



18:10 12.08.2018 <https://de.sputniknews.com/wirtschaft/20180812321923164-toll-collect-schiedsgerichtsverfahren-bund/> [Andreas Peter](#)

Die Firma Toll Collect, die auf Autobahnen und Bundesfernstraßen Maut einzieht, steht im Verdacht des Abrechnungsbetrugs in mindestens dreistelliger Millionenhöhe. Sputnik berichtete im Februar über den jahrelangen Streit um Milliardenforderungen des Bundes an die Firma. Schon damals lag ein Skandal in der Luft. Der scheint nun eingetreten zu sein.

Teil II – Das Schiedsgerichtsverfahren

Toll Collect – der Bund lässt sich Zeit mit der Klage



© AP Photo / Michael Sohn

Teil I: [Toll Collect – Skandal und Verhöhnung von Rechtsstaat und Gerechtigkeitsempfinden](#)

Nachdem die Bundesregierung das besagte Schreiben vom 8. September 2004 mit der Ankündigung des Schiedsgerichtsverfahrens an Toll Collect verschickt hatte, dauerte es noch ein paar Monate, bis im Jahre 2005 schließlich die Klage endlich eingereicht und die privaten Richter benannt wurden. Das war von Seiten des Bundes vor allem der seinerzeitige Präsident des Bundesgerichtshofes, Günter Hirsch. Dass sich ein so hoher, aktiver Vertreter des demokratischen Rechtsstaates tatsächlich dazu hergab, einen Geheimprozess zu leiten, in dem es um Milliarden an Steuergeldern und das gezielte Umgehen von demokratischen Institutionen wie den Bundestag ging, ist eine an sich schon unfassbare Angelegenheit. Hirsch ist übrigens heute der sogenannte Versicherungsombudsmann der Bundesrepublik, worauf wir noch zurückkommen werden.

Toll Collect – Schiedsgerichtsverfahren im Zeitlupentempo

Noch unfassbarer aber ist der Verlauf dieses Schiedsgerichtsverfahrens. Denn nachdem die Schiedsrichter im Juli 2005 benannt waren, geschah erst einmal sage und schreibe drei(!) Jahre lang nichts. Null. Gar nichts. Außer natürlich, dass Toll Collect fröhlich die Maut einkassierte, plus die Millionen, die das Unternehmen als Gegenleistung für die Dienste vom Bund überwiesen bekam, die eigentlich Aufgabe des Staates wären.



© AP Photo / Miguel Villagran

Firmensitz der Maut-Betreiberfirma Toll Collect am Potsdamer Platz in Berlin 2008

Erst am 16. und 17. Juni 2008 fanden in Berlin die ersten Sitzungen des Schiedsgerichtes statt. Unter neuen Voraussetzungen, denn im Dezember 2006 hatte Toll Collect den Spieß umgedreht und seinerseits die Bundesrepublik vor demselben Schiedsgericht verklagt, wegen der einbehaltenen Boni-Zahlungen des Bundes an das Unternehmen. Vielleicht hatte das die drei Richter des Gerichtes zu sehr verwirrt, jedenfalls vergingen erneut eineinhalb Jahre, bis sich das Schiedsgericht erst wieder im Dezember 2010 das nächste Mal traf. Die dritte Anhörung fand vom 8. bis 10. Mai 2011 statt und ein viertes Treffen am 26. August 2011 in München. Immer ohne Ergebnis. Natürlich.

Berücksichtigt man die Bedeutung dieser Auseinandersetzung, ist man schlicht fassungslos über dieses Schnecken tempo. Dass wir davon überhaupt wissen, verdanken wir einer eher nebensächlichen, unter dem Punkt 8.2. veröffentlichten [Notiz](#) im Geschäftsbericht des französischen Anteiligners von Toll Collect, Cofiroute, für das Geschäftsjahr 2011. Im darauffolgenden Jahr teilte Cofiroute seinen Aktionären unter dem [Punkt 9.2.](#) mit, dass im Schiedsverfahren gegen „le Bund“ der Vorsitzende Richter Günter Hirsch „Anfang 2012 aus gesundheitlichen Gründen“ zurückgetreten war. Immerhin aber ist Herr Hirsch doch so gesund, dass er, wie wir bereits lernten, weiterhin das Amt des Versicherungsombudsmanns ausüben kann, was er seit 2008 tut, also dem

Jahr, indem er aus dem Bundesgerichtshof ausschied und die erste Sitzung des geheimen Schiedsgerichtes in Sachen Toll Collect gegen die Bundesrepublik und umgekehrt leitete.

Toll Collect – geheimes Schiedsgerichtsverfahren als Verhöhnung des Rechtsstaates

Ein Nachfolger für Hirsch wurde erst am 29. Oktober 2012 benannt, man muss ja sorgfältig nach geeigneten Kandidaten suchen. Doch damit hatte das gar nichts zu tun, und wir schreiben hier immer noch nicht über ein Kabarett, wohlgermerkt. Denn – kein Witz – wenn es in einem geheimen Schiedsgericht Streitigkeiten gibt, wie beispielsweise über die Nachbesetzung eines Richters, dann entscheidet das nicht etwa dieses geheime Schiedsgericht, dass sich immerhin seine eigene Gebührenordnung festsetzen darf, weshalb vor allem in den USA so viele Anwaltskanzleien ganz wild auf solche Schiedsgerichtsverfahren sind. Nein, solche Streitfälle dürfen dann die normalen staatlichen Gerichte entscheiden. Selbst Kafka hätte so einen Wahnsinn nicht erfinden können.



© AFP 2018 / Oliver Morin

[Toll Collect wird „zwischenverstaatlicht“: Wer zahlt Milliarden aus Rechtsstreit?](#)

Deshalb musste 2012 tatsächlich das Berliner Verwaltungsgericht entscheiden, wer neuer Vorsitzender des geheimen Schiedsgerichtes in Sachen Toll Collect gegen die Bundesrepublik und umgekehrt wird, in dem staatliche Gerichte aber bitte schön nichts zu suchen haben. Am Ende wurde Dr. Volker Nitsche berufen, ehemaliger Richter am Oberlandesgericht München.

Doch das hieß nicht, dass es nun schneller und effizienter voranging. Denn auch Dr. Nitsche hatte ernsthafte gesundheitliche Probleme, wie wir dankenswerterweise dem Geschäftsbericht von Cofiroute für das Jahr 2013 unter dem [Ordnungspunkt 9.2.](#) entnehmen konnten, wo in formvollendeter, nüchterner Bilanzsprache festgestellt wurde: „Et rien ne s’est passé en 2013“ – „Und 2013 ist nichts passiert.“

Toll Collect – der Bundesrechnungshof grätscht unerwartet dazwischen

Was so nicht ganz korrekt ist, denn 2013 ist etwas sehr Dramatisches, Unerhörtes „passiert“. Jedenfalls aus der Sicht aller Propheten von Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP). Am 24. September 2013 erschüttert ein [Gutachten](#) des Bundesrechnungshofes (BRH) die heile, schöne Selbstbedienungswelt der ÖPP-Freunde. In dem Gutachten „zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei Öffentlich Privaten Partnerschaften (ÖPP) im Bundesfernstraßenbau“ attestierte der Präsident des BRH in seiner Eigenschaft als „Bundesbeauftragter für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung“ den ÖPP, dass sie keineswegs der Heilige Gral für die Beschaffungs- und Investitionsprozesse der Öffentlichen Verwaltung sind, zu dem sie spätestens seit der Gründung der [ÖPP Deutschland AG](#) im Jahr 2008 immer wieder gemacht werden.



© REUTERS / Michaela Rehle

[Air-Berlin-Millionenkredit aus öffentlicher Hand wird mit Sessel-Auktion abgestottert](#)

ÖPP sind eben nicht preiswerter, terminsicherer oder weniger anfällig für Korruption, Schlendrian oder Pfusch als rein öffentlich geplante, finanzierte und ausgeführte Projekte. Ganz im Gegenteil. Und das Beispiel Toll Collect zeigt exemplarisch, in welchem Sumpf die Steuerzahler landen, wenn sie sich auf die Versprechen einer Lobby einlassen, die nichts weiter will, als mit öffentlicher Infrastruktur eine eierlegende Wollmilchsau zur Verfügung zu haben, ohne Möglichkeit für die Wählerinnen und Wähler, in diese Prozesse eingreifen oder Rechenschaft fordern zu können.

Toll Collect – der Bundesrechnungshof gibt keine Ruhe

Der Schock in der ÖPP-Lobby saß tief. Und sie hatte sich noch nicht ganz erholt, als der BRH am 4. Juni 2014 einen Prüfbericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages „über Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) als Beschaffungsvariante im Bundesfernstraßenbau“ vorlegte. In diesem Bericht legte der BRH die Prüfergebnisse für sieben ÖPP-Projekte vor. Das Ziel war die Darstellung, „ob das Bundesministerium diese Ziele erreicht hat“, wie aus dem [Anschreiben](#) an die seinerzeitige Vorsitzende des Haushaltsausschusses hervorgeht.

Toll Collect – die ÖPP-Lobby keilt zurück

Das Gutachten war ein solcher Schock und hatte eine so verheerende Wirkung auf die öffentliche Meinung über ÖPP, dass CDU/CSU und SPD gemeinsam durchsetzten, dass das Bundesverkehrsministerium für den Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages ein Gegengutachten erstellen musste. Bis zum 31. Dezember 2015 unter Einbeziehung des Bundesrechnungshofes und des Bundesfinanzministeriums. Ziel war ganz klar, die Idee von den ÖPP als Heilsbringer des öffentlichen Beschaffungswesens zu retten und zu verteidigen, wie der seinerzeitige Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Norbert Barthle (CDU), in seinem [Anschreiben](#) vom 18. Dezember 2015 an die „Sehr geehrte Frau Vorsitzende, liebe Bettina,“ klarstellte. Gemeint war Bettina Hagedorn von der SPD, und Barthle schrieb ihr:

„In diesem Bericht sollen die Gemeinsamkeiten und die Unterschiede der Bewertung, aber auch Empfehlungen für eine Weiterentwicklung der ÖPP-Modelle als Beschaffungsvariante herausgearbeitet werden.“

Das gelang. Der BRH wurde einstweilen kalt gestellt, und für den Moment waren und sind die ÖPP gerettet. Aber vielleicht wird das Desaster des Toll-Collect-Abenteuers noch zum tatsächlichen Todesstoß für die Öffentlich Privaten Partnerschaften. Deshalb zurück zum Schiedsgerichtsverfahren zwischen Toll Collect und

dem Bund, das im Jahr 2014 noch im vollen Gang war, auch wenn dieses temporeiche Wort dafür unangebracht scheint.

Toll Collect – was macht eigentlich der Bundestag?

Erst 2014, im Mai und September bzw. Oktober, ging es vor dem geheimen Schiedsgericht weiter. Zu verdanken haben wir diese Information überraschenderweise der Bundesregierung, die 2014 auf eine Kleine Anfrage der Fraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN antworten musste, vielleicht auch aufgrund der vom Bundesrechnungshof 2013 angestoßenen öffentlichen Debatte. Jedenfalls musste die Bundesregierung am 11. April 2014 unter anderem [mitteilen](#):

„Im Verfahren I (Bund gegen Toll Collect GbR und deren Konsorten Deutsche Telekom AG und Daimler Financial Services AG wegen Schadensersatz und Vertragsstrafen) wird im Mai 2014 die erste mündliche Verhandlung unter dem neuen Vorsitzenden Schiedsrichter stattfinden. Im Verfahren II (Betreiber-Gesellschaft Toll Collect GmbH gegen den Bund wegen Betreibervergütung) wird vor demselben Schiedsgericht die nächste mündliche Verhandlung voraussichtlich im September/Oktober 2014 erfolgen.“

Immerhin hatten Bundestagsabgeordnete also registriert, dass doch eine Uhr im Hintergrund der scheinbar zeitlosen Toll-Collect-Geschichte tickte, denn zum damaligen Zeitpunkt war noch vollkommen unklar, wie der Betreibervertrag nach seinem seinerzeitigen regulären Ende am 31. August 2015 weitergeführt werden sollte.



© AFP 2018 / DPA/ Daniel Maurer
Angela Merkel und Norbert Barthle (r.) 2013

Auf das Schiedsgerichtsverfahren hatte das aber nicht den geringsten Einfluss. Und natürlich auch nicht auf die Verlängerung des Vertrages über die Erfassung und Eintreibung der LKW-Maut. Denn obwohl der Bund zu diesem Zeitpunkt seit zehn Jahren mit seinem Vertragspartner um mehrere Milliarden Euro stritt, obwohl die Möglichkeit bestand, den Vertrag dreimal jeweils nur um ein Jahr zu verlängern, wählte die Bundesregierung dennoch die Option, den Vertrag mit Toll Collect sofort um die volle noch mögliche Restlaufzeit von drei Jahren, bis 31. August 2018 zu verlängern. Warum?

Toll Collect – das Schiedsgerichtsverfahren geht weiter, koste es, was es solle

In der Anhörung im Oktober 2014 jedenfalls beauftragte das Schiedsgericht einen externen Gutachter, der darüber befinden sollte, ob Toll Collect zu Recht auf die Auszahlungen von Vergütungen durch den Bund bestehen könne, die mittlerweile im Milliardenbereich angelangt waren und die der Bund zurückgehalten hatte, wegen der altbekannten Vorwürfe, also Verspätung der Leistung und unklare Abrechnungen. Die Forderungen des Bundes hatten sich zu diesem Zeitpunkt bereits auf sieben Milliarden Euro summiert. Die Anwaltskosten wurden mit 127 Millionen Euro angegeben. Kein Wunder, dass die Anwälte nach [Beobachtungen](#) des „Spiegel“ geradezu besessen davon waren, den Fortgang des Verfahrens künstlich zu verschleppen.



© AP Photo / Jan Bauer

[Cum-Ex-Skandal: Milliarden-Steuerbetrug – Koalition will Finanzminister decken](#)

Beauftragt mit der Überprüfung der Ansprüche von Toll Collect gegen den Bund wurde – nach Informationen von Cofiroute an deren Aktionäre im Geschäftsbericht für das Jahr 2015 – eine Firma namens RBSM. Das steht für „Roever Broenner Susat Mazars“ oder kurz Mazars. Diese Firma kennen wir schon. Sie ist zum einen Abschlussprüfer von Cofiroute und deren Mutterkonzern Vinci gewesen. Aber vor allem wird sie derzeit viel zitiert als die Prüfungsgesellschaft, die jene ungerechtfertigten Abrechnungen von Toll Collect in Höhe von fast 300 Millionen Euro festgestellt haben soll.

Im Geschäftsbericht von Cofiroute für das Jahr 2015 heißt es dazu unter dem schon vertrauten [Unterpunkt 9.2.:](#)

„Die Schiedsrichter haben eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, RBSM, beauftragt, diese Rechnungen und ihre Verdienste zu analysieren. RBSM begann mit einer Stichprobe von Rechnungen aus den Jahren 2012, 2008 und 2004. Der Prozess ist lang und kostspielig, aber Toll Collect hat ein leistungsfähiges computergestütztes System entwickelt, mit dem Rechnungen, Verträge und die Begründung des Vertrags seit 2003 online abgefragt werden können.“

Toll Collect – Damoklesschwert Vertragsende 2018

Die Ergebnisse dieser Stichprobe kennen wir inzwischen durch die Enthüllungen vom NDR und auch von der „Zeit“. Dank der Firma Cofiroute und ihrer sorgfältigen Geschäftsberichte kennen wir aber auch weitere Anhörungstermine des geheimen Schiedsgerichtes für das Jahr 2015, nämlich den 22. bis 25. Juni in München. Und zwei angekündigte Sitzungen des Gerichtes für Januar und Juni 2016. Die haben auch tatsächlich stattgefunden, wie wir dem Cofiroute-Geschäftsbericht für 2016 entnehmen können, allerdings haben diese

Gespräche die Sache keinen Millimeter vorangebracht. Und dennoch enthält die kurze [Information](#) von Cofiroute einen interessanten Hinweis:

„Es scheint jedoch, dass Daimler / Telekom und der Bund die Schlichtungsverfahren abschließen wollen, um das Ausschreibungsverfahren für den Betrieb des Post-2018-Systems nicht zu beeinträchtigen.“

Als dieser Satz von den Wirtschaftsprüfern KPMG und Deloitte abgesegnet wurde, war es der 24. Februar 2017. Fast auf den Tag genau ein Jahr später, also etwa ein halbes Jahr vor dem definitiven Ende des Vertrages, schreibt Cofiroute im [Geschäftsbericht 2017](#):

„Im Rahmen der vom Bund initiierten Schlichtung konnten die letzten Sitzungen für SGV I und II den Fall nicht weiterbringen. Die Versuche von Daimler / Deutsche Telecom, das Schiedsverfahren vor Vertragsende abzuschließen, waren bisher erfolglos.“

Toll Collect – war mögliches Einknicken des Bundes einkalkuliert?

Wir wissen nicht, ob Cofiroute zu diesem Zeitpunkt wusste, dass der Bund drei Monate später bereit sein würde, auf zwei Drittel seiner Forderungen, also auf gut sechs Milliarden (!) Euro einfach zu verzichten, nur damit am 1. September nicht der absurde Umstand eintritt, dass der Bund Toll Collect übernimmt und dann praktisch gegen sich selbst prozessiert. Aber wir kennen nun ein mögliches Motiv für die plötzliche Eile und Kompromissbereitschaft, die der neue Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) auf einmal an den Tag gelegt hat, nachdem sich sein Haus 14 lange Jahre Zeit genommen hatte, um diesen Prozess nicht zu einem Abschluss zu bringen. Er muss die Milliarden ja auch nicht bezahlen. Da lassen sich generöse Kompromisse natürlich leicht schließen. Vor allem, wenn man sich dann in der Öffentlichkeit mit Videobotschaft als Macher präsentieren kann.

Toll Collect – die Sonderrolle von Cofiroute

Bleibe nur noch die Frage, warum eigentlich Cofiroute so relativ gelassen und unaufgeregt in seinen Geschäftsberichten über das Schiedsverfahren berichtete, während bei Daimler und Telekom dazu über all die Jahre bleierne Ruhe herrschte. Zum einen hat das sicherlich damit zu tun, dass sie wahrscheinlich davon ausgingen, dass kaum ein deutscher Journalist auf die Idee kommen würde, mal in die Geschäftsberichte von Cofiroute zu sehen, die es durchaus auch auf Englisch gibt. Es hat aber wohl vor allem mit einer weiteren Besonderheit des streng geheimen Toll-Collect Vertrages zu tun.

Eigentlich war Cofiroute mit in das Konsortium einbezogen worden, weil vom Bund ein Unternehmen mit Erfahrungen in der Mauterhebung gefordert wurde. Die kann das französische Unternehmen ganz zweifelsfrei vorweisen. Die Beteiligung sollte wegen der eher beratenden Funktion dennoch klein bleiben und war deshalb auch immer auf zehn Prozent begrenzt.



© AP Photo / Heribert Proepper

Ein Lastwagen passiert das Lkw-Maut-Hinweisschild am deutsch-dänischen Autobahngrenzübergang bei Ellund (Archivbild)

Allerdings muss das peinliche Scheitern von Toll Collect beim ursprünglich geplanten Start im August 2003 und die darauf folgenden Strafandrohungen durch den Bund, die Manager von Cofiroute und des Mutterkonzerns Vinci wohl derart schockiert und alarmiert haben, dass sie am 31. August 2004 eine sehr wesentliche Änderung des Gesellschaftervertrages mit ihren Partnern Daimler und Telekom durchdrückten. Darin wurden Daimler und Telekom dazu verdonnert, zu akzeptieren, dass die finanziellen Verpflichtungen von Cofiroute gegenüber Toll Collect mit der Einlage von 70 Millionen Euro als Gegenwert für den zehnprozentigen Anteil an Toll Collect abgegolten sind. Damit blieben alle finanziellen Risiken an Daimler und der Telekom hängen.

Kein Wunder, dass Cofiroute in die Geschäftsberichte unter dem Punkt „Toll Collect“ und die kurzen Rapporte über den Verlauf des Schiedsgerichtsverfahrens immer die gelangweilt klingende Formulierung setzte:

„In jedem Fall sollte dieser Rechtsstreit keine Auswirkungen auf Cofiroute haben, die bereits im Dezember 2004 die Obergrenze ihres finanziellen Beitrags zu dem Projekt erreicht hatte.“

Ob das so bleibt; ob die merkwürdige Sonderbehandlung folgenlos bleibt, die Toll Collect von den Bundesregierungen der letzten 14 Jahre erfahren hat; ob die jetzt bekannt gewordenen Enthüllungen keine Folgen haben werden; ob die Entscheidungen der politisch Verantwortlichen der zurückliegenden 14 Jahre ohne Konsequenzen bleiben; ob also am Ende mal wieder der Steuerzahler der Dumme ist – das sind Fragen, auf die im schlimmsten Fall keine wirklich zufriedenstellende Antworten gegeben werden.