

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 19/10175 –**

Betrieb des Lkw-Mautsystems durch Toll Collect – bisherige Erfahrungen und Planungen des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. September 2018 befindet sich Toll Collect im Besitz des Bundes. Bis zum 28. Februar 2019 galt ein sogenannter Interims-Betreibervertrag zwischen dem Bund und der Toll Collect GmbH. Die Bundesregierung übermittelte den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur Anfang April 2019 den neuen Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH, der seit dem 1. März 2019 gilt (vgl. Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Steffen Bilger an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses vom 2. April 2019).

1. Welche Anpassungen an Bestimmungen des Betreibervertrages vom 25. Februar 2019 mussten bzw. müssen nach Abschluss des Vertrages noch vorgenommen werden, wann führt der Bund die entsprechenden Gespräche mit den Vertragspartnern fort, und wann wird nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung ein endgültiger Betreibervertrag vorliegen bzw. abgeschlossen werden (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 2/88, Präambel, Buchstabe E.)?
39. Plant die Bundesregierung, den Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, der entsprechend Ziffer 19. eine Vertragslaufzeit vom 1. März 2019 bis zum 31. August 2019 vorsieht, um vier weitere Monate zu verlängern, und wenn ja, aus welchen Gründen, und wenn nein, warum nicht?
40. Inwiefern plant die Bundesregierung, für das Jahr 2020 einen neuen Betreibervertrag abzuschließen, und welche Vertragslaufzeit strebt die Bundesregierung für diesen neuen Betreibervertrag an, und wenn nein, wie plant die Bundesregierung den weiteren Betrieb von Toll Collect zu organisieren?

Die Fragen 1, 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurden keine Bestimmungen des aktuellen Betreibervertrags nach seiner Unterzeichnung am 27. Februar 2019 angepasst. Die Grundlage der weiteren Zusammenarbeit befindet sich derzeit in der Abstimmung. Die Abstimmungen zu den Inhalten des neuen Betreibervertrags wurden unmittelbar nach Vertragsschluss eingeleitet. Die Bundesregierung plant daher derzeit nicht, die Vertragslaufzeit des aktuellen Betreibervertrags zu verlängern.

2. Wie hat sich die Anzahl der bei Toll Collect Beschäftigten seit dem 1. September 2018 entwickelt, welche Abteilungen wurden personell verstärkt, in welchen Abteilungen wurde Personal abgebaut, und aus welchen Gründen erfolgte jeweils eine personelle Stärkung oder der Stellenabbau (bitte detailliert aufschlüsseln)?

In dem angegebenen Betrachtungszeitraum wurden bei der Toll Collect GmbH weder Fachbereiche gezielt mit Personal verstärkt, noch gab es gezielten Stellenabbau. Vielmehr unterlag die Toll Collect GmbH, wie andere Unternehmen auch, minimalen Schwankungen bei der Anzahl des Personals, welche aus strukturellen Effekten resultieren: Beendigung befristeter Arbeitsverträge, Eintritte in / Rückkehr aus Elternzeit, natürliche Fluktuation und Kompensation der natürlichen Fluktuation.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8238 verwiesen.

3. Wie oft findet die regelmäßige Überprüfung des Gehaltsniveaus der Beschäftigten der Toll Collect GmbH statt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238), wann fand sie zuletzt statt, welche Ergebnisse erbrachte diese Überprüfung, und welche Anpassungen am Gehaltsniveau wurden infolge der Überprüfung veranlasst?

Eine umfassende und strukturierte Überprüfung des Gehaltsniveaus der Beschäftigten der Toll Collect GmbH findet als Vergütungsbenchmark in der Regel alle drei Jahre statt - zuletzt für das Geschäftsjahr 2016/2017. Unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftlichkeitsgebots, der Rekrutierungserfahrungen und der Besonderheiten des Arbeitsmarkts findet zum Geschäftsjahr 2019/2020 eine marktorientierte, differenzierte Anpassung der Gehaltsbänder der Toll Collect GmbH statt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8238 verwiesen.

4. Wann und in welchem konkreten Umfang plant die Bundesregierung den Aufsichtsrat der Toll Collect GmbH zu vergrößern, und wie viele Vertreter des Deutschen Bundestages sollen nach den Planungen der Bundesregierung in den Aufsichtsrat entsandt werden (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?

Es ist geplant, den Aufsichtsrat der Toll Collect GmbH auf zwölf Mitglieder zu erweitern, wobei drei Aufsichtsratsmandate durch Mitglieder des Deutschen Bundestages besetzt werden.

5. Welche Verträge mit externen Beratungsfirmen sowie Einzelberaterinnen und Einzelberatern sowie für Unterstützungsleistungen von Toll Collect wurden vor dem 1. September 2018 verlängert (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 33 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/4750), nach welcher Maßgabe wurden die entsprechenden Verträge verlängert, und in welchem Umfang (bitte Vertragsgegenstände bzw. Leistungsbeschreibungen, Laufzeiten und Auftragsvolumina tabellarisch darstellen)?

Einzelheiten zu Vertragspartnern und Vertragsinhalten unterliegen den zwischen der Toll Collect GmbH und den Unterauftragnehmern bestehenden Vertraulichkeitsvereinbarungen.

6. Welchen unabhängigen Wirtschaftsprüfer hat die Bundesregierung beauftragt, um den Kaufpreis der Toll Collect GmbH zu ermitteln, und zu welchem Kaufpreisergebnis gelangte der beauftragte Wirtschaftsprüfer (vgl. Ausschussdrucksache 19(15)88 und www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/toll-collect-eigentuemmer-bund.html)?
7. Welchen Betrag hatte das bilanzielle Eigenkapital der Toll Collect GmbH am 31. August 2018 vor Ablösung des verzinslichen Fremdkapitals, zuzüglich des im Zwischenabschluss bilanzierten verzinslichen Fremdkapitals (bitte alle benannten Größen einzeln auflisten)?
8. Sollte der von der Bundesregierung beauftragte unabhängige Wirtschaftsprüfer, der das Eigenkapital der Toll Collect GmbH prüfen und mithin den Kaufpreis bestimmen soll, seine Prüfung noch immer nicht vollständig abgeschlossen haben, wann rechnet die Bundesregierung damit, dass die Prüfung vollständig abgeschlossen sein wird (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 16 der Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?

Die Fragen 6 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ermittlung des Kaufpreises für die Geschäftsanteile der Toll Collect GmbH durch den unabhängigen Wirtschaftsprüfer wird voraussichtlich im Sommer 2019 abgeschlossen.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 16 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8238 und auf die Ausschussdrucksache 19(55)88 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

9. Welche Erfahrungen machte die Bundesregierung zwischen dem 1. September 2018 und 28. Februar 2019 mit der Einhaltung der Vertragsinhalte und der Vertragsanwendung des Interims-Betreibervertrages, welche Vertragsinhalte wurden vollumfänglich eingehalten, welche Vertragsinhalte bzw. Bestandteile wurden nicht oder nur teilweise eingehalten, und inwiefern wichen welche Vertragspartner aus welchen Gründen und in welchem Umfang vom Interims-Betreibervertrag ab (bitte detailliert auflisten; vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?
25. Inwiefern hat der Betreiber seit dem 1. September 2018 gegen seine vertraglich vereinbarten Verpflichtungen verstoßen bzw. die geschuldeten Leistungen nur teilweise erbracht (bitte entsprechend Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 4 – 13/88, 3. „Allgemeine Verpflichtungen des Betreibers“ detailliert auflisten)?

26. Inwiefern hat der Betreiber seit dem 1. September 2018 gegen seine vertraglich vereinbarten Leistungspflichten des Betreibers zum Betrieb und zur Instandsetzung des Mautsystems verstoßen bzw. die geschuldeten Leistungen nur teilweise erbracht (bitte entsprechend Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 24 – 28/88, 7. „Leistungspflichten des Betreibers zum Betrieb und zur Instandhaltung des Mautsystems“ detailliert auflisten)?

Die Fragen 9, 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Toll Collect GmbH hat ihre Vertragspflichten ordnungsgemäß erfüllt.

10. Welche Anpassungen wurden im neuen Betreibervertrag (gültig seit 1. März 2019) im Vergleich zum Interims-Betreibervertrag (gültig zwischen 1. September 2018 und 28. Februar 2019) vorgenommen, und was waren für die Anpassungen jeweils die Gründe (bitte detailliert auflisten und jeweils begründen; vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?

Die Leistungserbringung durch die Toll Collect GmbH war im Interims-Betreibervertrag vorrangig auf die Sicherung der Mauteinnahmen, die Aufrechterhaltung des Mautbetriebs und die Stabilisierung des Mautsystems ausgerichtet.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8238 verwiesen.

11. Wie viele Rechnungen, die externe Dritte an Toll Collect stellen, wurden seit dem 1. September 2018 durch die Rechnungsprüfungsabteilung bei Toll Collect geprüft bzw. bearbeitet (bitte monatsweise genau angeben und Gesamtsumme darstellen)?
17. Wie hoch waren seit dem 1. September 2018 die monatlichen Rechnungsbeträge, die Dritte Toll Collect in Rechnung gestellt haben?

Die Fragen 11 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Rechnungsprüfungsabteilung der Toll Collect GmbH sind folgende Eingangsrechnungen von externen Dritten gemäß Eingangsdatum bearbeitet worden. Die Leistungszeiträume für diese Rechnungen liegen teilweise vor dem 1. September 2018 bzw. im jeweiligen Vormonat:

Monat	Anzahl Rechnungen
September 2018	1.277
Oktober 2018	1.105
November 2018	1.074
Dezember 2018	987
Januar 2019	1.085
Februar 2019	886
März 2019	950
April 2019	843
Insgesamt	8.207

Dritte haben seit dem 1. September 2018 folgende Beträge (inkl. Umsatzsteuer) der Toll Collect GmbH in Rechnung gestellt (inkl. ggf. Gutschriften).

	Summe Rechnungsbeträge
September 2018	55.397.681,22 Euro
Oktober 2018	32.200.842,50 Euro
November 2018	37.364.442,84 Euro
Dezember 2018	40.496.803,09 Euro
Januar 2019	31.084.742,64 Euro
Februar 2019	38.214.826,97 Euro
März 2019	55.188.168,99 Euro
April 2019	50.171.280,50 Euro
	340.118.788,75 Euro

12. Welche Nachunternehmerverträge hat Toll Collect seit dem 1. September 2018 vergeben (bitte unter Angabe der Auftragnehmer, Gegenstand der Nachunternehmerverträge, Auftragsvolumen und Laufzeit auflisten)?
13. Welche von der Toll Collect GmbH vor dem 1. September 2019 geschlossenen Nachunternehmerverträge endeten nicht mit dem Ablauf des Betreibervertrages zum 1. September 2018, welche (Rest-)Laufzeiten haben diese Verträge, und mit welchen jährlichen Kosten rechnet die Bundesregierung im Zusammenhang mit diesen Verträgen?
14. Welche Nachunternehmerverträge, die zum störungsfreien Weiterbetrieb des Lkw-Mautsystems erforderlich sind, hat die Toll Collect GmbH entsprechend ihren vertraglichen Verpflichtungen in Abstimmung mit dem Bundesamt für Güterverkehr wann genau verlängert (vgl. Bundestagsdrucksache 19/3249, Antworten zu den Fragen 10 bis 13), welche (Rest-)Laufzeiten haben diese Verträge, und mit welchen jährlichen Kosten rechnet die Bundesregierung im Zusammenhang mit diesen Verträgen?
19. Welche von KMPG erwähnten Subunternehmerverträge können nicht vor dem 31. August 2021 gekündigt werden (vgl. Schreiben von KPMG vom 9. Januar 2019, S. 5/20 und 6/20), welchen Umfang haben diese jeweils, und welche vertraglichen Vereinbarungen hat Toll Collect somit gegenüber welchen Subunternehmern zu erfüllen (bitte jeweils auch das Auftragsvolumen benennen)?

Die Fragen 12 bis 14 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 24 bis 29 und 37 auf Bundestagsdrucksache 19/8238 verwiesen.

15. In welcher finanziellen Höhe hat Toll Collect seit 1. September 2018 in Zusammenhang mit der Leistungserfüllung des Lkw-Mautsystems Waren und Dienstleistungen bei der Daimler AG und deren Tochtergesellschaften sowie der Deutschen Telekom AG und deren Tochtergesellschaften oder anderen Unternehmen erworben bzw. in Anspruch genommen (bitte für die Deutsche Telekom AG und Daimler AG sowie andere Unternehmen getrennt auflisten und monatlich differenziert darstellen)?
16. Wie hoch waren seit dem 1. September 2018 die monatlichen Rechnungsbeträge, die die Deutsche Telekom AG und/oder deren Tochtergesellschaften Toll Collect in Rechnung gestellt haben?
18. In welchem Umfang hat Toll Collect bzw. hat das Bundesamt für Güterverkehr die seit dem 1. September 2018 von der Deutschen Telekom AG und/oder deren Tochtergesellschaften gegenüber Toll Collect abgerechneten Rechnungsbeträge bezahlt (bitte monatsweise genau angeben), und in welchem Umfang wurden diese Rechnungsbeträge nicht bezahlt, und was waren hierfür jeweils die Gründe (bitte detailliert auflisten)?

Die Fragen 15, 16 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Sicherstellung des reibungslosen Betriebs des Mautsystems über den 1. September 2018 hinaus war die Toll Collect GmbH vertraglich verpflichtet, alle relevanten Dauerschuldverhältnisse (bspw. Verträge über Wartung, Betrieb, Lieferbereitschaft oder laufende Lizenzen) bis zum 31. August 2021 zu verlängern. Diese vertragliche Verpflichtung war bis zum 31. August 2017 umzusetzen. In Umsetzung dieser Verpflichtung hat die Toll Collect GmbH vom 23. Juni 2016 bis zum 31. August 2017 ca. 400 Dauerschuldverhältnisse bis zum 31. August 2021 verlängert.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 24 bis 29 und 37 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8238 verwiesen.

20. Dem Abschluss welcher Nachunternehmerverträge hat der Bund als Eigentümerin der Toll Collect GmbH seit dem 1. September 2019 zugestimmt (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20/88, 5. „Zustimmungsbedürftige Maßnahmen und Rechtsgeschäfte“)?
29. Welche Unterauftragnehmerverträge wurden seit dem 1. März 2019 neu abgeschlossen (bitte Verträge auflisten, Auftragsvolumina, bisher abgerechnete Gesamtsummen, Vertragslaufzeit, Vertragsbeginn und voraussichtliches Vertragsende sowie Leistungsbeschreibung auflisten; vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 15/88, 4.3.2)?

Die Fragen 20 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Bundesamt für Güterverkehr wurden seit dem 1. September 2018 keine Anträge auf Zustimmung zum Abschluss von Unterauftragnehmerverträgen vorgelegt.

21. In welchen Fällen hat der Bund seit dem 1. September 2018 für die folgenden Maßnahmen und Rechtsgeschäfte dem Betreiber seine schriftliche Zustimmung erteilt und in welchen Fällen hat sie der Bund verweigert (bitte differenziert nach beantragten Zustimmungsentscheidungen, erteilten Zustimmungen und Verweigerungen des Bundes darstellen, Zeitpunkt der Zustimmung bzw. Verweigerung angeben und Gründe für die Zustimmung bzw. Verweigerung benennen; vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20 – 23/88, 5. „Zustimmungsbedürftige Maßnahmen und Rechtsgeschäfte“):
- a) „AGBs-Betreiber“ (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20/88, 5.1.1.),
 - b) „mautnahe Zusatzleistungen“ (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20/88, 5.1.2.),
 - c) Verfügung über betriebsnotwendige materielle oder immaterielle Vermögensgegenstände des Betreibers außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20/88, 5.1.3.),
 - d) Geltendmachung von mit dem omp-Verfahren rechtlich oder wirtschaftlich vergleichbaren Ansprüchen gegen andere Lieferanten der Toll Collect GbR bzw. Toll Collect GmbH oder des Betreibers und Einleitung von Verfahren, die die Informationsbeschaffung in Bezug auf Ansprüche zum Ziel haben, die nach Maßgabe der Vergleichsvereinbarung abgegolten sind (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 21/88, 5.1.4.) und
 - e) zustimmungspflichtige Leistungserbringung von einzelnen Leistungen und/oder Maßnahmen (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 21/88, 5.4.)?
22. In welchen Fällen von Zustimmungsentscheidungen (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 20 – 23/88, 5. „Zustimmungsbedürftige Maßnahmen und Rechtsgeschäfte“) hat der Bund beim Betreiber weitere Informationen und/oder Unterlagen angefordert?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Toll Collect GmbH hat in dem angegebenen Zeitraum hinsichtlich der Fragen 21a bis 21d nicht um die Zustimmung des Bundesamtes für Güterverkehr gebeten. Hinsichtlich der Frage 21e hat das Bundesamt für Güterverkehr allen beantragten Maßnahmen zugestimmt. Bei den Maßnahmen handelte es sich im Wesentlichen um die Optimierung von Prozessen und Softwareupdates.

23. Hat der Betreiber seit dem 1. September 2019 gegen die Toll Collect GbR bzw. die Toll Collect GmbH, DTAG, DFS, Cofiroute, deren verbundene Unternehmen oder Organisationen, Angestellte oder Berater Ansprüche geltend gemacht, und wenn ja, wann, und in welchem Umfang hat der Betreiber dies dem Bund als Auftraggeber angezeigt, und welche konkreten Ansprüche wurden geltend gemacht (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 23/88, 5.5. – bitte entsprechend den Ziffern 5.5.1, 5.5.2 und 5.5.3 differenziert darstellen)?

Nein.

24. Welche mautnahen Zusatzleistungen wurden bisher wann und in welchem konkreten Umfang erbracht (bitte die konkrete mautnahe Zusatzleistung auflisten, und das Auftragsvolumen, die abgerechneten Leistungen sowie den Durchführungszeitpunkt bzw. Vertragszeitraum benennen)?

Im Zeitraum vom September 2018 bis April 2019 hat die Toll Collect GmbH mautnahe Zusatzleistungen im Wert von 854 000 Euro erbracht. Diese Leistungen umfassen die Aufhebung der Sperre eines Fahrzeuggerätes (487 000 Euro), das Lastschriftverfahren Guthabenservice (338 000 Euro), die Bereitstellung von Zweitexemplaren von abrechnungsrelevanten Dokumenten (22 000 Euro) und die Bearbeitung von Rücklastschriften (7 000 Euro).

27. Hat die Bundesregierung als Auftraggeber seit dem 1. September 2018 Leistungen vom Betreiber verlangt, die über die Leistungspflichten des Betreibervertrages hinausgehen, und wenn ja, welche über den Betreibervertrag hinausgehenden Leistungen wurden in welchem Umfang verlangt und beauftragt, und welche Kosten hat der Bund dem Betreiber für die entsprechenden Leistungen jeweils erstattet (vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 25/88, Ziffer 7.5, „Änderungsverlangen“)?

Nein.

28. Inwiefern bedient sich der Betreiber zur Leistungserbringung Unterauftragnehmern und Unter-Unterauftragnehmern (bitte Verträge auflisten, Auftragsvolumina, bisher abgerechnete Gesamtsummen, Vertragslaufzeit, Vertragsbeginn und voraussichtliches Vertragsende sowie Leistungsbeschreibung auflisten und hierbei auch die Bestandsunterauftragnehmerverträge berücksichtigen und nach Dauerschuldverhältnissen, Beraterverträgen und Einzelaufträgen als Abrufe aus Rahmenverträgen differenzieren; vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 13 – 20/88, 4. „Leistungserbringung durch den Betreiber und Unterauftragnehmer“ und insbesondere 4.3.3)?

Einzelheiten zu Vertragspartnern, Vertragsinhalten, kommerziellen Konditionen und Laufzeiten unterliegen den zwischen der Toll Collect GmbH und den Unternehmen bestehenden Vertraulichkeitsvereinbarungen.

30. Hat der Bund als Eigentümerin von Toll Collect seit dem 1. September 2018 die sofortige fristlose Kündigung eines Unterauftragnehmervertrages aus gewichtigem Grund vom Betreiber verlangt, und wenn ja, aus welchem konkreten Grund?

Nein.

31. Aus welchem Grund hat sich der Bund mit dem Betreibervertrag in Ziffer 4.6. (S. 20/88) dazu verpflichtet, dass der Betreiber Bestandsunterauftragnehmerverträge unverändert fortführen kann, ohne, dass der Bund das Recht besitzt vom Betreiber verlangen zu können, dass diese Verträge fristlos und mit sofortiger Wirkung aus gewichtigem Grund gekündigt werden können, und wieso bestand der Bund nicht darauf, dieses Recht auszuüben und die Anforderungen von Ziffer 4.4 auch auf Bestandsunterauftragnehmerverträge anzuwenden?

Die Regelung der Ziffer 4.6 des Betreibervertrags stellt keine Verpflichtung des Auftraggebers dar, sondern es handelt sich um eine Klarstellung, dass die bestehenden Verträge der Toll Collect GmbH mit Unterauftragnehmern fortgeführt

werden können. Die außerordentliche Kündigung bestehender Verträge ohne Einhaltung einer Frist ist den Vertragsparteien nach § 314 BGB stets möglich, sofern ein wichtiger Grund vorliegt.

Bestandsverträge wurden von den Anforderungen an Unterauftragnehmerverträge der Ziffer 4.4 des Betreibervertrags ausgenommen, da die Aufnahme zusätzlicher oder die Änderung bestehender Vertragsklauseln nur durch Verhandlungen mit den jeweiligen Vertragspartnern und ggf. nur zu unwirtschaftlichen Konditionen möglich wäre.

32. Inwiefern erachtet es die Bundesregierung als problematisch, dass ehemalige Telekom- und T-Systems-Mitarbeiter, also Beschäftigte eines der wichtigsten Lieferanten von Toll Collect, gegenwärtig bei der Toll Collect GmbH beschäftigt sind und hierbei auch dafür verantwortlich sind, Rechnungen ihres ehemaligen Arbeitgebers Telekom und/oder T-Systems zu bearbeiten und/oder abzuzeichnen (vgl. www.zeit.de/2018/33/toll-collect-lkw-maut-staat)?
33. Aus welchen Gründen beauftragt die Bundesregierung, obwohl sich die Toll Collect seit dem 1. September 2018 in Staatsbesitz befindet, die Toll Collect GmbH nicht damit, darzustellen, in welchen Abteilungen ehemalige Telekom- bzw. T-Systems-Mitarbeiter derzeit bei der Toll Collect GmbH beschäftigt werden und inwiefern ehemalige Telekom- bzw. T-Systems-Mitarbeiter in die Prozesse der Rechnungsbearbeitung und Rechnungsfreigabe eingebunden sind (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?

Die Fragen 32 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 22 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8238 verwiesen.

34. Nach welchen konkreten „preisrechtlichen Vorschriften“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238) prüft das Bundesamt für Güterverkehr seit dem 1. September 2018 die Abrechnungssachverhalte, und wie viele Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr sind monatlich mit der Prüfung von Abrechnungssachverhalten beschäftigt (bitte konkrete Personalstellen und seit dem 1. September 2018 für diese Tätigkeit geleistete Arbeitsstunden monatlich aufgeschlüsselt darstellen)?

Die Vergütung der durch den Betreiber zu erbringenden Leistungen erfolgt auf der Basis eines Selbstkostenerstattungspreises gemäß § 7 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen (VO PR Nr. 30/53). Das Bundesamt für Güterverkehr prüft nach den Leitsätzen für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (LSP), Anlage zur Verordnung PR Nr. 30/53. Hierfür werden ein Beamter des höheren Dienstes (A14), ein Angestellter des gehobenen Dienstes (E11) und drei Kräfte des mittleren Dienstes (E8 und A8) eingesetzt. Die Tätigkeit dieser Mitarbeiter ist hierbei nicht eindeutig abgrenzbar, und eine nach Aufgabenbereichen differenzierte Aufschreibung wird im Bundesamt für Güterverkehr nicht geführt.

35. Welche Kosten für externe Beratungs- und Unterstützungsleistungen sind der Bundesregierung seit 2015 für die Vorbereitung der erneuten Privatisierung von Toll Collect bzw. des Lkw-Maut-Vergabeverfahrens entstanden (bitte differenziert nach Jahren darstellen und die Gesamtsumme benennen – der jährliche Bericht der Bundesregierung über die Zahlungen an externe Berater oberhalb von 50 000 Euro an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages, zuletzt mit BMF-Schreiben vom 5. Juli 2018, vgl. Ausschussdrucksache 19(8)1418, stellt lediglich die Beratungs- und Unterstützungskosten für das Jahr 2018 dar)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/6627 verwiesen. Die weiterführenden Informationen ergeben sich aus der Berichterstattung an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages in den Vorjahren.

36. Wie viele Personen aus welchen Ressorts und welchen Abteilungen gehörten in welchen Zeiträumen (bitte monatlich und nach Kalenderjahr aufschlüsseln) den Projektgruppen im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und im Bundesamt für Güterverkehr an, die sich mit der Vorbereitung der erneuten Privatisierung von Toll Collect beschäftigten, wann wurden die Projektgruppen jeweils eingerichtet, und welche Aufgaben wurden durch die Projektgruppen konkret erledigt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 32 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/8238)?

Die Projektgruppe im Bundesamt für Güterverkehr bestand aus drei und die Projektgruppe im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aus fünf bis sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Beide Projektgruppen waren nicht ausschließlich mit dem Vergabeverfahren LKW-Maut befasst, sondern hatten weitere Zuständigkeiten. Da die Zeiterfassung nicht nach Aufgabenbereichen differenziert, ist eine Zuordnung der Personalkosten für Aufgaben im Hinblick auf das Vergabeverfahren LKW-Maut nicht möglich

37. Welche der Bedarfspositionen gemäß Anlage 7.1 zum Betreibervertrag „4 TEIL C – Bedarfspositionen“ (S. 104 – 106) hat der Bund als Auftraggeber bisher vom Betreiber wie oft als optionale Leistung verlangt bzw. angefragt, welche dieser verlangten bzw. angefragten Leistungen hat der Bund zur Umsetzung wie oft beauftragt, und welche Kosten hat er hierfür jeweils erstattet (bitte entsprechend den Bedarfsplanpositionen der Anlage 7.1 zum Betreibervertrag differenziert darstellen; vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 36 – 38/88, 9. „Bedarfspositionen und weitere vertraglich vereinbarte Anpassungen der Leistungspflichten des Betreibers“)?

Das Bundesamt für Güterverkehr hat den Betreiber bislang nicht zu einer Leistungserbringung gemäß Teil C der Anlage 7.1 zum Betreibervertrag aufgefordert.

38. Wie hoch werden entsprechend der Vorkalkulation für den Kalkulationszeitraum des Betreibers für das erste Geschäftsjahr bzw. den ersten Kalkulationszeitraum vom 1. September 2018 bis 31. September 2019 die monatlichen Vergütungen des Betreibers sein (Selbstkosten nebst Zinsen, Gewerbesteuer, Wagniszuschlag und Investitionen in das Anlagevermögen), die der Bund dem Betreiber zahlen wird (vgl. § 7 der Verordnung PR Nr. 30/53 über die Preise bei öffentlichen Aufträgen und „Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten“ und vgl. Betreibervertrag vom 25. Februar 2019, S. 62/88, Ziffer 16.4)?

Die Toll Collect GmbH erhält auf Grundlage einer Vorkalkulation für den Kalkulationszeitraum vom 1. September 2018 bis 31. September 2019 monatliche Abschlagszahlungen. Die Abschlagszahlungen variieren monatlich und belaufen sich insgesamt auf ca. 423,5 Mio. Euro (Netto). Die Endabrechnung erfolgt nach Abschluss des Kalkulationszeitraums auf der Grundlage einer durch den Betreiber aufzustellenden und durch das Bundesamt für Güterverkehr zu prüfenden Nachkalkulation.

