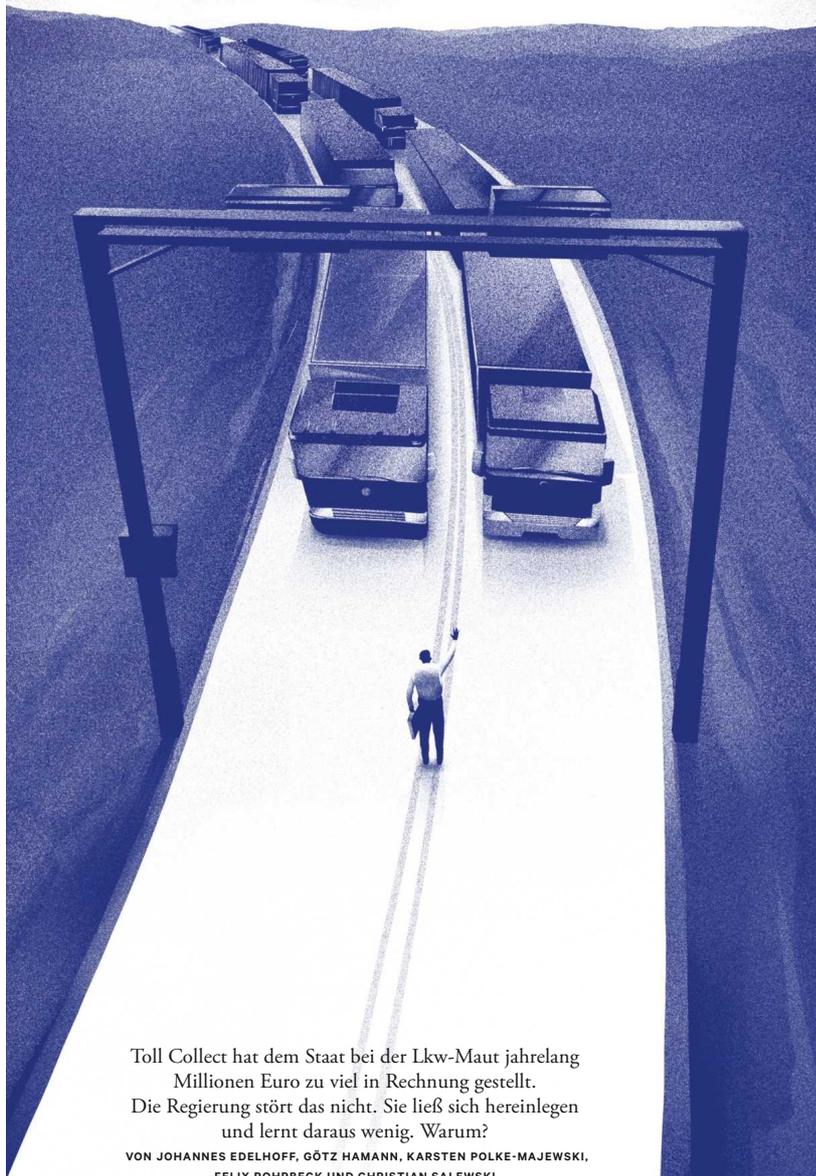


# Ein Kartell gegen die Steuerzahler



Toll Collect hat dem Staat bei der Lkw-Maut jahrelang Millionen Euro zu viel in Rechnung gestellt. Die Regierung stört das nicht. Sie ließ sich hereinlegen und lernt daraus wenig. Warum?

VON JOHANNES EDELHOFF, GÖTZ HAMANN, KARSTEN POLKE-MAJEWSKI, FELIX ROHRBECK UND CHRISTIAN SALEWSKI

## Die Protagonisten

Toll Collect, das Unternehmen, das die Lkw-Maut eintreibt

Telekom und Daimler, die Konzerne, denen Toll Collect gehört

Hanns-Karsten Kirchmann, der Chef von Toll Collect

Joachim Wedler, Whistleblower, der Anzeige wegen Betrugs erstattet

Wolfgang Kirslein, Staatsanwalt, der gegen Verantwortliche von Toll Collect ermittelt

Gerhard Schulz, Staatssekretär, der die Ermittlungen im Keim erstickend will

Andreas Scheuer, CSU-Verkehrsminister, der die ganze Kritik an Toll Collect nicht versteht

S pätabends, an einem milden Wintertag im Januar 2012, brennt im achten Stock der Berliner Toll-Collect-Zentrale am Potsdamer Platz noch Licht. Es scheint aus dem Büro von Joachim Wedler, einem großen, gutmütigen Kerl von fast 1,90 Metern mit einer Schwäche für selbst gedrehte Zigaretten. Eigentlich wollte Wedler, so erinnert er sich heute, schon lange zu Hause sein. Nun aber hockt er in seinem Büro und starrt, umgeben von Regalen voller Aktenordner, auf eine Tabelle. Sie passt auf ein DIN-A4-Blatt und trägt den drögen Titel »Übersicht Vergütung MaB«. Fünf Jahre später wird sie zu Ermittlungen führen, die so brisant sind, dass sich sogar die Bundesregierung einmischte.

Wedlers Arbeitgeber Toll Collect lebt von einem einzigen Kunden: dem deutschen Staat (siehe Grafik S. 20). Für ihn betreibt das Unter-

nehmen seit 2005 die Lkw-Maut auf Deutschlands Autobahnen. Über Satellit und mit eckigen Kameras auf grauen Maut-Brücken erfasst es, wenn Lastwagen die Straßen nutzen, und stellt die Nutzung dann in Rechnung. Für den Staat ist das eine wichtige Geldquelle: Rund 4,5 Milliarden Euro bringt sie pro Jahr ein. Außerdem verdienen daran zwei Unternehmen, denen Toll Collect mehrheitlich gehört: die Telekom und Daimler.

Als Wedler Anfang 2012 über die Tabelle stolpert, geht es für Toll Collect um einen wichtigen Zusatzauftrag. Die Lkw-Maut, so will es die Bundesregierung, soll künftig auch auf großen Bundesstraßen erhoben werden. Wedler und seine Kollegen haben berechnet, welche Kosten Toll Collect durch den neuen Auftrag entstehen würden. Laut Tabelle sind das 2,1 Millionen Euro pro Jahr. Es gibt aber noch eine zweite Zahl, und sie lässt Wedler keine Ruhe. Sie gibt an, was Wedler als Kosten beim Bund abrechnen soll. Sie ist

mehr als doppelt so hoch: 5,3 Millionen Euro. Wedler soll gut drei Millionen Euro pro Jahr zu viel verlangen.

Wedler ist Diplom-Kaufmann, kein Jurist. Aber er empfindet das, was er tun soll, als Betrug. Er fragt sich, so erinnert er sich heute: »Was, wenn das auffliegt? Bin ich dann mit dran?«

Der Öffentlichkeit ist zu jener Zeit aus dem Innenleben von Toll Collect so gut wie nichts bekannt. Die Regierung behandelt die Zusammenarbeit mit dem Unternehmen von Beginn an wie ein Staatsgeheimnis. Mehr als 17.000 Seiten umfasst der Vertrag mit dem Maut-Betreiber. Nicht eine davon hat die Regierung veröffentlicht. Wie Toll Collect für seine Dienste bezahlt wird, können die Bürger nicht nachvollziehen.

Dabei gibt es zwischen dem Unternehmen und dem Staat seit Jahren Streit um Summen, zu denen sich die Millionen von Joachim Wedler im Vergleich recht klein ausnehmen. Wegen unzähliger Streitpunkte hatten der Bund und Toll

## DIESE WOCHE

### Arbeitswelt:

Das US-Unternehmen WeWork bietet weltweit Büroräume an und soll viele Milliarden Dollar wert sein. Ist das übertrieben? Seite 22

### Tierwelt:

Der Süßwarenkonzern Mars ist globaler Marktführer bei Tierkliniken und will weiter wachsen. Warum ist dieses Geschäft so attraktiv? Seite 23

### Aus der Welt:

Die Eliten seien abgehoben und gefährdeten die Demokratie, behauptet der Soziologe Michael Hartmann. Ein Gespräch Seite 26

QUENGE-  
ZONE

## In kleinen Häusern

MARCUS ROHWETTERS  
wöchentliche Einkaufshilfe

Sicher haben Sie auch schon tolle Fotos dieser kleinen Häuser gesehen. Profis sprechen von Tiny Houses. Das sind Wohnstätten, die, meist an Berghängen oder Seeufern, in Wäldern oder auf weiten Wiesen, stets aber einsam und äußerst idyllisch gelegen, oft mit etwas zu viel Farbe, in Design-, Architektur- oder Hygge-Magazinen gezeigt und als ideale Wohnform gepriesen werden. Als bescheidene Hütten, in die wir, des Überflusses müde, uns zurückziehen wollen. Wir alle. Weil: isso.

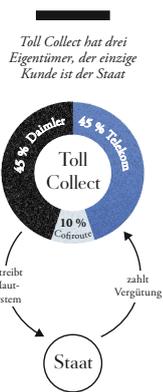
Tiny Houses bestehen aus einem Dach, Panoramafenstern und ganz viel Design. Außen sind sie oft mit regionalen Hölzern verkleidet und füllen so eine Leere im Innern von *Landlust*-Lesern, die dadurch entsteht, dass sie in ihrem geliebten Magazin nicht wohnen können. Tiny Houses sind eine Projektionsfläche für die Sehnsucht wohlhabender Stadtbewohner nach einem Leben in der Natur.

Nun muss, wer die Natur erhalten will, den Flächenverbrauch durch den Menschen wirklich verringern. Das gelingt mit Tiny Houses aber nur, wenn man sie übereinander stapelt und möglichst auch noch nebeneinander, wodurch sie freilich zu »tiny apartments in humongous housing complexes« werden, einer auch als Wohnsilo bekannten Unterbringungsform. Dekorativ in der Pampa herumstehende einzelne Tiny Houses tragen sonst nämlich nur zu dem Problem bei, das sie zu lösen vorgeben: der Zersiedelung der Landschaft. Denn leider gibt es nicht genügend unberührte Seenlandschaften für alle, und erst recht liegen dort keine Glasfaserkabel, keine Strom-, Wasser- und Abwasserleitungen, was lästig wird, weil das bescheidene Leben vermutlich nicht ohne Induktionskochfelder und Netflix-Abos auskommt und regelmäßige Wartungsarbeiten an der Fäkalien-Sickergrube rasch an Attraktivität verlieren. Eine Straße gehört natürlich dazu, damit der Lieferando-Bote kommen und man selbst mit dem SUV in die Stadt fahren kann, um dort etwas urbanes Flair zu genießen.

Von Verkäufern genötigt? Genervt von Werbe-Hohlsprech und Pseudo-Innovationen? Melden Sie sich: quengelzone@zeit.de – oder folgen Sie dem Autor auf Twitter unter @MRohwetter

Ein Kartell... Fortsetzung von S. 19

Das Konstrukt



Die Technik



Der Geldsegen



Collect sich auf Milliarden Euro verlagert. 14 Jahre lang lief die Auseinandersetzung, quasi von Vertragsbeginn an. Ausgetragen wurde der Streit hinter verschlossenen Türen, vor einem privaten Schiedsgericht. Zuletzt forderte der Bund von Toll Collect 9,6 Milliarden Euro. Im Mai dieses Jahres gab es einen Vergleich, auch er ist nicht öffentlich. Es handelte sich um «die bestmögliche Lösung für den Steuerzahler», verkündete Andreas Scheuer, der Verkehrsminister von der CSU. Doch wie soll die Öffentlichkeit das beurteilen, wenn fast alles unter Verschluss gehalten wird? Und steht nicht zu befürchten, dass viel mehr im Argen liegt, wenn Mitarbeiter wie Wedler höhere Kosten abrechnen sollen, als angefallen sind?

Tatsächlich gibt es viele Gründe, Toll Collect und seinen Managern zu misstrauen, zumal das Verkehrsministerium in den vergangenen Jahren nicht den Eindruck machte, die Interessen der Steuerzahler gegen das Unternehmen durchzusetzen. Dieses Bild ergibt sich aus Dokumenten, die die ZEIT, ZEIT ONLINE und das ARD-Magazin Panama ausgewertet haben.

Den Reportern liegen Verträge, interne Untersuchungsberichte, E-Mails, Ermittlungsakten, Durchsuchungsprotokolle sowie geheime Unterlagen aus dem Schiedsverfahren vor. Außerdem haben sie mit Insidern aus dem Umfeld von Toll Collect, einem früheren Geschäftsführer, Beamten, dem aktuellen und zwei ehemaligen Verkehrsministern gesprochen. Mehrfach haben sie sich zudem mit Joachim Wedler getroffen, der sich schließlich entschied, mit seiner Geschichte aus dem Innenleben von Toll Collect an die Öffentlichkeit zu gehen.

Die Recherchen zeigen, dass Toll Collect dem Staat Hunderte Millionen Euro zu viel in Rechnung stellte, sogar Dinge, die nichts mit der Maut zu tun hatten. Sie zeigen, wie Wedlers Entdeckung die Staatsanwaltschaft Berlin zu Ermittlungen wegen Betrugs veranlasst hat und wie die Regierung versuchte, das Verfahren im Keim zu ersticken. Und sie werfen grundsätzliche Fragen auf: Warum verheimlicht der Staat fast alles, was mit diesem Unternehmen zu tun hat? Wäre es im Sinne der Steuerzahler nicht besser, er würde die Zusammenarbeit aufkündigen?

Gerade die Frage nach der Zusammenarbeit stellt sich in diesen Tagen dringend. Nach 16 Jahren läuft der Betreibervertrag des Bundes mit Toll Collect nämlich Ende dieses Monats aus. Die Regierung aber will das Maut-System wieder an Konzerne vergeben, die Ausschreibung läuft bereits (siehe Kasten rechts). Es ist sogar vorstellbar, dass Toll Collect künftig auch noch die geplante Plw-Maut eintreiben soll, schließlich verfügt die Firma praktischerweise bereits über die erforderlichen Kontrollbrücken.

Ein Mann wie Joachim Wedler stört da nur, wenn er auf Missstände aufmerksam macht, die Fragen zur Integrität der Toll-Collect-Manager aufwerfen.

Anfang 2012 arbeitet Wedler seit sieben Jahren bei Toll Collect. Die ersten fünf hat er in guter Erinnerung. Er wurde sogar in das »Toll Collect Entwicklungsprogramm« aufgenommen. Das, so beschreibt es eine interne Präsentation, fördert Mitarbeiter, die sich durch ein »großes Maß an Leistungsfähigkeit« auszeichnen. In einem Zwischenzeugnis von 2010 heißt es, Wedlers Verhältnis zu Vorgesetzten und Kollegen sei »einwandfrei«.

2010 wechselte Wedler in eine Abteilung, die für die Abrechnung mit dem Bund zuständig ist. Dort fühlt er sich schnell unwohl. Der Druck, so empfindet er, ist hoch, die Zeit knapp, der Ton eisern. Nachfragen zur Abrechnung mit dem Bund, so schildert es Wedler, seien unerwünscht gewesen. Als er in der Abteilungsdirektion dennoch auf sein Problem mit den fünf Millionen Euro anspricht, habe die Antwort gelautet: »Wollen Sie etwa die Geschäftsführung kritisieren?« So sagt Wedler es später bei der Staatsanwaltschaft aus. Der Abteilungsleiter behauptet hingegen, so ein Gespräch habe nie stattgefunden.

Gelernt hat Wedler ursprünglich den Beruf des Bierbrauers, das BWL-Studium sattelte er obendrauf. Es ist nicht die erste schwierige Situation in seinem Berufsleben. Aber diese macht ihm besonders zu schaffen. Selbst im Skilauf redet er über kaum etwas anderes. »Das war eine ständige psychische Belastung«, sagt Wedler heute. Schließlich wird er krank,

für mehrere Wochen, leidet an Erschöpfung und Schlafstörungen.

In dieser Zeit, Ende März 2012, wird der Vertrag zur Erweiterung der Maut auf Bundesstraßen geschlossen. In ihm stehen als zu erwartende Betriebskosten jene 5,3 Millionen Euro, die Wedler als Betrag empfindet. Sie bekommt Toll Collect jedes Jahr bezahlt. Der Vertrag legt zusätzlich eine garantierte Rendite von fünf Millionen Euro pro Jahr fest, obendrauf kommen auch noch Erfolgs- und Risikoprämien. Sie, so erklärt es ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums gegenüber der Staatsanwaltschaft Berlin, summieren sich über die Vertragslaufzeit auf mehr als 50 Millionen Euro.

Ein Vertrag mit quasi risikofreiem Gewinn für ein privates Unternehmen, garantiert vom Staat. Kann es wirklich sein, dass Toll Collect das noch nicht reicht, dass der Konzern dann auch noch betriegt?

Tatsächlich ist die intransparente Natur der Beziehung zwischen dem Staat und dem Unternehmen schon seit den Anfängen in einem undurchsichtigen Vertragswerk angelegt, auch wenn die Beteiligten zunächst lieber den Eindruck von Aufbruch und Fröhlichkeit vermitteln.

Am 20. September 2002, zwei Tage vor der Bundestagswahl, erheben vier Männer in Berlin ihre Gläser, trinken Sekt und strahlen über das ganze Gesicht. Einer von ihnen ist Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig von der SPD. Die anderen drei sind Manager von Telekom, Daimler und des französischen Unternehmens Cofigroute, das ebenfalls mit zehn Prozent an Toll Collect beteiligt ist. Zeitungen werden später schreiben, die vier Männer hätten den Vertrag unterzeichnet, mit dem die Firma Toll Collect vom Bund beauftragt wird, ein Lkw-Maut-System aufzubauen. Doch vor Bodewig liegt, so zeigen es Zeitungsfotos von damals, nur eine dünne gelbe Aktenmappe. Der Vertrag kann das nicht sein. Dieser umfasst ja mehr als 17.000 Seiten.

Der Vertrag, so berichtet es der Spiegel zwei Jahre später, war schon kurz vorher unterschrieben worden, im schweizerischen Zug. Zwei Mitarbeiter des Bundesamts für Straßenverkehr hätten ihn dort gebracht. Notare in der Schweiz haben nämlich den Ruf, schneller zu prüfen. Und für die Bundesregierung zählt in jenen Tagen vor allem eines: Geschwindigkeit.

Der Ex-Minister Bodewig lebt heute in Hamburg und ist Präsident der deutschen Verkehrswacht. Zum Treffen im Restaurant eines Einkaufszentrums kommt er im kurzärmeligen Hemd. Fragt man ihn, warum es so schnell gehen musste, sagt er, man habe eine Lkw-Maut mit dem modernsten technischen System einführen wollen, »solange es noch eine Veränderungsbereitschaft in der Gesellschaft gab«. Nach 16 Jahren Helmut Kohl hatte sich die rot-grüne Koalition unter Gerhard Schröder 1998 aufgemacht, das Land zu erneuern. Sie führte die Ökosteuer ein, den Doppelpass und die Hartz-Reformen. Die Lkw-Maut war ihr wichtigstes Verkehrsprojekt.

Zugleich fehlte der Regierung das Geld. Deutschland stand kurz davor, gegen die Verschuldungsregeln der Europäischen Union zu verstoßen, die es selbst durchgesetzt hatte. Die Maut kam da gerade recht, versprach sie doch viele Milliarden Euro Einnahmen.

Bodewig spricht nach Vertragsschluss von einem »Quantensprung« in der Verkehrspolitik. Doch der unter ihm ausgehandelte Vertrag ist ein Monstrum. Zweimal wurde die Vertragsunterzeichnung in der Schweiz wiederholt werden, weil den Juristen Fehler auffielen. Der Vertrag ist so lang, dass wohl kein einzelner Mensch ihn je ganz gelesen hat.

Im Kern funktioniert das Modell, das darin vereinbart wird, so: Toll Collect bekommt die Kosten für den Betrieb des Systems zurück, darauf kommt eine feste Gewinnmarge, und dazu gibt es weitere Erfolgs- sowie Risikoprämien (siehe Grafik). Allein die Prämien für die Maut auf Autobahnen summieren sich in den Jahren 2005 bis 2016 auf etwa 700 Millionen Euro. So geht es aus dem Business-Plan von Toll Collect und weiteren Dokumenten hervor.

Das war den Toll-Collect-Managern aber offenbar nicht genug. Dokumente, die der ZEIT aus dem Umfeld des Unternehmens zugespielt wurden, zeigen, dass Toll Collect auch versuchte, sich möglichst viele Ausgaben als Kosten vom Bund erstatten zu lassen. Das Unternehmen rechnete selbst Posten beim Bund ab, die nichts mit der Maut zu tun hatten.

2010 etwa sponsert Toll Collect eine Oldtimer-Rallye. Bei strahlendem Sonnenschein fahren 183 Klassiker auf idyllischen Nebenstraßen von der Hamburger HafenCity bis zur Zentrale von Toll Collect in Berlin. Auch der Chef von Toll Collect, Hanns-Karsten Kirchmann, fährt mit und belegt im grünen Jaguar E-Type den 53. Platz. Mit der Organisation und Durchführung hat Toll Collect eine Agentur beauftragt. Ihr Budget liegt bei 41.000 Euro. Diese Kosten rechnet Toll Collect später beim Bund ab.

Im selben Jahr lässt es sich die Führungsmannschaft von Toll Collect im Brandenburger Luxus-Hotel zur Bleiche gut gehen. In der »Rumpelguste«, einem Oldtimer-Bus, geht es zum Bootshaus Conrad, dort gibt es Lunch, dann wird auf der Spree gepaddelt, abends ordentlich getrunken: Bier, Wein, Campari, Sherry, Gin Tonic. Der Ausflug kostet mehr als 9000 Euro. Auch diese Summe rechnet Toll Collect beim Bund ab. Selbst Ausgaben für soziales Engagement stellt man dem Bund in Rechnung. So etwa im Fall des Berliner Kinderheims Elisabethstift.

Würde das Unternehmen diese Dinge aus den eigenen Gewinnen zahlen, wäre das seine Sache. Toll Collect aber schiebt sie in einem Wust von Abrechnungen als Kosten für die Maut dem Staat zu. In allen drei Fällen rechnet das Unternehmen die Ausgaben als »Marketingkosten« für die Maut ab. Das widerspricht der vertraglichen Regelung mit dem Bund, die der ZEIT vorliegt. Auf 25 Seiten wird festgelegt, dass Informations- und Marketingkampagnen dazu dienen, die Lkw-Fahrer und Speditoren über das Maut-System aufzuklären. Egal wie viel Fantasie man aufbringt: Oldtimer-Rallyes, Chef-Ausflüge und die Unterstützung von Kinderheimen fallen nicht darunter.

Toll Collect demittiert nicht, diese Kosten dem Bund in Rechnung gestellt zu haben. Stattdessen schreibt das Unternehmen: »Aufwendungen, die im Betreibervertrag nicht beschrieben und geregelt sind, werden und werden durch den Auftraggeber nicht vergütet.« Das kann auch heißen: Ja, wir haben versucht zu beschließen, wurden aber erwischt. Fast gleichlautend äußert sich der Bund. Man erstatte »nach Prüfung der Rechnungen nur solche Aufwendungen, die nach dem Vertrag vergütungsfähig sind. Eine Oldtimer-Rallye sei nicht erstattet worden.«

Das ist schwer nachzuvollziehen. So kommt ein geheimes Gutachten der Wirtschaftsprüfer von Mazars 2018 zum Ergebnis, dass im Geschäftsjahr 2004/2005 rund 40 Prozent der Rechnungen von Toll Collect an den Bund zu Unrecht gestellt wurden. Auch in den Geschäftsjahren 2008/2009 sowie 2012/2013 wurde laut dem Gutachten alles Mögliche abgerechnet, darunter auch eine Oldtimer-Rallye. Die Wirtschaftsprüfer kommen für drei Jahre auf

eine Summe von 298 Millionen Euro, die Toll Collect zu viel abrechnete. Die anderen Geschäftsjahre aber wurden nicht untersucht, das Gutachten ist bloß eine Stichprobe. Wie das Verkehrsministerium sich dennoch sicher sein will, nie zu viel bezahlt zu haben, bleibt ein Geheimnis. Zumal es im Streit vor dem Schiedsgericht ja explizit auch um die »Rückzahlung überzahlter Betreibervergütungen« ging, so steht es in einem Schreiben an den Vorsitzenden des Bundestags-Haushaltsausschusses.

Bei Toll Collect gibt es sogar einen Begriff für die Methode, möglichst viele und hohe Kosten beim Bund abzurechnen: »Storytelling.« Es geht darum, Geschichten zu erzählen, die der Bund glauben kann. Joachim Wedler nennt das ganze Abrechnungssystem eine »Einladung zum Betrug«. Die tatsächlichen Kosten seien für den Bund kaum zu überprüfen.

So ist es auch bei der Erweiterung der Maut auf Bundesstraßen. Im November 2011 schlägt der Leiter der Abteilung von Joachim Wedler einem Geschäftsführer von Toll Collect zwei Optionen zur Berechnung der Betriebskosten vor, die der Bund dann kann. Beide, heißt es in einer E-Mail, hätten »mit der Realität oder einer halbwegs plausiblen Herleitung nicht mehr viel zu tun.« Die eine, glaubt der Abteilungsleiter, lasse sich gegenüber dem Bund »gerade noch »ohne vollends rot zu werden« argumentieren.« In einer weiteren Mail schreibt er ein Monat später an den Geschäftsführer, er könne das Preismodell »entsprechend weiter »biegen« so dies gewünscht wird.«

Derlei Schamlosigkeit hat ihre Ursachen in der Anfangszeit. Da haben die Konzerne viel Geld verloren. Nun soll es wieder reinkommen. Schon einen Tag nach dem Start der Maut am 31. August 2003 war das System nämlich zusammengebrochen. Die Geräte in den Lkw, die die Streckendaten übertragen, senden keine oder falsche Informationen. Daimler und Telekom haben versagt. Der neue seit Oktober 2002 amtierende Verkehrsminister Manfred Stolpe (ein ausführliches Interview mit ihm finden Sie auf ZEIT ONLINE) einigt sich mit den Konzernen auf einen Kompromiss: Sie zahlen eine Strafe und sichern zu, dass die Maut bis zum Jahr 2005 funktioniert.

Der Mann, der das bewerkstelligen soll, heißt Christoph Bellmer. Er wird im Frühjahr 2004 Chef von Toll Collect. Heute ist er knapp 50 Jahre alt und Internetunternehmer in München, wo er für diese Recherche von damals erzählt. Besonders in Erinnerung blieb ihm, so berichtet er, ein Treffen mit dem Entwickler des Geräts, das in den Lkw nicht funktionierte. Der Mann hatte seine Firma OMP genannt. Als Bellmer ihn fragte, was das OMP bedeute, habe dieser geantwortet: »One Man's Project« – Einmann-unternehmen. Bellmer sagt, er habe zwar an den Mann geglaubt, »ihn aber auch sofort mit eigenen Leuten verstärkt und massiv unterstützt.«

Tatsächlich schafft es Bellmer, dass das Maut-System 2005 funktioniert. Seitdem arbeitet es zuverlässig. Doch der verspätete Start hat Folgen. Telekom und Daimler mussten laut Bellmer rund eine Milliarde Euro mehr ausgeben als geplant. Dazu entgingen dem Bund jeden Monat, den das System nicht funktionierte, mehr als 100 Millionen Euro Einnahmen. So kommen schnell ein paar Milliarden zusammen. Wer aber soll für den Schaden aufkommen, wer hat Schuld? Der Bund und Toll Collect haben da unterschiedliche Auffassungen.

Ein Schiedsgericht soll Klarheit schaffen. Die Streitparteien mieten für die Sitzungen des Schiedsgerichts meist einen riesigen Konferenzraum in irgendeinem gehobenen Hotel. Auf der einen Seite sitzen dann die Vertreter des Bundes, gegenüber die von Toll Collect. Die Herren des Verfahrens sind drei Richter. Lukrativ ist die Auseinandersetzung vor allem für die Anwälte: Über 250 Millionen Euro wird der Bund für sie ausgeben. Auch Toll Collect bildet in der Bilanz 2013/2014 Rückstellungen über 200 Millionen Euro für Anwaltskosten. Ziemlich viel Geld, das man sich offenbar zurückholen wollte: Aus dem Gutachten der Wirtschaftsprüfer von Mazars geht auch hervor, dass das Unternehmen sogar einen Teil seiner Anwaltskosten für das Schiedsverfahren dem Bund in Rechnung stellte.

Bellmer, der Mann, der das Maut-System zum Laufen brachte, will sich zu den ungerechtfertigten

Neue Vergabe

Zum Ende dieses Monats übernimmt der Bund Toll Collect. Diese Verstaatlichung soll aber nur eine Zwischenlösung sein. Danach soll die Lkw-Maut wieder an Konzerne vergeben werden. Das Verfahren zur Ausschreibung läuft bereits. Es verzögerte sich aber wegen des Streits mit den Alt-gesellschaftern Telekom und Daimler. Nun muss der Bund aus zeitlichen Gründen erst einmal selbst ran. Bekannt ist, dass vier Bieter an der Ausschreibung teilnehmen. Die Namen seien vertraulich, teil das Verkehrsministerium mit. Als sicher gilt, dass die Telekom sich wieder beworben hat, Daimler dagegen erklärte auf Anfrage, sich nicht an der Neuvorgabe zu beteiligen. Weitere Bieter sollen Konzerne aus ganz Europa sein.

ANZEIGE

# ZEIT WIRTSCHAFTSFORUM

## BESSER HANDELN!

DIE ZEIT lädt am 27. September 2018 zum 10. Mal Entscheidungsträger aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik in die Hauptkirche St. Michaels in Hamburg ein, um kontrovers zum Schwerpunktthema **BESSER HANDELN** zu diskutieren. Registrieren Sie sich jetzt, um die spannenden Debatten der Jubiläumsausgabe zu verfolgen.

Im Rahmen der Veranstaltung werden außerdem der »Chefsache-Award für ausgezeichnete Chancengerechtigkeit« sowie der »Berenberg-Preis für unternehmerische Verantwortung« verliehen.

**Teilnehmerpreis: EUR 1.249,50\* (bzw. EUR 1.130,50\* für ZEIT-Abonnenten)**

Informationen zur Anmeldung finden Sie unter [www.zeit-wirtschaftsforum.de](http://www.zeit-wirtschaftsforum.de)

\*Die Preise verstehen sich inkl. der gesetzlichen MwSt.

**SAORI DUBOURG**  
Vorstand Construction Chemicals, Crop Protection, Bioscience Research, Region Europe, BASF SE

**GUIDO EIDMANN**  
Chief Information Officer und Mitglied des Vorstands, Telefonica Deutschland Holding AG

**DR. MONIKA GRIEFAHN**  
Ministerin a.D., Gründungsmitglied, Greenpeace Deutschland

**DIANA KINNERT**  
Politikerin, Unternehmerin und Autorin

**DR. HANS-WALTER PETERS**  
Sprecher der persönlich haftenden Gesellschafter, Berenberg Privatbankiers

**RAINER SCHALLER**  
Gründer und Geschäftsführer, McFIT Global Group GmbH

**CHRISTIAN SEWING**  
Vorstandsvorsitzender, Deutsche Bank AG

**INGO ZAMPERONI**  
Journalist, Fernsehmoderator »Tagesthema«

27. SEPT. 2018 • HAMBURG  
HAUPTKIRCHE ST. MICHAELIS

Partner:

Medien-Partner:

Förderer:

Eine Veranstaltung von:

Fotos: v. l. n. r. Bild 1 © BASF SE; Bild 2 © Christian Schlueter; Bild 3 © Bianca Schüler; Bild 4 © Benjamin Zibner; Bild 7 © Mario Andreyu; Bild 8 © Jennifer Fey • Anbieter: Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG, Buceriusstraße, Hamburg • Convent Gesellschaft für Kongresse und Veranstaltungsmanagement mbH, Senckenberganlage 10-12, 60325 Frankfurt am Main

Abrechnungen aus seiner Zeit nicht äußern. Auch der heutige Chef, Hanns-Karsten Kirchmann, lehnt ein Interview zur Abrechnungspraxis von Toll Collect ab. Die Sprecherin des Unternehmens begründet das nicht. Knapp teilt sie mit: »Die Möglichkeit, ein Interview zu geben, möchten wir nicht nutzen.«

Auch intern gab es offenbar wenig Interesse an kritischen Nachfragen. Im Sommer 2012 schreibt Wedler an Kirchmann, Betreff: »Büre um Abhilfe«. Es geht um seine berufliche Zukunft, aber auch um die »entstehende Differenz zwischen den voraussichtlich tatsächlichen Betriebskosten und den dem Bund in Rechnung zu stellenden Kosten« bei der Maut auf Bundesstraßen. Auf den Brief antwortet nicht Kirchmann, sondern der Personalchef. Später lädt man Wedler zu einem Gespräch über seine »berufliche Situation«. Ende 2012 kündigt Toll Collect Wedler fristlos. »Ich war geschockt und wollte das nicht auf sich beruhen lassen«, sagt Wedler heute. Wenn Wedler sich an etwas festbittet, lässt er nicht so schnell locker. Das rechtfertigt aber keine Kündigung.

So sieht es auch das Arbeitsgericht Berlin. Toll Collect muss Wedler weiter beschäftigen. Im März 2014 tritt er seinen Dienst an, will zurück auf seine alte Stelle. Stattdessen aber weist man ihm eine neue Aufgabe zu: Er soll Akten scannen, den ganzen Tag, in einem Raum ohne Telefon und Internet. Eine Spedition liefert Ordner voller Belege an, sie sind mehr als zehn Jahre alt. Wedler soll sie auf einem Gerät scannen, bei dem er jede Seite einzeln aufliegen muss. Einen modernen Scanner, der nicht weit entfernt steht, darf er nicht benutzen. So geht es aus Gerichtsunterlagen und weiteren Dokumenten hervor.

Abends muss Wedler dann begründen, warum er die vorgegebenen Scan-Ziele nicht erreicht hat. In kurzen Notizen für seinen Abteilungsleiter hält er darum selbst seine Toilettengänge fest (»groß, kurz nach Mittag«). Mehrere Wochen geht das so. Dann verhängt das Arbeitsgericht Berlin ein Zwangsgeld in Höhe von 12.000 Euro gegen Toll Collect. Das Scannen von Unterlagen, so die Begründung, sei für einen Experten wie Wedler unangemessen und falle »keinesfalls in den Rahmen der titulierten Beschäftigungspflicht«.

Toll Collect will Wedler unbedingt loswerden, kündigt ihm erneut. Die Zermürbungstaktik funktioniert. »Irgendwann konnte ich einfach nicht mehr«, sagt Wedler. Er einigt sich mit Toll Collect auf einen Vergleich. Doch die Sache mit den zwei und fünf Millionen Euro lässt ihn nicht los. Im Oktober 2016 erstattet er Anzeige wegen Abrechnungsbetrugs.

Für die Bundesregierung ist das ein schlechter Zeitpunkt. Der ursprüngliche Maut-Vertrag läuft aus. Gerne würde sie den Auftrag erneut an private Konzerne vergeben. Dafür aber muss der Schiedsgerichtstreit vom Tisch. Nun steht jedoch der Vorwurf des Betrugs im Raum. Eine Einigung mit potenziellen Betrüggern wäre politisch kaum zu erklären. Wedler gefährdet den Deal.

Im Dezember 2016 schreibt der Berliner Oberstaatsanwalt Wolfgang Kirstein an das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), das für die Abrechnung mit Toll Collect zuständig ist. Er teilt dem Präsidenten mit, dass er ein Ermittlungsverfahren wegen Betrugs gegen Verantwortliche der Toll Collect eröffnet habe, und will wissen, ob das BAG die merkwürdigen Kostenrechnungen kennt. Kirstein bittet um Unterlagen.

Bald darauf klingelt sein Telefon. Es meldet sich aber nicht das BAG, sondern ein Beamter aus dem Verkehrsministerium. Man würde dem Staatsanwalt gerne »die Verfahren und Grundlagen der Maut-Erhebung« vorstellen.

Zum Termin Mitte Januar 2017 erscheint dann Gerhard Schulz in Begleitung von zwei weiteren Beamten. Schulz leitet damals die Abteilung Grundsatzangelegenheiten. Heute ist er Staatssekretär unter Verkehrsminister Andreas Scheuer. In Berliner Kreisen nennt man ihn »Mr. Maut«, weil seine Karriere so eng mit der Abgabe verknüpft ist. Ein Betrug sei für ihn »nicht vorstellbar«, sagt er dem Staatsanwalt. Toll Collect habe für den Bundesstraßen-Vertrag aus 2012 schließlich eine Erfolgs- und Risikoprämie von 50 Millionen Euro erhalten. In Anbetracht dessen würden »drei Millionen zusätzliche Kostenesterstattung pro Jahr nicht ins Gewicht« fallen. So hält er dem Staatsanwalt in einer Aktentasche fest. Der Beamte weist den Verdacht also mit dem Argument zurück: Toll Collect macht doch eh schon so viel Gewinn! Da betrügglich die doch nicht!

Offenbar treiben Mr. Maut aus dem Ministerium auch politische Erwägungen um. Die Ausschreibung

für die Neuvergabe der Maut laufe schon, sagt er dem Staatsanwalt. Das bisherige Konsortium habe »eine aussichtsreiche Bewerbung abgegeben«. Das Verfahren sei daher »zu einem sensiblen Zeitpunkt bei der Staatsanwaltschaft anhängig«. Denn, so Schulz: »Im Falle nachgewiesenen betrügerischen Handelns dürfte eine Übernahme der Toll Collect GmbH politisch nicht mehr in Betracht zu ziehen sein.« Auch das ist eine bemerkenswerte Aussage. Schließlich kann man sie so deuten, dass der Staatsanwalt besser keinen Betrag finden soll, damit der Staat weiter mit den Konzernen arbeiten kann. Auf Anfrage nimmt das Verkehrsministerium zu dem Vorgang keine Stellung.

unabhängig davon, ob es für die Bundesregierung angenehm sei oder nicht. »Insofern«, so Strate, »ist dieser Auftritt schon eine Grenzüberschreitung.«

Staatsanwalt Kirstein ermittelt zunächst weiter wegen Wedlers Anzeige und der 5,3 Millionen Euro. An einem Mittwochmorgen im Mai 2017 fahren 15 Beamte des Berliner Landeskriminalamts am Potsdamer Platz vor und durchsuchen die Toll-Collect-Zentrale. Für das Unternehmen und seine Eigentümer geht es nun um alles. Werden seine Betrugsbeweise überführt, ist eine Neuvergabe der Maut an das Konsortium nicht mehr zu vermitteln. Die entscheidende Frage ist nun: Wie sind die 5,3 Millionen Euro an

Toll Collect tat nun offenbar alles, um diese von Scheuer unbedacht in die Welt gesetzte Quote irgendwie zu erreichen. Die Vorgabe war »das Maß aller Dinge«, wie Enrique S. es gegenüber dem Staatsanwalt ausdrückt. Die Kostenpauschale habe da als »Stellschraube« gedient. Mit den tatsächlichen, intern errechneten Kosten von 2,1 Millionen Euro hatte das nichts mehr zu tun.

Toll Collects Rechtfertigung gegenüber der Staatsanwaltschaft ist verwirrend: Es sei bei den 5,3 Millionen Euro nicht um direkt zuzuordnende Kosten gegangen. Vielmehr habe man mit dem Bund einen Art Preis vereinbart. Dieser sei nicht getauscht worden. Als Staatssekretär Schulz kurz vor Weihnachten 2017 offiziell im Landeskriminalamt dazu befragt wird, sagt er, es sei um die Gesamtkosten der Maut-Erweiterung gegangen, nicht um tatsächlich entstandene Kosten. Das dies laut interner Rechnung von Toll Collect nur 2,1 Millionen betragen, habe er nicht gewusst. Aus seiner Sicht seien die 5,3 Millionen Euro trotzdem »angemessen«.

Es ist auch diese Aussage, aufgrund derer Staatsanwalt Kirstein das Verfahren im Februar 2018 einstellt. Was soll er auch machen, wenn nicht mal das potenzielle Betrugspfer sich betrogen fühlt? »Nach allem«, schreibt er an Wedlers Anwalt, »ist der Nachweis eines Betrugs nicht mit der für eine Anklage erforderlichen Sicherheit zu erbringen.« Der Betrugsvorwurf ist nun aus der Welt, der Weg frei für die große Einigung im Schiedsgerichtstreit. Fast zehn Milliarden Euro verlangt der Bund von Toll Collect. Auch das Unternehmen findet, der Bund habe Forderungen zu Unrecht einbehalten. Im Mai dieses Jahres einigt man sich nach 14 Jahren auf einen Vergleich. 3,2 Milliarden Euro, so heißt es, bekommt der Bund von Toll Collect. Scheuer spricht von einem »historischen Durchbruch«.

Die Details des Deals sind mal wieder ein Geheimnis. Nach Informationen der ZEIT aber hatten die Parteien sich im Vorfeld des Vergleichs auf eine Fifty-fifty-Regel geeinigt. Von den Forderungen des Bundes wurden die Forderungen von Toll Collect abgezogen. Dann wurde diese Summe einfach durch zwei geteilt, und anschließend wurden noch weitere Posten zugunsten von Toll Collect verrechnet. Das Verkehrsministerium äußert sich auf Nachfrage nicht zu dem Vorgang.

Das Ergebnis: Wirklich bar fließen sollen nur 1,1 Milliarden Euro. Der Rest wird irgendwie verrechnet, mit bisherigen Einbehalten und potenziellen Zinsforderungen zum Beispiel. Damit sind alle »Ansprüche abgegolten«, auch solche »wegen vorläufigen Verhältnissen«. So steht es in einer Version des Vergleichs kurz vor der Beurkundung im Juli 2018. Die Fassung stammt aus dem Umfeld von Toll Collect, wo man mit der Einigung hochzufrieden ist. Im Klartext bedeutet sie: Wenn jetzt herauskommen sollte, dass Toll Collect noch viel mehr zu Unrecht abgerechnet hat, wären die Konzerne fein raus, und das Geld für den Steuerzahler wäre weg.

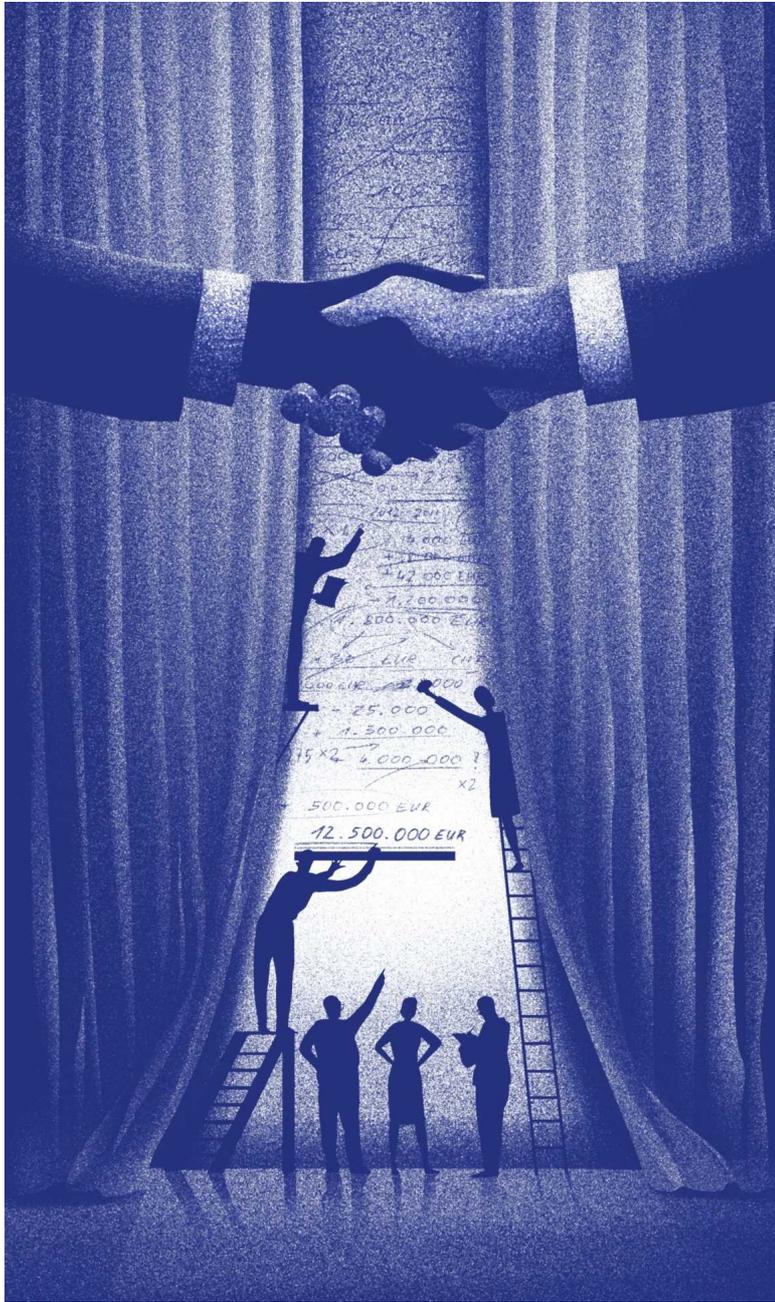
Wedler hat nach seinem Ausscheiden bei Toll Collect keinen neuen Job mehr gefunden. Er lebt von Ersparnissen, doch auch das wird bald aufgebraucht sein. »Meine berufliche Existenz ist zerstört«, sagt er. Sein größter Wunsch: wieder zu arbeiten.

Spricht man Verkehrsminister Scheuer auf Toll Collect an, wird er aufbrausend. Dass ein Reporter ihm auf einem Pressetermin in Brandenburg vor laufender Kamera kritische Fragen zu Toll Collect stellt, gefällt ihm nicht. »Sagen Sie mal, wo leben Sie denn?«, raunt er ihn an. Auf die Frage, warum der Minister das Maut-System wieder an Konzerne vergeben wolle, sagt Scheuer: »Es würden sich viele auf der Welt die Finger abschlecken, wenn sie so ein Top-Maut-System haben würden.«

Aus technischer Sicht mag das stimmen. Das Maut-System zu entwickeln war komplex. Man kann verstehen, warum der Staat es von Konzernen entwickeln ließ. Nun aber läuft das System zuverlässig, seit fast 14 Jahren. Besonders komplex ist der laufende Betrieb mit rund 600 Mitarbeitern nicht. Er habe sich nach dem erfolgreichen Einführung »zu Tode gelangweilt«, sagt der frühere Toll-Collect-Chef Bellmer. Warum also will der Staat Toll Collect nach einer kurzen Übergangslösung trotz all dieser Erfahrungen wieder privatisieren? Warum sagt er sich nicht dauerhaft los von den Konzernen, die ihn hintergangen haben?

Die offizielle Version lautet, dass der Betrieb so wirtschaftlicher sei. Das allerdings stimmt wohl nur für die Konzerne, nicht für den Steuerzahler.

Mitarbeiter: Jonas Schreijag



Andreas Scheuer  
»Es würden sich viele auf der Welt die Finger abschlecken, wenn sie so ein Top-Maut-System haben würden.«

298

Millionen Euro zu viel hat Toll Collect dem Bund in nur drei Jahren in Rechnung gestellt



Gerhard Schulz  
Auch wegen der Aussagen des heutigen Staatssekretärs wurden Ermittlungen gegen Verantwortliche von Toll Collect eingestellt

3,2

Milliarden Euro soll Toll Collect nun an den Staat zahlen. Wie der Betrag zustande kam, ist ein Geheimnis



Hanns-Karsten Kirchmann  
Der Chef von Toll Collect lehnte ein Interview zur Abrechnungspraxis ab

HINTER DER GESCHICHTE

Die ZEIT-Autoren stießen bei einer Recherche über Whistleblower auf Joachim Wedler. Gemeinsam mit ZEIT ONLINE und dem ARD-Magazin »Panorama« werten sie fast ein halbes Jahr Dokumente aus. Der Film läuft an diesem Donnerstag, dem 9. 8., um 21.45 Uhr in der ARD

# Vollgas ins nächste Debakel?

Verkehrsminister Andreas Scheuer plant die erneute Privatisierung des Mautbetreibers Toll Collect. Warum will er weiter Konzerne die Steuerzahler ausnehmen lassen? VON JOHANNES EDELHOFF, GÖTZ HAMANN, KARSTEN POLKE-MAJEWSKI, FELIX ROHRBECK UND CHRISTIAN SALEWSKI

**E**s sind nur noch ein paar Tage, dann endet eine sechzehnjährige Partnerschaft, in der so ziemlich alles schief gegangen ist, was schief gehen kann. Gleich zu Anfang verpatzte der Mautbetreiber Toll Collect den Start der LKW-Maut, dem Staat entgingen dadurch Milliarden Euro. Anschließend stritten sich der Bund und Toll Collect fast 14 Jahre lang vor einem privaten Schiedsgericht, und mit jedem Jahr wurde die Liste der gegenseitigen Anschuldigungen länger. Allein die Bezahlung der Anwälte verschlang knapp eine halbe Milliarde Euro. Um diesen Wahnsinn überhaupt beenden zu können, einigte man sich schließlich auf einen Deal. Der war zwar undurchsichtig, aber, immerhin, der Ehekrieg war vorüber.

Nun also läuft der Vertrag aus, und der Staat hätte die Möglichkeit, das Maut-System künftig selbst zu betreiben. Doch der Plan von Verkehrsminister Andreas Scheuer von der CSU ist ein anderer. Nach einer kurzen Übergangszeit von einem halben Jahr soll die Maut wieder als sogenannte öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) betrieben, also an private Unternehmen vergeben werden. Die Ausschreibung läuft bereits. Kurzum: Es soll weitergehen wie bisher.

Ob er dieser Plan noch einhalten kann, ist unklar. Recherchen von ZEIT, ZEIT ONLINE und dem ARD-Magazin Panorama (ZEIT, Nr. 33) zur Abrechnungspraxis von Toll Collect haben Scheuer in Erklärungsnot gebracht. Jahrelang hatte das Unternehmen, das vor allem der Telekom und Daimler gehört, beim Bund zu viel abgerechnet, darunter eine Oldtimer-Rallye, einen Ausflug der Toll Collect-Chefs in ein Luxushotel sowie das Engagement für ein Berliner Kinderheim.

Dass es sich dabei nicht um Einzelfälle handelt, zeigt ein Gutachten der Wirtschaftsprüfer von Mazars: In nur drei Jahren hat Toll Collect dem Bund demnach rund 300 Millionen Euro zu viel in Rechnung gestellt. »Eine erneute Vergabe des Maut-Systems an ein privates Unternehmen ist vor diesem Hintergrund kaum vorstellbar«, sagt der Verkehrsökonom Alexander Eisenkopf von der Zeppelin Universität in Friedrichshafen.

Das sieht auch die Opposition so. Grüne und Linke fordern eine Verstaatlichung von Toll Collect, und sogar die mitregierende SPD zweifelt offen an Scheuers Kurs. Im September wird es im Verkehrsausschuss des Bundestags eine Sondersitzung zu Toll Collect geben. Währenddessen prüft die Staatsanwaltschaft Berlin, ob sie neue Ermittlungen gegen Toll Collect wegen des Verdachts auf Betrug aufnimmt.

Noch unangenehmer aber könnte für Scheuer der Bundesrechnungshof werden. Er überprüft nach Informationen der ZEIT die Entscheidung des Verkehrsministeriums, die Maut wieder an private Unternehmen zu vergeben. Dazu analysiert er ein vom Ministerium in Auftrag gegebenes Wirtschaftlichkeitsgutachten, die Auswahlentscheidung sowie den Entwurf des künftigen Betreibervertrags. »Im Fokus unserer Prüfung jetzt steht, ob es wirklich erforderlich und wirtschaftlich ist, das Mautsystem als ÖPP zu betreiben und nicht in Eigenregie«, sagt Kay Scheller, der Präsident des Bundesrechnungshofes.

Sollte der Rechnungshof Scheuers Plan am Ende ein negatives Urteil ausstellen, dürfte es für den Verkehrsminister noch schwieriger werden, an ihm festzuhalten. Schon jetzt ist es dem Steuerzahler ja kaum zu vermitteln, warum der Staat weitermachen will wie bisher, obwohl er doch jahrelang von Toll Collect hintergangen wurde.

In dieser Situation hat das Verkehrsministerium sich zu einem ungewöhnlichen Schritt entschieden. Ende vergangener Woche veröffentlichte es auf seiner Website einen »Faktencheck« zu Toll Collect, inklusive diverser Dokumente, die bis dahin geheim waren. Es wolle damit »falschen Behauptungen und Unwahrheiten« entgegenreten, schreibt das Ministerium. Das ist etwas seltsam, denn konkret benennt es dann keinen einzigen Punkt, der in der Berichterstattung der beteiligten Medien falsch gewesen wäre. Die Fakten sind also unbestritten.

Dafür geben aber die nun veröffentlichten Dokumente Einblicke in das Verhältnis zwischen Staat und Toll Collect, die neue Fragen aufwerfen. Zusammen mit neuen Recherchen von ZEIT, ZEIT ONLINE und ARD Panorama zeigen sie nämlich, dass bei einer Neuvergabe der Maut an private Unternehmen ein erneutes Desaster droht.

Im Kern argumentiert das Verkehrsministerium in seinem »Faktencheck«, es habe die strittigen, von Toll Collect abgerechneten Beträge nicht bezahlt. Diese Behauptung ist allerdings irreführend. Ersten

wurde korrekt berichtet, dass Toll Collect die umstrittenen Posten dem Bund in Rechnung stellte, also versucht hat, dem Staat mehr Geld abzuknöpfen als vorgesehen. Allein das ist ein berichtenswerter Vorgang. Zweitens haben die zu Unrecht abgerechneten Beträge den Steuerzahler sehr wohl Geld gekostet. Auch das geht aus den Dokumenten hervor, die das Verkehrsministerium nun veröffentlicht hat. So wird in einem Gutachten erläutert, wie sich Toll Collect und der Bund auf den Deal im Schiedsgericht geeinigt haben. Dabei wurden die gegenseitig erhobenen Milliarden-Forderungen miteinander verrechnet und dann halbiert. Weil Toll Collect darauf bestand, dass Dinge wie Oldtimer Rallye zurecht abgerechnet wurden, haben diese den Deal zu ihren Gunsten beeinflusst.

Ein Experte für öffentliche Auftragsvergabe, der frühere Richter am Bundesverfassungsgericht, Siegfried Broß hat die Unterlagen für ZEIT, ZEIT ONLINE und Panorama analysiert. Für ihn ist die Dokumentenlage eindeutig. »Da die falsch abgerechneten Kosten, etwa für eine Oldtimer-Rallye, Teil des Schiedsgerichtsverfahrens wurden, sind sie am Ende auch vom Bund entsprechend der Vergleichsquote bezahlt worden. Ansonsten hätte man diese Positionen vom Vergleich ausdrücklich ausnehmen müssen. Das ist nicht passiert. Die Behauptung des Ministeriums, es sei kein Euro zu viel bezahlt worden, ist deswegen falsch und entbehrt jeder Logik.« So sieht es auch der Ökonom Holger Mühlhamp von der Universität Speyer: »Da im Schiedsgerichtsverfahren die Forderungen beider Seiten ungeprüft zu 50 Prozent übernommen und gegeneinander aufgerechnet wurden, ist es Toll Collect letztlich doch gelungen, die Hälfte von etwa unzulässig abgerechneten Kosten, etwa für eine Oldtimer-Rallye, erstattet zu bekommen.«

Keine Frage, das Ministerium Geld hat verloren. Und mit ihm der Staat.

Insgesamt liest sich die Einigung wie eine Liste von Gründen, eine solche Partnerschaft und die mit ihr verbundenen Schiedsverfahren künftig zu vermeiden. Die Idee solcher Schiedsverfahren ist eigentlich, dass sich die Partner in einer oft auf Jahrzehnte angelegten Zusammenarbeit nicht vor Gericht zerreuen, sondern ihren Streit hinter verschlossenen Türen klären, auch um öffentliche Demütigungen zu vermeiden. Toll Collect zeigt idealtypisch, dass das in der Praxis nicht funktioniert.

Fast eineinhalb Jahrzehnte lang stritten die Parteien, ohne dass es zu einem Schiedspruch gekommen wäre. Auf Seiten des Bundes haben die Rechtsanwälte der Kanzlei Beiten-Burckhardt diese Jahre mitleibt. In ihrem nun vom Ministerium veröffentlichten Gutachten ziehen sie eine vernichtende Bilanz: Das Schiedsgericht habe öfter Schwierigkeiten gehabt, »den komplexen Sachverhalt vollständig und zutreffend zu erfassen.« Es habe sich zudem oft nicht an höchstrichterliche Rechtsprechung gehalten, sondern sei »eigenen, häufig willkürlich anmutenden Auffassungen« gefolgt. Auch nach fast einundzwanzig Jahren sei kein Sachstand erreicht worden, der »auch nur eine vorläufige Einschätzung der Erfolgsaussichten« zuließe.

Angesichts dieses Versagens kann man verstehen, dass der Bund am Ende einen Deal mit Toll Collect schloss, auch wenn er dafür auf viel Geld verzichtete. Die Kosten des Vergleichs liegen laut dem Ökonomen Mühlhamp zwischen einer und vier Milliarden Euro für den Steuerzahler. Das ist in jedem Fall ein hoher Preis. Vor allem aber fragt man sich, warum der Staat sich nach diesen Erfahrungen erneut in die Abhängigkeit von Unternehmen begeben will und ob dann nicht das nächste Maut-Debakel droht?

Recherchen von ZEIT, ZEIT ONLINE und Panorama legen das nahe. Die Ausschreibung für die Neuvergabe der Maut läuft, mehrere Konsortien haben sich beworben. Im Entwurf für den Betreibervertrag, das bestätigt das Verkehrsministerium auf Anfrage, ist erneut das Schiedsgerichtsverfahren vorgesehen. Zwar soll die Dauer von Streitverfahren verkürzt werden. Im Kern aber bleibt es beim alten Modus. Ex-Verfassungsrichter Broß hält das für gefährlich für den Rechtsstaat: »Wenn man schon staatliche Aufgaben privatisiert, muss man Schiedsklauseln ausschließen. Der Staat darf sich keinem privaten Schiedsgericht unterwerfen, denn so bringt er die Rechtsstaatlichkeit, für die er verantwortlich ist, in Misskredit.«

Das ist auch deshalb von Bedeutung, weil sich neue Probleme bereits abzeichnen. Der ZEIT liegt ein Brief des Toll Collect-Chefs Hanns-Karsten Kirchmann von Ende Juli vor. Gerichtet ist er an den zuständigen Staatssekretär im Verkehrsministerium. Aus dem Brief geht hervor, dass auch wenige Wochen vor Auslaufen des aktuellen Vertrages noch völlig unklar war, in welchem Zustand Toll Collect an den Bund übergeben wird. Der Bund,



Ein fröhlicher Minister: Andreas Scheuer am Steuer eines LKW

der ja vorübergehend für ein halbes Jahr Eigentümer werden soll, hatte Toll Collect kurzfristig mehr als 260 Anforderungen gestellt. Die aber befreit Kirchmann als »nicht machbar«. Eine Verpflichtung darauf wäre »unverantwortlich«.

Seinem Schreiben legte Kirchmann eine vierseitige Tabelle mit Beispielen bei. Es geht um die Kontrolle von speziellen Fahrzeuggeräten, um Infrarot-Technik, um einen Maut-Rechner und vieles mehr. Offenbar verlangt der Bund von Toll Collect Dinge, die deren Chefs nicht leisten können. »Ich kann das nur so deuten, dass der Bund es die letzten Jahre verpasst hat, Toll Collect in einen adäquaten Zustand bringen zu lassen und nun versucht, das kurz vor Schluss nachzuholen. Das ist ein offensichtliches Versagen des Verkehrsministeriums«, sagt Verkehrsökonom Eisenkopf.

Zum Problem könnte das werden, wenn der Bund Toll Collect nach der Übergangsphase wieder an Unternehmen verkauft. Wenn der tatsächliche Zustand dann nicht dem erwarteten entspricht, könnte der Streit von vorne losgehen. Gut möglich, dass dann wieder ein Schiedsgericht entscheiden soll, wer für Nachbesserungen aufkommt. »Das könnte«, so Eisenkopf, »auf den nächsten Crash hinauslaufen.«

Auf Anfrage teilt das Verkehrsministerium mit, man habe den Brief von Toll Collect erhalten. Soweit die Anmerkungen berechtigt seien, würden sie berücksichtigt. Zu den Einzelheiten dürfe man sich aufgrund der Vergabeböden aber nicht äußern.

Auch das vorläufige Wirtschaftlichkeitsgutachten, das belegen soll, dass eine erneute Vergabe an private Unternehmen wirtschaftlicher sei, will das Ministerium noch nicht herausstücken. Begründung: Es könne das Bieterverfahren beeinflussen. Für den Ökonomen Mühlhamp haben solche Gutachten allerdings ohnedies nur eine beschränkte Aussagekraft. Risiken wie etwa teure Rechtsstreitigkeiten würden in ihnen bisher nicht berücksichtigt.

Den Chefs von Toll Collect geht es derweil bestens. Für die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen bekommen die vier Geschäftsführer von Toll Collect am Ende des Monats eine saftige Sonderzahlung. Auch anschließend sollen drei von ihnen Weiterbeschäftigt werden. Der Staat zahlt dann die Gehälter derer, die ihm über Jahre und systematisch zu viel in Rechnung stellten.



## Was bisher geschah

Cate evelessum ra quod que iunt, occum voluptatque modis nem estias ad min nonseni mussum ra quod que iunt, occum voluptatque modis nem estias ad min nonseni mus sapapedig endrum vel ea coned quasm verioneste latonse veliamm vel ea conedC

ate evelessum ra quod que iunt, occum voluptatque modis nem estias ad min nonseni mus sapapedig endrum vel ea coned quasm verioneste latonse quod que iunt, occum voluptatque modis nem

ANZEIGE

## AIRFRANCE

FRANCE IS IN THE AIR

I'M FLYING! I'M FLYING!

OH LALA DEALS

JETZT BIS 05.09. BUCHEN

MONTREAL

AB 389€

HAVANNA

AB 429€

SAO PAULO

AB 489€

AIRFRANCE DE

Gründungs-Preisbeispiele ab Deutschland für einen Hin- und Rückflug (inkl. Verpflegung, 1 x 12 kg Handgepäck, Steuern und Beihilfen). Belegtes Sitzplatzangebot. Buchungszeitraum bis: 16.09.2018, Reiseantritt: 17.08. bis 08.12.2018 und 07.01. bis 30.04.2019 (Montagsabende: 29.10.–13.12.2018, 04.01.–11.04.2019 sowie 24.04.–04.05.2019). Weitere Bedingungen und Informationen auf [www.airfrance.de](http://www.airfrance.de) - Stand August 2018

Air France Direction für Deutschland, Zeit 6, 40213 Frankfurt am Main. Air France ist eine Aktiengesellschaft für deutsche Rechte.