oktober 2018, S. 20), und wenn nein, warum nicht?
9. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung im Interims-Betreibervertrag für Toll Collect zur Streitbeilegung ein Schiedsgerichtsverfahren implementiert (vgl. Interimsbetreibervertrag S. 80 – 81), und wie beurteilt sie dieses im Hinblick auf die Maßgaben von Transparenz und Wahrung öffentlicher Interessen?
10. Welche Beratungsfirma bzw. Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat das BMVI mit der Durchführung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beauftragt, und handelt es sich dabei um das gleiche Beratungsunternehmen, das bereits die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchführte?
11. Wann wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die das abschließende Wirtschaftlichkeitsgutachten zur Vergabe erstellt, vom BMVI mit der Erstellung des Gutachtens beauftragt (bitte genaues Datum nennen), wie lautete der konkrete Prüfauftrag, welchen Leistungsumfang hatte die Beauftragung, welches Auftragsvolumen hat das BMVI für die Erstellung des Gutachtens eingeplant, und wann soll das abschließende Wirtschaftlichkeitsgutachten durch die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in seiner endgültigen Fassung vorgelegt werden (bitte genaues Datum nennen)?
12. Auf welcher Vergabegrundlage wurde die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die das abschließende Wirtschaftlichkeitsgutachten erstellt, vom BMVI mit der Durchführung des Wirtschaftlichkeitsgutachtens beauftragt (bitte genau die Art der Vergabe wie zum Beispiel öffentliche Ausschreibung bzw. freihändige Vergabe, Rahmenvertragsvergabe oder sonstige Vergabe der Leistung an die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft benennen)?
13. Wie oft haben sich seit Auftragserteilung an die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Beamtinnen und Beamte des BMVI oder nachgelagerter Behörden mit der Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft getroffen, was waren jeweils die Gesprächsanlässe und -inhalte, wann genau fanden die Gespräche bzw. Videokonferenzen statt, und wie lange dauerten sie jeweils?
14. Welche weiteren Treffen zwischen Beamtinnen und Beamten des BMVI oder nachgelagerter Behörden und Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sind bis zur Fertigstellung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung noch geplant, und was sollen die wesentlichen Gesprächsinhalte sein?
15. Wann wurden dem BMVI und/oder seinen nachgelagerten Behörden Zwischen- bzw. Vorabversionen der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorgelegt, und welchen Umfang hatten diese jeweils (bitte die Seitenzahlen bzw. Folienanzahlen angeben)?

16. Welche konkreten Änderungen bei der Erstellung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung hat das BMVI und/oder seine nachgelagerten Behörden seit der Vorlage des „Berichts an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft“ des Bundesrechnungshofes gegenüber der durchführenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft veranlasst, wann wurden diese Änderungen veranlasst, und wie wirken sie sich auf den Fertigstellungstermin der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aus?
17. Aus welchem Grund hält es das BMVI in Bezug auf die exakte Bestimmung der Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten (ÖPP = öffentlich-private Partnerschaft) für angemessen, in „Diskussionsrunden und Workshops mit Unterstützung von Beratern“ einen „pauschalen Effizienzvorteil zu Gunsten der ÖPP-Variante“ (gegenüber der Eigenrealisierung durch den Bund) von 10 Prozent anzunehmen (Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft; 10/2018: S. 13), obwohl es aus dem Hoch- und Straßenbau keine vergleichbaren, belastbaren Erfahrungswerte über solche Effizienzvorteile gibt?
18. Inwiefern wird das BMVI bei der Erstellung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gewährleisten, dass der „Public Sector Comparator“ (PSC) die Kosten der Eigenrealisierung so realistisch wie möglich abbildet, wie vom Bundesrechnungshof in seinem „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft“ gefordert (ebd.: S. 17)?
19. Inwiefern wird das BMVI der Empfehlung des Bundesrechnungshofes aus dem „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft“ vom 26. Oktober 2018 folgen und bei der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung darauf achten, dass Steuerrückflüsse lediglich in der Höhe berücksichtigt werden, wie sie dem Bund zugutekommen (ebd.: S. 11), und inwiefern sollen in der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Steuerrückflüsse neu berechnet werden?
20. Inwiefern wird das BMVI der Empfehlung des Bundesrechnungshofes aus dem „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft“ vom 26. Oktober 2018 folgen und bei der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung darauf achten, dass Abschreibungen mit der Kapitalwertmethode nicht berücksichtigt werden (ebd.: S. 12)?
21. Inwiefern wird das BMVI der Empfehlung des Bundesrechnungshofes aus dem „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft“ vom 26. Oktober 2018 folgen und bei der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung darauf achten, dass die finanziellen Auswirkungen der Erweiterungsszenarien und -optionen mit entsprechenden Wahrscheinlichkeiten berücksichtigt werden (ebd.: S. 8)?
22. Inwiefern stimmt die Bundesregierung der Beurteilung des Bundesrechnungshofes aus dem „Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft“ vom 26. Oktober 2018 zu, dass der erzielte Vergleich im Schiedsgerichtsverfahren zwischen dem Bund und den Hauptgesellschaftern von Toll Collect vom 18. Mai 2018 mit einem Volumen von 3,2 Mrd. Euro „für den Bund bei Forderungen von rund 9,5 Mrd. Euro einen erheblichen Verzicht [bedeutet]“ (ebd.: S. 18)?

23. Aus welchen Gründen bleiben in der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die erwarteten Kosten aus qualitätsabhängigen Vergütungen – wie für eine Überschreitung der Erfassungsquote (mehr als 99,5 Prozent) für das Mautsystem auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen – unberücksichtigt (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages nach § 88 Absatz 2 BHO zur Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut-Betreibergesellschaft vom 26. Oktober 2018, S. 8), und inwiefern wird die Bundesregierung bei der Erstellung der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung darauf achten, dass entsprechende Kosten aus qualitätsabhängigen Vergütungen berücksichtigt werden?
24. Wie viele endgültige Angebote von Bieter des Vergabeverfahrens liegen der Bundesregierung derzeit vor?
25. Wie hoch sind die Kosten der Leistungserbringung, die in den endgültigen Angeboten der Bieter im Vergabeverfahren genannt wurden (bitte lediglich die jeweiligen Kosten der Leistungserbringung je Bieter ohne Angabe der Bieternamen, aber differenziert nach Bieter – z. B. Bieter 1, Bieter 2 – auflisten)?
26. Ist die Bundesregierung bereits in abschließende Verhandlungen mit einem der Bieter, der ein endgültiges Angebot abgegeben hat, eingetreten, und wenn ja, wann genau begannen die Verhandlungen, wie viele Verhandlungsrunden sind vorgesehen, wie lange sollen die Verhandlungen insgesamt nach Planung der Bundesregierung dauern, und wann sollen sie abgeschlossen werden?

Berlin, den 19. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

