

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8289 –

Stopp des Vergabeverfahrens Lkw-Maut zur Gründung eines neuen Staatsunternehmens Toll Collect

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 15. Januar 2019, das Vergabeverfahren von Toll Collect einzustellen, und damit Toll Collect entgegen früherer Aussagen nicht zu reprivatisieren, führt zur Gründung eines neuen Staatsunternehmens für den Betrieb der Lkw-Maut. Die Grundlage für die Einstellung des Vergabeverfahrens für Toll Collect war nach Aussage des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer in einem den Fragestellern vorliegenden Schreiben vom 15. Januar 2019 die theoretische Neuberechnung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung „Lkw-Maut 2018+“ durch KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Das den Fragestellern vorliegende neue 30-seitige Gutachten vom 9. Januar 2019 sieht die Kostenvorteile für den Betrieb der Lkw-Maut bei einer Eigenrealisierung durch den Bund und damit entgegen einer Fremdrealisierung durch einen privaten Betreiber. Es kommt damit zum gegenteiligen Ergebnis wie die den Fragestellern ebenfalls vorliegende 130-seitige ursprüngliche Wirtschaftlichkeitsuntersuchung „Lkw-Maut 2018+“ vom 29. November 2016. Grund für das neue Ergebnis sollen geringere Effizienzvorteile einer Fremdrealisierung aufgrund des durch den Bund verzögerten Vergabeverfahrens sowie Synergien für den Betrieb von Lkw-Maut und Infrastrukturabgabe bei einer Eigenrealisierung durch den Bund sein. In Anbetracht von Unklarheiten bezüglich der gesamten Vergabe sowie verschiedener Teilaspekte, etwa möglicher Strafzahlungen an Bieter oder potenziell fahrlässiger vertraglicher Fehler rund um den Stopp des Vergabeverfahrens, ist aus Sicht der Fragesteller eine transparente Aufarbeitung nötig.

1. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass auf den Bund Entschädigungszahlungen wegen der Aufhebung des Vergabeverfahrens zukommen?
2. Wenn ja, aus welchem Grund kann sie dies ausschließen, und wenn nein, wie hoch schätzt sie die Entschädigungszahlungen (bitte nach geschätzter Gesamtsumme sowie nach einzelner Zahlung und Empfänger aufschlüsseln)?

3. Wie hoch würde die Entschädigungszahlung an die Bieter nach Schätzung der Bundesregierung ausfallen, wenn eine Klage auf entgangenen Gewinn für einen Bieter erfolgreich ausfallen würde?
4. Wie hoch bewertet die Bundesregierung, ausgehend von der theoretischen Neuberechnung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung „Lkw-Maut 2018+“, die Risikokosten für die Entschädigung von Bietern im Vergabeverfahren Lkw-Maut?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 33 auf Bundestagsdrucksache 19/8238 verwiesen.

5. Gibt es die Absicht, die Untersuchungen des KPMG-Gutachtens regelmäßig am Betrieb von Toll Collect zu messen?

Eine Überprüfung der für die Zwecke des Vergabeverfahrens Lkw-Maut erstellten vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bzw. ihrer Neuberechnung ist nach der im Januar 2019 erfolgten Aufhebung des Vergabeverfahrens nicht vorgesehen.

6. Wie viele Subunternehmerverträge hat Toll Collect aktuell, mit welchen Firmen, über welche Leistungen, und was sind die jeweiligen Auftragsvolumen?

Die Toll Collect GmbH hat zurzeit Subunternehmerverträge mit ca. 900 kreditorenschen Lieferanten. Die Einzelheiten zu Vertragspartnern und Vertragsinhalten unterliegen den zwischen der Toll Collect GmbH und den jeweiligen Unternehmen bestehenden Vertraulichkeitsvereinbarungen.

7. Welche finanziellen Einsparungen und welche Effizienzgewinne sind nach Kenntnis der Bundesregierung und laut des KPMG-Gutachtens durch die Kündigung bestehender Subunternehmerverträge durch Toll Collect bis zum 28. Februar 2019 möglich?
8. Wie hoch lagen die Effizienzvorteile eines privaten Betreibers für Toll Collect im Verhältnis zur Realisierung durch den Bund in absoluten Zahlen?
9. Inwiefern sieht die Bundesregierung sich selbst in der Schuld, was die Problematik der nicht fristgerecht kündbaren Subunternehmerverträge für und die Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung anbelangt (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/gerhard-schulz-innovativ-und-europaeisch-was-mr-maut-mit-toll-collect-vorhat/24016764.html)?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Kündigung von Subunternehmerverträgen der Toll Collect GmbH mit Wirkung zum 28. Februar 2019 wäre sowohl im Fall der Eigenrealisierung als auch im Fall der Fremdrealisierung nicht in Betracht gekommen.

Im Übrigen wird auf Kapitel 1.1.5 der theoretischen Neuberechnung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verwiesen, die auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht ist (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/theoretische-Neuberechnung-vWU.pdf?__blob=publicationFile).

10. Besteht die Möglichkeit, dass das Betreiberkonsortium Toll Collect auch nach 2021 im Auftrag des Bundes weiterführen wird?

Die Toll Collect GmbH befindet sich seit dem 1. September 2018 im alleinigen Eigentum des Bundes.

11. Inwiefern hat die Einführung eines einheitlichen europäischen Mautsystems (EETS) eine Rolle für die Aufhebung des Vergabeverfahren gespielt?

Es wird auf Kapitel 2.1 (S. 12 ff.) der theoretischen Neuberechnung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung verwiesen, die auf der Internetseite des BMVI veröffentlicht ist (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/theoretische-Neuberechnung-vWU.pdf?__blob=publicationFile).

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Probleme bezüglich der Zugriffsrechte auf die Kontrollbrücken von Toll Collect und aller zugehörigen Teile in der Ausschreibung der Lkw-Maut (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/gerhard-schulz-innovativ-und-europaeisch-was-mr-maut-mit-toll-collect-vorhat/24016764.html)?

13. Wieso hat die Bundesregierung die Ausschreibung nicht entsprechend gestaltet, um das Problem der Daten- und Stromleitungen zu vermeiden?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 19/7783 verweisen.

14. Welche Absicherungen hat die Bundesregierung im Haushalt 2019 für ihre geänderte Strategie bei Toll Collect getroffen, und welche Anpassungen des Haushaltes 2019 sowie des Finanzplans beabsichtigt sie vorzunehmen?

Das Vergabeverfahren Lkw-Maut wurde nach Abschluss der Neuberechnung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Januar 2019 aufgehoben. Zu diesem Zeitpunkt war der Haushalt 2019 bereits in Kraft getreten. Eine Anpassung der Finanzplanung erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Haushalts 2020.

15. Wann wurde KPMG bezüglich der Überarbeitung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung angesprochen?

16. Wann lag das preisliche Angebot für diese Überarbeitung vor?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erstellung der Neuberechnung erfolgte im Rahmen des im Jahr 2016 geschlossenen Vertrages des BMVI mit der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft über die wirtschaftliche Beratung im Bereich Lkw-Maut.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 36 auf Bundestagsdrucksache 19/8238 verweisen.

17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Aufwand für die Fertigstellung der angepassten Vergabeunterlagen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

18. Warum wurden die von den Bietern vorbereiteten Angebote nicht eingeholt?

Das Abwarten der endgültigen Angebote war weder in wirtschaftlicher noch in zeitlicher Hinsicht zumutbar. Die Angebote hätten zudem die in der Neuberechnung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ermittelte Unwirtschaftlichkeit der Fremdrealisierung bestätigt.

19. Um wie viel Euro erhöhen sich die Bezüge des früheren Parlamentarischen Staatssekretärs im BMVI, Dr. Gerhard Schulz, in seiner neuen Funktion als Geschäftsführer von Toll Collect, verglichen mit seiner vorherigen Aufgabe?

Die Vergütung der Geschäftsführung der Toll Collect GmbH wird im jährlichen Beteiligungsbericht des Bundes veröffentlicht.

20. Welche Risiken aus der Ausschreibung zur Infrastrukturabgabe wurden oder werden auf Toll Collect übertragen?

Der Vertrag über die Planung, Entwicklung, den Betrieb und die Unterhaltung des automatischen ISA-Kontrolleinrichtungssystems sieht die Möglichkeit einer Mitnutzung der Kontrollbrücken der Toll Collect GmbH vor. Der Auftragnehmer der Infrastrukturabgabe stellt sicher, dass sich aus der Mitnutzung keine negativen Auswirkungen auf die Kontrolle Lkw-Maut ergeben.

Der Vertrag über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines Systems für die Erhebung der Infrastrukturabgabe sieht die Möglichkeit der Mitnutzung des physischen Zahlstellennetzes der Toll Collect GmbH vor. Der Betreiber des Erhebungssystems hat den störungsfreien Betrieb des für die ISA mitgenutzten physischen Zahlstellennetzes sicherzustellen.

21. Gibt es Hinweise oder Andeutungen aus mit den Bietern zur Toll-Collect-Ausschreibung geführten Gesprächen nach der Aufhebung zur Höhe der zu erwartenden Angebotspreise?
22. Wie hoch waren diese, und was würde das in Zahlen ausgedrückt für die Bewertung und Berechnung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bedeuten?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Vertraulichkeit der im Zusammenhang mit dem Vergabeverfahren geführten Gespräche kann hierzu nicht Stellung genommen werden.