

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Sven-Christian Kindler, Annalena Baerbock, weiterer abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/4192 –**

Mautschiedsgerichtsverfahren und geplante erneute Privatisierung von Toll Collect

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach 14 Jahren Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Bund und Toll Collect wurde im Mai 2018 das Mautschiedsverfahren mit einem Schiedsspruch beendet. In Reaktion auf Medienberichte, wonach Toll Collect über Jahre systematisch nicht vergütungsrelevante Rechnungen in Millionenhöhe an den Bund gestellt hat (u. a. für eine Oldtimer-Rallye) und Beamte des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Einfluss auf Ermittlungen der Staatsanwaltschaft zu Betrugsvorwürfen genommen haben sollen, veröffentlichte das BMVI einige bis zu diesem Zeitpunkt als „geheim“ eingestufte Dokumente rund um staatsanwaltschaftliche Ermittlungen und die Rechnungsstellung von Toll Collect sowie das Mautschiedsverfahren.

Die Bundesregierung hat sich gegen einen Betrieb des Lkw-Mautsystems in Eigenregie entschieden und plant die erneute Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und den Abschluss eines neuen Betreibervertrages zum privaten Betrieb des Lkw-Mautsystems. Der neue Kontrakt soll eine Laufzeit bis zum 31. August 2030 haben. Das entsprechende Vergabeverfahren soll noch im Jahr 2018 abgeschlossen werden.

Schiedsverfahren und Einigung mit Toll Collect

1. Wann und in welcher Form wird der Bund welche weiteren Unterlagen des Schiedsgerichtsverfahrens dem Deutschen Bundestag zur Verfügung stellen, und welche Unterlagen plant sie nicht zu veröffentlichen?

Das BMVI hat in seinem Internetauftritt bereits zentrale Dokumente zur Beendigung der Maut-Schiedsverfahren durch eine Vergleichsvereinbarung mit nachfolgendem Schiedsspruch veröffentlicht (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/toll-collect-faktencheck.html). Darüber hinaus wird auf Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/4191 verwiesen.

2. Warum hält die Bundesregierung es vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen mit der Schiedsgerichtsbarkeit im Falle von Toll Collect – insbesondere vor dem Hintergrund der im Gutachten der Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH dargestellten hohen Risiken eines für den Bund nicht sachgerechten und sogar benachteiligenden Schiedsspruchs – für zweck- und verhältnismäßig, auch im neuen Betreibervertrag einen Schiedsgerichtsmechanismus zu implementieren?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 bis 10 auf Bundestagsdrucksache 19/2950 verwiesen.

3. Wann erhielt der Bund von Beiten Burkhardt oder auch von anderer Seite Berichte über die Befähigung oder Unfähigkeit einzelner Richter des Schiedsgerichts Toll Collect I und/oder II, welchen Inhalt hatten diese Berichte, und welche Überlegungen zu entsprechenden Anträgen auf Befähigung und/oder Unfähigkeit stellte der Bund zu welchen Zeitpunkten an?

In den Jahren 2015 bis 2018 prüfte der Bund in mehreren Fällen, ob Gründe für eine Beendigung eines Schiedsrichteramtes vorlagen. Anlässe für die Prüfungen waren u. a. die lange Verfahrensdauer, die Ablehnung von Anträgen oder ihre Nichtbescheidung über einen langen Zeitraum sowie richterliche Hinweise ohne Grundlage im bislang von den Parteien vorgetragenen Sachverhalt.

4. Welche weiteren Beauftragungen erhielt die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG durch das Schiedsgericht, und wann waren diese jeweils abgeschlossen bzw. wann sollen diese jeweils abgeschlossen sein (bitte einzeln und nach Monat und Jahr getrennt aufschlüsseln)?

Die vorläufige Fassung des Berichts vom 29. März 2018 zur Phase III wurde vom BMVI in seinem Internetauftritt öffentlich zugänglich gemacht (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/toll-collect-faktencheck.html).

Den Auftrag zur Prüfung der Vergütungsrelevanz der von der Toll Collect GmbH in die Abrechnungen für die verbleibenden acht Geschäftsjahre eingestellten Aufwendungen erhielt Mazars im August 2017 (sog. Phase IV). Diese weitere Prüfung hatte allerdings zur Zeit des Vergleichsschlusses zwischen den Parteien der beiden Schiedsverfahren erst begonnen, so dass ein Abschluss der Prüfung nicht mehr erfolgt.

5. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung eine Schiedsgerichtsvereinbarung unterzeichnet, nach der auch alle unbekannten Ansprüche der Parteien, die sich aus etwaigen weiteren Verletzungen der Pflichten aus oder im Zusammenhang mit den Mautvereinbarungen ergeben, abgegolten und erledigt sind („Generalabgeltung“), obwohl dem Bund nach dem Mazars-Gutachten klar sein musste, dass Toll Collect auch in den von Mazars nicht untersuchten Geschäftsjahren mit großer Wahrscheinlichkeit Aufwendungen gegenüber dem Bund in Rechnung gestellt hat, die nicht vergütungsrelevant sind?

Die Regelung zur Abgeltung bislang unbekannter Ansprüche (Ziffer 2.2 der Vergleichsvereinbarung vom 4. Juli 2018) ist für die von der Toll Collect GmbH geltend gemachten Vergütungsansprüche bis zum Geschäftsjahr 2014/15 nicht einschlägig. Vielmehr geht es um im Schiedsverfahren II bereits schiedsabhängig Ansprüche, die bekannt waren und deren Abgeltung Ziffer 2.1 der Vergleichsvereinbarung regelt. Dieser Vergleich ist nach der Einschätzung der begutachtenden Rechtsanwaltsgesellschaften in seiner Gesamtheit für den Bund wirtschaftlich und zweckmäßig.

6. Gegen welche Lieferanten der Toll Collect GmbH hat der Bund bisher geklagt, welcher Art waren die Klagen jeweils und wie ist hier der Verfahrensstand (bitte einzeln und detailliert inklusive Monat und Jahr der Klageerhebung, Klagegegenstand und Stand des Verfahrens auflisten)?
7. Wann und aus welchen Gründen hat der Bund Klagen gegen Lieferanten der Toll Collect GmbH zurückgezogen (bitte einzeln und detailliert inklusive Monat und Jahr der Klageerhebung, Klagegegenstand und Grund der Einstellung des Verfahrens auflisten)?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat gegen zwei Unterauftragnehmer der Toll Collect GmbH und der Toll Collect GbR auf die Gewährung von Einsichtnahme in mautbezogene Dokumente sowie auf Zutritt zu Geschäftsräumen geklagt.

Eine Klage des Bundes vom Januar 2013 vor dem Landgericht Frankfurt/M. gegen einen Unterauftragnehmer wurde mit Urteil vom November 2013 abgewiesen.

Eine Klage des Bundes vom Januar 2013 vor dem Landgericht Paderborn gegen einen weiteren Unterauftragnehmer wurde mit Urteil vom Oktober 2013 abgewiesen. Ein hiergegen vom Bund eingeleitetes Berufungsverfahren vor dem OLG Hamm wurde im Juli 2018 durch Klagerücknahme beendet.

Siehe dazu auch: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-schiedsspruch.pdf?__blob=publicationFile

8. Welche Unterauftragnehmerverträge hat Toll Collect abgeschlossen (bitte Umfang und Volumen, Dauer, Vertragspartner und Vertragsgegenstand tabellarisch auflisten)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10 bis 13 auf Bundestagsdrucksache 19/3249 verwiesen.

9. In welchem exakten Umfang hat der Bund bis zum Schiedsspruch am 6. Juli 2018 die Möglichkeit einer (begrenzten) Due Dilligence bei der Toll Collect GmbH wahrgenommen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4, 6 und 7 auf Bundestagsdrucksache 19/3249 verwiesen.

10. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung des von ihr beauftragten Gutachters Beiten Burkhardt (S. 21), zu, dass es im erzielten Vergleich zwischen dem Bund und Toll Collect insgesamt als sachgerecht erscheint, die wechselseitigen Forderungen der Parteien im Schiedsgerichtsverfahren mit jeweils 50 Prozent anzusetzen, und sind somit auch alle von Toll Collect eingereichten Abrechnungen, bei denen der Bund (spätestens mit dem Schreiben vom 15. April 2013 – vgl. Mazars-Gutachten, S. 10) feststellte, dass es sich bei ihnen um nicht erstattungsfähige Aufwendungen handelte, Teil des Schiedsspruches und der Vereinbarung?

Mit der Zuweisung individueller Quoten (Erfolgsaussichten) zu einzelnen Ansprüchen gelangen die Gutachter Beiten Burkhardt und Linklaters LLP zu dem Schluss, dass die Vergleichsvereinbarung vom 4. Juli 2018 für den Bund wirtschaftlich ist.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 5 des auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Berichts „10 Fragen zu Toll Collect“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-faq.pdf?__blob=publicationFile).

11. Welche Richter des Schiedsgerichtes waren über die Dauer des Schiedsgerichtes hinweg jeweils wie lange erkrankt und welche Verfahrensverzögerungen ergaben sich hieraus (bitte unter Schutz der Persönlichkeitsrechte der Richter jeweils ohne Klarnamen, jedoch tabellarisch und auf Tage bzw. Monate genau auflisten)?
14. Aus welchen Gründen machte, wie im Gutachten von Beiten Burkhardt (S. 25) beschrieben, das Schiedsgerichtsverfahren zwischen November 2011 und Oktober 2014 ohne Verschulden der beteiligten Parteien keine Fortschritte?

Die Fragen 11 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet,

Es wird auf die auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Stellungnahmen der Rechtsanwaltsgesellschaften Beiten Burkhardt (Seiten 24 f.) und Linklaters LLP (Seite 18) verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/toll-collect-faktencheck.html).

12. Aus welchen Gründen wurden Erkrankungen von einzelnen Richtern nicht durch die Nachberufung neuer Richter kompensiert?

Die Bestellung der Schiedsrichter richtet sich nach den Vorgaben der Zivilprozessordnung (ZPO).

Wie den auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Stellungnahmen der Rechtsanwaltsgesellschaften Beiten Burkhardt (Seiten 24 f.) und Linklaters LLP (Seite 18) zu entnehmen ist, war die zur Amtsunfähigkeit führende Erkrankung eines der Schiedsrichter Anlass für die Bestellung eines Amtsnachfolgers.

13. Aus welchen Gründen dauerte nach Ausscheiden des Vorsitzenden Prof. Dr. Günter Hirsch der Beitritt des neuen Vorsitzenden Dr. Wolfgang Nitsche von Oktober 2011 bis Dezember 2012?

Der ehemalige Vorsitzende Schiedsrichter Prof. Hirsch schied im März 2012 aus seinem Amt aus. Nachdem die parteiernannten Schiedsrichter sich nicht auf einen neuen Vorsitzenden einigen konnten, bestellte das VG Berlin den neuen Vorsitzenden im Oktober 2012. Der Beitritt des neuen Vorsitzenden zur Schiedsrichtervereinbarung mit den Prozessparteien erfolgte im Dezember 2012 (vgl. auf der Internetseite des BMVI veröffentlichte Stellungnahme Linklaters LLP, Seite 18).

15. Aus welchen Gründen haben die Verhandlungen im Schiedsgerichtsverfahren Toll Collect I erst im Jahre 2008 und nicht mit Eröffnung des Verfahrens im Jahr 2004 begonnen?

Im September 2004 hat der Bund das Schiedsverfahren I durch einen Schriftsatz an die beklagten Toll Collect-Unternehmen eingeleitet und seinen Parteischiedsrichter benannt. Das vom Betreibervertrag vorgesehene, aus drei Schiedsrichtern bestehende Gericht musste sich konstituieren (Benennung des Parteischiedsrichters der Beklagten sodann Bestimmung eines Vorsitzenden durch die parteiernannten Schiedsrichter). Dies erfolgte bis April 2005. Vor einer mündlichen Ver-

handlung in einem erkennbar umfangreichen Verfahren muss jede Partei ihre Position dem Schiedsgericht schriftlich dargelegt haben. Dies erfolgte durch die Klageschrift des Bundes (29. Juli 2005) und die Klageerwiderung der Beklagten (29. Juni 2006). Das Schiedsgericht hat sodann die Replik des Bundes (14. Februar 2007) und die Duplik der Beklagten (30. September 2007) abgewartet, bevor es für Juni 2008 die erste mündliche Verhandlung terminierte, die grundlegenden Fragen diente (z. B. Rechtsnatur und Wirksamkeit des Betreibervertrages). Daher gelangen die Gutachter zu dem Schluss, dass der Zeitraum von 18 Monaten zwischen Ende 2006 und Mitte 2008 als von den Prozessparteien nicht zu vertretender Verzögerungszeitraum anzusehen ist.

16. Wieso vergingen im Schiedsgerichtsverfahren Toll Collect II erst 4,5 Jahre nach der Einleitung des Verfahrens im Jahr 2006, bevor im Mai 2011 erste mündliche Verhandlungen zu einigen Rechtsthemen stattfanden, und wie bewertet die Bundesregierung diese, auch von ihrem Gutachter Beiten Burkhardt kritisierten, immensen zeitlichen Verzögerungen (mindestens 18 Monate), die sich ohne Verschulden der Parteien ereigneten?

Wie auch im Schiedsverfahren I (siehe dazu die Antwort zu Frage 15) war nach dem Einleitungsschriftsatz (Toll Collect GmbH: Dezember 2006) und vor einer ersten mündlichen Verhandlung im Schiedsverfahren II der Austausch von Klage (Toll Collect GmbH: 25. Mai 2007) und Klageerwiderung (Bund: 31. Januar 2008) abzuwarten. Es hätte sodann eine erste mündliche Verhandlung 2008 oder Anfang 2009 nahe gelegen, nachdem am 16. Mai 2008 die Replik der Toll Collect GmbH und am 30. September 2008 die Duplik des Bundes vorlagen. Eine weitere Verzögerung ergab sich durch ein im August 2009 von den Toll Collect-Unternehmen (Beklagte im Schiedsverfahren I; Klägerin im Schiedsverfahren II) gegen den vom Bund benannten Schiedsrichter eingeleitetes Ablehnungsverfahren, das erst im Juli 2010 mit Zurückweisung des Ablehnungsantrags durch das OVG Berlin-Brandenburg endete.

17. Wie bewertet der Bund das Verhalten von Toll Collect, dass ihm „wiederholt von TC [Toll Collect] (seiner Auffassung nach) nicht vergütungsrelevanter Aufwand in Rechnung gestellt wurde [...]“ (Linklaters-Gutachten, S. 110)?

Zwischen dem Bund und der Toll Collect GmbH gab es seit Mautstart eine unterschiedliche Auffassung hinsichtlich der Vergütungsrelevanz von einzelnen Aufwandspositionen, die im Rahmen des Schiedsverfahrens Toll Collect II behandelt wurden.

18. Inwiefern gilt das Rechtsstaatsprinzip für künftige Streitigkeiten zwischen dem Bund und einem privaten Mautbetreiber vor dem Hintergrund, dass die vom Bund beauftragten Gutachter Linklaters LLP zu dem Schluss kommen, dass auf Grundlage der Schiedsgerichtsbarkeit für den Bund in strittigen Fragen der Weg zu staatlichen Gerichten ausgeschlossen sei (Linklaters, S. 132)?

Es wird auf die Vorgaben der §§ 1025 ff. ZPO zum schiedsrichterlichen Verfahren verwiesen.

19. Inwiefern wurden die in Anlage CO 6.1. des Schiedsspruchs vom 6. Juli 2018 vereinbarten Zahlungen für MaB40K, MC und ZA pünktlich und in voller Höhe geleistet (bitte detailliert aufschlüsseln), wenn nein, warum nicht?

Die in Anlage CO 6.1 des Schiedsspruches vom 6. Juli 2018 vereinbarten Zahlungen für MaB40K, MC und ZA wurden pünktlich und in voller Höhe geleistet.

20. Welche Vertragsverhältnisse wurden dem Bund mit dem Schiedsspruch vom 6. Juli 2018 übertragen – vgl. Anlage 5 zum „Vergleich zur Beilegung der Schiedsverfahren Toll Collect I und II“ (bitte Vertragspartner, Vertragsgegenstände und wesentliche Vertragsinhalte tabellarisch auflisten)?

Die vom Schiedsspruch vom 6. Juli 2018 in Bezug genommene Vergleichsvereinbarung vom 4. Juli 2018 zur Beendigung der Maut-Schiedsverfahren sieht keine Übertragung von Vertragsverhältnissen auf den Bund vor.

Prüfung der Wirtschaftlichkeit der erneuten Privatisierung von Toll Collect durch den Bundesrechnungshof

21. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Prüfungen der Bundesrechnungshof in Zusammenhang mit Toll Collect vornimmt und wann er nach Kenntnis der Bundesregierung seine Prüfungen jeweils abschließen wird?

Der Bundesrechnungshof prüft seit dem 20. Juli 2018 die Übertragung der Anteile an der Lkw-Maut Betreibergesellschaft.

22. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Prüfungsergebnisse des Bundesrechnungshofes dem Deutschen Bundestag vollumfänglich und ungeschwächt zugänglich gemacht werden, und wenn ja, wann, und in welcher Form?

Es wird auf die Vorgaben des § 96 BHO verwiesen.

23. Wird die Bundesregierung dem Bundesrechnungshof sämtliche ihr verfügbaren internen und bereits veröffentlichten Gutachten, Studien, Datenbestände und Kenntnisse über die Geschäftsbeziehungen zwischen Toll Collect und dem Bund für dessen Prüfungen zur Verfügung stellen, und wenn ja, welche Informationen genau wird sie dem Bundesrechnungshof zur Verfügung stellen, und wenn nein, warum nicht?

24. In welcher Form wird die Bundesregierung die Prüfungen des Bundesrechnungshofes unterstützen?

Die Fragen 23 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorgaben des § 95 Absatz 1 BHO verwiesen.

25. Wird die Bundesregierung mit dem Abschluss des Vergabeverfahrens zur Veräußerung von Geschäftsanteilen der Toll Collect GmbH und zum Abschluss eines neuen Betreibervertrages abwarten, bis ihr die Ergebnisse der Prüfungen des Bundesrechnungshofes vorliegen?

Nach Prüfung der endgültigen Angebote und Abschluss der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird der Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot erteilt, wenn alle rechtlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen. Im laufenden Vergabeverfahren steht für den Bund der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit an oberster Stelle. Das heißt, eine Veräußerung an Private erfolgt nur, wenn dies für den Bund wirtschaftlich ist.

Zustand der Toll Collect GmbH bei Übergang in das Eigentum des Bundes und Ausgestaltung der Interimsphase

26. Welchen Betrag hatte das bilanzielle Eigenkapital der Toll Collect GmbH am 31. August 2018 vor Ablösung des verzinslichen Fremdkapitals, zuzüglich des im Zwischenabschluss bilanzierten verzinslichen Fremdkapitals (bitte alle benannten Größen einzeln auflisten)?

Es wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)88 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

27. Welchen unabhängigen Wirtschaftsprüfer hat das BMVI beauftragt, um den Kaufpreis der Toll Collect GmbH zu ermitteln, und zu welchem Kaufpreisergebnis gelangte der beauftragte Wirtschaftsprüfer?

Mit der Untersuchung wurde die Warth & Klein Grant Thornton AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt.

Im Übrigen wird auf die Ausschussdrucksache 19(15)88 des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

28. Wird die Bundesregierung das Ergebnis der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung veröffentlichen, und wann und in welcher Form wird sie es dem Deutschen Bundestag zugänglich machen, und wenn nein, wieso nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 19/4391 verwiesen.

29. Hat das BMVI seit dem 31. März 2018 Ansprüche gegenüber der Toll Collect GmbH geltend gemacht, und wenn ja, welche (bitte exakte Auflistung), und wenn nein, warum nicht?

Nein.

30. Über welche Liquidität verfügt die Toll Collect GmbH am 1. September 2018?

Es wird auf Ziffer 6.2 der Anlage V 6.5 zum auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Vergleich zur Beilegung der Schiedsverfahren Toll Collect I und II verwiesen.

31. Nach welcher Maßgabe wird der Bund die Beschäftigten und die Geschäftsführung der Toll Collect GmbH ab 1. September 2018 bezahlen?
32. Wird der Bund ab 1. September 2018 der Geschäftsführung der Toll Collect GmbH weiterhin Boni zahlen, und wenn ja warum, nach welcher Maßgabe, und in welcher Höhe, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mitarbeiter der Toll Collect GmbH werden entsprechend ihrer geltenden Arbeitsverträge bezahlt.

Die Vergütung der Geschäftsführung der Toll Collect GmbH wird u. a. im jährlichen Beteiligungsbericht des Bundes veröffentlicht. Sonder- oder Einmalzahlungen für etwaige Zusatzleistungen – umgangssprachlich „Boni“ – werden vom Bund nicht gezahlt.

33. Welche externen Beratungsfirmen sowie Einzelberaterinnen und Einzelberater wird der Bund ab 1. September 2018 als externe Beschäftigte in der Toll Collect GmbH beschäftigen, nach welcher Maßgabe und in welchem Umfang?

Die Toll Collect GmbH hat entsprechend ihren vertraglichen Verpflichtungen die zum störungsfreien Weiterbetrieb des Lkw-Mautsystems erforderlichen Beraterverträge in Abstimmung mit dem Bundesamt für Güterverkehr verlängert.

34. Welche organisationalen und strukturellen Umstrukturierungen wird die Bundesregierung an der Toll Collect GmbH ab 1. September 2018 durchführen?
35. Wie wird die Bundesregierung ab 1. September 2018 die Compliance-Abteilung der Toll Collect GmbH umstrukturieren, sodass in Zukunft ein effektiver Whistleblowerschutz gewährleistet ist?

Die Fragen 34 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Mitarbeiter des BMVI ist in die Geschäftsführung der Toll Collect GmbH zum 1. Oktober 2018 entsendet und mit der Übernahme eines Geschäftsbereichs beauftragt.

Weitere Fragen zur Toll Collect GmbH

36. Stimmt die Bundesregierung dem Ergebnis der von ihr beauftragten Sachverständigen Linklaters zu, wonach alle wechselseitig offenen Forderungen der Parteien im Schiedsgerichtsverfahren direkten Einfluss auf die Höhe des Streitwertes hatten?

Linklaters LLP verwendet den Begriff „Streitwert“ u. a. auf Seite 8 ihrer Stellungnahme und erläutert, dass sie die von ihr für jeden streitigen Anspruch ermittelte Bandbreite an Erfolgsaussichten auf den jeweiligen Streitwert der Ansprüche übertragen und daraus Erwartungswerte für jeden Anspruch abgeleitet hat. Aus diesen einzelnen Erwartungswerten wurde ein Gesamterwartungswert gebildet (rd. 2,1 bis rd. 3,7 Mrd. Euro), an dem das Ergebnis der Vergleichsvereinbarung vom 4. Juli 2018 gemessen wurde. Ergebnis war, dass es für den Bund wirtschaftlich ist.

37. In welcher Art und Weise hat Toll Collect nach Kenntnis der Bundesregierung dafür Sorge getragen, dass die Mitgesellschafter keine ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteile – insbesondere auch auf das zu erwartende neue Vergabeverfahren – durch ihre Beteiligung an der Toll Collect GmbH erzielen konnten?

Zu möglichen Auswirkungen auf das laufende Vergabeverfahren zur „Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und Abschluss eines neuen Betreibervertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Toll Collect GmbH“ können aufgrund der Vertraulichkeit des Vergabeverfahrens gemäß § 5 VgV keine Angaben gemacht werden.

38. In welcher Art und Weise hat Toll Collect nach Kenntnis der Bundesregierung dafür Sorge getragen, dass die Mitgesellschafter den Datenschutz und die Datensicherheit der gesamten internen und externen Kommunikation sowie aller Daten beachten?

Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, dass Datenschutz und/oder Datensicherheit der Toll Collect zu irgendeinem Zeitpunkt nicht gewährleistet waren?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor, dass der Datenschutz oder die Datensicherheit nicht gewährleistet waren.

39. Hat die Bundesregierung für eine gemeinsame Erhebung der Pkw-Maut und der Lkw-Maut eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben, und wenn ja, wann, wer wurde mit welchem konkreten Auftrag beauftragt, und wann werden die Ergebnisse in welcher Form vorliegen, und wenn nein, warum nicht?
40. Wurden in dieser Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Fälle geprüft, dass
- a) eine gemeinsame Ausschreibung beider Mauterhebungsaufgaben erfolgt und
 - b) die gemeinsame Mauterhebung von Pkw- und Lkw-Maut durch ein Staatsunternehmen erfolgt,
 - c) und wenn ja, mit welchem konkreten Prüfauftrag, und wenn nein, warum nicht?
41. Liegen der Bundesregierung bereits Ergebnisse einer entsprechenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vor, und wenn ja, welchen Umfang hat sie (bitte Anzahl der Seiten und/oder Folien sowie Anhänge und Datensätze nennen), zu welchen wesentlichen Erkenntnissen kommt die Untersuchung, wann wird sie veröffentlicht und/oder wann wird sie dem Deutschen Bundestag zugänglich gemacht?

Die Fragen 39 bis 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine gemeinsame Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde nicht durchgeführt.

