

# Ungeliebte Partner

**Lkw-Maut** Der Bund fordert von Toll Collect mehrere Milliarden Euro Schadensersatz – und erwägt zugleich die Verlängerung des Betreibervertrags.

Das Schiedsgericht tagte wie immer geheim. Eine Woche lang verhandelten die Anwälte des Bundes mit den Vertretern von Toll Collect, dieses Mal in einem Konferenzzentrum an der Münchner Gewürzmühlstraße. Die Sitzungen dauerten von morgens um neun bis in die Abendstunden. Selbst am Samstag wurde noch gestritten.

Es ging um ein peinliches Kapitel der deutschen Industriegeschichte: den um 16 Monate verzögerten Start der Lkw-Maut im Jahr 2005. Seither ringt der Bund mit Daimler und der Deutschen Telekom, den Hauptgegnern von Toll Collect, um die Verantwortung für das Debakel. Sieben Milliarden Euro Schadensersatz fordert das Bundesverkehrsministerium von den Betreibern.

Das streng abgeschirmte Schiedsverfahren sorgt für Verwunderung, vor allem wegen seiner Länge. Jetzt konnte der SPIEGEL erstmals Einblick in die Verhandlungen nehmen und stieß auf Merkwürdigkeiten und Verfahrenstricks. Zeugenauftitte wurden offenkundig verschleppt, altbekannte Vorwürfe auch nach neun Jahren noch diskutiert, zum Beispiel die verspätete Aufstellung von Mautbrücken auf den Autobahnen. Und immer noch ist keine Antwort auf die Frage in Sicht, wer wen über den Tisch gezogen hat – die Industrie den Bund oder umgekehrt.

Die jüngste Verhandlungsrunde hatte offensichtlich vor allem den Zweck, das Schiedsverfahren weiter in die Länge zu ziehen. Damit kann insbesondere eine Partei gut leben: das Betreiberkonsortium um Daimler und Telekom.

In den nächsten Wochen will Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) über die Zukunft von Toll Collect befinden. Im August 2015 läuft der Vertrag mit den Betreibern aus. Jetzt werden die Weichen dafür gestellt, ob die beteiligten Konzerne eine Chance bekommen oder Wettbewerber wie Siemens. Es geht um ein lukratives Geschäft – schließlich dürfen die Betreiber bislang elf Prozent der Mauteinnahmen von rund vier Milliarden Euro pro Jahr als Vergütung behalten.

In dieser Lage gewinnt die Auseinandersetzung vor dem Schiedsgericht neue Bri-



Hinweisschild an der B9 nahe dem pfälzischen Kandel: „Sehr teuer für den Bund“

sanz. Solange die Verhandlungen nicht abgeschlossen sind, kann sich der Bund nur schwer von seinen ungeliebten Geschäftspartnern trennen. Zufall oder nicht, eines der wenigen greifbaren Ergebnisse des jüngsten Treffens in München war der großzügige Zeitplan fürs weitere Vorgehen. Ende September ist die nächste mündliche Verhandlung geplant. Ein Schiedsspruch ist frühestens im Jahr 2015 zu erwarten, heißt es aus Verhandlungskreisen.

Besser könnte es für Daimler-Chef Dieter Zetsche und seinen Telekom-Kollegen Timotheus Höttges nicht laufen. Wenn Ressortchef Dobrindt den Betrieb von Toll Collect (TC) ausschreibt, müssen Bieter umfassenden Einblick in die Geschäfte und die Technik des Unternehmens bekommen. „Es ist allerdings mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die TC-Eigentümer ohne vorherige Einigung in den Schiedsverfahren kaum zu einer solchen Kooperation bereit sein werden“, heißt es in einer Vorlage für den Minister. Schreibt der Bund trotzdem aus, droht womöglich das nächste Schiedsverfahren.

Alternativen zur Verlängerung mit Daimler und Telekom liegen längst auf dem Tisch: Dobrindt könnte Toll Collect im kommenden Jahr verstaatlichen. In dem Vertrag über die Lkw-Maut ist dieses Szenario als „Call Option“ ausdrücklich vorgesehen. Daimler und die Telekom müssten als Gesellschafter ausscheiden; der Bund würde dann an ihrer Stelle Toll Collect übernehmen, bis er einen neuen Betreiber gefunden hat.

Der Koalitionspartner SPD könnte dieser Variante einiges abgewinnen. „Eine

einfache Verlängerung des Betreibervertrags hilft uns nicht weiter“, sagt der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Sören Bartol.

Anfang Juni haben auch die Grünen im Bundestag einen Antrag gestellt, Toll Collect vorübergehend zu verstaatlichen. „Dobrindt darf sich nicht von den Konzernen erpressen lassen“, sagt der haushaltspolitische Sprecher der Grünen-Fraktion, Sven-Christian Kindler. „Das wäre sehr teuer für den Bund und negativ für die notwendige Weiterentwicklung der Lkw-Maut.“

Die Ursprünge des aktuellen Streits reichen bis ins Jahr 2002 zurück, als der damalige Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) den geheimen Betreibervertrag mit Toll Collect unterschrieb. Das Konsortium um Daimler und Telekom setzte sich gegen mehrere Mitbewerber durch. Die rot-grüne Bundesregierung entschied sich für ein komplexes, satellitengestütztes System, das zuvor noch nie erprobt worden war, aber den Standort Deutschland stärken sollte.

Schon bald wurde deutlich, dass der angepeilte Start der Maut zum 31. August 2003 nicht zu halten war. Toll Collect machten technische Probleme zu schaffen; unter anderem konnte das Konsortium lange Zeit nicht genügend Bordcomputer liefern, mit denen die Lkw unterwegs geortet werden – ein PR-Desaster für die Regierung um den damaligen Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD).

Im Sommer 2005 reichte das Bundesverkehrsministerium Klage gegen Toll Collect ein, weil es sich von Daimler und Telekom

getäuscht fühlte: Das Konsortium habe schon bei Vertragsabschluss gewusst, dass es den Starttermin nicht würde halten können. Toll Collect revanchierte sich mit einer eigenen Klage wegen angeblich ausstehender Zahlungen in Höhe von einer Milliarde Euro.

Beide Verfahren werden seitdem vor demselben Schiedsgericht verhandelt. Die Parteien bestellten ein dreiköpfiges Gremium, bestehend aus einem unabhängigen Vorsitzenden und zwei von den beiden Prozessgegnern benannten Schiedsrichtern. Anwaltskanzleien schickten Schriftsätze hin und her und kassierten dafür, wie eine Anfrage des Grünen-Abgeordneten Kindler ergab, allein vom Bund 124 Millionen Euro.

Ansonsten wurde wenig erreicht. Normalerweise werden Verfahren vor Schiedsgerichten binnen eines Jahres abgeschlossen. Der Streit um die Lkw-Maut dauert bereits neunmal so lange. In München wirkte manche Zeugenbefragung, als hätten die Verhandlungen gerade erst begonnen: Ex-Daimler-Vorstand Klaus Mangold sollte im Beisein von mehreren Dutzend Anwälten erklären, ob sein damaliger Geschäftspartner IBM ihn vor der Vertragsunterzeichnung vor technischen Problemen gewarnt habe. Nein, antwortete Mangold, solche Hinweise habe er nicht erhalten. Wenige Stunden später war die Verhandlung beendet. Fortsetzung folgt.

Im Verkehrsministerium sondieren die Beamten unterdessen die Optionen für ihren Minister. Eigentlich hätte Dobrindt guten Grund, die Partnerschaft zu beenden. Das System ist teuer, kompliziert und hat die großen Erwartungen nie erfüllt. Weder lässt sich mit Toll Collect der Verkehr besser steuern, noch wurde die neue

Technik ein Exportschlager, wie es die Industrie versprochen hatte.

Doch Dobrindt scheut Risiken, und die Verstaatlichung brächte viele Gefahren mit sich. So würde ein Abschluss des Schiedsverfahrens in weite Ferne rücken – und damit der mögliche Schadensersatz in Milliardenhöhe. Am meisten fürchtet er aber offenbar einen PR-Schaden: Die Große Koalition braucht frisches Geld für die Infrastruktur. Dafür hat sie beschlossen, die Lkw-Maut auf weitere 1000 Kilometer Bundesstraßen auszuweiten. 2018 sollen sogar alle Bundesstraßen gebührenpflichtig werden, fast 40 000 Kilometer.

Im Fall einer Verstaatlichung von Toll Collect wäre Dobrindt für dieses Megaprojekt zuständig. Misslingt die technisch wie finanziell anspruchsvolle Mauterweiterung, müsste der Minister persönlich die Verantwortung übernehmen. Seine Vorgänger konnten dagegen stets mit dem Finger auf Toll Collect zeigen.

Wie es scheint, wird sich Dobrindt für die bequemere Variante entscheiden. Seit zwei Wochen liegt dem Minister ein internes Papier seiner Fachleute aus der „PG Lkw-Maut“ vor. Auf neun Seiten werden vier Optionen durchgespielt. Trotz aller Unterschiede im Detail gilt stets der Grundsatz: „Der Bund verlängert den BV (Betreibervertrag –Red.) um 3 Jahre.“ An keiner Stelle wird eine Verstaatlichung im nächsten Frühjahr in Betracht gezogen.

Das Ministerium erklärt, die Entscheidung über das weitere Vorgehen bei der Lkw-Maut sei noch nicht gefallen. Zurzeit müssten die Optionen noch juristisch geprüft werden.

Wie der politische Schaden möglichst gering gehalten werden könnte, wird beispielsweise in der „Option 2“ des internen Papiers deutlich. Demnach würde das Ministerium zunächst den Betreibervertrag verlängern und die Anteile an Toll Collect parallel dazu ausschreiben. Zum 31. August 2018 übernehme dann der Bund das Mautsystem, um es anschließend sofort wieder an den neuen Erwerber zu übertragen. Zu den „Vorteilen“ dieser Variante schreiben die Beamten: „Es besteht die Chance, dass die Risiken des Mautbetriebs weiterhin von TC-Eigentümern bzw. deren Erwerbern getragen werden.“ Im Klartext: Der Bund wäre fein raus.

Wer allerdings die besten Karten in der Hand hat, wird im Papier des Verkehrsressorts ebenfalls deutlich. Gleich mehrmals heißt es darin, dass selbst eine Ausschreibung für den Betrieb nach 2018 „eine Einigung in den Schiedsverfahren“ voraussetzt.

Toll Collect kann den nächsten Monaten also entspannt entgegensehen. Schon jetzt gibt es eine Arbeitsgruppe, die den Betreiber auf eine Vertragsverlängerung vorbereitet. Ihr Name: „Run 2018“.

Sven Becker, Andreas Wassermann

## Großzügige Vergütung

Verwendung der Lkw-Maut, 2012 Quellen: BMVI, BMF

