

## Datenpanne bei iPad-Besitzern

**New York.** Die Datenpanne, bei der E-Mail-Adressen von rund 114 000 amerikanischen iPad-Besitzern offen zugänglich waren, wird ein Fall für das FBI. Die US-Bundespolizei nahm Ermittlungen auf, wie Sprecher der „New York Times“ und dem „Wall Street Journal“ am Donnerstagabend bestätigten. Eine Hacker-Gruppe hatte zuvor erklärt, sie sei durch eine Sicherheitslücke beim Telekom-Konzern AT&T relativ einfach an die Mail-Adressen von iPad-Nutzern mit einem Mobilfunk-Vertrag herangekommen. Brisant ist, dass darunter auch zahlreiche ranghohe US-Berater waren, unter anderem aus dem Pentagon und dem Weißen Haus. AT&T hatte das Problem bestätigt und betont, dass die Lücke inzwischen geschlossen worden sei. Es seien keine weiteren Daten außer den E-Mail-Adressen einsehbar gewesen. (dpa)

## Petrobras kommt Kapitalerhöhung näher

**Brasília.** Brasiliens staatlicher Ölkonzern Petrobras hat eine wichtige Hürde auf dem Weg zur geplanten Kapitalerhöhung an der Börse genommen. Nach dem Parlament billigte am Donnerstag auch der Senat einen Plan, wonach Petrobras von der Regierung die Förderrechte an 5 Milliarden Barrel (je 159 Liter) Öl in großer Meerestiefe vor der Atlantikküste Brasiliens erhält. Petrobras will die Rechte im Gegenzug mit Kapital bezahlen, das der Konzern durch die Neuausgabe von Aktien an der Börse einnehmen will. Die Emission könnte eine der weltweit größten in diesem Jahr werden: Analysten schätzen den Wert auf 50 Milliarden US-Dollar (ca. 41,5 Mrd Euro). Am 22. Juni soll sie entschieden werden. (dpa)

## Dell gerät mit SEC aneinander

**Round Rock.** Der Computerhersteller Dell hat Ärger mit der US-Börsenaufsicht. Diese bemängelt eine fehlerhafte Buchführung. Es geht um Geschäfte mit dem Chip-Konzern Intel. Details nannte Dell am späten Donnerstag keine. Allerdings ließ das Unternehmen aus Texas wissen, dass eine Einigung bevorstehe. Vorsorglich legte Dell 100 Millionen Dollar (83 Millionen Euro) auf die Seite – Geld, das vom Gewinn des gerade abgeschlossenen ersten Quartals abgeht. Verwaltungsratsmitglied Sam Nunn erwartet eine Lösung in naher Zukunft. (dpa)

## Motorola und RIM begraben Kriegsbeil

**Schaumburg/Waterloo.** Es herrscht wieder Friede zwischen Motorola und RIM. Die beiden Handy-Hersteller hatten sich über ihre Erfindungen und die Rechte daran gestritten. Die am Freitag verkündete Lösung: Der Blackberry-Hersteller Research in Motion zahlt eine Einmalsumme und regelmäßige Lizenzgebühren an Motorola. Im Gegenzug dürfen die Firmen diverse grundlegende Techniken gegenseitig nutzen. Ein Teil der Patente wechselt den Besitzer. (dpa)

## Autobahnkonzessionäre vor neuen Herausforderungen

# Elektro-Maut kommt schrittweise

Neues Gebührenerhebungssystem innerhalb von drei Jahren verfügbar? / Asecap-Tagung in Oslo

VON ROTGER KINDERMANN

**Europas Verkehrsströme wachsen, und damit stellt sich immer dringender die Frage nach der Finanzierung der notwendigen Infrastruktur. Die meisten europäischen Staaten sehen die Lösung in Investitionen durch sogenannte PPP-Modelle (Public Private Partnerships) und durch die Erhebung von Straßennutzungsgebühren. Bei der Maut bilden Luxemburg, Belgien und die Niederlande (mit drei weiteren EU-Ländern) eine regionale Besonderheit, die auf ein absehbares Ende zusteuert (Ausnahmen sind zwei kurze bemaute Tunnelstrecken in den Niederlanden und in Belgien).**

Weitgehend durchgesetzt hat sich – insbesondere im Schwerlastkraftverkehr – die entfernungs-basierte Abrechnung (elektronische Maut), eine zeitlich befristete Vignette entspricht nicht der tatsächlichen Nutzung der Infrastruktur. Diese Grundposition hat die Asecap („Association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péage“) auf ihrer rezenten Tagung in Oslo nachhaltig unterstrichen. Die Mitgliedsunternehmen des Verbandes aus 21 Ländern betreiben insgesamt fast 30 000 Kilometer Autobahnen und Fernstraßen in Europa. Groß ist oft die Zahl der Wettbewerber – allein in Frankreich zählt man 18 Gesellschaften für ein Gesamtnetz von 8 630 Kilometern, und in Norwegen kommen sogar 32 auf nur 800 Kilometer.

Dass allzu große Vielfalt auch ein Problem, und vor allem ein Mobilitätshemmnis in sich birgt, weiß die Europäische Kommission nur allzu gut. Nach langen Beratungen hat Brüssel eine Richtlinie für den European Electronic Toll Service (EETS) vorgelegt, die im Oktober 2009 verabschiedet wurde. Darin werden die Rechte und Pflichten Maut erhebender Stellen, Gebühr kassierender Dienstleister und der Straßennutzer festgelegt.

Ziel ist die Schaffung eines Systems, das dem Autofahrer ermöglicht, von einem zugelassenen EETS-Provider ein Mautgerät (On Board Unit) zu beziehen, das mit allen angeschlossenen europäischen Gebührenerhebungssystemen kompatibel ist. Innerhalb von drei Jahren soll das System für Lkws über 3,5 Tonnen verfügbar sein.



Von Land zu Land gibt es Unterschiede bei der Maut. Viele Staaten kassieren Lastwagen schon ab 3,5 Tonnen ab, andere erst ab 12 Tonnen. (FOTO: AP)

Für EU-Staaten, die viele Konzessionsgesellschaften haben, könnte dieser Prozess schwierig werden, meint Asecap-Vizepräsident Klaus Schierhackl. Denn der Staat muss in diesen Fällen über „ein interoperables Mautsystem“ entscheiden, das den Konzessionären Zusatzkosten aufbürdet. Dort, wo – wie zum Beispiel in Österreich – der Mautdienst im Bundeseigentum ist, werden keine Probleme gesehen.

### Regierungen entscheiden über Fortschritt

Gespannt warten die Asecap-Mitglieder auf einen Zwischenreport zur EETS-Einführung, den die Kommission im April 2011 vorlegen wird. Niemand rechnete in Oslo mit einem „big-bang“ bei der elektronischen Zukunft. Das System werde sich Schritt für Schritt entwickeln. Der Fortschritt bleibe von den Entscheidungen der Regierungen abhängig.

„Die Technik hat kein Problem, die Probleme kommen aus der Politik“, so bringt der norwegische Gastgeber Jacob Trondsen, Präsident der Norveg-finans, die Situation auf den Punkt.

Auch Ludwig Aumeyr von der österreichischen Strabag AG will die europäische Politik antreiben und zieht einen Vergleich: „Wenn man in Brüssel genauso konse-

quent vorgeht wie bei der Durchsetzung des Rauchverbotes, sollte es mit dem Maut-Elektronikdienst funktionieren“.

Die Frage, welche Bedeutung sogenannte Zusatz- bzw. Mehrwertdienste haben, wurde auf der Asecap-Tagung durchaus kritisch behandelt. Auf jeden Fall müsste für solche Dienste (Servicestationen, Wetterauskünfte, Eisräumung von Lkw-Dächern usw.) der Nutzer zahlen. Sie könnten nur „die süße Kirsche auf einer Torte sein“, betonte H. Karsten Kirchmann, von der deutschen Toll Collect GmbH.

Der staatliche Auftraggeber werde dafür kein Geld in die Hand nehmen. Ohnehin sehen die Konzessionäre ihre Aufgabe nicht darin, den Finanzministern die Haushaltslöcher zu stopfen.

### Giga-Liner stellen erhöhtes Risiko dar

Dabei dürfte außer Frage stehen, dass viele Länder schon darauf warten, das elektronische System auch auf den Pkw-Bereich auszuweiten. Die Umsetzung dazu soll laut Brüssel in fünf Jahren abgeschlossen sein.

Die häufig als ungerecht empfundene Vignette hätte dann ausgedient. Von Land zu Land gibt es heute bereits Unterschiede. Viele kassieren Lkws schon ab 3,5 Ton-

nen ab, andere erst ab 12. Sorge bereitet der Asecap eine mögliche Zulassung von sogenannten Giga-Linern durch die EU-Kommission, also von Lkw-Zügen mit 25,25 Metern Länge und einem Gewicht von 60 Tonnen.

Solche Monster-Lkws fahren bereits heute auf Straßen in Schweden und Finnland, auch in Deutschland gibt es regionale Ausnahmeregelungen.

Diese Fahrzeuge bedeuten ein erheblich höheres Risiko im Tunnelverkehr, bei Unfällen sind viele Räumfahrzeuge wegen zu geringer Traglast überfordert, Leitplanken können einem Aufprall von 60 Tonnen nicht standhalten. Die Freigabe von Giga-Linern würde nach Ansicht der Asecap massive Investitionen in die Infrastruktur und die präventive Sicherheit bedeuten. Dagegen will der Verband die Entwicklung hin zu einem „grünere Verkehrs- und Transportsystem“ fördern.

Eine Maßnahme dazu sind gestaffelte Straßennutzungsgebühren, die sich nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß bemessen. Konkret planen Konzessionäre Modellversuche mit Stromtankstellen auf Rastplätzen. Und dies, obwohl die Hersteller von Elektroautos meist behaupten, diese Fahrzeuge seien nur für den Stadtverkehr gebaut.

## Vermögen von Privatanlegern auf Vorkrisenniveau

Europa bleibt laut Studie die reichste Region der Welt

**München.** Das Vermögen von Privatanlegern hat weltweit wieder Vorkrisenniveau erreicht – und es bleibt in den Händen einer kleinen Minderheit. Die verwalteten Vermögen in Bargeld, Aktien und Wertpapieren oder Fonds wuchsen vergangenes Jahr um 11,5 Prozent auf 111,5 Billionen US-Dollar (92,8 Billionen Euro). Das geht aus einer Studie („Global Wealth

2010“) der Boston Consulting Group hervor, die am gestrigen Freitag in München veröffentlicht wurde. Der Einbruch im Jahr 2008 konnte damit wieder wett gemacht werden.

Das Kundenvertrauen sei aber nach wie vor angeschlagen. Europa bleibt laut der Studie die reichste Region. Dort wurden Vermögenswerte in Höhe von 37,1 Bil-

lionen Dollar (30,9 Billionen Euro) verwaltet. Das ist ein Drittel des weltweiten Vermögens. Nordamerika verzeichnete im vergangenen Jahr mit 4,6 Billionen Dollar (15 Prozent/3,8 Billionen Euro) auf 35,1 Billionen Dollar (29,2 Billionen Euro) den höchsten absoluten Zuwachs.

Die weltweiten Vermögen sind in den Händen einer kleinen

Schar reicher Menschen. 2009 zählten weniger als ein Prozent aller Haushalte zum Kreis der Millionäre; sie verfügten aber über 38 Prozent der Vermögenswerte. Die meisten Millionäre leben in den USA (4,7 Millionen), gefolgt von Japan (1,2 Millionen), China (670 000), Großbritannien (485 000) und Deutschland (430 000). (dpa)