

## Antrag

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Toll Collect nicht erneut privatisieren – Vergabeverfahren stoppen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Privatisierung des Lkw-Mautsystems ist gescheitert. Der Betrieb des Mautsystems als Öffentlich-Private-Partnerschaft ist falsch und birgt finanzielle und juristische Risiken. Öffentlich-Private-Partnerschaften sind intransparent und demokratisch schwer zu kontrollieren. Selbst Abgeordneten des Deutschen Bundestages wird der Zugang zu wichtigen Unterlagen wie den Verträgen oder den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durch die Bundesregierung versagt. Die Privatisierung staatlicher Infrastruktur ist nicht nur ein demokratisches Problem, sondern sie ist, gerade im Verkehrsbereich, sehr oft unwirtschaftlich. Wo im staatlichen Betrieb vor allem das Gemeinwohlinteresse überwiegt, überwiegt im privaten Betrieb der Wunsch nach Rendite und Gewinnen. Dies führt entweder zu höheren Kosten für den Staat oder zu Qualitätsverlusten, oft zu beidem.

Gerade die zurückliegenden Jahre der Kooperation zwischen dem Bund und Toll Collect zeigen die Gefahren der Privatisierung staatlicher Infrastruktur über Öffentlich-Private-Partnerschaften auf. 14 Jahre Rechtsstreit in einem Schiedsgericht hinter verschlossenen Türen führten zu einem schlechten Ergebnis für den Bund. Das Mautsystem wurde in einem schlechten Zustand übergeben.

Der Betrieb des Lkw-Mautsystems kann in Zukunft wirtschaftlicher durch den Bund als durch einen privaten Betreiber durchgeführt werden. Von den Einnahmen der Lkw-Maut, die laut Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ab 2019 jährlich ca. 7,2 Milliarden Euro betragen, können dadurch mehr Gelder dem Bundeshaushalt zufließen. Das Mautsystem wird durch den staatlichen Betrieb besser kontrollierbar und der

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Erhalt ist gesichert. Es gibt keinen Grund das Lkw-Mautsystem privat zu betreiben.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. das aktuell laufende 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 unverzüglich und endgültig zu beenden,
  2. kein neues 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 durchzuführen,
  3. die Toll Collect GmbH als Bundesunternehmen zum Betrieb des Lkw-Maut-Systems dauerhaft weiter zu betreiben und hierfür alle Voraussetzungen zu schaffen,
  4. die Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH auch in Zukunft in keiner Art und Weise zu veräußern oder an der Börse zu dotieren.

Berlin, den 25. September 2018

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

## **Begründung**

Die Wirtschaftlichkeit des privaten Betriebs des Lkw-Mautsystems durch Toll Collect muss vor dem Hintergrund des durch investigative Journalisten aufgedeckten Geschäftsgebarens der Gesellschaft stark in Zweifel gezogen werden. Wie das sogenannte „Mazars-Gutachten“ vom 29.03.2018 zeigte, stellte Toll Collect dem Bund über Jahre wissentlich Leistungen in Millionenhöhe in Rechnung, die nicht vergütungsrelevant im Sinne des Betreibervertrages waren (z.B. eine Oldtimer-Rallye, Anwaltskosten im Schiedsgerichtsverfahren oder das soziale Engagement des Unternehmens) – auch mit dem Ziel den Streitwert im seit 2003 laufenden Schiedsgerichtsverfahren mit dem Bund zu erhöhen. Die im Mai 2018 erzielte Einigung des Bundes mit dem Toll Collect-Konsortium muss in Bezug auf Ihre Wirtschaftlichkeit ebenfalls stark in Zweifel gezogen werden. Tatsächlich erhält der Bund von seinen Forderungen in einer Gesamthöhe von 9,5 Milliarden Euro schlussendlich lediglich 1,1 Milliarden Euro in bar. Alle anderen Ansprüche wurden gegeneinander verrechnet. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) auch im neuen Betreibervertrag die Einrichtung eines Schiedsgerichtsverfahrens plant und erneut beabsichtigt den privaten Unternehmen eine hohe Rendite zu ermöglichen, bezweifeln unabhängige Experten die Wirtschaftlichkeit des privaten Betriebs des Lkw-Mautsystems.

Das Bundesverkehrsministerium hat sich bisher die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die beweisen soll, dass der Betrieb des Lkw-Mautsystems durch einen privaten Betreiber grundsätzlich wirtschaftlicher ist als

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

der Eigenbetrieb durch den Staat, auch auf vielfache Anfragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, nicht veröffentlicht oder dem Deutschen Bundestag zugänglich gemacht. Daher hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ein unabhängiges Gutachten bei der Kanzlei W2K in Auftrag gegeben, dass sich mit der Grundsatzfrage der Wirtschaftlichkeit verschiedener Betreibermodelle auseinandergesetzt hat. Im Ergebnis kommen die Gutachter zu dem Schluss, dass der Bund das Lkw-Mautsystem wirtschaftlicher als ein privates Konsortium betreiben kann – also zum entgegengesetzten Ergebnis, wie das von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) unter Verschluss gehaltene Wirtschaftlichkeitsgutachten.

Auch rechtlich ist eine Beendigung des laufenden Vergabeverfahrens möglich. In der Kleinen Anfrage Drs. 19/2602 fragte die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen die Bundesregierung im Zusammenhang mit Toll Collect nach möglichen Schadensersatzpflichten gegenüber Bietern, die eintreten könnten, wenn der Bund im aktuellen Vergabeverfahren beschließen sollte, doch keine Toll-Collect-Anteile zu verkaufen und ab welchem Zeitpunkt im Vergabeverfahren etwaige Ansprüche und falls ja, in welcher Höhe, diese entstehen können. Als Antwort verwies die Bundesregierung auf die „gesetzlichen Voraussetzungen des § 63 VgV und des § 181 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)“. Dies war für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen der Anlass den Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages damit zu beauftragen die konkreten rechtlichen Rahmenbedingungen für einen Abbruch des Vergabeverfahrens für Toll Collect zu prüfen. Das juristische Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages (Aktenzeichen WD 7 - 3000 - 157/18) zeigt, dass ein Abbruch eines laufenden Vergabeverfahrens, wie jenes im Falle der erneut geplanten Privatisierung von Toll Collect, rechtlich möglich ist, wenn sich der Bund dazu entscheidet die Leistung grundsätzlich nicht mehr zu vergeben, sondern die Aufgabe selbst übernimmt. Dem Bund und damit den Steuerzahlern würden dadurch kaum Kosten entstehen. Lediglich die Kosten der Vorbereitung des Angebots und der Teilnahme am Vergabeverfahren müssten für die beteiligten vier Bieter ersetzt werden. Schadensersatzansprüche durch die Beteiligten des Vergabeverfahrens (z.B. auf möglicherweise entgangenen Gewinn) wären durch die Bieter gegenüber dem Bund nicht durchsetzbar, wenn der Bund den Mautbetrieb selbst durchführen würde.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.