

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Victor Perli, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/11780 –**

Kündigung der Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem der Europäische Gerichtshof (EuGH) am 18. Juni 2019 die Infrastrukturabgabe für europarechtswidrig erklärte, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die geschlossenen Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe unverzüglich gekündigt. Neben dem Urteil des EuGH wurden nach Aussage des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer zwei weitere Kündigungsgründe vorgebracht (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/maut-scheuer-kritik-1.4500331).

Zum einen sollen die Auftragnehmer Fristen und entsprechende Nachfristen nicht eingehalten haben, wobei diesbezüglich Unstimmigkeiten zwischen dem Auftraggeber und den Betreibern aufkamen, welche das Vertrauensverhältnis, insbesondere durch ein Schreiben der Betreiber am 17. Juni 2019 zerrütteten. Zum anderen sollen die Betreiber nach Kündigung der Verträge noch Unteraufträge abgeschlossen haben, wodurch dem Bund finanzieller Schaden entstand (vgl. ebd.).

Genauere Angaben zu Problemen bei der Vertragsumsetzung sind bisher ebenso ungekannt wie die Höhe möglicher Schadensersatzforderungen seitens der Betreiber sowie anstehender (Schieds-)Gerichtskosten.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat jedoch in diesem Zusammenhang vollkommene Transparenz angekündigt: „Wenn weitere Fragen und Anliegen der Abgeordneten kommen, dann werden wir sie beantworten und erfüllen“ (Plenarprotokoll 19/106).

1. Aus welchen Gründen wurde der Vertrag über die Erhebung der Infrastrukturabgabe gekündigt und aus welchen Gründen der Vertrag über deren Kontrolle?

Die Kündigung des Vertrages über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines Systems für die Erhebung der Infrastrukturabgabe (Vertrag „Erhebung“) wurde auf drei Kündigungsgründe gestützt: die Nichterfüllung vertraglicher Leistungspflichten des Auftragnehmers, ordnungspolitische Gründe (EuGH-Urteil)

sowie ein vertragswidriges Verhalten des Vertragspartners nach der Kündigung, das eine weitere Zusammenarbeit zwischen den Parteien nicht mehr zumutbar macht.

Die Kündigung des Vertrages über die Planung, Entwicklung, Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des automatischen ISA-Kontrolleinrichtungssystems (Vertrag „Kontrolle“) wurde auf zwei Kündigungsgründe gestützt: die Nichterfüllung vertraglicher Leistungspflichten des Auftragnehmers und ordnungspolitische Gründe (EuGH-Urteil).

2. Wer hat für den Auftraggeber (Bundesregierung) die Projektfortschritte überwacht („Beauftragte“), und durch wen wurden die Bewertungskriterien festgelegt?

Welche konkreten Aufgaben und Kompetenzen im Rahmen der Projektsteuerung wurden den von der Bundesregierung beauftragten Behörden und/oder beauftragten Unternehmen übertragen (bitte alle in diesem Zusammenhang beauftragten Behörden und/oder Unternehmen mit ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen auflisten)?

Für den Bereich Erhebung erfolgte die Überwachung der Projektfortschritte federführend durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA).

Für den Bereich Kontrolle wurde der Projektfortschritt durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) überwacht.

Auf Ebene des Gesamtprojekts Infrastrukturabgabe (Erhebung und Kontrolle) wurde der Projektfortschritt durch die Gesamtprojektlenkungsgruppe (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), KBA und BAG) überwacht.

Unterstützt wurde die Bundesregierung bei der Überwachung durch Projektmanagement-, juristische, wirtschaftliche und technische Berater sowie einen Gutachter.

Die für die Überwachung des Betreibers „Erhebung“ maßgeblichen Bewertungskriterien ergeben sich funktional aus den vertraglichen Regelungen des Vertrages „Erhebung“ (insbes. Ziffer 5.4.1, der Leistungsbeschreibung sowie dem Meilensteinplan).

Die Überwachung des Projektfortschritts des Auftragnehmers „Kontrolle“ erfolgte dabei anhand der im Vertrag „Kontrolle“ festgelegten Meilensteine und Bewertungskriterien (Ziffer 6.2 des Vertrages „Kontrolle“ in Verbindung mit der Leistungsbeschreibung, Anlage 1.2).

3. Wann wurde zuletzt der Projektfortschritt der beiden vergebenen Aufträge anhand der Bewertung der von den Auftragnehmern eingereichten Projektdokumentation von der Bundesregierung bzw. durch deren Beauftragte positiv bewertet, und wann wurde dies den Auftragnehmern in welcher Weise mitgeteilt (bitte insbesondere auf die Bewertung der Feinplanung bzw. der Feinplanungsdokumentation eingehen und für die beiden Aufträge getrennt angeben)?

Wurde die Bundesregierung über die positive Bewertung über den als zufriedenstellend bewerteten Projektfortschritt in Kenntnis gesetzt, und wenn ja, wann?

Da kein Teilbereich der Feinplanungsdokumentation frei von Defiziten war, konnte aus Sicht des KBA keine positive Bewertung zu den eingereichten Projektdokumentationen rückgemeldet werden. Die zwei eingereichten Feinplanungsdokumentationen (und deren Nachlieferungen) wurden geprüft und in Abstimmung mit dem BMVI aufgrund wesentlicher Defizite zurückgewiesen.

Im Vorfeld der Kündigung des Vertrages „Kontrolle“ am 18. Juni 2019 lag erstmals mit Vorlage der Spezifikationsdokumente ein Problem hinsichtlich des Projektfortschritts vor. Zuvor erfolgte im Hinblick auf den Projektfortschritt keine positive Rückmeldung an den Auftragnehmer „Kontrolle“.

4. Die Bewertungen welcher von ihr beauftragten Behörden und/oder Unternehmen gaben für die Bundesregierung den Ausschlag dafür, die Verträge auch mit dem Verweis auf Schlechtleistungen zu kündigen, und wann wurde der Bundesregierung diese Bewertung zur Kenntnis gegeben (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019)?

Die Entscheidung zur Kündigung der Verträge auch wegen der Schlechtleistungen der Vertragspartner beruhte auf den Berichten des KBA und des BAG und der Fachberater, die insbesondere im Zusammenhang mit der Einhaltung der Meilensteine Feinplanungsdokumentation bei der Erhebung (1. April 2019) und Spezifikationsdokumente bei der Kontrolle (8. April 2019) vorgelegt worden sind. Das BMVI hat jeweils unmittelbar nach dem erfolglosen Ablauf der jeweiligen Meilensteinfristen Kenntnis erhalten.

5. Welche Fristen zur Abarbeitung welcher Meilensteine (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019) insbesondere im Zusammenhang mit der Feinplanung wurden von den Auftragnehmern nach Auffassung der Bundesregierung bzw. deren Projektüberwacher nicht eingehalten (bitte die genauen Daten der Fristen angeben und für die beiden gekündigten Verträge getrennt angeben)?
6. Welche konkreten Mängel wurden dabei moniert, und wann wurden die Auftragnehmer jeweils wie über die Auffassung des Auftraggebers in Kenntnis gesetzt (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019, bitte die konkreten Daten der Übermittlung angeben und insbesondere auf Unzulänglichkeiten bei der Feinplanungsdokumentation eingehen)?

7. Welche Nachfristen wurden jeweils gesetzt, und welche dieser Nachfristen wurden durch die Bundesregierung bzw. von ihr Beauftragte aus welchen Gründen als nicht eingehalten eingestuft (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019, bitte bei mehreren gesetzten Nachfristen hinsichtlich eines Meilensteins die Gründe für die negative Bewertung durch die Bundesregierung bzw. nachgeordnete Behörden getrennt auflühren)?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Laut Vertrag „Erhebung“ folgt auf den Meilenstein 0 „Vertragsschluss“ nach 90 Tagen der Meilenstein 1 „Vorlage der vollständigen Feinplanungsdokumentation“ am 1. April 2019. Nach einer ersten Prüfung der Feinplanungsdokumentation durch das KBA und die Berater des BMVI sowie den Gutachter war diese sowohl im Hinblick auf die formellen Voraussetzungen (Vollständigkeit, Signatur, finalisierte Versionen) als auch auf die qualitativen Voraussetzungen nicht vertragsgemäß. Da die Qualität der vorgelegten Dokumente über sämtliche Teilbereiche hinweg mit erheblichen Mängeln behaftet war und eine Fortsetzung der Prüfung aus diesem Grunde nicht zielführend erschien, wurde die Prüfung der Dokumente in Abstimmung mit dem BMVI abgebrochen. Der Auftragnehmer wurde hierüber am 9. April 2019 informiert. Dem Auftragnehmer wurde eine Nachfrist zur Lieferung der Feinplanungsdokumentation bis zum 17. Mai 2019 gesetzt.

Am 17. Mai 2019 hat der Auftragnehmer „Erhebung“ seine zweite Lieferung der Feinplanungsdokumentation wieder unvollständig bereitgestellt und am 19. Mai 2019 wurden Dokumentationen nachgeliefert. Am 23. Mai 2019 hat der Auftragnehmer weitere Korrekturen nachgeliefert.

In der Prüfung der zweiten Lieferung der Feinplanungsdokumentation durch das KBA, die Berater des BMVI und den Gutachter waren sieben besonders kritische Defizite („Blocker“), 103 schwere und 246 leichte Defizite aufgedeckt. Dem Auftragnehmer „Erhebung“ wurden Anfang Juni mehrere Nachfristen zur Beseitigung der Blocker gesetzt (21. Juni, 28. Juni bzw. 5. Juli 2019).

Der Auftragnehmer „Kontrolle“ hat den Meilenstein Nr. 10.1.1 „Vorlage der vollständigen Spezifikationsdokumente in vertragsgemäßer Form (Phase 1)“ aus Ziffer 10.1 des Vertrages „Kontrolle“ nicht zum vertraglich vereinbarten Termin (8. April 2019) erreicht, da keine freigabefähigen Spezifikationsdokumente vorgelegt wurden.

Über fehlende Dokumente wurde der Auftragnehmer „Kontrolle“ am 11. April 2019 informiert. Weitere Mängel wurden dem Auftragnehmer „Kontrolle“ am 6. Mai und 17. Mai 2019 mitgeteilt. Für die Überarbeitung aller bis zum 30. April 2019 vorgelegten Spezifikationsdokumente wurde eine Nachfrist bis zum 31. Mai 2019 festgelegt.

Der Gutachter hatte im Rahmen der Prüfung der am 31. Mai 2019 vorgelegten Spezifikationsdokumente am 18. Juni 2019 bereits 76 Mängel festgestellt, wovon neun als Blocker eingestuft wurden.

8. Wann wurde die Bundesregierung durch wen erstmals über welche Unzulänglichkeiten beim Projektfortschritt und/oder bei der Projektdokumentation unterrichtet (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019, bitte für die beiden erteilten Aufträge getrennt angeben), und welche Konsequenzen hat sie daraus gezogen?

Das BMVI hat jeweils unmittelbar nach dem erfolglosen Ablauf der jeweiligen Meilensteinfristen Kenntnis erhalten. KBA und BAG haben die Auftragnehmer jeweils über die Unzulänglichkeiten unterrichtet und Abhilfe verlangt.

9. Hätte bereits durch das Verfehlen der ersten von der Bundesregierung bzw. einer nachgeordneten Behörde gesetzten Nachfrist nach Auffassung der Bundesregierung ein Kündigungsgrund vorgelegen (bitte begründen)?

Wenn ja, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung nicht umgehend den Vertrag bzw. die Verträge gekündigt?

Bereits das Verstreichenlassen der ersten gesetzten Nachfrist hätte ein Kündigungsrecht begründet, denn im Bereich „Erhebung“ lag keine freigabefähige Feinplanungsdokumentation und im Bereich „Kontrolle“ lagen keine freigabefähigen Spezifikationsdokumente zu den vertraglich vereinbarten Terminen vor. Gemäß Ziffer 26.3.4 a) des Vertrages „Erhebung“ liegt ein wichtiger Grund für die Kündigung insbesondere dann vor, wenn der Betreiber eine freigabefähige Feinplanungsdokumentation nicht spätestens am in Ziffer 5.6 genannten Termin vorgelegt. Gemäß Ziffer 32.3.2 a) des Vertrages „Kontrolle“ liegt ein wichtiger Grund für die Kündigung insbesondere dann vor, wenn der Auftragnehmer die Spezifikationsdokumente nicht spätestens an dem in Ziffer 10.1.1 spezifizierten Termin in vertragsgemäßer Form vorgelegt hat.

Das BMVI und das KBA waren zunächst im Interesse einer erfolgreichen Projektentwicklung bemüht, den Unzulänglichkeiten der Auftragnehmer durch andere Maßnahmen als durch Kündigungen zu begegnen.

10. Hat die Bundesregierung bzw. von ihr Beauftragte den Betreibern Abmahnungen zukommen lassen, und wenn ja, wann, und welchen Inhalts (bitte begründen)?

Das BAG hat dem Auftragnehmer im Schreiben vom 6. Mai 2019, in dem dieser über die festgestellten Mängel in den Spezifikationsdokumenten informiert wurde, ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich der Auftragnehmer hinsichtlich sämtlicher bislang vorgelegter Dokumente alle vertraglichen und/oder gesetzlichen Rechte vorbehält.

Das KBA hat die ursprünglich vorgelegte Feinplanungsdokumentation als nicht vertragskonform zurückgewiesen. Gleiches gilt für die zur Nachfrist am 17. Mai 2019 vorgelegte zweite Version der Feinplanungsdokumentation.

11. Welche Schadensersatzansprüche und/oder Ansprüche auf die Zahlung von Vertragsstrafen entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die nach Auffassung der Bundesregierung erbrachte Schlechtleistung durch die Auftragnehmer an den Auftraggeber, und wird die Bundesregierung ihrerseits Schadensersatzforderungen und/oder Vertragsstrafen einfordern (bitte begründen)?

Derzeit wird geprüft, ob die Bundesregierung Schadensersatzansprüche oder Anspruch auf Vertragsstrafen wegen Schlechtleistungen der Auftragnehmer geltend machen kann. Die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

12. Welche Kritik wurde in dem Schreiben vom 17. Juni 2019 durch die Auftragnehmer an der Bundesregierung bzw. an von ihr Beauftragten, insbesondere hinsichtlich ihrer Bewertungspraxis der von den Auftragnehmern eingereichten Unterlagen (Pläne wie z. B. eine Feinplanung etc.), geübt, und wurde in diesem Schreiben das Vertrauensverhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer explizit als gestört bezeichnet (bitte begründen)?

Wurde in diesem Schreiben ggf. die Kündigung der Verträge bzw. eines der Verträge seitens der Auftragnehmer angedroht, und welche Maßnahmen wurden seitens der Auftragnehmer in diesem Schreiben ggfs. genannt, um das Vertrauensverhältnis zu verbessern?

Die Betreiberparteien haben in diesem Schreiben die Behauptung aufgestellt, dass der Auftraggeber für die umfangreichen und über viele Wochen nicht beseitigten Fehler der Feinplanungsdokumentation des Betreibers verantwortlich und der weitere Aufwand zur Fehlerbeseitigung vertraglich nicht geschuldet sei. Damit haben die Betreiberparteien im Zusammenhang mit allein von ihnen zu verantwortenden Mängeln eine gravierende Fehlvorstellung über ihre vertraglichen Pflichten zum Ausdruck gebracht, die das Vertrauen des Auftraggebers in die ordnungsgemäße Vertragserfüllung im Ganzen erschüttert hat.

13. Waren mögliche Schadensersatzforderungen seitens der Auftragnehmer Gegenstand dieses Schreibens, und wenn ja, in welcher Höhe?

Nein.

14. Sind inzwischen Schadensersatzansprüche der Auftragnehmer gegenüber dem Bund geltend gemacht worden, und wenn ja, in welcher Höhe?

Nein.

15. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung mit dem Schreiben vom 17. Juni 2019 erstmals durch die Auftragnehmer Kritik an der Bundesregierung bzw. an ihren Beauftragten geübt, und wenn nein, wann wurden welche konkreten Kritikpunkte jeweils vorgebracht (bitte unter Angabe des Datums des Einganges diesbezüglicher – auch elektronischer – Schreiben aufführen)?

Nein. Der Auftragnehmer „Kontrolle“ hat mit Schreiben vom 18. Februar 2019 gemäß Ziffer 6.3.3 des Vertrages „Kontrolle“ angezeigt, dass ihm nicht die vollständigen Unterlagen zu den statischen Verhältnissen auf den Mautbrücken, die im Rahmen der Mitnutzung für die Infrastrukturabgabe Relevanz haben, vorliegen und sich aus diesem Grund die Erstellung der Spezifikationsdokumente verzögern könne. Am 26. Februar 2019 wurden dem Auftragnehmer „Kontrolle“ die fehlenden Unterlagen zur Verfügung gestellt. Zudem wurde mit Schreiben vom

11. März 2019 klargestellt, dass das jeweilige Erreichen der ersten drei Meilensteine gemäß Ziffer 10.1 des Vertrages „Kontrolle“ ohnehin ein nach Ziffer 27.1.2 garantierter Leistungserfolg ist.

Der Betreiber „Erhebung“ hat am 9. April 2019 die Ansicht vertreten, ihm sei der Maßstab für die Beurteilung, ob die Feinplanungsdokumentation den vertraglichen Anforderungen entspricht, unklar. Das KBA hat danach dem Betreiber in zahlreichen Arbeitsgemeinschaften den Bewertungsmaßstab nochmals eingehend erläutert. Nach dem wiederum erfolglosen Ablauf der Nachfrist hat dann der Betreiber „Erhebung“ mit Schreiben vom 17. Juni 2019 versucht, die allein ihm obliegende Verantwortung für die eingetretenen Verzögerungen auf den Auftraggeber abzuwälzen.

16. Welche Gespräche fanden seit der Unterzeichnung der beiden Verträge zwischen der Bundesregierung und/oder ihren Beauftragten mit den Auftragnehmern statt, in denen Probleme bei der Erfüllung welcher Vertragspflichten gegenständlich waren (bitte unter Angabe des Datums und der Teilnehmenden auführen)?

Das KBA hat die Erfüllung der Vertragspflichten des Betreibers „Erhebung“ im Rahmen der Projektentwicklung laufend überwacht und dabei auch die erkennbaren Probleme und Gestaltungsaufgaben erläutert. Die erbetenen Informationen können nicht veröffentlicht werden, weil hierbei verfassungsrechtlich geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen privaten Unternehmen berührt sind. Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Informationen sind in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und können dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

17. Hat das Bundesverkehrsministerium ihren Beauftragten Weisungen erteilt in Bezug auf die Bewertung der von den Auftragnehmern übermittelten Unterlagen, und wenn ja, welche, und wann sind diese durch wen erteilt worden?

Nein.

18. Wurden Bewertungen des Fortschrittsstandes der Arbeiten der Auftragnehmer nachträglich geändert, und wenn ja, durch wen, und aus welchen Gründen?

Nein.

19. Welche Verträge mit Nachunternehmern wurden seitens der Auftragnehmer nach Kündigung der Betreiberverträge geschlossen (bitte unter Angabe des Datums der Vertragsunterschrift sowie dem Vertragsvolumen auführen), und auf welchem Wege hat die Bundesregierung bzw. haben ihre Beauftragten Kenntnis von der Unterzeichnung dieser Verträge erlangt?

Der Betreiber „Erhebung“ hat nach Kenntnis des EuGH-Urteils vom 18. Juni 2019 (Rs. C-591/17) und der Kündigung des Vertrages „Erhebung“ durch den Auftraggeber Unterauftragnehmerverträge mit konzernverbundenen Unterneh-

men ohne die erforderliche Zustimmung des Auftraggebers (Ziffer 14.1 Vertrag „Erhebung“) angepasst und abgeschlossen. Die Verträge wurden dem Auftraggeber am 20. Juni 2019 übermittelt.

20. Auf welche Höhe belaufen sich die Kosten, die die Auftragnehmer dem Bund bis zum 18. Juni 2019 in Rechnung gestellt haben (www.stuttgarternachrichten.de/inhalt.pkw-maut-gescheitertes-projekt-kostete-bund-bislang-53-millionen-euro.f5be59b5-c3dc-4a89-8c36-c7baae446398.html), und wird die Bundesregierung den Auftragnehmern ihre bis zum 18. Juni 2019 getätigten Ausgaben vollumfänglich erstatten (bitte begründen)?

Dem Bund wurden bisher keine Kosten der Auftragnehmer in Rechnung gestellt. Hinsichtlich der bisher angefallenen Kosten auf Bundesseite wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/11867 verwiesen.

21. Auf welche Höhe beläuft sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Bruttounternehmenswert der von ihr mit der Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe beauftragten Unternehmen, bzw. wann und durch wen soll der Bruttounternehmenswert ermittelt werden?

Für die Rechtsfolgen einer Kündigung gemäß Ziffer 32.3.2 s) Vertrag „Kontrolle“ wird auf Ziffer 33.4.2 a) Vertrag „Kontrolle“ verwiesen. Der Bruttounternehmenswert ist in diesem Zusammenhang nicht relevant.

Der Bruttounternehmenswert im Vertrag „Erhebung“ ist in Anlage 29.5.1 in Verbindung mit Anlage 28.4.1, Teil A definiert. Die Bestimmung des Bruttounternehmenswertes erfolgt gemäß Anlage 28.4.1, Teil A des Vertrages „Erhebung“. Eine gemäß Anlage 28.4.1, Teil A des Vertrages „Erhebung“ entsprechende Bestimmung des Bruttounternehmenswertes ist bislang nicht erfolgt.

22. Auf welchen Rechtsbeistand wird die Bundesregierung im Falle eines Schiedsverfahrens zurückgreifen, und welche (Vor-)Verträge mit welchem prognostizierten Finanzvolumen ist die Bundesregierung diesbezüglich bereits eingegangen?
23. Mit welchen Kosten für rechtlichen Beistand rechnet die Bundesregierung im Falle eines Schiedsverfahrens?
24. Wurde bereits ein Schiedsverfahren eröffnet, und wenn nein, wann soll dies geschehen?

Die Fragen 22 bis 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ob der Betreiber „Erhebung“ oder Auftragnehmer „Kontrolle“ ein Schiedsverfahren beantragen werden, entzieht sich der Kenntnis der Bundesregierung. Aktuell gibt es auf Seiten der Bundesregierung weder Überlegungen bezüglich eines Rechtsbeistandes für ein Schiedsverfahren, noch einen (Vor-)Vertrag.

25. Auf welche Höhe belaufen sich die Forderungen des Bundes und auf welche Höhe die der Auftragnehmer nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit insgesamt (bitte auch nach einzelnen Forderungsposten aufschlüsseln)?

Es liegen keine Forderungen der Auftragnehmer vor. Ob und eventuell in welcher Höhe Forderungen auf Grund der Kündigungen zu bedienen sind, ist derzeit rein spekulativ. Die Prüfung, welche Forderungen dem Bund zustehen, ist noch nicht abgeschlossen.

26. Inwiefern flossen Erfahrungen aus früheren Schiedsverfahren mit Beteiligung des Bundes in die Entscheidung der Bundesregierung ein, den Betreibervertrag bzw. die Betreiberverträge anhand von Gründen zu kündigen, die im Nachgang ein Schiedsverfahren notwendig machen?

Die Kündigungen stehen in keinem Zusammenhang mit Überlegungen bezüglich eines Schiedsverfahrens.

27. Wie bewertet die Bundesregierung die Verhältnismäßigkeit ihrer Entscheidung, die Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe zu kündigen, vor dem Hintergrund, dass der Betreibervertrag mit der Toll Collect GmbH nicht gekündigt wurde, obwohl sich die Einführung der Lkw-Maut durch deren Schlechtleistung um mehr als ein Jahr verzögerte (siehe www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=2560&year=2004)?

Auf der Grundlage des am 18. Juni 2019 verkündeten EuGH-Urteils hat die Bundesregierung entschieden, dass die Infrastrukturabgabe in der in den deutschen Gesetzen vorgesehenen Form nunmehr vom Tisch ist, weil die Umsetzung des Projektes so nicht mehr zu realisieren ist. Dies ist der fundamentale Unterschied zur Lkw-Maut, bei der die Realisierung des Projekts noch möglich war und gelungen ist.

28. Wie weit ist der Zulassungsprozess der Tolltickets GmbH als EETS-Anbieter (EETS = European Electronic Toll Service) fortgeschritten, und wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer Zulassung durch das Bundesamt für Güterverkehr zu rechnen (bitte begründen)?

Die Tolltickets GmbH befindet sich derzeit im Zulassungsverfahren für Anbieter des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD/EETS) beim BAG. Der Zeitpunkt der Zulassung wird durch den Fortschritt im Zulassungsverfahren bestimmt. Dieser hängt maßgeblich von der Mitwirkung des EETS-Anbieters und der Qualität seiner Dokumentation und insbesondere seiner technischen Systeme ab.

29. Welches Datum für die Betriebsbereitschaft des Erhebungssystems der Infrastrukturabgabe wurde zwischen den Vertragspartnern vereinbart, und welches Datum wurde festgelegt, ab dem ein Ausbleiben der Betriebsbereitschaft den Bund zur Kündigung des Vertrages ermächtigt hätte und/oder sogar eine Schadensersatzpflicht seitens der Auftragnehmer entstanden wäre (ein Abweichen dieser Daten bitte begründen)?

Der Terminus „Betriebsbereitschaft Erhebungssystem“ ist im Vertrag „Erhebung“ nicht vorgesehen. Vermutlich ist der Meilenstein Nr. 8 gemäß Ziffer 5.6 des Vertrages „Erhebung“ (Erfolgreicher Abschluss des Probetriebs) gemeint,

bei dem einheitlich sowohl die Kündigung als auch die Verwirkung einer siebenstelligen Vertragsstrafe mit Steigerungsmodus nach Ablauf von 90 Tagen seit Verzug vereinbart wurde.

30. Welchen Einfluss hat die Kündigung der Verträge zur Infrastrukturabgabe auf den laufenden Vertrag hinsichtlich des Betriebs von Zahlstellen für Straßenbenutzungsgebühren (vgl. <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:257135-2019:TEXT:DE:HTML&src=0>) nach Ansicht der Bundesregierung?

Die Vertragsweiterung des laufenden Vertrages hinsichtlich des Betriebs des Mautstellennetzes für die Lkw-Maut um die Entrichtung der Infrastrukturabgabe wurde gekündigt. Vertragsabbruchkosten sind nicht angefallen. Die Kündigung der Verträge zur Infrastrukturabgabe hat auf den laufenden Vertrag hinsichtlich des Betriebs des Mautstellennetzes keinen Einfluss.

31. Wurden seitens der Bundesregierung die Aufträge an die Toll Collect GmbH zur Unterstützung bei der Erhebung der Infrastrukturabgabe gekündigt (bitte begründen), und welche Kosten entstehen dabei für den Bund und für die Toll Collect GmbH?

Die Toll Collect GmbH ist nicht durch die Bundesregierung mit der Unterstützung bei der Erhebung der Infrastrukturabgabe beauftragt worden. Die Einbeziehung der Toll Collect GmbH erfolgte durch den Betreiber des Infrastrukturabgabbeerhebungssystems, der den Vertrag gegenüber der Toll Collect GmbH gekündigt hat.

Der Bund erstattet der Toll Collect GmbH zusätzlich bestimmte Kosten, die ihr nicht durch den Betreiber des Infrastrukturabgabbeerhebungssystems erstattet werden. Die in Bezug auf die Erhebung der Infrastrukturabgabe vom Bund zu erstattenden Kosten betragen nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 650 000 Euro.

32. Welche weiteren Aufträge (Beschaffungsaufträge, Beraterverträge etc.) im Zusammenhang mit der Infrastrukturabgabe mit jeweils welchem Finanzvolumen hat die Bundesregierung nach der Kündigung der Verträge über die Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe inzwischen gekündigt, und welche diesbezüglichen Ausschreibungen welchen Finanzvolumens hat die Bundesregierung seit dem 18. Juni 2019 gestoppt oder erst gar nicht ins Ausschreibungsverfahren gegeben (mündlicher Bericht der Bundesregierung in der Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juni 2019, bitte detailliert tabellarisch angeben)?

Gegenstand	Status	Finanzvolumen in Euro
Vertrag zur Anpassung der vorhandenen Kontrolloptimierung für die Zwecke der ISA	gekündigt	ca. 260.000
Vertrag zur Anpassung der vorhandenen Dienstplanungssoftware für die Zwecke der ISA	gekündigt	ca. 186.000
Überlassung von Lizenzen der Dienstplanungssoftware	Rücktritt erklärt	ca. 258.000
Ausschreibungsverfahren Mobile ISA-Kontrolle	Ausschreibung aufgehoben	ca. 50 Mio.
Vertrag über die Anmietung der Holmpassage	Vertragsverhandlungen gestoppt	ca. 1.100.000
Vertrag für angemietete Gebäude DV-Struktur	Ausschreibung gestoppt	ca. 157.000
Vertrag für die Vollstreckungssoftware	Ausschreibungsverfahren gestoppt	ca. 2.500.000
Gutachter	gekündigt	ca. 7.700.000
Beratervertrag PD	gekündigt	ca. 4.000.000
Vertrag des ITZ Bund über IT-Beratungsleistungen	gekündigt	ca. 73.500
Vertrag des ITZ Bund über Dienstleistungen und Gewerke zur IT-Umsetzung	gekündigt	ca. 1.195.000

33. Auf welche Weise waren das Bundesministerium für Finanzen (BMF) sowie das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) in die Vergabeentscheidung bezüglich der Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe eingebunden, insbesondere im Hinblick auf die Vertragsrisiken?

Auf welche Höhe wurden die Vertragsrisiken geschätzt?

Eine Einbeziehung des Bundesministeriums der Finanzen und des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz in die Vergabeentscheidung bezüglich der Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe, insbesondere im Hinblick auf die Vertragsrisiken, war nicht erforderlich, weil deren Geschäftsbereiche zu diesem Zeitpunkt nicht mehr betroffen waren. Im Bundeshaushalt 2018 waren Verpflichtungsermächtigungen für die Vertragsschlüsse „Erhebung“ und „Kontrolle“ ohne Sperrvermerk ausgebracht. Damit war ersichtlich, dass eine Zuschlagerteilung im Jahr 2018 erfolgen soll.

Die Schätzung zu den Risikokosten können in den in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

34. Wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse in Bezug auf die Entscheidung durchgeführt, die Verträge mit den Auftragnehmern nach dem EuGH-Urteil zu kündigen (bitte begründen)?

Wenn ja, wann wurde diese durch wen erstellt?

In welcher Weise wurden das BMF und das BMJV bei der Entscheidung, die Verträge zu kündigen, eingebunden?

Am 18. Juni 2019 wurde im BMVI eine sog. Task Force gegründet, in der alle betroffenen Fachbereiche vertreten waren und in der nach Erörterung aller Umstände des Für und Wider entschieden wurde, die Verträge sofort zu kündigen, insbesondere um keine weitere Projektentwicklungskosten entstehen zu lassen. Das BMF und das BMJV wurden in die Entscheidung nicht eingebunden, da ihre Geschäftsbereiche nicht betroffen waren.

35. Hat die Bundesregierung inzwischen weitere Kündigungsgründe für die Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe identifiziert (bitte für die beiden Verträge getrennt auflisten), und wenn ja, wann wurden diese Kündigungsgründe in welcher Weise den Auftragnehmern zur Kenntnis gegeben?

Nein.

36. Sind neben der Anrufung eines Schiedsgerichtes seitens der Bundesregierung Streitbelegungsmechanismen mit den Auftragnehmern vereinbart worden, und wenn ja, welche, und nach welchen Kriterien wird ein abschließendes Schiedsgerichtsverfahren eröffnet?

Es wird auf Ziffer 36 des Vertrages „Kontrolle“ und Ziffer 35 des Vertrages „Erhebung“ verwiesen. Dort sind alle Streitbelegungsmechanismen beschrieben. Beide Verträge sind auf der Internetseite des BMVI abrufbar.

37. Haben inzwischen Gespräche zwischen der Bundesregierung und den Auftragnehmern hinsichtlich einer gütlichen Einigung stattgefunden (bitte begründen und ggf. unter Angabe der Teilnehmenden und des Datums auflisten)?

Wenn nein, wann soll dies ggf. geschehen?

Es gab keine Gespräche zwischen der Bundesregierung und den Auftragnehmern hinsichtlich einer gütlichen Einigung. Aktuell gibt es dazu auch keine Planungen.

38. Haben die Auftragnehmer der Bundesregierung gegenüber ggf. ein Interesse an einer gütlichen bzw. vergleichweisen Beilegung des Konflikts über die von der Bundesregierung gekündigten Verträge bekundet?

Wenn ja, wann, und in welcher Weise?

Wie hat die Bundesregierung ggf. auf diese Interessensbekundung in welcher Weise reagiert, und wann und in welcher Form hat die Bundesregierung ggf. selbst die Initiative zu einer gütlichen Einigung ergriffen?

Nein.

39. Wann hat die Bundesregierung in welcher Weise die Auftragnehmer ersucht, einer Veröffentlichung der gekündigten Betreiberverträge zuzustimmen (www.berliner-zeitung.de/politik/nach-aus-fuer-pkw-maut-finanzielle-risiken-fuer-steuerzahler-weiter-ungewiss-32839068; bitte unter Angabe des genauen Datums sowie des von der Bundesregierung gewünschten Umfangs der Vertragsoffenlegung angeben), und wie haben die Auftragnehmer wann auf dieses Ersuchen reagiert (bitte unter Angabe der von den Auftragnehmern vorgebrachten Gründe für eine Zustimmung oder Ablehnung angeben)?

Das BMVI hat bereits mit Schreiben vom 4. Februar 2019 (Betreiber „Erhebung“) und vom 5. Februar 2019 (Auftragnehmer „Kontrolle“) um eine Erklärung zur Offenlegung der Verträge einschließlich Veröffentlichung auf der Internetseite des BMVI ersucht. Die Auftragnehmer haben unter Berufung auf den Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen einer Veröffentlichung widersprochen, mit Schreiben vom 20. Februar 2019 (Betreiber „Erhebung“) und 18. Februar 2019 (Auftragnehmer „Kontrolle“). Mit Schreiben vom 25. Juni 2019 wurde der Betreiber „Erhebung“ erneut gebeten, sein Einverständnis zur Veröffentlichung des Vertrages „Erhebung“ mit seinen Anlagen auf der Internetseite des BMVI zu erteilen. Der Betreiber „Erhebung“ hat mit Schreiben vom 25. Juni 2019 einer solchen Veröffentlichung abermals widersprochen. Erst mit Schreiben vom 15. Juli 2019 hat der Betreiber „Erhebung“ seine Zustimmung zur Veröffentlichung des Vertrages „Erhebung“ einschließlich Anlagen auf der Internetseite des BMVI erklärt. Nach weiterer Aufklärung zu den Rechten Dritter konnte der Vertrag „Erhebung“ am 19. Juli 2019 auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht werden. Auf Nachfrage des BMVI hat auch der Auftragnehmer „Kontrolle“ am 19. Juli 2019 – mit Einschränkungen – eine entsprechende Zustimmung erklärt; am 22. Juli 2019 konnte auch der Vertrag „Kontrolle“ auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht werden.

40. Aus welchen Gründen kann nach Auffassung der Bundesregierung die „Kenntnisnahme [dieser Verträge, Anm. der Fragesteller] durch Unbefugte für die Interessen der Bundesregierung schädlich sein“ (Ausschussdrucksache 19[15]246), und aus welchen Gründen überwog in der Abwägung der Bundesregierung hinsichtlich der Entscheidung über eine Veröffentlichung der Betreiberverträge dieser potenzielle Schaden das öffentliche Interesse an einer Veröffentlichung der Betreiberverträge?

Die Verträge enthalten in erheblichem Umfang Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der jeweiligen Auftragnehmer. Eine Veröffentlichung ohne Zustimmung der Vertragspartner wäre eine Vertragsverletzung durch die Bundesregierung gewesen und hätte deshalb zu Nachteilen für die Bundesregierung geführt.

41. Hat die Bundesregierung eine Anschubfinanzierung im Rahmen des Aufbaus der Erhebungs- und Kontrollsysteme zur Infrastrukturabgabe, welche allein für das Erhebungssystem im entsprechenden Gesetzentwurf (Bundestagsdrucksache 18/3990) auf ca. 335 Mio. Euro beziffert wurde, geleistet (bitte unter Angabe der jeweiligen Höhe begründen)?

Wenn nein, hat die Bundesregierung als Auftraggeberin von den Auftragnehmern abgeschlossene Kreditverträge mitgezeichnet (bitte begründen)?

Es wurde keine Anschubfinanzierung geleistet sowie auch keine Kreditverträge mitgezeichnet.

42. Bei wie vielen Kreditverträgen, welche im Kontext der öffentlich-privaten Partnerschaften im Fernstraßenbau geschlossen wurden, hat die Bundesregierung Kreditverträge mitgezeichnet?

Die Bundesregierung hat im Kontext der öffentlich-privaten Partnerschaften im Fernstraßenbau keine Kreditverträge mitgezeichnet.

43. In welcher Höhe hat die Bundesregierung im Kontext des Aufbaus sowie der Erweiterung des Lkw-Mautsystems Anschubfinanzierungen an die Toll Collect GmbH insgesamt geleistet (bei mehreren Anschubfinanzierungen bitte auch den jeweiligen Gegenstand der Finanzierung und Umfang der diesbezüglichen Anschubfinanzierung aufführen), und bei wie vielen der von der Toll Collect GmbH abgeschlossenen Kreditverträge hat die Bundesregierung mitgezeichnet?

Der Toll Collect GmbH werden die für den Aufbau, Betrieb und Erweiterung des Lkw-Mautsystems erforderlichen Aufwände gemäß den vertraglichen Vorgaben erstattet. Darüber hinaus gab es keine Anschubfinanzierungen, und es wurden keine Kreditverträge gezeichnet.

44. Wie viele Stellen hatte das BMVI bzw. nachgeordnete Behörden im Zusammenhang der Einführung der Infrastrukturabgabe öffentlich ausgeschrieben (bitte nach Tarifgruppen differenziert angeben)?

Im Zusammenhang mit der Einführung der Infrastrukturabgabe erfolgten beim BAG und beim KBA für die nachfolgenden Stellen/Planstellen öffentliche Ausschreibungen:

BAG:

Stelle/Planstelle	Anzahl	davon aufgehoben oder intern besetzt
E12	5	4
A11	8	4
E11	4	4
E10	11	11
E9a	1	0
E8	230	230

KBA:

Stelle/Planstelle	Anzahl	davon aufgehoben oder intern besetzt
E15/A15	2	2
E14/A14	1	
E13/A14	1	1
E13/A13	4	1
E11/A12	1	1
E11/A11	12	5

Die Stellen für die Infrastrukturabgabe im BMVI wurden überwiegend durch interne Ausschreibungen bzw. interne Umsetzungen besetzt. Zwei Stellen im höheren Dienst wurden öffentlich ausgeschrieben und durch Tarifbeschäftigte Entgeltgruppe 14 besetzt.

