

Das Geld liegt auf der Straße

Affären Die Razzia beim Lkw-Mautbetreiber Toll Collect wirft ein Licht auf die zweifelhaften Regierungsgeschäfte der Tochterfirma von Daimler und Telekom.

Am Mittwochmorgen rauchten Angestellte von Toll Collect gerade ihre erste Pausenzigarette, da liefen gegen 9.30 Uhr mehrere Damen und Herren in Zivil die Treppen zur Zentrale am Potsdamer Platz hinauf. Man hätte die gut gelaunten Besucher auch für eine Touristengruppe halten können, wenn sie nicht zuvor ihre drei silbernen Kleintransporter wie selbstverständlich auf dem Gehweg abgestellt hätten.

Wenig später dämmerte den Mitarbeitern von Toll Collect, wer sie da beehrte. Die ungebetenen Gäste stellten sich als Beamte des Landeskriminalamts und der Staatsanwaltschaft Berlin vor. Sie präsentierten einen Durchsuchungsbeschluss und begannen, die Räume zu durchstöbern und Unterlagen zu verpacken.

Die Razzia dauerte den ganzen Tag. Sie könnte den Hauptgesellschaftern von Toll Collect, Daimler und Deutsche Telekom, ein lukratives Geschäft vermasseln: die Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Fernstraßen. Seit mehr als einem Jahrzehnt sichert das Konsortium dem Bund durch die Lkw-Maut Milliardenereinnahmen. Im Gegenzug erstattet die Regierung die Betriebskosten und zahlt üppige Renditen und Boni.

Seit Ende 2016 ermitteln die Staatsanwaltschaft Berlin und das Landeskriminalamt wegen Betrugsverdachts gegen zwei Manager und einen ehemaligen Mitarbeiter von Toll Collect. Die Verdächtigen sollen den Bund bei der Ausweitung der Lkw-Maut um 1100 Kilometer Bundesstraßen durch bewusst überhöhte Kalkulationen um mehrere Millionen Euro geprellt haben.

Das Verfahren geht auf eine Strafanzeige zurück, die dem SPIEGEL vorliegt. Anhand von internen Mails, Verträgen und Excel-Tabellen wird ersichtlich, wie der mögliche Betrug abgelaufen sein könnte: Bei der Ausweitung der Lkw-Maut auf vier-spurige Bundesstraßen habe Toll Collect „ca. 5 Millionen Euro Betriebskosten jährlich geltend gemacht, und zwar geplant

und in vollem Bewusstsein, dass diese lediglich bei ca. 2 Millionen Euro jährlich liegen“.

Die Gemeinschaftsfirma von Daimler und Telekom hätte demnach den Bund kaltschnäuzig getäuscht und seit Einführung der Bundesstraßen-Maut 2012 pro Jahr bis zu drei Millionen Euro zu viel abgerechnet – zum Nutzen der Eigner und zum Schaden der Steuerzahler.

Noch stehen die Ermittlungen am Anfang. In den kommenden Monaten werden sich die Beamten durch Berge von Unterlagen wühlen, um die Vorwürfe zu verifizieren. Doch schon jetzt ist klar: Mit der Razzia gerät nicht nur Toll Collect in Verruf, sondern ein ganzes Geschäftsmodell: Noch nie ist eine Öffentlich-Private Partnerschaft

(ÖPP) dermaßen ins Visier der Strafverfolger geraten. Seit Jahren gibt die Regierung öffentliche Aufgaben aus der Hand. Schulen, Krankenhäuser und Autobahnen werden immer öfter privatisiert. Der Staat erhofft sich Einsparungen und mehr Effizienz. Nun zeigt sich die Kehrseite des Modells. Die Partnerschaften laden die Privaten zu Missbrauch und Selbstbedienung ein, die Öffentlichen müssen bezahlen.

Auch für Alexander Dobrindt könnte die Toll-Collect-Affäre gefährlich werden. Der CSU-Verkehrsminister setzte bislang konsequent auf das Konsortium. Er verlängerte den Vertrag mit Toll Collect und vergab den Auftrag für die Erhebung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen freihändig an den Partner.

Kein Wunder, dass der sonst so mitteilsame Minister nach der Razzia schwieg. Sein Sprecher erklärte in dürren Worten, er wolle sich zu dem Fall „gar nicht äußern“.

Doch die Opposition im Bundestag will den Minister nicht aus der Verantwortung lassen: Dobrindt müsse klar sein, dass „die Maut nicht länger durch ein profitorientiertes Unternehmen eingezogen werden darf“, sagt der Linken-Verkehrsexperte Herbert Behrens. Der haushaltspolitische Sprecher der Grünen, Sven-Christian Kindler, wirft Dobrindt vor, bisher nichts unternommen zu haben, „um der Probleme bei Toll Collect Herr zu werden“.

Tatsächlich sorgt das Mautsystem seit Ewigkeiten für Streit. Schon als die damals rot-grüne Bundesregierung 2002 den Auftrag für die Erhebung der Lkw-Maut an Daimler, Telekom und den französischen Minderheitsgesellschafter Cofiroute vergab, dauerte es nicht lange, bis die ersten Mängel auftraten. Das satellitengestützte Hightech-System war unausgereift, der Start verzögerte sich. Schließlich verlor der damalige Verkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) die Geduld.

Stolpe verklagte das Konsortium wegen Mautausfällen in Milliardenhöhe. Toll Collect ranchierte sich mit einer Gegen-



Ermittler bei Toll Collect: Betrugsverdacht gegen zwei Manager

KARSTEN THIELKER / DER SPIEGEL

klage wegen Vergütungen, die der Bund einbehielt. Seit mehr als zehn Jahren streiten sich die Parteien vor einem privaten Schiedsgericht; das Verfahren ist geheim, selten dringt etwas nach außen.

Dabei geht es auch um die Abrechnungspraxis von Toll Collect, die nun die Berliner Ermittler interessiert: Stellt das Konsortium dem Bund falsche Leistungen in Rechnung?

Um diese Frage zu klären, beauftragte das private Schiedsgericht vor Längerem Wirtschaftsprüfer. Die Experten durchleuchten seitdem Tausende Belege von Toll Collect. Erste Zwischenberichte deu-

Jedes Jahr stellte Toll Collect offenbar Millionenbeträge zu viel in Rechnung.

ten nach SPIEGEL-Informationen darauf hin, dass das Unternehmen auch Dinge abrechnete, die nicht vereinbart waren. Dagegen hat das Konsortium stets erklärt, sich korrekt zu verhalten. Im Sommer werden die Berichte voraussichtlich fertig sein.

Zu den vielen Kuriositäten dieses Falls gehört der Umstand, dass die Regierung trotzdem unverdrossen auf das Konsortium setzte. Während hinter verschlossenen Türen gestritten wurde, weitete der Bund die Partnerschaft auf der Straße aus. Angestachelt von der Aussicht auf neue Mautmilliarden, nahm Berlin die bislang mautfreien Bundesstraßen ins Visier.

Zwei CSU-Verkehrsminister taten sich dabei besonders hervor: Alexander Dobrindt und sein Vorgänger Peter Ramsauer. Unter Ramsauer wurde jener Vertrag geschlossen, der nun zu den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft führte.

Im Jahr 2011 machte sich der CSU-Mann Gedanken, wo er frisches Geld für seinen Verkehrsetat auftreiben könnte. Ramsauer schickte seine Beamten los, um eine neue Vereinbarung mit Toll Collect zu treffen. Das Konsortium sollte ab jetzt auch vierspurige Bundesstraßen bemaufen.

Anfangs stellte sich Toll Collect quer. Technisch zu komplex sei die Ausweitung, und wer sollte dafür haften, wenn das System versagt? Die Verhandlungen zogen sich hin. Die zusätzlichen Einnahmen für den Bundeshaushalt gerieten in Gefahr.

Schließlich knickte das Verkehrsministerium ein: Statt 2000 sollten vorerst nur 1100 Kilometer Bundesstraßen ins Mautprogramm aufgenommen werden. Auch bei der Bezahlung kam Ramsauer dem Konsortium weit entgegen. Der Bund garantierte Toll Collect eine jährliche Rendite von fünf Millionen Euro. Eine „erfolgsabhängige Prämie“ sollte ebenso fließen: Sie brachte Toll Collect bis zu 42 Millionen

Euro extra ein, wie der SPIEGEL schon voriges Jahr berichtete (23/2016).

Die Betriebskosten mussten natürlich auch noch erstattet werden. 5,3 Millionen Euro jährlich sollte die Ausweitung angeblich kosten. So vereinbarten es Toll Collect und der Bund – und fügten als Beleg in „Anhang 5-3“ des Vertrags eine „unverbindliche Kalkulation“ hinzu.

Genau diese Kalkulation wurde offenbar manipuliert.

Im Herbst vorigen Jahres ging bei der Staatsanwaltschaft Berlin eine umfangreiche anonyme Strafanzeige ein. Im Anhang befanden sich brisante Unterlagen aus dem Innenleben von Toll Collect, darunter auch eine „Übersicht Vergütung“ vom Februar 2012. Demnach wussten die Verantwortlichen vor Vertragsabschluss, dass der wahre „Aufwand für Betrieb“ nur bei zwei Millionen Euro liegt. Trotzdem stellte Toll Collect dem Bund jedes Jahr mehr als fünf Millionen Euro in Rechnung.

In den Monaten danach begannen Staatsanwälte und Experten des Berliner Landeskriminalamts mit der Zeugenvernehmung. Die Vorwürfe erhärteten sich. Wie hoch der mögliche Schaden liegt, lässt sich noch nicht genau sagen, was auch an der komplexen Abrechnungspraxis zwischen Toll Collect und dem Bund liegt. Er dürfte aber mindestens bei drei Millionen Euro liegen, so die Ermittler, möglicherweise deutlich höher.

Für die Eigner von Toll Collect kommen die Enthüllungen zur Unzeit. 2018 läuft der Vertrag aus. Daimler und Telekom wollen das Mautgeschäft nicht verlieren. Allerdings interessieren sich auch andere Unternehmen für den Weiterbetrieb, darunter diverse Mautbetreiber aus anderen europäischen Ländern.

Entsprechend weit schieben die Gesellschafter den möglichen Abrechnungsbeitrag von sich. Sprecher von Daimler und Deutsche Telekom nehmen zu den Ermittlungen keine Stellung. Die Vorgänge seien Angelegenheit von Toll Collect. Von dort heißt es, die Firma werde mit den Ermittlern kooperieren. Zu Details wolle sich das Unternehmen wegen der laufenden Ermittlungen nicht äußern.

Ob sich die Hauptgesellschafter wirklich so geschmeidig aus der Affäre ziehen können, wird sich noch erweisen. Als der Vertrag für die Erhebung der Maut auf Bundesstraßen im März 2012 bei einem Berliner Notar paraphiert wurde, waren auch Vertreter von Daimler und Telekom zugegen. Die Telekom-Mitarbeiter waren mit einer Vollmacht des Vorstands ausgestattet. Unterschrieben hatte sie zuvor Timotheus Höttges. Der damalige Finanzchef ist heute Vorstandsvorsitzender seines Konzerns.

Sven Becker, Andreas Wassermann

Mail: sven.becker@spiegel.de,
andreas.wassermann@spiegel.de