

Inhaltsverzeichnis

1. Toll Collect	
2. Public Private Partnership	
3. Daimler	
4. PricewaterhouseCoopers	

Toll Collect

Die **Toll Collect** GmbH mit Sitz in Berlin betreibt ein satellitengestütztes Mautsystem für Lastkraftwagen. Gesellschafter sind die **Deutsche Telekom** (45 %), die Daimler Financial Services AG (45 %) und die französische Cofiroute (10 %). Der einmal verlängerte Betreibervertrag läuft am 31. August 2018 aus. Bis zu diesem Zeitpunkt soll die Maut auf alle Bundesstraßen erweitert werden. Der Bund wird den Betrieb des Mautsystems dann erneut ausschreiben. Ende 2016 wurde bekannt, dass die Projektmanagementgesellschaft Deges, die Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft und Toll Collect in einer neuen Autobahngesellschaft aufgehen oder einbezogen werden sollen.^[1]

Toll Collect ist ein Paradebeispiel für die Probleme, die sich aus der Gründung einer **Public Private Partnership** (PPP) ergeben können: Intransparenz, hohe Kosten und lange Dauer von Verfahren bei den Schiedsgerichten.

2002 erhielt die Toll Collect den Negativpreis BigBrotherAward von dem Verein Digitalcourage - für die Sammlung und Auswertung von Bewegungsdaten im Bereich Verkehr.^[2]

2018 prüfte das Verkehrsministerium, wer den statt des bisherigen Konsortiums Toll Collect weiterführen darf. Es wurde bekannt, dass der tschechische Milliardär Petr Kellner Interesse angemeldet hat: ihm werden enge Verbindungen zu Russland nachgesagt.^[3]

Toll Collect GmbH	
Branche	Mautsysteme
Hauptsitz	Linkstraße 4; 10785 Berlin
Lobbybüro Deutschland	
Lobbybüro EU	
Webadresse	toll-collect.de

Inhaltsverzeichnis

1 Toll Collect: "Public Private Partnership" mit Schiedsgerichtsverfahren	2
2 Schadenersatzanprüche über das Schiedsgerichtsverfahren	3
3 Kosten	3
4 Ermittlungen wegen Betrugverdachts	4
5 Chronologie	4
6 Weiterführende Informationen	4
7 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	5
8 Einzelnachweise	5

Toll Collect: "Public Private Partnership" mit Schiedsgerichtsverfahren

Toll Collect hat ein satellitengestütztes Mautsystem für Lastkraftwagen auf der Basis eines **Public Private Partnership**-Vertrags etabliert. Das Gemeinschaftsunternehmen erhielt 2002 den Zuschlag. Sowohl die Ausschreibungsunterlagen als auch der Vertrag unterlagen der Geheimhaltung und waren nicht einmal für Bundestagsabgeordnete einsehbar.^[4] Erst 2009 wurden wesentliche Bestandteile der Verträge über Wikileaks veröffentlicht.^[5] Die Einführung der Maut war mit hohen Beratungs- und Verwaltungskosten

verbunden. Der verspätete Start des Mautsystems führte zu einer Schadenersatzklage des Bundes. Über die 2005 eingereichte Klage vor einem Schiedsgericht, das nicht-öffentlich tagte, war Anfang 2018 immer noch nicht entschieden. Die Kosten für das Schiedsgerichtsverfahren stiegen immer weiter und ein Ende des Verfahrens war nicht in Sicht. Im Mai 2018 wurde bekannt, dass sich der Bund und Toll Collect auf einen Vergleich verständigt haben, nach dem die Gesellschafter [Daimler](#) und [Deutsche Telekom](#) rund 3,2 Mrd. Euro an den Bund zahlen werden.^[6]

Schadenersatzanprüche über das Schiedsgerichtsverfahren

Das Mautsystem ist erst mit 16 monatiger Verspätung - und dann zunächst mit eingeschränkter Funktionalität in Betrieb genommen worden.^[7] Daraufhin verklagte die Bundesregierung im Juli 2005 Toll Collect wegen nicht beglichener Schadenersatzforderungen in Höhe von 7 Mrd. Euro vor einem privaten Schiedsgericht.^[4] Der reine Schadenersatz wurde vom Gericht mit 3,6 Mrd. Euro beziffert, zuzüglich einer Konventionalstrafe von 1,6 Mrd. Euro sowie einer Verzinsung.^[4] Toll Collect erhob eine Gegenklage wegen einbehaltener Vergütungen, die sich auf etwa eine Mrd. Euro belief. Das Schiedsgericht, das im Schnitt nur alle zwei Jahre zusammentrat, sah sich mit einer Vielzahl von Problemen konfrontiert.^[8] So schied ein Richter aus gesundheitlichen Gründen aus, ein neuer musste vom Verwaltungsgericht bestimmt werden, weil sich die Parteien nicht einigen konnten. Auch über die Bestellung von Gutachtern wird gestritten - mit dem Ergebnis, dass auch schon einmal drei Gutachter mit dem gleichen Auftrag betraut wurden, weil sich die Kontrahenten nicht einigen konnten. Die Parteien stritten sich hinter verschlossenen Türen darum, ob überhaupt ein „Fehler“ im Mautsystem vorliegt.^[9] Wirtschaftsprüfer sollen im Auftrag des Gerichts klären, ob Toll Collect Leistungen abrechnet, die vom Betreibervertrag nicht abgedeckt sind.^[9]

Bis Anfang 2016 hat der Bund 168 Mio. Euro für das Verfahren ausgegeben.^[9] Anfang 2018 waren die Kosten auf 245 Mio. Euro angestiegen.^[10] Auch die Schadenersatzforderungen sind kontinuierlich gewachsen: Anfang 2018 forderte der Bund von Toll Collect in zwei Schiedsverfahren insgesamt bereits rund 9,5 Milliarden Euro; die Forderungen des Unternehmens an den Bund erhöhten sich auf 4,9 Mrd. Euro.^[10] Ein im Mai 2018 geschlossener Vergleich sieht vor, dass die Toll Collect-Gesellschafter [Daimler](#) und [Deutsche Telekom](#) rund 3,2 Mrd. Euro an den Bund zahlen.^[11]

Kosten

Beratungskosten: Eine Berater-Gruppe LKW-Maut, zu der auch [PricewaterhouseCoopers](#) (PwC) gehörte, hat von 1999 bis 2004 insgesamt 15,6 Mio. Euro Honorar erhalten.^[12]

Verwaltungskosten: 2003 wurde die Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft (VIFG) gegründet, die eigentlich die erwarteten Maut-Einnahmen verwalten sollte. Deren Verwaltungskosten beliefen sich 2003 auf 500 Tsd. Euro, für 2004 waren 1,3 Mio. Euro geplant.^[12] Die beiden Geschäftsführer Torsten Böger, zuvor tätig bei [PricewaterhouseCoopers](#) (PwC), und Karlheinz Schmid, zuvor beim Haushaltsreferat des Verkehrsministeriums tätig, erhielten je 150 Tsd. Euro Gehalt.

Kosten der Klage vor dem Schiedsgericht: Das Bundesverkehrsministerium räumte 2018 gegenüber Parlamentariern ein, dass der Rechtsstreit den Staat und damit die Steuerzahler mit 244,6 Mio. Euro belastet hat.^[10] Die Kosten entfallen überwiegend auf die Vergütung der Prozessvertreter des Bundes.

Ermittlungen wegen Betrugverdachts

Am 10. Mai 2017 fand in der Hauptzentrale von Toll Collect eine Razzia statt. Der Grund dafür sind Ermittlungen bezüglich einer Strafanzeige gegen zwei Manager und einen ehemaligen Mitarbeiter der Firma. So sollen bei der Ausweitung der Maut auf vierspurige Bundesstraßen absichtlich zu hohe Betriebskosten geltend gemacht worden sein. Interne Dokumente ergeben, dass die jährlichen Zusatzkosten für die Erhebung der Maut auf den großen Bundesstraßen auf fünf Millionen Euro beziffert wurden, obwohl man wusste, dass diese bei lediglich zwei Millionen Euro liegen. Seit 2012 gilt die Maut auf den betroffenen 1100 Kilometern Bundesstraße, jährlich rechnete Toll Collect also drei Millionen Euro zu viel ab, alles zu Lasten der Steuerzahler. Auch in anderen Bereichen soll die Firma zu eigenem Nutzen Dinge abgerechnet haben, die mit dem Verkehrsministerium nicht vereinbart waren.^[13]

Chronologie

- 09/2018: Der Bund wird die Gesellschaftsanteile von Toll Collect an sich ziehen und dann als Inhaber aller Rechte den Betrieb des Mautsystems EU-weit neu ausschreiben. Berater im technischen Bereich: Schweizer Planungs- und Beratungsgruppe Rapp, im rechtlichen Bereich: [PricewaterhouseCoopers](#)^[14]
- 05/2016: Übersendung des [Entwurfs eines Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes](#) an den Bundesrat. Die Gesetzesänderung regelt die Einführung der LKW-Maut auf allen Bundesstraßen. Mit der technischen Vorbereitung und Durchführung der Mautausweitung wird der Bund in einem freihändigen Verfahren Toll Collect beauftragen.
- 12/2014: Der Betreibervertrag wird über den 31. August 2015 hinaus um drei weitere Jahre verlängert
- 06/2011: Neue Rechtsgrundlage für die LKW-Maut: [Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen - Bundesfernstraßenmautgesetz](#)
- 07/2005: Klage vor dem Schiedsgericht
- 01/2005: Toll Collect nimmt Tätigkeit auf
- 02/2004: Einigung mit den Anteilseignern von Toll Collect
- 02/2004: Kündigung des Betreibervertrags nach gescheiterten Verhandlungen zwischen dem Verkehrsministerium und Toll Collect
- 08/2003: Scheitern der Mauteinführung
- 09/2002: Unterzeichnung des Betreibervertrags mit vorgesehenem Starttermin 31.08. 2003
- 06/2002: Toll Collect erhält den Zuschlag für die Errichtung und den Betrieb des Mautsystems
- 04/2002: Inkrafttreten des [Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen](#) (Rechtsgrundlage für die LKW-Maut bis 2011)

Weiterführende Informationen

- [Public Private Partnership](#)
- [Eine unendliche Geschichte](#), Der Freitag vom 30.11.2015.

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Twitter

Facebook

Instagram

Newsletter

Einzelnachweise

1. ↑ [Verkehrsreform: Warum uns jetzt das Jahrzehnt der Staus erwartet](#), Die Welt, 29. November 2016, zuletzt aufgerufen am 1.12.2016
2. ↑ [bigbrotherawards.de](#)Preisträger 2002, abgerufen am 09.05.2017
3. ↑ [Toll Collect: Tschechischer Milliardär mit Verbindung nach Russland will deutsche Lkw-Maut übernehmen](#), Stern 6. Juni 2018, zuletzt aufgerufen am 8.6.2018
4. ↑ ^{4,04,14,2} [Eine unendliche Geschichte](#), freitag.de 30.11.2015, abgerufen am 16.07.2016
5. ↑ [Toll Collect Verträge, 2002](#), wikileaks.org 26.11.2009, abgerufen am 17.07.2016
6. ↑ [Lkw-Maut-Streit endet - Daimler und Telekom zahlen rund 3,2 Milliarden Euro an Bund](#), handelsblatt.com vom 16.05.2018, abgerufen am 18.05.2018
7. ↑ [Beschluss der 2. Vergabekammer des Bundeskartellamtes vom 18. Februar 2016](#), bundeskartellamt.de, abgerufen am 15.07.2016
8. ↑ [Kein Fortschritt in Sicht](#), sueddeutsche.de 21.06.2015, abgerufen am 17.07.2016
9. ↑ ^{9,09,19,2} [Schiedsverfahren: Kosten für Dauerstreit um LKW-Maut explodieren](#), spiegel.de 19.04.2016, abgerufen am 16.07.2016
10. ↑ ^{10,010,110,2} [Maut-Streit kostet Steuerzahler fast eine Viertelmilliarde Euro](#), sueddeutsche.de vom 28.03.2018, abgerufen am 28.03.2018
11. ↑ [Lkw-Maut-Streit endet - Daimler und Telekom zahlen rund 3,2 Milliarden Euro an Bund](#), handelsblatt.com vom 16.05.2018, abgerufen am 18.05.2018
12. ↑ ^{12,012,1} [Verdacht der Klüngelwirtschaft](#), manager-magazin.de von 02.01.2004, abgerufen am 18.07.2016
13. ↑ [Das Geld liegt auf der Straße](#) Spiegel Ausgabe 20/2017 vom 13. Mai 2017, abgerufen am 21.06.2017
14. ↑ [Dobrindt bereitet Maut auf Bundesstraßen vor](#), eurotransport.de 26.04.2016, abgerufen am 17.07.2016

Public Private Partnership

Public-Private Partnership (PPP), eingedeutscht auch **öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP)** genannt, bezeichnen Modelle der Einbeziehung privater Wirtschaftssubjekte bei der Erledigung öffentlicher Aufgaben. Eine einheitliche, allgemein akzeptierte Definition von PPP existiert zur Zeit nicht.

Der Ökonom Holger Mühlkamp vermutet in dieser begrifflichen Unschärfe einen Grund für die weit verbreitete Verwendung des Begriffes, denn diese ermöglicht vielfältige Einsatzmöglichkeiten. Zudem vermittelt der Begriff eine positive Botschaft. "Gemeinsames Interesse und kooperative Umgangsformen zwischen öffentlichen und privaten Partnern zum Vorteil aller". Hauptsächlich wird in der offiziellen Argumentation für PPP die Intention angeführt, dass PPP zu einer effizienteren Erfüllung öffentlicher Aufgaben führen soll, womit Steuerzahler und die öffentliche Hand entlastet würden.^[1]

Inhaltsverzeichnis

1 Unterscheidungen	6
1.1 Die drei grundlegenden Typen	6
2 Praxisbeispiele von ÖPP	6
2.1 2007-2013 Arvato in Würzburg	6
2.2 2007-2016 Elbphilharmonie	7
2.3 Weitere Beispiele	7
3 Ergebnisse der Rechnungshöfe	7
4 PPP-Akteure	8
4.1 Politiker als Verfechter von PPP	8
5 Kritik	8
6 Mehr über Public-Private Partnership	9
7 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	9
8 Einzelnachweise	9

Unterscheidungen

Die drei grundlegenden Typen

- Private können an einzelnen Stellen eines mehrstufigen oder mehrteiligen Produktions- und Absatzprozesses öffentlicher Leistungen eingesetzt werden
- Öffentliche Aufgaben werden vollständig, d.h. über alle Produktionsstufen bzw. -prozesse, in die Hände von privaten gegeben
- Öffentliche Hand und Private arbeiten auf einzelnen oder allen Produktions- bzw. Prozessstufen zusammen

Quelle:^[1]

Praxisbeispiele von ÖPP

2007-2013 Arvato in Würzburg

Die Bertelsmann-Tochter **Arvato direct services GmbH** und die Stadt Würzburg haben im Mai 2007 das Projekt »Würzburg integriert!« vereinbart. Arvato sollte eine zentrale eGovernment-Plattform entwickeln, über die alle Verwaltungsakte mit den Bürgern digital getätigt werden: Kfz- und Einwohneranmeldung, Parkscheine, Geburts- und Ehedokumente, Hundesteuer, Fundbüro, Führerscheinfragen, Registrierung neuer Unternehmen. Damit sollten die amtlichen Vorgänge effizienter werden. Ziel war die Einsparung von 75 Arbeitsplätzen innerhalb von 10 Jahren.

Arvato finanzierte das Projekt vor und sollte nur ergebnisabhängig bezahlt werden. Schon 2008 stockte das Ganze, 2010 war es praktisch beendet. Absehbare Probleme des Projekt waren: Nicht alle Bürger haben einen Internetanschluß. Sicherheitslücken beim Zugang und innerhalb der Verwaltung. Außerdem hatten die städtischen Beschäftigten keine Lust, beim Abbau ihrer Arbeitsplätze selbst mitzuwirken.

Arvato kündigte und forderte 4,58 Millionen Euro Schadenersatz. Es folgte das bei ÖPP-Projekten übliche Verfahren: Wie im geheimen Vertragstext vereinbart, dürfen die Vertragspartner bei Streitigkeiten zunächst nicht vor ein öffentliches Gericht gehen, sondern bilden ein privates Schiedsgericht, das ebenfalls geheim tagt. Hier einigte man sich auf einen Berliner Rechtsanwalt als privaten Schlichter. Schließlich kam Ende September 2013 der außergerichtliche Vergleich zustande. Ergebnis: Die Kommune verzichtete auf ihre Forderungen und zahlt an Arvato 535500 Euro. Damit wird das Projekt endgültig beendet. ^[2]

2007-2016 Elbphilharmonie

Im Juli 2005 wurden die Kosten für den Bau der Hamburger Elbphilharmonie erstmals vorgestellt. Die ÖPP aus der Stadt Hamburg und dem Baukonzern Hochtief sah eine Beteiligung von 77 Millionen Euro durch die öffentliche Hand vor. Ende 2016 war das Gebäude dann fertiggestellt und für Besucher freigegeben, 7 Jahre später als gedacht und geplagt von etlichen Skandalen rund um die Zusammenarbeit zwischen Hochtief, der Stadt und den beiden Architekten. Die Kosten stiegen bis dahin auf 789 Millionen Euro an - für die öffentliche Hand. Mit Gesamtkosten von 866 Millionen Euro ist die Elbphilharmonie das zwölft teuerste Gebäude der Welt, vor allem zulasten der Steuerzahler. ^[3]

Weitere Beispiele

- [Infrastrukturgesellschaft Verkehr](#) (in Planung)
- Ausbau der Autobahn A1 zwischen Hamburg und Bremen
- Ausbau der Autobahn A7 zwischen Hannover und Kassel
- LkW-Autobahnmautsystems [Toll Collect](#)
- Justizvollzugsanstalt JVA Hünfeld
- Universitätsklinikum Gießen und Marburg

Ergebnisse der Rechnungshöfe

Die Rechnungshöfe des Bundes und der Länder veröffentlichten im September 2011 ein gemeinsamen Bericht zu öffentlich-private Partnerschaften. ^[4] Darin stellten sie fest, dass die dort untersuchten Projekte im Gesamtwert von 3,2 Mrd. Euro sich als eher nachteilig für die öffentlichen Auftraggeber erwiesen. Der Bericht enthält die Forderung, dass die öffentliche Hand Vorhaben, die sie sich aus eigenen Mitteln nicht leisten kann, auch nicht alternativ im Rahmen einer ÖPP finanzieren darf. ^[5]

Im Juni 2014 kam der Bundesrechnungshof zum Ergebnis, dass privat gebaute Autobahnen erheblich teurer seien, als eine öffentliche Finanzierung. Die Rechnungsprüfer haben die, bis dahin, sechs im Rahmen der ÖPP realisierten Projekte untersucht. Infolgedessen habe sich bei allein fünf Projekten gezeigt, dass diese um „1,9 Milliarden Euro teurer sind, als eine konventionelle Realisierung“ aus öffentlichen Geldern. Beispielsweise sei das ÖPP-Projekt zum Ausbau der A1 um 28 Prozent teurer als vorab einkalkuliert. Laut Berechnungen im Vorfeld, hätte der Ausbau ganze 40 Prozent günstiger sein müssen, als die öffentliche Variante. Ein Grund für diese Kostenexplosion seien die Finanzierungskosten, welche für Unternehmen -mit Blick auf die höheren Zinsen- deutlich teurer seien, als für den Bund. ^[6]

PPP-Akteure

Ein großes Eigeninteresse an der Anbahnung von PPP-Projekten haben naturgemäß Unternehmensprüfer, Beraterfirmen und Anwaltskanzleien, da diese mit dem Abfassen von umfangreichen Vertragswerken viel Geld verdienen. PPP-Vertragswerke zeichnen sich i.d.R. dadurch aus, dass sie äußerst kompliziert und seitenstark sind und in ihren weitreichenden Konsequenzen von verantwortlichen Politikern wenn überhaupt nur mit erheblichen Aufwand überblickt werden können.

- Unternehmensprüfer: [Freshfields](#)
- PPP-Anbahnungsinstanzen: [ÖPP Deutschland AG](#)
- Interessenverbände: [Bundesverband Public Private Partnership \(BPPP\)](#)

Im August 2014 hat Bundeswirtschaftsminister [Sigmar Gabriel](#) eine [Expertenkommission zur Stärkung von Investitionen in Deutschland](#), zum Beispiel Verkehrswege oder kommunale Infrastruktureinrichtungen, eingesetzt. Augenscheinlich ist diese Kommission mit einer Mehrheit an Profiteuren an ÖPP besetzt.

Politiker als Verfechter von PPP

[Roland Koch](#): Der ehemalige hessische Ministerpräsident gilt als einer der stärksten Verfechter der Public Private Partnerships. Unter seiner Präsidentschaft entwickelte sich Hessen zu dem PPP-freundlichsten Bundesland überhaupt. Vor allem Kochs späterer Arbeitgeber, der zweitgrößte deutsche Baukonzern Bilfinger Berger, profitierte von seinen Bemühungen, PPP zu etablieren. Ein ehemaliger Bilfinger-Manager gab zwar an, Koch sei an Auftragsvergaben nie unmittelbar beteiligt gewesen, dennoch erhielt der Konzern zwischen 2002 und 2010 den Auftrag für 3 von insgesamt 16 ausgeschriebenen Vorhaben, darunter das bislang viertgrößte in Deutschland, das Justizzentrum in Wiesbaden für 128 Millionen Euro.^[7]

Von 2011 bis 2014 war Koch anschließend Vorstandsvorsitzender von Bilfinger-Berger, verließ den Konzern nach starken Gewinneinbrüchen seit Beginn seiner Beschäftigung einvernehmlich.^[8]

[Peer Steinbrück](#): Der frühere SPD-Spitzenpolitiker und Kanzlerkandidat half dabei, in Nordrhein-Westfalen PPP salonfähig zu machen. 2010 ließ er sich ein Interview zu PPP mit 7.000 Euro von Bilfinger Berger honorieren, die das Gespräch verschriftlichten und im eigenen Geschäftsbericht abdrucken ließen. Doch das ist kein Einzelfall: Steinbrück ließ sich zwischen 2010 und 2012 für insgesamt fast 100.000 Euro auch von weiteren Unternehmen der Branche buchen, darunter die Beraterfirmen [Freshfields Bruckhaus Deringer](#), Ernst & Young und [PricewaterhouseCoopers](#).^[9] Es gebe eine ganze Reihe "vorzeigbarer Projekte, mit denen sich nachweisen lässt, dass ÖPP eine Alternative ist, die durchaus stärker genutzt werden sollte", so Steinbrück in einem der Interviews.^[10]

Kritik

Teuer, ineffektiv und wettbewerbsverzerrend

Anlässlich des Urteils des Landgerichts Hannover zur Klage des privaten Autobahnbetreibers A1 Mobil vom 07.09.2018^[11] fordert der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes einen generellen Verzicht auf öffentlich-private Partnerschaften in Deutschland.^[12] Wie der Bundesrechnungshof bezeichnet er solche Geschäfte als teuer und ineffektiv. Nach Auffassung des Verbands schließen sie außerdem den heimischen Mittelstand aus und garantieren deshalb keinen ausreichenden Wettbewerb.

Verbriefung langfristiger PPP-Verträge

Werner Rügemer kritisiert, dass Banken langfristige PPP-Verträge verbrieften können. Mit den verbrieften PPP-Mieten können die Banken handelbare (spekulative) Wertpapiere machen. Damit käme eine aufgeblähter Finanzkreislauf in Gang:

"Die Bank I, die dem PPP-Investor den Kredit gegeben hat, verkauft die Mietforderungen an die Bank II, die dafür einen Kredit bei der Bank III aufnimmt; die Bank IV kann den verbrieften Kredit von der Bank II kaufen, indem sie bei der Bank V einen Kredit aufnimmt und so weiter - so dreht sich das riskante Karussell der privaten Geldschöpfung"^[13]

Geheimhaltung der Verträge

Immer wieder in der Kritik steht auch die Tatsache, dass alle Verträge von PPP-Projekten unter Geheimhaltung stehen. Zur Begründung dafür wird immer wieder das Geschäfts- und Betriebsgeheimnis der beteiligten Unternehmen angeführt. Die Geheimhaltung sei eine maßgebliche Voraussetzung, damit die privaten Unternehmen ihre Gewinninteressen gegenüber der öffentlichen Hand durchsetzen können.^[14]

Mehr über Public-Private Partnership

- [Website PPP-Irrweg \(attac\)](#)
- *Public Private Partnership: Die Plünderung des Staates*, Werner Rügemer in: junge Welt, 31. Januar 2010

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Twitter

Facebook

Instagram

Newsletter

Einzelnachweise

1. ↑ ^{1,01,1} [Holger Mühlkamp, Public Private Partnership aus der Sicht der Transaktionskostenökonomik und der Neuen Politischen Ökonomie](#), in: Schriftenreihe der Gesellschaft für öffentliche Wirtschaft Herft 54, Baden-Baden 2006, S. 29-50
2. ↑ [Flop mit Signalwirkung](#) junge welt vom 17.10.2013, abgerufen am 22.10.2013
3. ↑ [Schön, teuer, fertig](#) FAZ vom 4. November 2016, abgerufen am 21.06.2017
4. ↑ [Gemeinsamer Erfahrungsbericht zur Wirtschaftlichkeit von ÖPP-Projekten](#) abgerufen am 02.02.2012
5. ↑ [PM des Rechnungshof Hamburg vom 22.11.2011](#) abgerufen am 03.02.2012
6. ↑ [Privater Autobahnbau lohnt sich nicht](#), handelsblatt.de vom 12.06.2014, abgerufen am 18.06.2014
7. ↑ [Wem nützt Roland Koch an der Spitze von Bilfinger Berger?](#) Wirtschaftswoche vom 09. November 2010, abgerufen am 21.06.2017
8. ↑ [Spektakulär gescheitert](#) FAZ vom 04. August 2014, abgerufen am 21.06.2017

9. ↑ [Der Autobahn-Klau](#) Taz.de vom 05. Januar 2013, abgerufen am 21.06.2017
10. ↑ [Der verkaufte Staat](#) Welt.de vom 09. Februar 2014, abgerufen am 21.06.2017
11. ↑ [Betreiber trägt das Risiko für zu wenig Verkehr](#), lto.de vom 07.09.2018], abgerufen am 10.09.2018
12. ↑ [Autobahnbetreiber scheitert mit Klage](#), sueddeutsche.de vom 07.09.2018
13. ↑ [Die neue Reichtumsmaschine - 01.02.2012](#) jungewelt.de, letzter Zugriff am 06.03.2012
14. ↑ [Geheimhaltung - der Nährboden für PPP](#) ppp-irrweg.de, letzter Zugriff am 06.03.2012

Daimler

Die **Daimler AG** ist einer der größten Automobilhersteller der Welt. Im Jahr 2017 hatte die Daimler AG einen Umsatz von 164 Mrd. EUR und beschäftigte 289.000 Mitarbeiter.^[1] Ebenso wie andere Autokonzerne setzt Daimler bei seiner Lobbyarbeit auf engen Kontakt zur Spitzenpolitik. Dem dienen Gespräche mit der Bundeskanzlerin, zuständigen Ministern, Staatssekretären, EU-Kommissaren sowie Abgeordneten des Bundestags und des EU-Parlaments. Seit November 2013 ist [Eckart von Klaeden](#) (CDU) Cheflobbyist von Daimler. Zuvor war er Staatsminister im [Bundeskanzleramt](#).

Daimler AG	
Rechtsform	Aktiengesellschaft
Tätigkeitsbereich	Automobilbranche
ch	
Gründungsdatum	1998
m	
Hauptsitz	Stuttgart
Lobbybüro	
Lobbybüro EU	Rue Froissart 133, B-1040 Brüssel
Webadresse	daimler.com

Inhaltsverzeichnis

1	Lobbystrategien und Einfluss	11
1.1	Lobbyisten	11
1.2	Seitenwechsler	11
1.3	Lobbytätigkeit der deutschen Autoindustrie in Brüssel	11
1.4	Mitgliedschaften	12
1.5	Parteispenden	12
2	Fallbeispiele und Kritik	13
2.1	Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor	13
2.2	Lobbyisten bremsen geplante effektive Diesel-Abgastests aus	13
2.3	Schulmaterial und Aktionen mit Genius	14
2.4	Verdeckte PR: "Tramp a Benz"	14
2.5	BigBrotherAward	14
2.6	Lobbyisten in Ministerien	14
2.7	Bundesbeamte bei DaimlerChrysler	15
3	Geschäftstätigkeit	15
4	Personal und Organisation	15
4.1	Vorstand	15
4.2	Aufsichtsrat	15
5	Anteilseigner	16
6	Geschichte	16
7	Weiterführende Informationen	16
8	Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	16
9	Einzelnachweise	16

Lobbystrategien und Einfluss

Die deutsche Autolobby ist eine der mächtigsten und einflussreichsten Akteure in Deutschland und hat besonders enge Kontakte zur Politik. Sinnbild dafür ist [Matthias Wissmann](#), Chef des [Verbandes der Automobilindustrie](#) (VDA), der Verkehrsminister im Kabinett Helmut Kohl und Mitglied des Bundesvorstands der CDU war. Über eine intensive Lobbyarbeit ist es der Autoindustrie gelungen, ihre kurzfristigen Gewinninteressen auf Kosten der Allgemeinheit und der Umwelt zum Maßstab staatlichen Handelns zu machen (Verhinderung von effektiven Maßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstosses, steuerliche Privilegierung von Diesel). Weiterhin haben Hersteller versucht, über die Manipulation von Abgaswerten und falsche Verbrauchsangaben die gesundheits- und umweltpolitischen Probleme ihres Industriezweigs zu bagatellisieren.

[Eckart von Klaeden](#), ehem. Staatsminister bei der Bundeskanzlerin, erleichtert Daimler den Zugang zum Bundeskanzleramt und anderen Regierungsinstitutionen.

Lobbyisten

- [Eckart von Klaeden](#), Vice President, Head of External Affairs, Vorstandsmitglied [Atlantik-Brücke](#), Vorstandsvorsitzender des [Forum Ebenhausen](#) (Freundeskreis der [Stiftung Wissenschaft und Politik](#)), von 10/2009 - 09/2013 Staatsminister bei der Bundeskanzlerin, ehem. Außenpolitischer Sprecher der CDU /CSU-Bundestagsfraktion
- Mike Reichert, Director for Government Relations Berlin and European Affairs

Seitenwechsler

- [Eckart von Klaeden](#) (CDU): Vom Staatsminister bei der Bundeskanzlerin zum Daimler-Cheflobbyisten (2013)
- Martin Jäger (CDU): Vom Außenministerium zum Daimler-Cheflobbyisten (2008), dann deutscher Botschafter in Afghanistan (2013), dann Wechsel zum [Bundesministerium der Finanzen](#) als Sprecher (2014), seit 10/2016 Staatssekretär Innenministerium Baden-Württemberg
- Dieter Spöri (SPD): Vom baden-württembergischen Wirtschaftsminister (bis 1996) zum Cheflobbyisten (1999-2008)

Quelle: ^[2]

Lobbytätigkeit der deutschen Autoindustrie in Brüssel

Die Autobauer nehmen über "Expertengruppen" und ihre Verbände direkten Einfluss auf die Gesetzgebung in Kommission und Parlament. ^[3] 2007 erhielt die VW-Tochter Porsche gemeinsam mit [Daimler](#) und [BMW](#) für eine gemeinsame Kampagne, deren Ziel die Verwässerung und Verzögerung von verpflichtenden CO2-Reduktionszielen war, den „Worst EU Lobbying“ Award. ^[4]

Lobbyausgaben, Lobbyisten und Zahl der Treffen mit der EU-Kommission im Jahr 2017

Unternehmen /Verband	Ausgaben für Lobbytätigkeit in Mio. Euro	Zahl der akkreditierten Lobbyisten	Zahl der Lobbyisten (Vollzeitäquivalent)	Zahl der Treffen mit der EU-Kommission

Volkswagen AG	2,66	4	14,75	50
Daimler	2,6	5	7,75	31
BMW	1,4	4	5,5	33
Opel	0,6	1	1,5	2
Verband der Automobilindustrie (VDA)	2,5	2	14	27
Summe	9,76	16	43,5	143

Quelle: ^[5]

Anmerkungen:

(1) Ausgaben für Lobbytätigkeit: Bei von-bis-Angaben wird der Mittelwert genannt

(2) Lobbyisten: Im *EU Transparenz-Register* wird die Zahl der akkreditierten Lobbyisten und die Zahl der Lobbyisten (absolut und umgerechnet auf Vollzeitstellen) veröffentlicht. Laut Erläuterungen bei *LobbyFacts* ist die Zahl der akkreditierten Lobbyisten eine exakte Größe, die aus Unterlagen des EU-Parlaments ermittelt wird. In ihr sind jedoch die nicht-akkreditierten Lobbyisten nicht enthalten. Die Zahl der Lobbyisten wird aufgrund der Angaben der betreffenden Organisationen ermittelt und ist nicht durchgehend genau, weil die Zahl der an der Lobbyarbeit beteiligten Personen oft nach unterschiedlichen Kriterien berechnet wird. Die Zahl der Lobbyisten kann deshalb nur näherungsweise angegeben werden.

Entsprechende Angaben für Deutschland sind nicht zugänglich, weil es kein verpflichtendes *Lobbyregister* gibt. In den Koalitionsvertrag von Januar 2018 ist die Einrichtung eines Lobbyregister nicht auf Grund des Widerstands von CDU/CSU nicht eingegangen. Zur Bundestagswahl 2017 hatte LobbyControl eine Aktion gestartet: *Keine Regierung ohne Lobbyregulierung!*.

Mitgliedschaften

Organisationen und Arbeitsgruppen der Europäischen Kommission: GEAR2030 Working Groups and Project Teams sowie WLTP, LDV RDE, 96/53 Directive („weights and dimensions for trucks“)

Verbände und Netzwerke:

- [European Automobile Manufacturers Association](#) (ACEA)
- [European Council for Automotive](#) (EUCAR)
- [Verband der Automobilindustrie](#) (VDA)
- [American Chamber of Commerce to the European Union](#) ([AmCham EU](#))
- [Businesseurope](#)
- [BDA](#)
- [BDI](#)
- [Transatlantic Policy Network](#) (TPN)

Quelle: ^[6]

Parteispenden

Daimler gehört zu den größten Parteispendern in Deutschland. Seit dem Jahr 2000 spendete der Konzern insgesamt 7.423.471,98 Euro an CDU, CSU, FDP, SPD und Grüne. Die Summe verteilt sich auf die Parteien wie folgt:

Empfänger	Betrag in Euro
CDU	2.665.741,39
CSU	774.058,36
SPD	2.588.472,88
FDP	910.199,41
Grüne	484.999,94

Die Spenden sind im Einzelnen über die [Parteispenden-Datenbank](#) recherchierbar.

Im April 2019 teilte der Konzern mit, 2019 keine Parteispenden zu tätigen. ^[7] Die Entscheidung wurde von den Schatzmeistern der CSU ^[8] und der FDP ^[9] öffentlich scharf kritisiert. Der parlamentarische Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium Thomas Bareiß (CDU) nannte die Entscheidung Daimlers "verantwortungslos, Demokratie gefährdend und dumm" ^[10] LobbyControl wies in der Debatte darauf hin, dass Daimlers Entscheidung möglicherweise gar keinen Rückzug aus der Parteienfinanzierung bedeute, sondern lediglich eine Umstellung auf das intransparente [Parteisponsoring](#), die [BMW](#) und [Volkswagen](#) bereits vor Jahren vollzogen haben. ^[11]

Fallbeispiele und Kritik

Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor

Daimler war einer der Gründer des Lobbyvereins Europäische Forschungsvereinigung für Umwelt und Gesundheit im Transportsektor (EUGT), der fragwürdige Experimente in Auftrag gegeben hat, um die angebliche Unbedenklichkeit von Diesellabgasen zu beweisen. ^[12]

Lobbyisten bremsen geplante effektive Diesel-Abgastests aus

Laut einem Bericht des „Spiegel“ haben sich Daimler-Cheflobbyist [Eckart von Klaeden](#) und VDA-Präsident [Matthias Wissmann](#) im Frühjahr 2015 im Bundeskanzleramt erfolgreich gegen strenge Abgastest bei Diesel eingesetzt, die die EU-Kommission gefordert hatte. ^[13] Diese wollte die Autos vor der Zulassung nicht mehr nur auf dem Prüfstand testen, sondern auf der Straße mit dem „Real Driving Emissions“ (RDE)-Messverfahren. In einer e-mail vom 18. März 2015 an seinen alten Kollegen, den Leiter der Abteilung Wirtschaftspolitik im Bundeskanzleramt, warnte [Eckart von Klaeden](#): „Was zunächst wie eine untergeordnete technische Entscheidung klingt, kann enorme Konsequenzen für die Automobilindustrie im Hinblick auf die zukünftige Nutzung von Dieselmotoren haben“. Der Entwurf der Kommission könne nicht akzeptiert werden. Auch VDA-Präsident [Matthias Wissmann](#) schrieb eine e-mail an Kanzleramtsminister Peter Altmaier („lieber Peter“) mit dem Ziel, das Regulierungsvorhaben der EU zu bremsen. Altmaier bekam daraufhin von seinen Beamten eine „Stellungnahme“ aufgeschrieben, in der es hieß, man werde das Umweltministerium und das Verkehrsministerium „bitten“, bei der Sitzung in Brüssel „explizit die von VDA /Daimler geäußerte Befürchtung“ zu den Messverfahren „anzusprechen“ und das von Wissmann geforderte „realistische Gesamtkonzept“ bei den „weiteren Diskussionen berücksichtigen“. Innerhalb von 24 Stunden änderte die Bundesregierung ihre Haltung. In dem Vorschlag Deutschlands für die Sitzung des Technischen Ausschusses in Brüssel am 24. März 2015 war das konkrete Datum für die Einführung strenger Abgastests erst einmal verschwunden. Bei der eigentlichen Entscheidung im Herbst 2015 kam die Bundesregierung den Herstellern weit entgegen.

Quelle: Die dunkle Seite der Macht, Der Spiegel, 32/2017, S. 13 f.

Schulmaterial und Aktionen mit Genius

Die Daimler AG ist mit ihrem Bildungsprogramm [Genius](#) auch an Schulen aktiv. Es werden Schulmaterialien mit Präferenz für Individualverkehr und Auto verbreitet und Fahrtrainings (genannt "RoadSense") für Schüler zwischen 13 und 14 Jahren mit Mercedes Benz-Autos durchgeführt.^[14] Außerdem gibt es Workshop in der Ravensburger Kinderwelt^[15] oder im Europa Park^[16].

Verdeckte PR: "Tramp a Benz"

Im März 2011 sprach der deutsche PR-Rat eine Rüge gegen Mercedes-Benz, [Jung von Matt](#) und Stefan Gbureck aus, wegen deren verdeckten PR bezüglich der Internetaktion "Tramp a Benz". So wirkte der Blog nach außen als eine persönliche Aktion und es wurde nicht ersichtlich wer dahinter steckt. Der Blogger Stefan Gbureck stellte sich als einziger Urheber einer vermeidlichen Kunstaktion dar, jedoch wurde er von Mercedes-Benz beauftragt und finanziell unterstützt. Ebenso bei der Umsetzung unterstützt wurde der Blogger durch Jung von Matt, dem eigentlichen Urheber.^[17]

BigBrotherAward

2011 erhielt die Daimler AG den Negativpreis BigBrotherAward von dem Verein Digitalcourage wegen der Forderung von Bluttests von Produktionsmitarbeitern.^[18]

Lobbyisten in Ministerien

Daimler-Chrysler hatte Mitarbeiter im Verkehrs-, Wirtschafts- und Außenministerium; in zuletzt genanntem war im Zuge des sog. [Austauschprogramms](#) auch ein Beamter des Außenministeriums bei dem Automobilhersteller, der ihn nach dieser Zeit direkt anstellte.

Lobbyisten im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Zeitraum	Unbekannte Einsatzdauer, mindestens zwischen 2001 und 2003. ^[19]
Mitarbeiter	Leiter der Abteilung Konzernstrategie-Verkehrspolitik bei DaimlerChrysler, Teilnehmer Austauschprogramm
Bearbeitete Themen	Zum Zeitpunkt der Vergabe des Milliardenauftrags für die LKW-Maut, bei dem DaimlerChrysler zum Bewerberkonsortium gehörte, hatte der Mitarbeiter einen eigenen Schreibtisch im Ministerium und Zugang zu vertraulichen Informationen, Referenten und dem Referatsleiter

Die Journalisten Sascha Adamek und Kim Otto beschreiben in ihrem Buch "Der gekaufte Staat" den Einsatz des von Dr.-ing. Heinrich Osterloh im Verkehrsministerium. Zentral ist dabei die Frage, ob er Einfluss auf die Vergabe des Auftrags für die LKW-Maut an das Konsortium aus DaimlerChrysler und Telekom namens "Toll Collect" hatte. Hierzu sind die Angaben widersprüchlich: Laut BMVBS hatte er Kontakt zum zuständigen Referatsleiter, wobei DaimlerChrysler dieser Aussage widerspricht. Bereits 2001 war Osterloh Mitarbeiter einer Monitoringgruppe des Bundesverkehrsministeriums, die im November 2001 eine Studie zum Thema Maut veröffentlichte und dem Ministerium empfahl, die Vernetzung der Verkehrsträger zu beschleunigen. Während seiner Zeit im Ministerium erhielt Toll Collect den Zuschlag, wobei andere Bieter benachteiligt wurden, wie Adamek und Otto unter Berufung auf das OLG Düsseldorf darstellen.

Lobbyisten im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Zeitraum	Unbekannte Einsatzdauer ab 01.03.2006 bis spätestens Oktober 2007 ^[20]
Mitarbeiter	Holger Meinel, Daimler-Chrysler Manager und Teilnehmer am Austauschprogramm Seitenwechseleconomy: Seitenwechsel - Schreibtisch Tauschen , abgerufen 27.09.2011
Bearbeitete Themen	Mitarbeit im Grundsatzreferat der Innovations- und Technologiepolitik. Im Gegensatz zu anderen Lobbyisten äußert er sich öffentlich auf der Homepage der Bundesregierung über das Programm. In seinen Äußerungen wird klar, dass es darum gehe, "den Staat zu bewegen" und Politik zu machen. Der Artikel erklärt außerdem, das "Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vollständig in das Tagesgeschäft eingebunden werden" und "[...] in dieser Zeit von ihrer Heimatinstitution weiter ihr Gehalt [erhalten]". ^[21]

Bundesbeamte bei DaimlerChrysler

2006 war ein Beschäftigter des Auswärtigen Amtes bei DaimlerChrysler. ^[22] DaimlerChrysler hat aktiv am Austauschprogramm mit der Bundesregierung und den Bundesministerien teilgenommen, in dessen Zuge über 100 Konzernmitarbeiter teilweise über Jahre in Ministerien gearbeitet haben. Demgegenüber stehen lediglich zwölf Beamte, einer davon bei Daimler Chrysler. Sein Wissen über politische und administrative Abläufe scheint sich für den Konzern ausgezahlt zu haben, denn er wurde anschließend in ein wohl besser vergütetes reguläres Beschäftigungsverhältnis bei Daimler übernommen. ^[23]

Lobbyisten im Auswärtigen Amt

Zeitraum	Unbekannte Einsatzdauer zwischen 2002 und Oktober 2007 ^{[24][25]}
Mitarbeiter	Teilnehmer Austauschprogramm
Bearbeitete Themen	k.A.

Geschäftstätigkeit

Die Geschäftsfelder der Daimler AG bestehen aus Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services.

Personal und Organisation

Vorstand

Die Mitglieder des Vorstands sind [hier](#) abrufbar. Vorsitzender des Vorstands ist Dieter Zetsche

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat ist [hier](#) abrufbar. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist Manfred Bischoff.

Anteilseigner

Anteile am Grundkapital ^[26]: Geely Group/Li Shufu 9,7 %, Kuwait 6,8 %, Renault/Nissan 3,1 %, Institutionelle Anleger 61,4% (u.a. [BlackRock](#) und norwegischer Staatsfonds), Private Investoren 19 %. (Stand: 02/2018)

Geschichte

Die Vorgängerorganisation der Daimler AG war die 1926 gegründete Daimler-Benz Aktiengesellschaft. 1998 entstand durch die Fusion mit der US-amerikanischen Chrysler AG die DaimlerChrysler AG. 2007 trennte sich Daimler von Chrysler und benannte sich in Daimler AG um.

Weiterführende Informationen

[Schwarzbuch Autolobby 2 von Greenpeace, 15.04.2016](#)

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus

Twitter

Facebook

Instagram

Newsletter

Einzelnachweise

- ↑ [Daimler erneut mit Rekordergebnissen](#) daimler.com, letzter Zugriff am 13.02.2018
- ↑ [Schwarzbuch Autolobby](#), 2016, greenpeace.de, abgerufen am 28.07.2017
- ↑ [Die Macht der deutschen Autolobby in Brüssel](#), lobbycontrol.de vom 21.09.2015, abgerufen am 15.10.2015
- ↑ [Die Gewinner der Worst Eu Lobbying Awards sind...](#), lobbycontrol.de vom 04.12.2007, abgerufen am 27.07.2017
- ↑ [Volkswagen Aktiengesellschaft](#), lobbyfacts.eu, abgerufen am 09.02.2018
- ↑ [EU Transparenz-Register](#), abgerufen am 06.08.2017
- ↑ [Daimler streicht Parteispenden](#) Manager Magazin vom 21.4.2019
- ↑ [„Daimler leistet einen Beitrag zur Schwächung der Demokratie“](#) Welt vom 24.4.2019
- ↑ [Hermann-Otto Solms rügt Parteispenden-Stopp durch Daimler](#) Welt vom 25.4.2019
- ↑ [Keine Parteispenden mehr - gefährdet Daimler die Demokratie?](#) BR24 vom 27.4.2019
- ↑ [„Unternehmen betreiben politische Landschaftspflege“](#) Cicero vom 24.4.2019
- ↑ [Bundesregierung muß Autolobby endlich besser kontrollieren](#), lobbycontrol.de vom 29.01.2018, abgerufen am 04.02.2018
- ↑ [<http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/daimler-cheflobbyist-eckart-von-klaeden-beeinflusste-kanzleramt-bei-regeln-fuer-abgastests-a-1161319.html>] Ex-Staatsminister beeinflusste Kanzleramt im Auftrag von Daimler, spiegel.de vom 04.08.2017
- ↑ [Seite RoadSense](#), Stand: 2.09.2013
- ↑ [Seite Ravensburger Kinderwelt](#), Stand: 2.09.2013
- ↑ [Seite von Kooperationspartnern bei Daimler](#), Stand: 2.09.2013
- ↑ [drpr Ratsspruch 03/2011](#), abgerufen am 4.4.2017
- ↑ [bigbrotherawards.de](#) Preisträger 2011, abgerufen am 09.05.2017

19. ↑ Adamek, Sascha/ Otto, Kim (2008): Der gekaufte Staat. Wie Konzernvertreter in deutschen Ministerien sich ihre Gesetze selbst schreiben. Köln: Verlag Kiepenheuer & Witsch, S. 147ff
20. ↑ Antwort des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie auf die Frage nach dem Einsatz von Beschäftigten aus Unternehmen und Verbänden im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie von Lobbycontrol vom 21.11.2007, Stand: 01.11.2007
21. ↑ Adamek, Sascha/ Otto, Kim (2008): Der gekaufte Staat. Wie Konzernvertreter in deutschen Ministerien sich ihre Gesetze selbst schreiben. Köln: Verlag Kiepenheuer & Witsch, S. 158
22. ↑ [<http://dip.bundestag.de/btd/16/037/1603727.pdf> Antwort der Bundesregierung (pdf) auf kleine Anfrage der Grünen-Fraktion zu "Mitarbeit von Beschäftigten von Verbänden und Wirtschaftsunternehmen in Bundesministerien und in nachgeordneten Bundesbehörden" vom 04.12.2006, letzter Zugriff 09.09.2011
23. ↑ Adamek, Sascha/Otto, Kim (2008): Der gekaufte Staat. Wie Konzernvertreter in deutschen Ministerien sich ihre Gesetze selbst schreiben. Köln: Verlag Kiepenheuer & Witsch, S. 159 f.
24. ↑ [Antwort der Bundesregierung \(pdf\)](#) auf kleine Anfrage der FDP-Fraktion zu "'Monitor' %u2013 Bericht über eine neue Art von Lobbyismus in Bundesministerien"] vom 13.11.2006, letzter Zugriff 09.09.2011
25. ↑ Antwort des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie auf die Frage nach dem Einsatz von Beschäftigten aus Unternehmen und Verbänden im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie vom 21.11.2007, Stand: 01.11.2007
26. ↑ Christof Giesen u.a.: Was will Li Shufu?, Süddeutsche Zeitung vom 27.02.2018

PricewaterhouseCoopers

Die **PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC)** ist ist Deutschland führendes Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen. Die deutsche PwC ist Mitglied der PwC International Limited, einem weltweit tätigen Verbund von Prüfungs- und Beratungsgesellschaften. Zu den vielfältigen Leistungen gehören u.a. die Finanzaufsicht, die Regulierung Umwelt und Energie, die Preis- und Entgeltregulierung sowie ÖPNV und Eisenbahninfrastruktur^[1]. Weiterhin berät PwC Unternehmen bei der Steuervermeidung. Über ihre Beratungstätigkeit für die EU-Kommission hat sie einen erheblichen Einfluss auf die Ausgestaltung des Steuerrechts in der EU.

**PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC)**



Branche	Wirtschaftsprüfung /Unternehmensberatung
Hauptsitz	Frankfurt am Main
Lobbybüro Deutschland	
Lobbybüro EU	
Webadresse	www.PwC.de

Inhaltsverzeichnis

1 Beratung bei der Steuervermeidung	18
2 Kritik	18
3 Lobbyarbeit: Struktur und Strategien	18
3.1 Beratung von EU-Institutionen	18

3.2 Beratungsgremien der EU-Kommission	19
3.3 Mitgliedschaften/Partnerschaften	19
3.4 Lobbyrelevante Personen	19
4 Beziehung zum Wirtschaftsrat der CDU	20
5 Fallbeispiele und Kritik	20
5.1 2018: Beratung der EU-Kommission in Fragen des Steuerrechts	20
5.2 2014: Mitwirkung beim "Steuervermeidungsmodell Luxemburg"	20
5.3 2008: Bundesrechnungshof kritisiert Auftragsvergabe an PwC unter Ex-Minister Tiefensee	20
6 Unternehmensleitung	21
6.1 Vorstand	21
6.2 Aufsichtsrat	21
7 Geschäftsfelder, Beschäftigte und Umsatz	21
7.1 Lobbyisten in Ministerien	21
8 Weiterführende Informationen	22
9 Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus	22
10 Einzelnachweise	22

Beratung bei der Steuervermeidung

PwC bietet Unterstützung bei Rechtsbehelfen und Verfahren vor der Finanzgerichtsbarkeit an, inklusive der Vertretung der Steuerpflichtigen vor deutschen Finanzgerichten.^[2]

Kritik

Die vier großen Wirtschaftsprüfer nutzen ihr Insiderwissen aus, um Steuervermeidungsmodelle zu verkaufen. Bastian Brinkmann fordert deshalb in der Süddeutschen Zeitung (SZ), dass Prüfung und Beratung strikt voneinander getrennt werden.^[3] Es sei außerdem völlig absurd, dass sich der Staat bei Steuerreformen von den Big Four und damit von denen beraten lasse, die dann Lücken in den neuen Steuergesetzen an Konzerne weiterverkauften.

Lobbyarbeit: Struktur und Strategien

Beratung von EU-Institutionen

PwC bietet den EU-Institutionen die folgenden Dienstleistungen an: Audit and risk management, Technology consulting, People and change, Financial management and accounting, Tax and customs, Borders, Migration and security, Space, Innovation and growth, European Structural and Investment Funds (ESF), Energy and transport, Digital economy - innovation for the public sector, Public procurement und The EU as a global actor.

Im Bereich „Tax and customs“ (Steuergesetzgebung und Zölle), in dem die Interessen wichtiger PwC-Klienten besonders betroffen sein können, hat PwC die folgenden Studien für EU-Institutionen erstellt:

- Study on the feasibility of a common EU standard VAT return
- Evaluation of the Custom Union
- Study on the effectiveness of tax incentives for venture capital and business angels to foster the investment of SMEs and start-ups

- analysis of the effects of the different Member States' customs sanctioning system for the European Parliament

Darüber hinaus ist PwC in das Customs 2020 Programm der EU eingebunden

Quelle: ^[4]

Beratungsgremien der EU-Kommission

PwC ist Mitglied der folgenden Gremien, die von der EU Generaldirektion Steuern und Zollunion gebildet worden sind:

Expertengruppe (E02813), die die Kommission bei der Vorbereitung zur Reform der Mehrwertsteuer beraten soll.^[5]

Gemeinsames EU-Verrechnungspreisforum (JTPF), das die EU-Kommission in steuerlichen Fragen im Zusammenhang mit Verrechnungspreisen unterstützt und berät.^[6]

Mitgliedschaften/Partnerschaften

Nach Angaben von Corporate Europe Observatory (CEO) ist PwC Mitglied in den folgenden Lobbyverbänden der Steuervermeidungsbranche ^[7]:

- **European Business Initiative on Taxation** (Mitglieder sind u.a. BP, Pfizer und Airbus, wird von PwC geleitet)
- **European Contact Group** (informeller Zusammenschluss der „Big Four“ und der beiden nächstkleineren Wirtschaftsprüfungsgesellschaften)
- **Accountancy Europe** (Dachverband der Wirtschaftsprüfer)
- **AmCham EU** (lobbiert für international tätige US-Unternehmen, deren Fachausschuss für Steuerfragen von einem PC-Mitarbeiter geleitet wird)

Außerdem ist PwC Mitglied des **Centre for European Policy Studies**, das Studien für EU-Institutionen und nationale Regierungen erstellt und für seine Mitglieder "Corporate Breakfast Meetings" zur Kontaktpflege mit hochrangigen Vertretern der EU-Institutionen organisiert.^[8] An diesen Veranstaltungen nehmen EU-Kommissare, Generaldirektoren und Kabinettschefs teil. Kontakte mit EU-Parlamentariern werden über die Mitgliedschaft im **European Parliamentary Financial Services Forum** gepflegt. Vertreten ist PwC weiterhin im **Forum Luft- und Raumfahrt** und bei **Friends of Europe**.

PwC ist Partner der folgenden Organisationen: **Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut**, **True Sales International**, **Alternative Investment Management Association**.

Weiterhin ist PwC Förderer von **BIO Deutschland**.

Lobbyrelevante Personen

PwC Deutschland

- **Norbert Winkeljohann** (bis 08/2018 Vorstandssprecher von PwC) und Jürgen Lüdicke (PwC-Partner in Hamburg) waren Mitglieder der Kommission "Steuergesetzbuch" der **Stiftung Marktwirtschaft**
- Petra Justenhoven, Mitglied der Geschäftsführung von PwC, ist Bundesvorstandsmitglied des **Wirtschaftsrat der CDU**^[9]

PwC Brüssel

- Ian McCahey (Global Public Policy Leader)
- Jacomien van den Hurk (Direktor ED Public & Regulatory Affairs)
- Philippe Pierre, Verantwortlicher für die Verbindung zu den EU-Institutionen (Managing Director PwC EU Services)^[10] Leitet ein Team von 7 EU-Spezialisten und wird von 6 PwC-Partnern unterstützt.

Beziehung zum [Wirtschaftsrat der CDU](#)

Der Parlamentarische Abend des Wirtschaftsrats NRW am Vorabend des "Wirtschaftstags" findet regelmäßig in der PwC-Niederlassung Berlin statt.^[11]

Fallbeispiele und Kritik

2018: Beratung der EU-Kommission in Fragen des Steuerrechts

Nach einem Bericht der Süddeutschen Zeitung, der zum Teil auf Recherchen von Corporate Europe Observatory (CEO) beruht, lässt sich die EU-Kommission in Fragen des Steuerrechts von den vier großen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften („Big Four“) beraten, zu denen auch PwC gehört.^{[12][13]} So erhielten PwC, Deloitte und KPMG Aufträge im Wert von 10,5 Mio. Euro für Studien zum Thema Steuern und Zölle. Außerdem seien die „Big Four“ Mitglieder von sogenannten Advisory-Groups, die die EU-Kommission geschaffen hat, um sie bei der Umsetzung ihrer Pläne gegen Steuervermeidung zu unterstützen. Dabei seien es oft genau diese Gesellschaften, die Konzernen bei der Steuervermeidung helfen - wie etwa die „Lux Leaks“ zeigten. Danach habe PwC im Großherzogtum Luxemburg hunderte Steuersparmodelle für multinationale Konzerne entwickelt, wodurch diese ihre Gewinne über Jahre teilweise mit weniger als einem Prozent versteuern konnten. Nach Auffassung von CEO treten die Berater damit in Feldern auf, in denen die Firmen gleichzeitig klassische Lobbyisten in eigener Sache sind.

2014: Mitwirkung beim "Steuervermeidungsmodell Luxemburg"

Die Experten von PwC haben Hunderte von Unternehmen darin beraten, über die Gründung von Gesellschaften in Luxemburg auf legale Weise niedrige oder gar keine Steuern zu zahlen.^[14] Bei diesen Gesellschaften handelt es sich oft um bloße "Briefkastenfirmen"; der Schwerpunkt der Wertschöpfung liegt in anderen Ländern. Die geheimen Steuerelemente, die PwC für seine Kunden angefertigt hat, gelangten in die Hände von mehr als 80 Journalisten auf der ganzen Welt.^[15] Über Hundert dieser Dokumente lassen sich auf www.icij.org komplett nachlesen.

2008: Bundesrechnungshof kritisiert Auftragsvergabe an PwC unter Ex-Minister Tiefensee

Der ehemalige Verkehrsminister [Wolfgang Tiefensee](#) (SPD) hatte den bereits bestehenden Vertrag des Ministeriums mit PwC zur Begutachtung von Förderprogrammen für Deutsche Reedereien im Oktober 2008 ohne vorherige Ausschreibung verlängert. Nach einem Bericht des Bundesrechnungshofes wurde damit in

mehrerer Hinsicht gegen das Vergabegesetz verstoßen:^[16] Das Ministerium hat den Auftrag nicht öffentlich ausgeschrieben. Neben der Bewertung von Programmen arbeitete PwC im Rahmen anderer Aufträge auch an den Programminhalten mit. PwC hat durch andere Aufträge einen Wissensvorsprung gegenüber möglichen Konkurrenten gehabt. Das Ministerium hat die Entscheidungsbefugnis über die Auftragsvergabe dem eigentlich zuständigen Bundesamt für Seeschifffahrt entzogen und das Ministerium hat nicht sichergestellt, dass die Einbindung von Dritten in Förderprogramme wirtschaftlich ist.

Lobbyisten in Ministerien



- [Überblick A-Z](#)
- [Problembeschreibung](#)

Unternehmensleitung

Vorstand

Der Vorstand besteht aus 10 Mitgliedern, darunter

- [Ulrich Störk](#), (Vorstandssprecher)

Quelle:^[17]

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat besteht aus einem zwölfköpfigen Gremium, u.a.

- [Norbert Vogelpoth](#) (Vorsitzender)

Quelle:^[18]

Geschäftsfelder, Beschäftigte und Umsatz

Die PwC ist in den Bereichen Wirtschaftsprüfung und prüfungsnahe Dienstleistung, Steuerberatung, Consulting und Deals tätig. Zu ihren Kunden gehören auch Ministerien und Kommunen. In Deutschland beschäftigte PwC 2017 an ihren 21 Standorten 10.627 Mitarbeiter und erzielte einen Umsatz von rd. 2 Mrd. Euro.^[19]

Lobbyisten in Ministerien

PwC war mit "externen Mitarbeitern" im Wirtschafts- und Entwicklungsministerium vertreten.

Lobbyisten im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

Zeitraum	Unbekannte Zeitspanne, mindestens im November 2006 ^[20]
Mitarbeiter	k.A.

Bearbeitete Themen	Externe Mitarbeiter im BMWi "unterstützen und beraten in spezifischen wirtschaftspolitischen und technologischen Fragen sowie bei der Erstellung von Informationsbroschüren" ^[20]
---------------------------	--

Lobbyisten im Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Zeitraum	Drei Monate in 2006 ^[21]
Mitarbeiter	Ein/e MitarbeiterIn
Bearbeitete Themen	Einsatz in der (damaligen) Abteilung 3

Weiterführende Informationen

- [Die Verantwortung der Wirtschaftsprüfer bei CumEx, Bürgerbewegung Finanzwende, 10.12.2020](#)
- [Accounting for influence How the Big Four are embedded in EU policy-making on tax avoidance Studie von Corporate Europe Observatory \(CEO\) Juli 2018](#)

Aktuelle Informationen aus der Welt des Lobbyismus



Einzelnachweise

1. ↑ [Unsere Leistungen](#), pwc.de, abgerufen am 04.08.2018
2. ↑ [Wie eng die Bande zwischen Politik und Wirtschaftsprüfern sind](#), Tagesspiegel.de vom 03.11.2018, abgerufen am 15.03.2019
3. ↑ [Zerschlagt die Vier](#), sueddeutsche.de vom 01.03.2019
4. ↑ [All the support you need PwC EU Services](#), pwc.com, abgerufen am 06.08.2018
5. ↑ [List of the organisations appointed as members of the VAT Expert Group](#), ec.europa.eu, abgerufen am 09.08.2018
6. ↑ [Verrechnungspreisforum](#), ec.europa.eu, abgerufen am 14.08.2018
7. ↑ [Frisieren und mitregieren](#), corporateeurope.org vom Juli 2018, abgerufen am 03.08.2018
8. ↑ [CEPS Corporate Breakfasts](#), ceps.eu, abgerufen am 10.08.2018
9. ↑ [Bundesvorstand](#), wirtschaftsrat.de, abgerufen am 03.08.2018
10. ↑ [All the support you need PwC EU Services](#), pwc.com, abgerufen am 06.08.2018.
11. ↑ [Über den Dächern von Berlin](#), wirtschaftsrat.de Bericht vom 11.06.2018, abgerufen am 03.08.2018
12. ↑ [Die fragwürdige Doppelrolle der Wirtschaftsberater](#), sueddeutsche.de vom 09.07.2018
13. ↑ [Accounting for influence](#), corporateeurope.org vom 10.07.2018, abgerufen am 03.08.2018
14. ↑ [Luxemburg-Leaks Süddeutsche Zeitung](#), abgerufen am 7. 11. 2014

15. ↑ Bastian Obermeyer u.a.: Die willigen Helfer - Vertrauliche Steuerdokumente bringen die Prüfgesellschaft PwC in Verlegenheit, Süddeutsche Zeitung vom 7. November 2014
16. ↑ [Fehlende Ausschreibung Bundesrechnungshof prangert Auftragsvergabe unter Ex-Minister Tiefensee an](#) Der Spiegel vom 7. Januar 2010, abgerufen am 9.5.2011
17. ↑ [Geschäftsführung](#), pwc.de, abgerufen am 03.08.2018
18. ↑ [Mitglieder des Aufsichtsrats](#), pwc.de, abgerufen am 03.08.2018
19. ↑ [Geschäftszahlen und Berichte](#), pwc.de, abgerufen am 04.08.2018
20. ↑ ^{20,020,1} [Antwort der Bundesregierung \(pdf\)](#) auf kleine Anfrage der Grünen-Fraktion zu "Mitarbeit von Beschäftigten von Verbänden und Wirtschaftsunternehmen in Bundesministerien und in nachgeordneten Bundesbehörden" vom 04.12.2006, letzter Zugriff 09.09.2011
21. ↑ [Antwort der Bundesregierung \(pdf\)](#) auf kleine Anfrage der Linke-Fraktion zum Einsatz externer Mitarbeiter und Berater vom 10.06.2011, letzter Zugriff 28.09.2011