

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/13721 –**

Pkw-Maut und Unterauftragnehmerverträge

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer begründet die Kündigung der Pkw-Mautverträge 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.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 15. Oktober 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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 auflisten)?
3. Um welche Art von Leistungen handelt es sich?
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?

Die Fragen 1, 3 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Betreiber war berechtigt, Unterauftragnehmer zu beauftragen, um seine Leistungspflichten zu erfüllen. Der Abschluss von Unterauftragnehmerverträgen bedurfte jedoch der vorherigen schriftlichen Zustimmung des Bundes, die sowohl für die Person des Unterauftragnehmers als auch für den jeweiligen Vertragsinhalt erforderlich war. Bereits mit dem zweiten Finalen Angebot hatten die Betreiberparteien u.a. verschiedene konzernverbundene Unternehmen als Unterauftragnehmer benannt und nach Vertragsschluss Entwürfe von Unterauftragnehmerverträgen mit sieben konzernverbundenen Unterauftragnehmern zur Zustimmung durch den Bund vorgelegt. Der Bund hatte die Zustimmung zum Abschluss dieser sieben vorgelegten Unterauftragnehmerverträge mit konzernverbundenen Unternehmen auf Basis der vorgelegten Entwürfe erteilt, deren Auftragsvolumen nach einem von den Betreiberparteien per 31. Mai 2019 vorgelegten Verzeichnis der Unterauftragnehmer insgesamt 576 Mio. Euro betrug.

Nach Kenntnis von der Kündigung des Betreibervertrages vom 18./19. Juni 2019 durch den Auftraggeber haben die Betreiberparteien die Vertragsentwürfe für diese sieben Unterauftragnehmerverträge abgeändert. Für die so geänderten Vertragsinhalte lag die erforderliche Zustimmung des Bundes nicht vor. Eine solche Zustimmung wäre auch nicht erteilt worden.

Nach der letzten von den Betreiberparteien vorgelegten Aufstellung der Unterauftragnehmer per 30. September 2019 soll sich das Volumen dieser sieben veränderten Unterauftragnehmerverträge auf ca. 640 Mio. Euro erhöht haben. Ausweislich dieser Aufstellung sind hieran die folgenden Unternehmen beteiligt:

AN	AG	Leistungen	Auftragswert
Kapsch TrafficCom AG	Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland	Lieferung und Wartung Kernsystem, Überwachungssystem, Zahlstellen SW, Office IT, Beratung IT/Projektmanagement, Beratung	ca. EUR 182 Mio.
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland	autoTicket GmbH	Lieferung und Wartung Kernsystem, Überwachungssystem, Zahlstellen SW, Office IT, Beratung IT/Projektmanagement, Integrations und Testleistungen, Konzeption, Inlandszahlstellenlösung	ca. EUR 275 Mio.
CTS Eventim Solutions GmbH	autoTicket GmbH	Konzeption, Entwicklung, und Implementierung des Web Portal & App und der Fahrtenbuch-App, sowie Konzeption und Errichtung des autoTicket Rechenzentrum und der autoTicket IT Operations Organisation	ca. EUR 120 Mio.
CTS Eventim AG & Co.KGaA	autoTicket GmbH	Projektmanagement und Marketing- und Kommunikationsberatung und Konzeption	ca. EUR 5 Mio.
KPS Payment GmbH & Co. KG	autoTicket GmbH	Beratung und Konzeption Zahlungsverkehr Betreiber	ca. EUR 528.000

AN	AG	Leistungen	Auftragswert
KPS Interactive Media GmbH & Co. KG	Ticket Online Sales & Service Center GmbH	Konzeption und Beratung Informations-Center und Customizing Customer-Care-Tool	ca. EUR 9,2 Mio.
Ticket Online Sales & Service Center GmbH	autoTicket GmbH	Errichtung und Betrieb des autoTicket Informations-Centers	ca. EUR 48,5 Mio.

Neben diesen sieben Unterauftragnehmerverträgen haben die Betreiberparteien nach Kenntnis von der Kündigung des Betreibervertrages einen achten Unterauftragnehmervertrag mit einem konzernverbundenen Unternehmen ohne die erforderliche Zustimmung des Auftraggebers geschlossen. An diesem Unterauftragnehmervertrag waren der Betreiber (autoTicket GmbH) und die CTS Eventim Financial Services GmbH als Unterauftragnehmer beteiligt, der Auftragswert betrug ca. 209 Mio. Euro. Als Leistung wurden die Implementierung und Abwicklung des Zahlungsverkehrs des Betreibers angegeben. Dieser Unterauftragnehmervertrag wurde auf Aufforderung des Bundes beendet.

2. Beziehen sich die Verträge auf Leistungen, die bereits im finalen Angebot der Betreiber aufgelistet waren?
4. Waren eine oder mehrere dieser Leistungen erforderlich, damit der Betreiber die eingeforderte adäquate Feinplanung vorlegen konnte?

Die Fragen 2 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Betreiber durfte unter vertraglich fixierten Voraussetzungen Unterauftragnehmer einschalten, um seine Leistungspflichten zu erfüllen. Daher waren bereits mit dem zweiten Finalen Angebot Angaben zur vorgesehenen Beauftragung von Unterauftragnehmern zu machen. In dem von den Betreiberparteien als Formblatt 3 zum zweiten Finalen Angebot vorgelegten „Verzeichnis vorgesehener UAN des Betreibers“ waren die in der Antwort zu Frage 1, 3 und 5 aufgeführten sieben konzernverbundenen Unterauftragnehmer benannt. Die von ihnen zu erbringenden Leistungen sind jedoch deutlich abweichend von den später vorgelegten Vertragsentwürfen beschrieben worden.

Die in den nach Vertragsschluss vorgelegten Vertragsentwürfen für die Verträge mit den sieben konzernverbundenen Unterauftragnehmern beschriebenen Leistungen waren zumindest teilweise für die Erstellung einer vertragsgemäßen Feinplanungsdokumentation erforderlich.

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 auflisten)?
7. Hat die Bundesregierung selbst einmal mögliche Forderungen der Betreibergesellschaften (ggf. überschlägig) rechnen lassen?
Welche Aussagen gibt es seitens der Berater des Bundes hierzu?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund geht davon aus, dass den Betreiberparteien wegen der erklärten Kündigungen keine Entschädigungsforderungen zustehen. Die Betreiberparteien haben bisher vermeintliche Entschädigungsforderungen auch nicht beziffert.

Nur hinsichtlich der Beendigung eines Finanzierungsvertrages haben die Betreiberparteien den Bund über eine der Höhe nach bestimmte Vergleichsforde- rung der finanzierenden Banken informiert.

Die Darlegungslast für vermeintliche Ansprüche und insbesondere die Anrech- nung aufgrund der Kündigung ersparter Aufwendungen und anderweitiger Er- werbsmöglichkeiten liegt allein bei den Betreiberparteien. Eigene Berechnun- gen des Bundes wären spekulativ.

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 beauf- tragt (bitte nach einzelnen Verträgen auflisten)?

	Vertragspartner	Dem KBA vorgelegt am	Status
1.	aT – TAMMUS PROFI Software GmbH	03.01.2019	Nicht genehmigt
2.	Kapsch TrafficCom AG – COREtransform GmbH („Core I“)	03.01.2019	Genehmigt
3.	CTS Eventim Solutions GmbH – Equinix (Germany) GmbH	01.03.2019	Genehmigt
4.	Kapsch TrafficCom AG – Capgemini Con- sulting Oesterreich AG („Capgemini AT I“)	07.03.2019	Genehmigt
5.	aT – Fabasoft Deutschland GmbH	07.03.2019	Genehmigt unter aufschieben- der Bedingung
6.	CTS Eventim Solutions GmbH – COREt- ransform GmbH („Core II“)	07.03.2019	Genehmigt
7.	Kapsch TrafficCom – MaibornWolff	07.03.2019	Genehmigt
8.	aT – CTS Eventim AG & Co KGaA	01.04.2019	Genehmigt
9.	aT – CTS Eventim Solutions GmbH	01.04.2019	Genehmigt
10.	aT -Ticket Online Sales & Service Center GmbH („TOSS“)	01.04.2019	Genehmigt
11.	aT – KPS Payment GmbH & Co. KG	01.04.2019	Genehmigt
12.	aT – Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland („KTS“)	01.04.2019	Genehmigt
13.	KTS – Kapsch TrafficCom AG („KTC“)	01.04.2019	Genehmigt
14.	TOSS – KPS InteractiveMedia GmbH & Co. KG	01.04.2019	Genehmigt
15.	KTS – Cash Payment Solutions GmbH	01.04.2019	Genehmigt
16.	aT – PAV Card GmbH	01.04.2019	Genehmigt unter aufschieben- der Bedingung
17.	CTS Eventim Solutions – ACP IT Soluti- ons AG	01.04.2019	Genehmigt
18.	KTS – ASAP Digital Solutions GmbH	01.04.2019	Genehmigt
19.	KTS – Capgemini Consulting Oesterreich AG („Capgemini AUT II“)	01.04.2019	Genehmigt
20.	KTS – COMATCH GmbH	01.04.2019	Genehmigt
21.	KTS – debug	01.04.2019	Genehmigt unter aufschieben- der Bedingung
22.	aT – Dornier Consulting International GmbH	01.04.2019	Genehmigt unter auf- schiebender Bedingung
23.	KTS – eldiso GmbH	01.04.2019	Genehmigt unter aufschieben- der Bedingung
24.	KTS – exprio Services GmbH	01.04.2019	Nicht genehmigt

	Vertragspartner	Dem KBA vorgelegt am	Status
25.	TOSS – novomind AG	01.04.2019	Genehmigt unter aufschiebender Bedingung
26.	KTS – onIT GmbH	01.04.2019	Nicht genehmigt
27.	KTS – PLSCOM GmbH	01.04.2019	Genehmigt unter aufschiebender Bedingung
28.	aT – Rapp Trans (DE) AG	01.04.2019	Genehmigt unter aufschiebender Bedingung
29.	CTS EVENTIM Solutions GmbH – Ubi-labs GmbH	01.04.2019	Nicht genehmigt
30.	CTS EVENTIM Solutions GmbH – VMware Global, Inc.	12.04.2019	Genehmigt
31.	CTS EVENTIM Solutions GmbH – Akamai Technologies GmbH	29.04.2019	Nicht genehmigt
32.	aT – Vermessungsbüro Peter Feige	08.05.2019	Genehmigt
33.	aT – Schilderwerk Beutha GmbH	07.06.2019	Genehmigt unter aufschiebender Bedingung

(letzter Stand vor Kündigung des Betreibervertrages per 12. Juni 2019).

9. Welches Referat bzw. welche Person hat innerhalb des BMVI die Freigabe für die Genehmigung oder interimswise Beauftragung von Unterauftragnehmerverträgen erteilt?

Das für die Infrastrukturabgabe im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zuständige Referat hat die Freigabe für die Zustimmung für den Abschluss von Unterauftragnehmerverträgen erteilt, soweit eine vorherige Abstimmung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) mit dem BMVI vorgesehen war.

10. Welche dem BMVI unterstellten Behörden waren bei den Entscheidungsprozessen eingebunden, und welche Aufgaben haben Sie übernommen?

Das KBA hat entsprechend den Regelungen der Ziffer 14 des Betreibervertrages Erhebung die Zustimmung für den Abschluss von Unterauftragnehmern erteilt.

11. Ab welchem Zeitpunkt waren diese Behörden in die Entscheidungsprozesse eingebunden?

Seit dem 1. Januar 2019.

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?

Der Betreiber hat sowohl konzernverbundene als auch nicht konzernverbundene Dritte als Unterauftragnehmer in seine Leistungserbringung eingeschaltet. Im „Verzeichnis vorgesehener UAN des Betreibers“ (Formblatt 3 zum zweiten Finalen Angebot der Betreiberparteien) sind sowohl konzernverbundene als auch nicht konzernverbundene Unterauftragnehmer aufgeführt. Die genannten Summen von 576 bzw. 640 Mio. Euro beziehen sich ausschließlich auf Unter-

auftragnehmerverträge mit den sieben konzernverbundenen Unternehmen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 3 und 5 verwiesen.

13. Welchen Einfluss hat die sich wieder im Besitz des Bundes befindliche Firma Toll Collect auf die Differenz der in Frage 12 genannten Zahlen?

Zwischen der Toll Collect GmbH und dem Differenzbetrag in Frage 12 besteht kein Zusammenhang.

14. Welche Synergien sind der Bundesregierung zwischen der technischen Umsetzung der geplanten Pkw-Maut und Toll Collect bekannt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/7783 verwiesen.

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 nach einzelnen Positionen aufschlüsseln)?

Ja. Die Höhe der Ausgaben wird derzeit ermittelt.

