

Antrag

der Abgeordneten Oliver Luksic, Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Gero Clemens Hocker, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Kulitz, Alexander Graf Lambsdorff, Christian Lindner, Michael Georg Link, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. Stefan Ruppert, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Jimmy Schulz, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Doris Achelwilm, Gökey Akbulut, Simone Barrientos, Dr. Dietmar Bartsch, Lorenz Gösta Beutin, Matthias W. Birkwald, Heidrun Bluhm-Förster, Michel Brandt, Christine Buchholz, Dr. Birke Bull-Bischoff, Sevim Dağdelen, Fabio De Masi, Dr. Diether Dehm, Anke Domscheit-Berg, Klaus Ernst, Susanne Ferschl, Brigitte Freihold, Sylvia Gabelmann, Nicole Gohlke, Dr. Gregor Gysi, Heike Hänsel, Dr. André Hahn, Matthias Höhn, Andrej Hunko, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Dr. Achim Kessler, Katja Kipping, Jan Korte, Jutta Krellmann, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Stefan Liebich, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Cornelia Möhring, Amira Mohamed Ali, Niema Movassat, Norbert Müller (Potsdam), Zaklin Nastic, Dr. Alexander S. Neu, Thomas Nord, Petra Pau, Sören Pellmann, Tobias Pflüger, Martina Renner, Bernd Riexinger, Eva-Maria Schreiber, Dr. Petra Sitte, Helin Evrim Sommer, Kersten Steinke, Friedrich Straetmanns, Dr. Kirsten Tackmann, Jessica Tatti, Alexander Ulrich, Kathrin Vogler, Dr. Sahra Wagenknecht, Andreas Wagner, Harald Weinberg, Katrin Werner, Hubertus Zdebel, Sabine Zimmermann (Zwickau), Pia Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.

sowie der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner, Luise Amtsberg, Kerstin Andreae, Annalena Baerbock, Margarete Bause, Dr. Danyal Bayaz, Canan Bayram, Dr. Franziska Brantner, Agnieszka Brugger, Dr. Anna Christmann, Ekin Deligöz, Katja Dörner, Katharina Dröge, Kai Gehring, Katrin Göring-Eckardt, Erhard Grundl, Anja Hajduk, Britta Haßelmann, Dr. Anton Hofreiter, Ottmar von Holtz, Dieter Janecek, Dr. Kirsten Kappert-Gonther, Uwe Kekeritz, Katja Keul, Maria Klein-Schmeink, Markus Kurth, Monika Lazar, Sven Lehmann, Dr. Tobias Lindner, Dr. Irene Mihalic, Claudia Müller, Beate Müller-Gemmeke, Dr. Konstantin von Notz, Omid Nouripour, Lisa Paus, Filiz Polat, Tabea Rößner, Claudia Roth (Augsburg), Dr. Manuela Rottmann, Corinna Rütter, Manuel Sarrazin, Ullrich Schuhs, Dr. Frithjof Schmidt, Stefan Schmidt, Kordula Schulz-Asche, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Margit Stumpp, Jürgen Trittin, Beate Walter-Rosenheimer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Einsetzung des 2. Untersuchungsausschusses der 19. Wahlperiode (Pkw-Maut)

Der Bundestag wolle beschließen:

A. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), hat für die mit den Vertragspartnern geschlossenen Betreiberverträge über die Erhebung und Kontrolle der auch als Pkw-Maut bezeichneten, geplanten Infrastrukturabgabe für Personenkraftwagen (im Folgenden: Infrastrukturabgabe) zum 30. September 2019 die Kündigung ausgesprochen. Vorausgegangen war ein jahrelanger Prozess auf nationaler und europäischer Ebene einschließlich der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die Europäische Kommission, einer Klage der Republik Österreich, unterstützt durch das Königreich der Niederlande vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) und des Abschlusses von Betreiberverträgen für Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe noch vor dem EuGH-Urteil. Noch vor dem Vorliegen des Urteils des EuGH zu der Frage, ob die Infrastrukturabgabe in der geplanten Form überhaupt europarechtskonform ist, wurden in 2018 Betreiberverträge für die Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe abgeschlossen, die Risiken – und ggf. auch erhebliche finanzielle Verpflichtungen – für den Bund beinhalten.

Der EuGH hat in seinem Urteil vom 18. Juni 2019 festgestellt, dass die Bundesrepublik Deutschland dadurch gegen ihre Verpflichtungen aus den Artikeln 18, 34, 56 und 92 AEUV verstoßen hat, dass sie die Infrastrukturabgabe für Personenkraftwagen eingeführt und gleichzeitig eine Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer in einer Höhe, die mindestens dem Betrag der entrichteten Abgabe entspricht, zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen vorgesehen hat (vgl. EuGH, Urteil vom 18. Juni 2019, Az. C-591/17).

Im Anschluss an die ausgesprochene Kündigung der Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe besteht nun ein großes öffentliches Interesse an der Aufklärung des Sachverhalts.

B. Der Deutsche Bundestag beschließt:

I. Einsetzung eines Untersuchungsausschusses

Es wird ein Untersuchungsausschuss gemäß Artikel 44 des Grundgesetzes eingesetzt. Dem Untersuchungsausschuss sollen neun ordentliche Mitglieder (CDU/CSU: drei Mitglieder, SPD: zwei Mitglieder, AfD: ein Mitglied, FDP: ein Mitglied, DIE LINKE: ein Mitglied, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: ein Mitglied) und eine entsprechende Anzahl von stellvertretenden Mitgliedern angehören.

II. Untersuchungsauftrag

Der Untersuchungsausschuss soll das Verhalten der Bundesregierung seit Unterzeichnung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages, insbesondere des BMVI und seiner nachgeordneten Behörden, im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Einführung der Infrastrukturabgabe, einschließlich der Vergabe sowie Kündigung der Verträge zur Erhebung und Kontrolle und der daraus resultierenden Folgen inklusive der Prozesse der Abwicklung des Projektes, umfassend aufklären. Dabei soll er diese Vorgänge unter vertraglichen, rechtlichen, insbesondere verfassungsrechtlichen, haushälterischen und politischen Gesichtspunkten untersuchen sowie die persönlichen und politischen Verantwortlichkeiten und die Aufklärungs- und Informationspraxis der Bundesregierung, insbesondere des BMVI, gegenüber dem Bundestag zu diesen Vorgängen überprüfen. Zudem sollen die grundlegenden Annahmen der Bundesregierung zur Infrastrukturabgabe betreffend insbesondere die Wirtschaftlichkeit, die Vergabe, die Einnahmen und die Wirkungsweise des Systems der Infrastrukturabgabe betrachtet werden.

III. Der Untersuchungsausschuss soll insbesondere klären:

1. Welche Entscheidungen wurden durch die Bundesregierung, insbesondere durch das BMVI sowie durch den jeweiligen Bundesverkehrsminister persönlich, im Hinblick auf die geplante Infrastrukturabgabe aus welchen Gründen gefällt?
2. Welche finanziellen und politischen Verpflichtungen und Risiken wurden im Zusammenhang mit der Einführung der Infrastrukturabgabe durch wen seitens der Bundesregierung eingegangen, und inwieweit wurde der Deutsche Bundestag darüber jeweils umfassend, zutreffend und zeitnah unterrichtet? Waren die Abschlüsse der Verträge Kontrolle und Erhebung und die aus den Verträgen oder deren Kündigung resultierenden finanziellen Folgen und Risiken mit Verfassungs- und Haushaltsrecht vereinbar?
3. Mit welchen Kosten und (materiellen) Schäden musste die Bundesregierung bei Abschluss der Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe, insbesondere im Falle eines EuGH-Urteils, das die Infrastrukturabgabe in dieser Form für nicht vereinbar mit dem europäischen Recht erklärt und/oder im Falle der Kündigung der Verträge, rechnen? Hat die Bundesregierung eine oder mehrere Analysen des Kostenrisikos für diese Fälle angestellt oder in Auftrag gegeben, und wenn ja, mit welchen Inhalten und zu welchen Zeitpunkten? Wurden ggf. Folgerungen aus solchen Analysen gezogen, und wenn ja, welche? Welche Kostenfolgen sind für den Bund durch die Kündigung der genannten Verträge dem Grunde und der Höhe nach entstanden, und mit welchen weiteren rechnet die Bundesregierung? Waren und sind diese Einschätzungen ggf. realistisch, rechtlich und finanziell belastbar? Welche Kosten, (materielle) Schäden sowie

Rechts- und sonstige Folgen sind dem Bund aus den ausgesprochenen Kündigungen der Verträge zur Infrastrukturabgabe ggf. entstanden? Mit welchen Kosten, (materiellen) Schäden und Rechts- sowie weiteren Folgen muss der Bund aufgrund der ausgesprochenen Kündigungen ggf. noch rechnen? Welcher (materielle) Schaden ist dabei durch mögliche Rechts- oder Regelverstöße eingetreten, und wer hat diese Verstöße ggf. zu vertreten? Welche Unterverträge, Investitionen und Personaleinstellungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch Dritte im Rahmen der Vorbereitung und Implementierung der Infrastrukturabgabe ggf. getätigt bzw. abgeschlossen?

4. Welchen Einfluss hatten das von der EU-Kommission am 18. Juni 2015 eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren gegen die geplante Infrastrukturabgabe sowie die Beendigung des Verfahrens und das u. a. von der Republik Österreich geführte Klageverfahren gegen die Infrastrukturabgabe vor dem EuGH auf die die Infrastrukturabgabe betreffenden Vergabefahren, insbesondere die Vertragsabschlüsse sowie das diesbezügliche Risikomanagement der Bundesregierung?
5. Welche rechtlichen Einschätzungen bezüglich der geplanten Infrastrukturabgabe waren der Bundesregierung insbesondere zum Zeitpunkt der Vertragsabschlüsse ggf. bekannt, und welchen Einfluss hatten diese Kenntnisse ggf. auf die Rechtsauffassung der Bundesregierung? Aus welchen Gründen hat sich wer in der Bundesregierung für eine Umsetzung der Infrastrukturabgabe in der gewählten Form entschieden? Hat es ggf. Einflussnahmen von Dritten auf die Entscheidungsprozesse und die konkreten Entscheidungen der Bundesregierung in Zusammenhang mit der Vergabe der Leistungen Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe gegeben mit dem Ziel, die entsprechenden Verfahren noch im Jahr 2018 abzuschließen? Inwieweit war eine zeitliche Verschiebung der Vertragsabschlüsse für die Leistungen Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe Gegenstand der Vertragsverhandlungen sowie von Gesprächen außerhalb des Vergabeverfahrens unter Beteiligung der Bundesregierung?
6. Wurden europarechtliche, verfassungsrechtliche, einfachgesetzliche und untergesetzliche Vorschriften einschließlich des Haushaltsrechts bei der Vergabe der Erhebung und der Kontrolle der Infrastrukturabgabe seitens der Bundesregierung, insbesondere des BMVI, eingehalten? Erlangte die Bundesregierung, insbesondere die Leitung des BMVI, im Untersuchungszeitraum Kenntnis über mögliche Rechts- oder Regelverstöße, bzw. hatte sie ggf. Kenntnis von Tatsachen, die sie darauf hätten schließen lassen müssen, und welche Maßnahmen hat sie ggf. daraufhin ergriffen?
7. Inwieweit erfolgte eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Projektes Infrastrukturgabe? Mit welchen Ergebnissen und zu welchen Zeitpunkten wurden ggf. durch wen und aus welchen Gründen Änderungen an den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorgenommen?
8. Wie verliefen die Vergabeprozesse der Infrastrukturabgabe, und aus welchen Gründen erfolgte jeweils der Zuschlag für die Verträge zur Infrastrukturabgabe? Inwieweit wurden Änderungen während der Verhandlungen am ursprünglichen Angebot der Bieter aus ggf. welchen Gründen getätigt? Inwiefern hat die Bundesregierung die Bedingungen während des Vergabeprozesses verändert, und aus welchen Gründen ist dies ggf. erfolgt? Wurden ggf. ausgeschiedene Mitbieter über veränderte Bedingungen bei der Vergabe der Infrastrukturabgabe unterrichtet, und inwiefern erfolgte dies ggf. transparent und fristgerecht? Inwieweit hat die Bundesregierung jederzeit im Vergabeprozess einen fairen Wettbewerb zwischen den Bietern sichergestellt? Inwiefern hat sie die Anwendung preisrechtlicher Vorgaben geprüft?
9. Wie verliefen die Vertragsverhandlungen von der Vorbereitung bis zum Vertragsabschluss? Inwiefern und aus welchen Gründen wurden ggf. zu welchen

Zeitpunkten welche Vertragsentwurfs-Versionen für die Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe erstellt, vorgelegt oder geändert? Aus welchen Gründen wurde im Betreibervertrag zur Erhebung der Infrastrukturabgabe der Bruttounternehmenswert als Entschädigung für die Auftragnehmer für den Fall der Vertragskündigung aus ordnungspolitischen Gründen vereinbart?

10. Welche konkreten Leistungen hätten die Maut-Betreiber ursprünglich ohne die Einbeziehung der Toll Collect und ihrer Unterauftragnehmer erbringen müssen und welchen (kalkulatorischen) Gegenwert hätten diese Leistungen gehabt? Inwieweit sind Leistungsänderungen in Bezug auf die Toll Collect aus welchen Gründen durch den Bund in welchen Phasen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung(en), der Vergabe, der Vertragsverhandlungen und/oder des Vertragschlusses vorgenommen worden? Inwieweit sind der Toll Collect im Zuge der Vorbereitung der Erhebung der Infrastrukturabgabe Kosten entstanden, und welche Kosten wären ihr ggf. entstanden, wäre sie von Anfang an für die Vorbereitung oder die Erhebung vorgesehen gewesen? Welche Risiken der Erhebung hat die Toll Collect ggf. übernommen oder welche sollte sie ggf. übernehmen? Welche Leistungen mit welchen Einzelkosten und welchen Gesamtkosten hätte die Toll Collect nach dem geschlossenen Unterauftragnehmervertrag für die Maut-Betreiber in der gesamten Vertragslaufzeit bzw. im Zeitraum von 12 bzw. 15 Jahren erbringen sollen?
11. Wie und durch wen wurden die Projektfortschritte, insbesondere das fristgerechte Erreichen von vertraglich definierten Meilensteinen bei den Projekten Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe, dokumentiert, überwacht sowie bewertet? Was waren jeweils die Ergebnisse der Bewertungen? Inwiefern waren hierbei neben dem BMVI und seinen Behörden auch andere Ressorts der Bundesregierung beteiligt? Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung wann und aus welchen Gründen basierend auf ihren Kenntnissen über den jeweiligen Projektfortschritt gezogen, und wie haben die Auftragnehmer diesbezüglich gegenüber der Bundesregierung Stellung bezogen?
12. Wie verlief die Kündigung der geschlossenen Verträge? Wer war wie an möglichen Beratungen sowie an der Entscheidung hierzu beteiligt? Welche alternativen Szenarien zur getätigten Kündigung bestanden ggf., wie wurden diese ggf. geprüft, und aus welchen Gründen hat man sich für das letztlich angewandte Vorgehen entschieden? Aus welchen Sachverhalten begründen sich die verschiedenen Kündigungsgründe?
13. Auf welche Art und Weise fand ggf. im Projekt Infrastrukturabgabe ein Risikomanagement statt? Wer war ggf. an den Prozessen beteiligt, wann erfolgten ggf. welche Änderungen an den Risikoeinschätzungen, und was waren hierfür jeweils die Gründe?

IV. Der Untersuchungsausschuss soll zudem prüfen und Empfehlungen geben,

inwiefern und ggf. welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen aus dem gesamten Verfahren zur Vorbereitung, Einführung und Abwicklung der Infrastrukturabgabe zu ziehen und insbesondere, welche gesetzgeberischen oder sonstigen Maßnahmen ggf. nach den durch den Untersuchungsausschuss gewonnenen Erkenntnissen zu ergreifen sind.

Berlin, den 21. Oktober 2019

Christian Lindner und Fraktion

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

