

Was lange währt, wird endlich gut?

Jan K. Schäfer

14 Jahre lang haben sich der Bund, Daimler und die Deutsche Telekom in verschiedenen Schiedsverfahren über die Frage gestritten, ob der Bund von den beiden Unternehmen Schadensersatz für die verspätete Einführung des Lkw-Mautsystems Toll Collect erhält. Nun ist die Saga durch Vergleich der Kontrahenten beendet worden.

Im Jahr 2002 beauftragte der Bund Daimler, die Deutsche Telekom und Cofiroute damit, ein Mautsystem für den Lkw-Verkehr, Toll Collect, zu entwickeln. Statt wie geplant im August 2003 ging Toll Collect allerdings erst im Januar 2005 mit eingeschränkter Funktionalität in Betrieb. Klar ist, dass dem Bund aufgrund der verspäteten Inbetriebnahme erhebliche Mauteinnahmen verloren gegangen sind. Wer dafür verantwortlich ist und in welcher Höhe haftet, war Gegenstand der erbitterten Auseinandersetzung, die zu zwei Schiedsverfahren führte. Nun wissen wir, dass der Bund im Wege des Vergleichs von Daimler und der Deutschen Telekom als Kompensation 3,2 Milliarden Euro erhält. Immerhin läuft das Mautsystem, was man von anderen Großprojekten der öffentlichen Hand nicht sagen kann. Man könnte meinen, jetzt sind alle glücklich: Die Parteien können die Akten schließen, die Anwälte sich beglückwünschen, das Verfahren bis zum Vergleich ausgesessen zu haben und die Schiedsrichter erleichtert sein, keinen Schiedsspruch abfassen zu müssen. Richtigerweise sollte man aber drei Lehren aus dem Toll-Collect-Schiedsverfahren ziehen.

Transparente Verfahrensführung

Zunächst muss man sich noch einmal vergegenwärtigen, dass es sich bei den Toll-Collect-Verfahren um öffentlich-rechtliche Schiedsverfahren handelte (§ 173 VwGO iVm §§ 1025 ff. ZPO). Zwar waren Unternehmen an dem Vertrag beteiligt, es ging aber um einen Auftrag der öffentlichen Hand, der im Wege eines öffentlich-rechtlichen Vertrags vergeben wurde. Anders als bei privaten Auseinandersetzungen besteht bei Beteiligung der öffentlichen Hand ein öffentliches Interesse, dem Rechnung zu tragen ist. Welchen Steuerzahler interessiert es nicht, ob sich der Bund überhaupt vertraglich ausreichend abgesichert hat? In öffentlich-rechtlichen Schiedsverfahren sollten deshalb Schiedssprüche und mündliche Verhandlungen jedermann zugänglich sein, soweit nicht im Einzelnen ein überragendes Geheimhaltungsinteresse begründet werden kann. Im Vattenfall ICSID-Verfahren, einem völkerrechtlichen Investor-Staat-Schiedsverfahren, ist der Bund mit der Liveübertragung der mündlichen Verhandlung im Internet mit gutem Beispiel vorangegangen. Daran muss sich die öffentliche Hand künftig messen lassen.

Auf die richtige Schiedsrichterauswahl kommt es an

Ein Schiedsverfahren, das ungeachtet eines komplexen Sachverhaltes 14 Jahre dauert, ist pathologisch. Die Hauptursache ist erfahrungsgemäß bei den Schiedsrichtern zu suchen. Wenn diese das Verfahren nicht im Griff haben, können es die Anwälte leicht entgleisen lassen. Zwar halten mittlerweile verschiedene Schiedsgerichtsordnungen auch Parteivertreter zur effizienten Verfahrensführung an, diese haben aber zuerst das Mandantenwohl im Auge. Es bleibt daher Aufgabe des Schiedsgerichts, das Verfahren sinnvoll zu strukturieren und mit dem erforderlichen Nachdruck zu leiten. Wen haben die Parteien hier also auf die Schiedsrichterbank gesetzt? Einen Professor, der sich bereits einen Namen mit Mediation gemacht hatte, einen hochangesehenen Zivilrechtsdogmatiker und als Vorsitzenden einen pensionierten BGH-Präsidenten, der im Laufe des Verfahrens sein Amt niederlegte und ersetzt werden musste. Es war sicherlich ein Zusammenspiel verschiedener Umstände, die zu der überlangen Verfahrensdauer führte. Dass die Schiedsrichter offensichtlich wenig Erfahrung mit der Aufbereitung von komplexen Sachverhalten und effektivem Verfahrensmanagement hatten, dürfte aber sein Übriges beigetragen haben.

Auf projektbegleitende Streitprävention setzen

Bei komplexen technischen Projekten gibt es mittlerweile erprobte Streitschlichtungsverfahren, die bereits während der Projektausführung zum Einsatz kommen, wie etwa Adjudikationsverfahren. Damit können Probleme frühzeitig identifiziert und angegangen werden. Dadurch hätte womöglich ein Teil der Verzögerung des Toll-Collect-Projekts verhindert, zumindest aber die Probleme frühzeitig in die richtige Bahn gelenkt werden können. Auftraggeber dringen auch bei komplexen technischen Innovationen oft auf unrealistische Fristen, anstatt eine Entwicklungspartnerschaft einzugehen. Hier sollte gerade aufseiten der öffentlichen Hand ein Umdenken stattfinden. Dadurch kann die technologische Innovationsbereitschaft der Unternehmen gestärkt und Geld für kostspielige Verfahren gespart werden, was allen zugute kommt. •

Jan K. Schäfer, LL.M., ist Partner bei King & Spalding LLP in Frankfurt a.M.