

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dr. Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Toll Collect: Betreibervertrag und möglicher Einfluss von Beamten des Bundesverkehrsministeriums auf Ermittlungen der Staatsanwaltschaft zu Betrugsvorwürfen

Investigative Journalisten von der Wochenzeitung „DIE ZEIT“, „Panorama“ und „NDR“ thematisierten im August 2018 die Art und Weise der Rechnungsstellung der Toll Collect GmbH gegenüber dem Bund sowie ein Ermittlungsverfahren der Berliner Staatsanwaltschaft gegen Toll Collect aufgrund des Verdachts des Betrugs.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

Rechnungsstellung von Toll Collect – Betreibervertrag und Zusatzverträge

1. Handelt es sich beim „Bericht über die Untersuchung der Abrechnung nach Abschluss der sog. Phase III im Schiedsverfahren II Toll Collect GmbH ./ Bundesrepublik Deutschland für die Abrechnungsjahre 2004/2005, 2008/2009 und 2012/2013“ (im Folgenden kurz „Mazars-Gutachten“) vom 29. März 2018 um den endgültigen Bericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG, und wenn nein, wann wird die Sachverständige voraussichtlich ihren endgültigen Abschlussbericht vorlegen, und plant die Bundesregierung, diesen zu veröffentlichen?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse des Mazars-Gutachtens insbesondere mit Blick auf die untersuchten Geschäftsjahre sowie auch mit Blick auf die nicht untersuchten Geschäftsjahre?
3. Welche strategischen Ableitungen für die Erstattung von Abrechnungen der Toll Collect gegenüber dem Bund für nicht erstattungsfähige Aufwendungen hat die Bundesregierung aus den Ergebnissen des Mazars-Gutachtens gezogen?
4. Hat die Bundesregierung auf Grundlage der Ergebnisse des Mazars-Gutachtens das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) angewiesen, die Überprüfung der von Toll Collect eingereichten Rechnungen auszuweiten bzw. zu vertiefen?

Wenn ja, inwiefern, und wann, und wenn nein, warum nicht?

5. Seit wann waren dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer die Ergebnisse des Mazars-Gutachtens bekannt?

6. Aus welchen Gründen hat der Bund infolge der Ergebnisse darauf verzichtet, auch für die anderen Geschäftsjahre eine zum Mazars-Gutachten vergleichbare Analyse für die Abrechnungen der Toll Collect gegenüber dem Bund durchführen zu lassen?
7. Stimmt die Bundesregierung dem Ergebnis des von ihr in Auftrag gegebenen Gutachtens von Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH vom 28. Juni 2018 (S. 3) zu, dass neben den im Mazars-Gutachten bereits vorgenommenen Abzügen für nicht vergütungsrelevante Aufwendungen für drei Geschäftsjahre auch für die anderen acht Geschäftsjahre davon ausgegangen werden kann, dass hier weitere Aufwendungen, die Toll Collect beim Bund in Rechnung gestellt hat, nicht vergütungsrelevant sind?
8. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis des von ihr in Auftrag gegebenen Gutachtens der Wirtschaftskanzlei Linklaters LLP (S. 96), wonach in Bezug auf die Abrechnungen von Toll Collect gegenüber dem Bund im „gesamten schiedsanhängigen Zeitraum ca. 750 Mio. Euro der Ist-Aufwendungen in Bezug auf den Gesamtbetrag der Ist-Aufwendungen in Höhe von 5,18 Mrd. Euro als nicht vergütungsrelevant zu bewerten sind“?
9. Wurde Mazars beauftragt, weitere Geschäftsjahre entsprechend ihres ersten Gutachtens zu untersuchen, und wenn ja, wann und durch wen erfolgte die Beauftragung, und für wann werden die Ergebnisse erwartet?
10. Wie genau und wann gelangte der Bund erstmals zu der Einschätzung, dass Toll Collect systematisch nicht erstattungsfähige Aufwendungen gegenüber dem Bund abrechnet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich der Bund im Schiedsverfahren Toll Collect II am 15. April 2013 gegen eine systematische Abrechnung nicht erstattungsfähiger Aufwendungen (vgl. Mazars-Gutachten, S. 10) wandte?

Ab wann genau war der Bundesverkehrsminister hierüber informiert?

11. Welche Konsequenzen zog das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus der Erkenntnis, dass Toll Collect systematisch Abrechnungen für nicht erstattungsfähige Aufwendungen gegenüber dem Bund tätigt, so wie er es mit Schreiben vom 15. April 2013 im Mautschiedsverfahren Toll Collect II eingewandt hat?
12. Wann und in welche Form wird die Bundesregierung die Anlagen 1. – 5. des Mazars-Gutachten vollständig und ungeschwärzt veröffentlichen und/oder dem Deutschen Bundestag zugänglich machen?

Wenn die Bundesregierung dies nicht plant, welche Gründe hat sie hierfür?

13. Wie hoch waren die Kosten, die Toll Collect dem Bund während der gesamten Geschäftsbeziehung in Rechnung gestellt hat, die aus Sicht des Bundes jedoch nicht vergütungsrelevant waren (bitte nach Monat, Jahr und Gesamtsumme aufschlüsseln)?
14. Sind die Rechnungen, die Toll Collect dem Bund während der gesamten Geschäftsbeziehung in Rechnung gestellt hat, die aus Sicht des Bundes jedoch nicht vergütungsrelevant waren, Teil der Schiedsgerichtsvereinbarung geworden?
15. Wenn die Rechnungen, die Toll Collect dem Bund während der gesamten Geschäftsbeziehung in Rechnung gestellt hat, die aus Sicht des Bundes jedoch nicht vergütungsrelevant waren, Teil der Schiedsgerichtsvereinbarung zwischen dem Bund und Toll Collect geworden sind, stimmt die Bundesregierung dann der Einschätzung zu, dass der Bund sie zumindest mittelbar bzw. indirekt bzw. anteilig vergütet hat, und wenn nein, warum nicht?

16. Von welchen Betreibervergütungen, von denen „der Bund nach Zahlung erkannt hatte, dass sie nicht geschuldet war[en]“ (Zitat: BMVI, „10 Fragen zu Toll Collect“, S. 2/3), hat der Bund von Toll Collect im Rahmen des Schiedsverfahrens eine Rückforderung gestellt (bitte alle Zahlungen nach Monat und Jahr sowie Umfang und Grund, aus dem der Bund davon ausging, dass die Zahlung „nicht geschuldet war“, auflisten)?
17. Welche Verstöße hat Toll Collect aus Sicht des Bundes gegen den geltenden Betreibervertrag begangen, und welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus diesen Vertragsverstößen – insbesondere in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit des privaten Mautbetriebs – gezogen?
18. Wie genau hat das BAG die Abrechnungen der Toll Collect GmbH auf Vergütungsrelevanz geprüft, und welche Abteilungen des BAG waren bis 31. August 2018 mit der entsprechenden Prüfung betraut?
19. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren seit 2005 mit der Prüfung der Abrechnungen der Toll Collect GmbH gegenüber dem Bund tätig (bitte nach Monat und Jahr, BAG-Abteilungen und jeweils Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tabellarisch auflisten)?
20. Welche Kosten sind im BAG für die Überprüfung der Abrechnungen von Toll Collect gegenüber dem Bund zwischen 2005 und 2018 entstanden (bitte nach Jahr und aufsummierten Kosten differenziert aufschlüsseln)?
21. Welche Referate und Abteilungen im BMVI erhielten seit 2005 die Prüfberichte des BAG zur Vergütungsrelevanz der Abrechnungen der Toll Collect GmbH gegenüber dem Bund?
22. Welche Regelungen zu Zusatzleistungen enthielt der Betreibervertrag von 2002?
23. Welche Zusatzverträge zum Betreibervertrag des Lkw-Mautsystems hat die Bundesregierung seit 2002 abgeschlossen, und welches Kostenmodell lag ihnen jeweils zugrunde (bitte alle zusätzlichen Verträge nach Monat und Jahr, wesentlichen Inhalten, Kostenmodellen, Vertragspartnern, Datum des Vertragsschlusses, Vertragslaufzeit und Umfang bzw. finanziellem Volumen, das über den jeweiligen Vertrag abgerechnet wurde, auflisten)?
24. Welche Zusatzverträge zum Betreibervertrag des Lkw-Mautsystems hat die Bundesregierung seit 2002 auf Grundlage eines Konzeptes der Gesamtkosten geschlossen (bitte alle zusätzlichen Verträge entsprechend dieses Konzeptes nach Monat und Jahr, wesentlichen Inhalten, Vertragspartnern, Datum des Vertragsschlusses, Vertragslaufzeit und Umfang bzw. finanziellem Volumen, das über den jeweiligen Vertrag abgerechnet wurde, auflisten)?
25. Welche Rendite erachtet die Bundesregierung für den künftigen Betrieb des Lkw-Mautsystems durch einen privaten Betreiber aus welchen Gründen für angemessen?

Einfluss von Beamtinnen und Beamten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf staatsanwaltliche Ermittlungen und künftige Zusammenarbeit mit der Staatsanwaltschaft

26. Wann hat das BMVI und/oder das BAG der ermittelnden Staatsanwaltschaft jeweils welche Unterlagen zur Verfügung gestellt, und waren diese Unterlagen jeweils ungeschwärzt und vollständig (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?
27. Wann haben sich welche Beamtinnen und Beamte des BMVI und/oder des BAG (bitte mindestens die Abteilungen benennen) mit der ermittelnden Staatsanwaltschaft getroffen, wie lange dauerten diese Treffen jeweils, und was war Anlass und wesentlicher Inhalt der Treffen (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

28. Wann haben sich welche Beamtinnen und Beamte des BMVI und/oder des BAG (bitte mindestens die Abteilungen benennen) mit Toll Collect zu Gesprächen in Bezug auf die Betrugsvorwürfe und die entsprechenden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft getroffen, wie lange dauerten diese Treffen jeweils, was war konkreter Anlass und wesentlicher Inhalt der Treffen (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?
29. Seit wann wusste der Bundesverkehrsminister von dem Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft gegen Verantwortliche der Toll Collect GmbH wegen Betrugs?
30. Seit wann ist der Bundesregierung das Schreiben der Staatsanwaltschaft vom 12. Februar 2018 zur Einstellung des Ermittlungsverfahrens bezüglich der Betrugsvorwürfe im Rahmen der Ausweitung der Lkw-Maut im Jahre 2012 bekannt, und welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aufgrund dessen für die weitere Zusammenarbeit mit Toll Collect sowie das Schiedsverfahren und das laufende Vergabeverfahren zur Veräußerung von Geschäftsanteilen der Toll Collect GmbH und zum Abschluss eines neuen Betreibervertrages gezogen?
31. Welche Referate und Abteilungen sowie Projektgruppen des BMVI und des BAG waren an der Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“ beteiligt, und wer hat sie geleitet (bei Änderungen in der Zusammensetzung und Leitung bitte detailliert darstellen)?
32. Wie wurde die Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“ konkret ausgestattet (bitte alle Arbeitsmittel, Rechte, Befugnisse und Kompetenzen sowie die Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie ggf. extern hinzugezogenen Personen auflisten)?
33. Welche Ergebnisse erarbeitete die Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“?
Wem im BMVI und im BAG waren diese Ergebnisse wann bekannt?
34. Hat die Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“ die Verfahrensakte der Staatsanwaltschaft zum Ermittlungsverfahren eingesehen?
Wenn ja, welche konkreten Erkenntnisse leitete sie von den dort dargelegten Informationen ab?
Wenn nein, wieso erfolgte dies nicht?
35. Hat das BMVI und/oder das BAG nach Einsicht in die Verfahrensakte der Staatsanwaltschaft zum Ermittlungsverfahren mögliche Schadens- und Rückerstattungsansprüche des Bundes gegenüber Toll Collect und deren Mitarbeitern geprüft, und wenn ja, was waren die Ergebnisse dieser Überprüfung, und wenn nein, warum nicht?
36. Welche Handlungsempfehlungen hat das BMVI und/oder das BAG aus der Verfahrensakte der Staatsanwaltschaft zum Ermittlungsverfahren auch mit Blick auf mögliche Auswirkungen auf das Schiedsverfahren Toll Collect II sowie das Vergabeverfahren zur Lkw-Maut2018+ abgeleitet?
37. In welcher Form haben Beamtinnen und Beamte des BMVI/BAG Einfluss auf die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft genommen?
38. Welche Position hat das BMVI im Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft zu den Betrugsvorwürfen gegenüber der Staatsanwaltschaft vertreten, und wie genau hat das BMVI hier gegenüber der Staatsanwaltschaft argumentiert?

39. Sieht das BMVI die von Toll Collect für die Ausweitung der Lkw-Maut im Jahr 2012 veranschlagten Kosten in Höhe von 5,3 Mio. Euro als angemessen an, und inwiefern hat es diese Position auch im Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft in Bezug auf Betrugsvorwürfe vertreten?
40. Handelte es sich bei diesen 5,3 Mio. Euro um Vollkosten, und ist es korrekt, dass die inkrementellen Kosten 2,08 Mio. Euro betragen haben sollen?
41. Wurden die im Jahr 2012 im Zuge der Ausweitung der Lkw-Maut abgerechneten Kosten in Höhe von 5,3 Mio. Euro über einen Zusatzvertrag zum Betreibervertrag von 2002 abgerechnet, und wenn ja, auf Grundlage welcher konkreten Vereinbarung und unter Maßgabe welches Kostenmodells wurde die Abrechnung vorgenommen?
42. Zu welchen Ergebnissen gelangte der vom BMVI im Mai 2017 beauftragte Strafrechtsanwalt, der mögliche Auswirkungen auf das parallel laufende Vergabeverfahren zur Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und zum Abschluss eines neuen Betreibervertrages zwischen dem Bund und der Toll Collect GmbH untersuchte, wann lagen dem BMVI diese Ergebnisse vor, wann werden die Ergebnisse veröffentlicht und wann und in welcher Form werden sie dem Deutschen Bundestag zugänglich gemacht?
43. In welcher Form wird das BMVI bei weiteren Ermittlungen in Zusammenhang mit Betrugsvorwürfen zur Abrechnungspraxis von Toll Collect mit der Staatsanwaltschaft zusammenarbeiten, und inwiefern wird sie den Deutschen Bundestag über laufende Ermittlungen sowie ihre unterstützenden Tätigkeiten der Ermittlungsbehörden informieren?

Berlin, den 5. September 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

