

Gewaltiges Risiko

Lkw-Maut: Die Konstrukteure des Prestigeprojekts rechnen bereits mit hohen Strafzahlungen.

Hans-Burghardt Ziermann (49) will jeden Zweifel beseitigen. Ende Mai stellt die von ihm geführte Mautbetreibergesellschaft Toll Collect erstmals einen mit einer so genannten On-Board-Unit (OBU) ausgestatteten Lkw vor. Hunderttausende solcher Boxen sollen in Zukunft helfen, automatisch den für Lastwagen fälligen Autobahnzoll zu erfassen.

Mit der Vorführung möchte das von der Bundesregierung beauftragte Konsortium beweisen, dass das modernste Verkehrsüberwachungssystem der Welt pünktlich zum 31. August 2003 in Betrieb gehen kann.

Ob Ziermann selbst noch glaubt, dass der Termin zu halten ist? Intern gehen die Entwickler des Megaprojekts von einer Verzögerung um mindestens sechs Monate aus. Bestenfalls Teile des komplexen Systems dürften fristgerecht und einwandfrei funktionieren.

In diesem Fall wird es teuer für die hinter Toll Collect stehenden Firmen Deutsche Telekom (45 Prozent), DaimlerChrysler Services (45 Prozent) sowie die französische Autobahnbetreiberin Cofiroute (10 Prozent). Deftige Vertragsstrafen drohen.

Finanzminister Hans Eichel hat monatliche Einnahmen von bis zu 300 Millionen Euro einkalkuliert. Die Konsortien müssen ihm den Ausfall der Gebühren ersetzen – bis zu gut einer Milliarde Euro maximal.

Um Poenalen zu vermeiden, treibt **Konrad Reiss** (45) seine Ingenieure zu Höchstleistungen an. Nach außen spielt der Chef der Telekom-Tochter T-Systems, die für Toll Collect die technische Entwicklung verantwortet, den Gelassenen. „Wir sind technisch und organisatorisch voll im Zeitplan“, behauptet er.

Dabei weiß auch Reiss, dass schon am 1. Mai der Pilotbetrieb mit 2000

Lkw hätte beginnen müssen, um das Gesamtsystem zu testen. Für den dringend erforderlichen Live-Ver-such mit einer großen Teilnehmerzahl wird nun vor dem 1. September kaum noch Zeit bleiben. Hochrangige Manager des Konsortiums befürchten einen brutalen Kaltstart.

Ein gewaltiges Risiko. Bei aufwändigen Softwareprojekten wie dem Mautsystem zeigen sich schwer wie-gende Fehler erst beim Zusammen-spiel aller Komponenten unter hoher Belastung. Die Beseitigung der Macken dürfte viele Monate in An-spruch nehmen.

Chaotisch wird der Start von Toll Collect allemal, wenn er denn tat-sächlich zum vorge-sehenen Termin er-folgt. Maximal 150 000 Lastwagen können bis Ende August mit der On-Board-Unit ausge-stattet werden, die die gebührenpflichtigen Fahrten erfasst. Insge-samt aber müssten in mindestens 800 000 Brummis die radio-großen Kästchen mon-tiert werden. Fahrer von Lastwagen ohne OBU müssen sich um-ständlich an Zahlauto-maten einbuchen oder ihre Touren vorab per Internet registrieren lassen.

Ärger ist program-miert. Die Schuld an dem drohenden De-bakel weisen die Bun-desregierung, die Mitglieder des Toll-Collect-Konsortiums und der Lieferant T-Systems einander schon heute gegenseitig zu. Akribisch listen die Rechtsanwältinnen der Parteien auf, warum welche Verzögerungen bei der Auftragsvergabe entstanden sind, etwa aufgrund von Änderungen der Spezifikationen.

Auch nicht gerade ein Indiz dafür, dass das Mautsystem termingerecht fertig wird.

Eva Müller/Anne Preissner



Maut-Kontrollbrücke: Dem modernsten Verkehrsüberwachungssystem der Welt droht ein chaotischer Start



Antreiber: T-Systems-Chef Reiss läuft die Zeit weg



Optimist: Toll-Collect-Leiter Ziermann lächelt

FOTOS: TIM WEGNER/ALF ANDREAS HOHLMANN/AGENCY/ANNE HAMANN PR