

Teure Geschenke

Lkw-Maut Aus der geheimen Vertragsverlängerung mit Toll Collect geht hervor, wie Minister Dobrindt der Industrie ein Milliardengeschäft sicherte.

Als Alexander Dobrindt Ende November in der Haushaltsdebatte vor den Bundestag trat, wollte der oft gescholtene Verkehrsminister endlich Erfolge vermelden. Die umstrittene Pkw-Maut sei auf gutem Weg und werde schon bald im Kabinett beraten. Und auch bei der Lkw-Maut hatte der CSU-Politiker Neuigkeiten zu verkünden. Der Bund könne sich auf knapp eine Milliarde Euro Mauteinnahmen zusätzlich freuen, versprach Dobrindt.

Noch in diesem Jahr soll der Vertrag mit der Betreibergesellschaft Toll Collect um drei Jahre verlängert werden. Es sei „richtig“ gewesen, so der Minister im Parlament, an dem Partner festzuhalten.

Im eigenen Haus konnte man die Begeisterung zuletzt nicht teilen. Die Vertragsentwürfe sähen „Abweichungen“ vom gegenwärtigen Betreibervertrag vor, schrieb ein Beamter am 21. August in einem Vermerk an den „Herrn Minister“. Dann folgte der entscheidende Satz: „Diese Abweichungen sind zumindest ganz überwiegend zum Vorteil von Toll Collect.“

Diesen Eindruck hinterlässt auch die letzte Fassung der Vereinbarung mit ihren zahlreichen Anlagen, die der SPIEGEL einsehen konnte.

Demnach hat Dobrindt in der Vorweihnachtszeit teure Geschenke zu verteilen: Daimler und die Deutsche Telekom, die Toll Collect seit Jahren gegen üppige Vergütungen betreiben, können sich auch in Zukunft über hohe Millionengewinne freuen. Gleichzeitig werden sie vor empfindlichen Vertragsstrafen geschützt. Eine Übernahme des Mautsystems durch den Bund ist erst mal vom Tisch.

Öffentlich verkauft der Minister die Vertragsverlängerung als Erfolg. Er verweist darauf, dass die Lkw-Maut künftig zusätzlich auf weiteren 1100 Kilometern Bundesstraßen erhoben wird und schon Lastkraftwagen ab 7,5 Tonnen zahlen müssen. Die Risiken eines Betreiberwechsels seien insgesamt zu hoch gewesen.

Doch die Details des Vertrags könnten Dobrindt noch in Erklärungsnot bringen. Mehrere interne Schreiben belegen, dass er stets über den Stand der Verhandlungen



Verkehrsminister Dobrindt
Tücken in Anlage 2c

informiert war und die Vereinbarung trotz Bedenken seiner Fachleute durchsetzte.

Daimler und Telekom können hochzufrieden sein. So darf das Konsortium laut „Verlängerungsvereinbarung“ dem Bund jährlich mehr als 400 Millionen Euro in Rechnung stellen. Im kommenden Geschäftsjahr beträgt die Rendite 86 Millionen Euro, im Jahr darauf sind es 80 Millionen und bis zum Vertragsende 2018 immer noch 76 Millionen. Kein ganz schlechter Deal, vor allem wenn man einen Blick in die Anlagen des Vertragswerks wirft.

So wird Toll Collect von aufwendigen Informationspflichten befreit. Bislang muss das Unternehmen dem Bund auf Anfrage konkret darlegen, wofür Kosten entstan-

den sind, etwa für neue Software oder Mitarbeiter. Daraus resultierten zahlreiche Konflikte: In einem seit Jahren laufenden Schiedsverfahren streitet sich der Bund mit Toll Collect mittlerweile um 3,3 Millionen verschiedene Rechnungsposten.

Künftig wird sich diese Kostenprüfung wohl auf Stichproben beschränken: „Klärungsnotwendige Sachverhalte“ sollen laut Anlage 2c auf „zunächst hundert Belegnummern pro Monat“ begrenzt werden. Die Passage dürfte für Toll Collect eine Erleichterung bedeuten – zugleich beschneidet sie Kontrollmöglichkeiten des Bundes.

Ein Ärgernis waren in der Vergangenheit auch Verträge, die das Konsortium mit Subunternehmern geschlossen hatte. Viele dieser Kontrakte hielt der Bund für nicht vereinbar mit dem Betreibervertrag. Im Schiedsverfahren belaufen sich die Forderungen aus Vertragsstrafen allein in diesem Punkt auf 1,1 Milliarden Euro. Solche astronomischen Summen werden künftig nicht mehr aufgerufen. In dem neuen Vertrag werden laut Anlage 3 die Strafen pro festgestelltem Verstoß auf 500 000 Euro gedeckelt.

Auch für den Fall, dass der Bund später doch noch Toll Collect übernehmen sollte, haben Daimler und Telekom vorgesorgt. Die beteiligten Unternehmen werden dann, so regelt es Anlage 4, am Mautgeschäft kräftig verdienen. Toll Collect erhält für neue Kontrollbrücken an den Autobahnen oder Bordcomputer, die zur Erhebung der Maut in die Lkw eingebaut werden, lediglich einfache Nutzungsrechte. Die gewerblichen Schutzrechte, darunter auch die Patente, verbleiben jedoch bei der Industrie.

Das Ministerium behandelte die Sache bislang wie ein Staatsgeheimnis. Nicht einmal der Koalitionspartner kennt die Details, geschweige denn der Bundestag. Noch in der vorigen Woche speiste Staatssekretärin Katherina Reiche (CDU) Nachfragen der Opposition mit Allgemeinplätzen ab: „Die Regierung muss dafür sorgen, dass vernünftige Entscheidungen getroffen und vorbereitet werden.“

Dabei soll der Vertrag bereits in dieser Woche unterschrieben werden, wie ein Ministeriumssprecher bestätigt. Die vertraglichen Änderungen betreffen nur den „Verlängerungszeitraum“, also die nächsten drei Jahre. Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzforderungen aus der Vergangenheit blieben davon unberührt.

Warum der Minister so viele Nachteile in Kauf nimmt, wird er jetzt erklären müssen. Womöglich hängt es mit Dobrindts politischem Instinkt zusammen: Der CSU-Mann will seine Parteikarriere nicht gefährden. Wäre Toll Collect ein Staatsbetrieb, müsste er bei Pannen selbst die Verantwortung übernehmen.

Sven Becker, Andreas Wassermann