

Manuskript

**Beitrag: Mauscheln um die Maut –
Scheuer unter Druck**

Sendung vom 8. Oktober 2019

von Hans Koberstein und Joe Sperling

Anmoderation:

Pkw-Maut nur für Ausländer? Das verstößt gegen EU-Recht, urteilte der Europäische Gerichtshof. Und so wurde das Prestige- und Wahlkampfprojekt der CSU zum Rohrkrepiierer. Umso dümmmer, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer schon vor dem EuGH-Urteil einen Betreibervertrag für die Maut abgeschlossen hatte. Dumm vor allem für die Steuerzahler. Denn die müssen dem wieder gekündigten Betreiber wohl die entgangenen Gewinne zahlen - von Hunderten Millionen Euro ist die Rede. Und das ist nicht die einzige Vertragsklausel wider die Vernunft. Joe Sperling über das Maut-Debakel und einen flotten Minister, der jetzt gehörig unter Druck steht.

Text:

Landtagswahlkampf Bayern, 2013. Die CSU hat eine Bierzelt-Idee: Pkw-Maut, die nur Ausländer belastet. Deutsche bekommen die Maut über die Steuer zurück!

O-Ton Horst Seehofer, CSU, ehemaliger Parteivorsitzender, am 27.11.2013:

Die Pkw-Maut steht im Vertrag.

O-Ton Alexander Dobrindt, CSU, ehemaliger

Bundesverkehrsminister, am 27.3.2015:

Und sie ist europarechtskonform, glauben Sie es endlich.

Österreich glaubt's nicht und klagt vor dem Europäischen Gerichtshof.

O-Ton Alexander Dobrindt, CSU, ehemaliger

Bundesverkehrsminister, am 11.9.2015:

Brüssel irrt, die Maut kommt, Gerechtigkeit siegt, meine Damen und Herren!

O-Ton Markus Lanz, ZDF-Sendung „Markus LANZ“, am

10.1.2019:

Wie viel müssen Sie zahlen, für den Fall dass das schiefliegt, wenn vor dem EuGH die österreichische Klage durchgeht?

O-Ton Andreas Scheuer, CSU, Bundesverkehrsminister, am 10.1.2019:

Ich bin sehr entspannt.

O-Ton Markus Lanz, ZDF-Sendung „Markus LANZ“, am 10.1.2019:

Wie viel müssen Sie zahlen?

O-Ton Andreas Scheuer, CSU, Bundesverkehrsminister, am 10.1.2019:

Würden Sie was kommentieren, was gerade vor Gericht liegt? Nein!

Einige Monate später passiert das, womit Verkehrsminister Andreas Scheuer nicht gerechnet hat. Der Europäische Gerichtshof erklärt die Ausländermaut für europarechtswidrig.

**O-Ton Andreas Scheuer, CSU, Bundesverkehrsminister:
Dieses Urteil schafft neue Aufgaben!**

Denn der Minister hatte noch vor dem Gerichtsurteil einen teuren Vertrag unterschrieben mit einem Konsortium aus zwei Privatunternehmen: Eventim in Bremen und Kapsch in Wien.

Das Konsortium sollte dafür sorgen, die Maut zu erheben und zu betreiben. Scheuer kündigt den Firmen am Tag nach dem Gerichtsurteil.

Das könnte laut „Betreibervertrag“ ziemlich teuer werden – in diesem Haftungsfall würde der Steuerzahler den sogenannten Bruttounternehmenswert zahlen.

Die FDP hat untersuchen lassen, was Bruttounternehmenswert in Zahlen heißen könnte:

O-Ton Oliver Luksic, FDP, MdB, Fraktionssprecher für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Wenn nur aus dem Urteil heraus gekündigt wurde, was meines Erachtens ganz klar der Fall ist, muss der sogenannte Bruttounternehmenswert gezahlt werden. Das ist also der fiktive zwölfwache Jahresgewinn, der in diesem Fall besonders hoch ist. Ich gehe davon aus, dass zwischen 380 und 480 Millionen am Ende des Tages hier in Anspruch gestellt werden.

Scheuer gerät unter Druck, stellt die Verträge mit dem Konsortium ins Netz.

O-Ton Andreas Scheuer, CSU, Bundesverkehrsminister:

Das sind die Verträge zur Pkw-Maut. Damit ist klar: Wir stehen bei allen Fragen zur Pkw-Maut für maximal mögliche Transparenz.

Die Transparenz nutzen wir - und lesen die mehr als zweieinhalbtausend Seiten. Wir wollen wissen, wie Hunderte Millionen Euro Bruttounternehmenswert zustande kommen. Wir rechnen den Businessplan durch, den wir bei den Verträgen finden. Der listet die erwarteten Umsätze und Gewinne von zwölf Jahren Vertragslaufzeit detailliert auf. Wir berechnen die durchschnittliche Umsatzrendite.

Zum Vergleich: Die Umsatzrendite - vor Steuern und Zinsen - ist ein Maß dafür, wie viel Gewinn ein Unternehmen abwirft - je lukrativer das Geschäft, umso höher die Umsatzrendite.

2018 zum Beispiel erwirtschaftete der Baukonzern Strabag eine Umsatzrendite von rund 3,7 Prozent, der Daimler-Konzern erwirtschaftete rund 6,7 Prozent, die deutsche Telekom rund acht Prozent.

Doch die Umsatzrendite - vor Steuern und Zinsen - des „Betreibervertrags Maut“ beträgt sagenhafte 23,8 Prozent – durchschnittlich, zwölf Vertragsjahre lang. Viel Geld, selbst für eine Projektgesellschaft, die wegen der höheren Risiken mehr verdienen muss als ein Konzern.

Das Bundesverkehrsministerium sagt, Frontal 21 berechne „ (...) **23,8 % unzutreffend als Umsatzrendite**“.

Michael Bibaritsch sagt, Frontal 21 rechnet richtig. Der Österreicher ist Mautspezialist, kalkuliert, plant und begleitet seit Jahren solche Verkehrsprojekte.

O-Ton Michael Bibaritsch, Prime Consulting Services, Wien: Habe ich nachgerechnet, ergibt sich aus dem Businessplan, ist so richtig. Die 24 Prozent sind unüblich hoch, sind aber der Komplexität des Infrastrukturabgabeprojektes und dieses Vertrages geschuldet, der Risiken auf den Auftragnehmer überwälzt, der Vertragsstrafen in dreistelliger Millionenhöhe enthält et cetera. Mautprojekte, die ich begleitet habe in der Schweiz und in Österreich, kommen also mit einstelligen Umsatzrenditen aus, gegen acht bis zehn Prozent. Warum? Weil das bekannte Systemlösungen sind.

Dabei sollte das CSU-Maut-Projekt durch eine europaweite Ausschreibung wirtschaftlich werden. Sechs Firmenkonsortien machen Teilnahmeangebote. Zwei wirft das Verkehrsministerium sofort aus dem Bewerberkreis - bleiben vier.

Von denen erklärt eins nach dem anderen seinen Rückzug - wegen der Risiken. Zum Schluss bleibt nur ein einziger Bieter:

das Konsortium von Eventim und Kapsch.

In der „**Bekanntmachung vergebener Aufträge**“ veröffentlicht das Ministerium schließlich die „**Anzahl der eingegangenen Angebote: 1**“!

Keine anderen Bieter, also kein Wettbewerb, also kein Marktpreis? Dazu wollen wir den Minister befragen, doch der gibt Frontal 21 kein Interview. Schriftlich lässt er erklären,

Zitat:

„Ihre Annahme ist falsch. (...) Die von den Betreiberparteien angebotene Vergütung ist ein im Wettbewerb zustande gekommener Marktpreis.“

Dabei hatten Scheuers Beamte schon im laufenden Vergabeverfahren gewarnt. Frontal 21 liegt ein internes Behördenschreiben vor: Würde,

Zitat:

„ein weiterer Bieter aus dem Vergabeverfahren aussteigen, würde der Wettbewerb vollständig zum Erliegen kommen. Die Folge wäre, dass nur ein Angebot im Verfahren verbliebe, von dem aufgrund fehlender Vergleichsangebote nicht abschließend festgestellt werden könnte, dass es sich dabei um die wirtschaftlichste Lösung handelt.“

Also, doch kein Wettbewerb? Kein Marktpreis? Dann wäre das ein Fall für Andreas Hoffjan. Er hat den Kommentar zum öffentlichen Preisrecht mitverfasst. Das errechnet bei Einkäufen ohne Wettbewerb der öffentlichen Hand die Selbstkosten - und schlägt einen ordentlichen Gewinn drauf. Aber nicht 23,8 Prozent, sagt Hoffjan.

O-Ton Prof. Andreas Hoffjan, Wirtschaftswissenschaftler, TU Dortmund:

Wenn man sich so die öffentlichen Aufträge, die nach Preisrecht abgerechnet werden, anschaut, dann liegt das je nach Risiko zwischen zwei bis maximal zwölf Prozent. Das ist aber auch schon absolute Oberkante und da fallen 24 Prozent komplett aus dem Rahmen - vor allem die Verpflichtung zu dieser hohen Entschädigungssumme, auch wenn die Leistung gar nicht erbracht wird. Ja, also Sie zahlen für einen Vertragszeitraum von zwölf Jahren die komplette Rendite, obwohl das Unternehmen nur sechs Monate für Sie arbeitet. Stellen Sie sich das vor als Arbeitnehmer, Sie arbeiten sechs Monate für ein Unternehmen und bekommen dann quasi als Abfindung das Gehalt von zwölf Jahren, unvorstellbar.

Sven-Christian Kindler ist grüner Bundestagsabgeordneter und studierter Betriebswirt mit Berufserfahrung im

Unternehmenscontrolling. Er kann die Zahlen aus dem Businessplan einschätzen.

O-Ton Frontal 21:

Warum finden Sie diese Summe so hoch?

O-Ton Sven-Christian Kindler, B'90/Die Grünen, MdB, haushaltspolitischer Sprecher der Fraktion:

Na, weil sie sich angucken müssen, was verdienen andere Großunternehmen irgendwie an Umsatzrenditen. Da sind wir nicht bei 24 Prozent, sondern da sind wir bei unter 10 Prozent, die am Markt agieren müssen. In dem Fall haben wir hier auch nur einen Anbieter. Das heißt, der konnte natürlich wahrscheinlich auch dann Herrn Scheuer irgendwie Monopolpreise diktieren und der hat dann gesagt: Okay, ich will dieses Projekt der Pkw-Maut unbedingt durchziehen, auf Teufel komm raus. Die CSU musste das machen, weil es ihre Schnapsidee aus dem Landtagswahlkampf war. Und am Ende zahlen nachher die Bürgerinnen und Bürger die Zeche dafür, dass die CSU ihren Schwachsinn durchziehen muss.

Das europarechtswidrige Mautdesaster - eingekauft für überhöhte Renditen, gekündigt mit immensen Kosten und bezahlt mit fremdem Geld. Verpfuscht von zwei CSU-Ministern, die lächeln!

Abmoderation:

Scheuers Machenschaften bei der Maut erfordern Aufklärung, meinen FDP, Linke und Grüne. Bei der Frage eines Untersuchungsausschusses ginge es nicht mehr darum, ob er kommt, sondern nur noch um das Wann.

Zur Beachtung: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins.