

Kleine Anfrage

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

Umgang des Bundes mit Toll Collect

Seit 1. September 2018 befindet sich Toll Collect im Besitz des Bundes. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat Staatssekretär Dr. Gerhard Schulz zum Chef des Aufsichtsrats von Toll Collect benannt und zum 1. Oktober 2018 Regierungsdirektor Stefan Stadler zum Mitglied der Geschäftsführung berufen. Am 15. Januar 2019 gab Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) bekannt, dass das Vergabeverfahren zur erneuten Privatisierung von Toll Collect beendet werde und der Staat Eigentümer von Toll Collect bleibe. Das seit 2016 laufende Vergabeverfahren werde ohne Zuschlag beendet.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. 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?
2. Nach welcher Maßgabe werden die Beschäftigten und die Geschäftsführung von Toll Collect bezahlt?
3. Erfolgt die Vergütung der Beschäftigten von Toll Collect auf Basis eines Tarifvertrages oder in Anlehnung an einen Tarifvertrag, wenn ja welchen, wenn nein, warum nicht und wird sich der Bund dafür einsetzen, dass die Beschäftigten entsprechend eines Tarifvertrages bezahlt werden?
4. Welchen Geschäftsbereich hat der vom Bundesverkehrsministerium in die Geschäftsführung von Toll Collect berufene Mitarbeiter ab 1. Oktober 2018 übernommen?
5. Wann wird der in die Geschäftsführung berufene Mitarbeiter des Bundesverkehrsministeriums nach den aktuellen Planungen des Bundes wieder aus der Geschäftsführung ausscheiden?
6. Inwiefern plant die Bundesregierung die Geschäftsführung von Toll Collect strukturell und/oder personell zu verändern?
7. Inwiefern plant die Bundesregierung den Aufsichtsrat von Toll Collect zu verändern und personell neu zu besetzen; sollen hierbei Veränderungen entsprechend des Drittelbeteiligungsgesetzes (DrittelbG) vorgenommen werden und plant die Bundesregierung den Aufsichtsrat für Vertreter des Deutschen Bundestages zu öffnen, wenn ja, inwiefern, wenn nein, warum nicht?

8. Plant die Bundesregierung die betriebliche Mitbestimmung bei Toll Collect zu verändern, wenn ja, inwiefern, wenn nein, warum nicht?
9. In welcher Form hat die Bundesregierung die Organisation von Toll Collect seit dem 1. September 2018 verändert (bitte alle Organisationsänderungen mit Art und Umfang sowie Zeitraum auflisten)?
10. Welche strukturellen Umstrukturierungen hat die Bundesregierung bei Toll Collect seit dem 1. September 2018 durchgeführt (bitte alle Umstrukturierungen mit Art und Umfang sowie Zeitraum auflisten)?
11. Plant die Bundesregierung die Rechtsform und/oder die Verfasstheit von Toll Collect zu verändern, wenn ja, inwiefern und in welchem zeitlichen Rahmen?
12. Sollte die Bundesregierung keine strukturellen oder organisationalen Veränderungen vorgenommen haben, aus welchem Grund hat sie hierauf verzichtet?
13. Welche Verträge mit externen Beratungsfirmen sowie Einzelberaterinnen und Einzelberatern sowie für Unterstützungsleistungen von Toll Collect hat der Bund vor dem 1. September 2018 verlängert (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 33 der Kleinen Anfrage Bundestagsdrucksache 19/4750), nach welcher Maßgabe wurden die entsprechenden Verträge verlängert und in welchem Umfang (bitte Laufzeiten und Auftragsvolumina tabellarisch darstellen)?
14. Welchen Betrag hatte nach Kenntnis der Bundesregierung das bilanzielle Eigenkapital der Toll Collect GmbH am 31. August 2018 vor Ablösung des verzinslichen Fremdkapitals, zuzüglich des im Zwischenabschluss bilanzierter verzinslichen Fremdkapitals (bitte alle benannten Größen einzeln auflisten)?
15. Welchen unabhängigen Wirtschaftsprüfer hat das BMVI beauftragt, um den Kaufpreis des 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)?
16. Wann hat der Bund den ermittelten Kaufpreis für Toll Collect gezahlt und aus welchem Haushaltstitel des Bundeshaushaltes wurde der Kaufpreis finanziert?
17. Wurde der Interimbetreibervertrag, der laut Vertragsunterlagen zum 28. Februar 2019 endet (Ausschussdrucksache 19(15)142), bereits verlängert, wenn ja, mit welcher Laufzeit und welchen Vertragseckdaten und -änderungen, wenn nein, warum nicht?
18. Wurden die 262 Anforderungen, die der Bund der Toll Collect GmbH nach den Fragestellern vorliegenden Unterlagen im Juni/Juli 2018 für den Interims-Betreibervertrag (vom 1. September 2018 bis 28. Februar 2019) übermittelt hat bis zum 31. August 2018 erfüllt, wenn ja, bitte detailliert darstellen, welche Anforderungen erfüllt wurden, falls nein, bitte detailliert darstellen, welche Anforderungen nicht erfüllt wurden?
19. Welche der 262 Anforderungen sind nach derzeitigem Kenntnisstand der Bundesregierung bis 28. Februar 2019 nicht leistbar (bitte detailliert aufschlüsseln und jeweils eine Begründung nennen, aus welchem Grund die einzelne Anforderung nicht leistbar ist)?
20. Welche Auswirkungen auf die Funktionsfähigkeit und den Leistungsumfang des Lkw-Maut-Systems hat die Nicht-Leistbarkeit einzelner der 262 Anforderungen nach Ansicht der Bundesregierung und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?

21. Welche Terminvorgaben zur Mobilen Kontrolle der 6. Generation, den EETS-Anforderungen und Infrarot-Rückbau auf Mautbrücken und Mautrechner wurden der Toll Collect GmbH seitens der Bundesregierung gemacht und inwiefern wurden diese jeweils eingehalten bzw. bei welchen dieser Vorgaben erwartet die Bundesregierung, dass sie nicht eingehalten werden?
22. Welche Abteilung bei Toll Collect prüft seit 1. September 2018 die Rechnungen, die externe Dritte an Toll Collect stellen und wie viele Mitarbeiter sind in dieser Abteilung tätig?
23. Wie viele Rechnungen, die externe Dritte an Toll Collect stellen, wurden seit 1. September 2018 durch die Rechnungsprüfungsabteilung bei Toll Collect geprüft/bearbeitet (bitte monatsweise genau angeben und Gesamtsumme darstellen)?
24. Welche Nachunternehmerverträge hat Toll Collect seit 1. September 2018 vergeben (bitte unter Angabe der Auftragnehmer, Gegenstand der Nachunternehmerverträge, Auftragsvolumen und Laufzeit)?
25. 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?
26. 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?
27. In welcher finanziellen Höhe hat Toll Collect seit 1. September 2018 in Zusammenhang mit der Leistungserfüllung des Lkw-Maut-Systems 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)?
28. Wie hoch waren seit 1. September 2018 die monatlichen Rechnungsbeträge, die die Deutschen Telekom AG und/oder deren Tochtergesellschaften Toll Collect in Rechnung gestellt haben?
29. In welchem Umfang hat Toll Collect bzw. hat das Bundesamt für Güterverkehr die seit 1. September 2018 von Deutschen Telekom AG und/oder deren Tochtergesellschaften gegenüber Toll Collect abgerechneten Rechnungsbeträge bezahlt und in welchem Umfang wurden diese Rechnungsbeträge nicht bezahlt und was waren hierfür jeweils die Gründe?
30. Wie viele Personen, die ehemalige Beschäftigte der Deutschen Telekom AG und/oder deren Tochtergesellschaften sind, sind gegenwärtig bei Toll Collect beschäftigt und in welchen Abteilungen arbeiten diese Beschäftigten derzeit?
31. Inwiefern hat das Bundesamt für Güterverkehr seit 1. September 2018 seine Prüfungen der Abrechnungen von Toll Collect verändert?

32. Welche Sach- und Personalkosten, welcher Personalaufwand sowie 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, Sachkosten, Personalkosten, Personalaufwand, Beratungsleistungen, Unterstützungsleistungen und Jahren darstellen und die Gesamtsumme benennen)?
33. In welchem Umfang wird die Bundesregierung den am Vergabeverfahren beteiligten Bietern Ausgleichszahlungen infolge des Abbruchs des Vergabeverfahrens zahlen bzw. auf welche Zahlungen hat sich die Bundesregierung mit den beteiligten Bietern geeinigt, auch wenn sie zur Zahlung von Entschädigungen an die beteiligten Bieter nach § 63 der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) nicht verpflichtet ist?
34. Hat einer oder haben mehrere der am Vergabeverfahren beteiligten Bieter die Aufhebung des Vergabeverfahrens gerichtlich überprüfen lassen oder andere rechtliche Schritte gegen die Aufhebung des Vergabeverfahrens eingeleitet?
35. Für wie lange plant die Bundesregierung Toll Collect im Bundesbesitz zu halten, plant sie Anteile von Toll Collect zu privatisieren, wenn ja, in welchem Umfang und strebt sie die Durchführung eines neuen Vergabeverfahrens zur vollständigen oder teilweisen Privatisierung (Vergabeverfahren zur Veräußerung von Geschäftsanteilen der Toll Collect GmbH) an, wenn ja, wann und in welchem Umfang?
36. Aus welchem Grund beauftragte das BMVI die KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erst im September 2018 damit, die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit aktuellen Daten und Informationen zu aktualisieren, obwohl bereits vorher feststand, dass der Bund Toll Collect ab 1. September 2018 interimsmäßig übernehmen würde?
37. Welche von KMPG erwähnten Subunternehmerverträge können nicht vor dem 31. August 2021 gekündigt werden (vgl. den Fragestellern vorliegendes 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?

Berlin, den 29. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion