

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Gyde Jensen, Karsten Klein, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Michael Georg Link, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Pkw-Maut und Unterauftragnehmerverträge

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer begründet die Kündigung der Pkw-Maut-Verträge am 25. Juni 2019 neben dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs und angeblicher Schlechtleistungen der geplanten Betreiber der Pkw-Maut auch mit der Vertragsvergabe von Unteraufträgen durch die Betreiber nachdem die Verträge seitens der Bundesregierung bereits gekündigt wurden (siehe www.tagesspiegel.de/politik/maut-streit-um-mehrere-hundert-millionen-euro-bund-wirft-betreibern-unzulaessige-auftragsvergabe-vor/24973682.html). Diese sogenannten Unterauftragnehmerverträge (UAV) sind nun ein zentraler Streitpunkt zwischen dem Bund als Auftraggeber und dem Konsortium der Betreiberparteien autoTicket GmbH, bestehend aus CTS Eventim AG & Co. KGaA und Kapsch TrafficCom AG. Die Bundesregierung wirft den Betreibern vor, nach der Aufkündigung der Verträge seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 18. Juni 2019, insgesamt sieben Verträge mit einem Gesamtvolumen von über 576 Mio. Euro mit verbundenen Unterauftragnehmern abgeschlossen zu haben. Die Betreiber argumentieren stattdessen, dass Form und wesentliche Inhalte sämtlicher Verträge dem Bund seit Angebotsabgabe bekannt waren, dieser seine Zustimmung erteilt hatte und die Unterzeichnungen zwar nach Kündigung aber im Einklang mit dem Betreibervertrag vollzogen wurden. Im Übrigen habe die Bundesregierung zunächst nicht mitgeteilt, auf welche Weise die Kündigung vollzogen werde. Dem BMVI stand neben der vollständigen Abwicklung der Maut noch eine Reihe von Übernahmemöglichkeiten bestehender Strukturen zur Verfügung. Weiterhin entgegnet die von autoTicket beauftragte Anwaltskanzlei, dass das Gesamtvolumen bei insgesamt 639 Mio. Euro liege (siehe www.sueddeutsche.de/wirtschaft/pkw-maut-eugh-deutschland-1.4584524?reduced=true). Die daraus resultierenden Entschädigungen könnten deshalb höher als bisher vermutet ausfallen. Ein Blick in das vom BMVI veröffentlichte Vertragswerk zur Erhebung

der Infrastrukturabgabe (https://c18004-o.l.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/dateien/20190719_bmvi_info.pdf) zeigt außerdem, dass zwischen Auftraggeber und Betreibern Unterauftragnehmerverträge über insgesamt 895 Mio. Euro beschlossen wurden. Die dort aufgeführten Aufträge sind äußerst detailliert (z. B. Laptops) und waren dem Bund seit spätestens Dezember 2018 bekannt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie setzt sich die vom BMVI genannte Summe für Unterauftragnehmerverträge mit sog. verbundenen Unternehmen der Betreibergesellschaften der Pkw-Maut in Höhe von 576 Mio. Euro zusammen (bitte nach einzelnen Verträgen bzw. Firmen und zu erbringenden Leistungen aufgelistet)?
2. Beziehen sich die Verträge auf Leistungen, die bereits im finalen Angebot der Betreiber aufgelistet waren?
3. Um welche Art von Leistungen handelt es sich?
4. Waren eine oder mehrere dieser Leistungen erforderlich, damit der Betreiber die eingeforderte adäquate Feinplanung vorlegen konnte?
5. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die von der Betreiberseite genannte Summe von 639 Mio. Euro für Unterbetreiberverträge und wie bewertet sie diese Summe?
6. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über weitere Forderungen gegenüber dem Bund aufgrund der Kündigung der Verträge zur Pkw-Maut (bitte nach Forderung und bekanntem/geschätztem Klagewert aufgelistet)?
7. Hat die Bundesregierung selbst einmal mögliche Forderungen der Betreibergesellschaften (ggfs. überschlägig) rechnen lassen?
Welche Aussagen gibt es seitens der Berater des Bundes hierzu?
8. Wann hat die Bundesregierung welche Anträge auf Zustimmung zu den vorgesehenen Unterauftragnehmerverträgen jeweils erhalten und welche Verträge hat sie jeweils abgelehnt, genehmigt oder interimswise beauftragt (bitte nach einzelnen Verträgen aufgelistet)?
9. Welches Referat bzw. welche Person hat innerhalb des BMVI die Freigabe für die Genehmigung oder interimswise Beauftragung von Unterauftragnehmerverträgen erteilt?
10. Welche dem BMVI unterstellten Behörden waren bei den Entscheidungsprozessen eingebunden und welche Aufgaben haben Sie übernommen?
11. Ab welchem Zeitpunkt waren diese Behörden in die Entscheidungsprozesse eingebunden?
12. Wie erklärt die Bundesregierung die Differenz aus dem „Verzeichnis der vorgesehenen Unterauftragnehmer der Betreiber“ im Betreibervertrag vom 30. Dezember 2018 in Höhe von 895 Mio. Euro und den aus den Medien bekannten Summen von 576 bzw. 639 Mio. Euro?
13. Welchen Einfluss hat die sich wieder im Besitz des Bundes befindliche Firma Toll Collect auf die Differenz der in Frage 12 genannten Zahlen?
14. Welche Synergien sind der Bundesregierung zwischen der technischen Umsetzung der geplanten Pkw-Maut und Toll Collect bekannt?
15. Ist die Toll Collect GmbH bei Anbahnung und/oder Umsetzung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Erhebung der ISA selbst in Vorleistung getreten?

Falls ja, wie hoch waren die Ausgaben (bitte aufgeschlüsselt nach einzelnen Positionen)?

Berlin, den 10. September 2019

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.