Andreas Scheuer vor Gericht

geschrieben von Karin Hurrle | 2. Oktober 2026

Staatsanwaltschaft Berlin erhebt Anklage wegen „uneidlicher Falschaussage“

Der Fall um Andreas Scheuer betrifft strafrechtliche Ermittlungen und verfahrensrechtliche Nachspiele zum gescheiterten Pkw-Maut-Debakel. Scheuer wurde Uneidliche Falschaussage vor einem Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages (§ 153 StGB) vorgeworfen. Der Prozess vor dem Landgericht Berlin hat begonnen. Im Prozess wegen des Vorwurfs der Falschaussage hat der frühere Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) die gegen ihn erhobenen Vorwürfe laut WELT vom 21.09.2026 zurückgewiesen. Er habe die Fragen des Maut-Untersuchungsausschusses wahrheitsgemäß beantwortet, habe Scheuer vor dem Landgericht Berlin erklärt. »Es nimmt mich emotional sehr mit, hier heute zu sitzen«, habe er laut WELT hinzuGEFÜGT. Rund sieben Jahre nach dem Scheitern einer Pkw-Maut für Ausländer ist neben Scheuer auch der ehemalige Staatssekretär Gerhard Schulz angeklagt. Auch er habe die Vorwürfe bestritten.

Wie geht es jetzt weiter?

Der Prozess vor dem Landgericht Berlin hat begonnen:

- **Gerichtsverfahren:** Scheuer weist die Vorwürfe der uneidlichen Falschaussage vollständig zurück und beruft sich darauf, vor dem Ausschuss wahrheitsgemäß ausgesagt zu haben.
- **Beweisaufnahme:** Das Gericht vernimmt zahlreiche Zeugen,

darunter die Manager der Betreiberfirmen und damalige Mitarbeiter des Verkehrsministeriums.
- **Mögliches Strafmaß:** Bei einer Verurteilung wegen uneidlicher Falschaussage sieht das Strafgesetzbuch eine **Freiheitsstrafe von drei Monaten bis zu fünf Jahren** vor.
- **Zeithorizont:** Das Landgericht hat zahlreiche Prozesstage angesetzt, ein Urteil wird im Verlauf der Verhandlung erwartet.

Von wem wurde er angeklagt bzw. verklagt?

Andreas Scheuer wurde von der Staatsanwaltschaft Berlin angeklagt.

- **Der Vorwurf: Uneidliche Falschaussage** vor einem Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages (§ 153 StGB).
- **Der Hintergrund:** Vor dem Maut-Untersuchungsausschuss hatte Scheuer angegeben, er könne sich nicht daran erinnern, dass ihm die Betreiberfirmen am 29. November 2018 angeboten hatten, den Abschluss der Maut-Verträge bis nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu verschieben. Die Staatsanwaltschaft wirft ihm und seinem früheren Staatssekretär Gerhard Schulz vor, hier bewusst wahrheitswidrig und entgegen der tatsächlichen Erinnerung geblieben zu sein.
- **Auslöser der Ermittlungen:** Das Strafverfahren wurde durch **Strafanzeigen von Privatpersonen** sowie Initiativen aus dem politischen Raum ins Rollen gebracht.

Kann so etwas politisch aufgerollt werden?

- **Die politische Aufarbeitung im Parlament ist abgeschlossen:** Der 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode des Bundestags hatte das Maut-Debakel

detailliert durchleuchtet. Ein Untersuchungsausschuss kann parlamentarisch nicht beliebig „wiederholt“ werden, da er mit dem Abschlussbericht endet.

- **Keine politische Haftung vor Strafgerichten:** In Deutschland gibt es keine direkte rechtliche „Ministerhaftung“ für politische Fehlentscheidungen oder Steuerschäden (die Schadenersatzforderung von 243 Millionen Euro traf den Bund, nicht Scheuer persönlich).
- **Juristische Durchleuchtung von Politikern:** Was jedoch strafrechtlich geahndet wird, sind konkrete Delikte wie Falschaussagen vor Gremien, Korruption oder Urkundenfälschung. Der Prozess stellt daher keine politische, sondern eine reine strafrechtliche Aufarbeitung dar.
- **Politische Konsequenzen:** Scheuer hat 2024 sein Bundestagsmandat niedergelegt und sich weitgehend aus der Bundespolitik zurückgezogen.

Hat die Presse dabei geholfen?

Ja, die Presse spielte eine zentrale Rolle:

1. **Aufdeckung von Akten-Diskrepanzen:** Investigative Medien (darunter *Süddeutsche Zeitung*, *Der Spiegel*, *FragDenStaat* und der *BR*) nutzten das Informationsfreiheitsgesetz (IFG), um Mails, Protokolle und interne Vermerke des Bundesverkehrsministeriums einzuklagen und auszuwerten.
2. **Aufklärung des Zeitplans:** Erst Medienberichte machten öffentlich transparent, dass das Ministerium Verträge über hunderte Millionen Euro unterzeichnet hatte, kurz bevor der EuGH sein Urteil sprach – entgegen juristischer Warnungen.
3. **Dokumentation des Widerspruchs:** Journalisten glichen die Zeugenaussagen der Maut-Manager (die angaben, Scheuer ein Aufschubangebot gemacht zu haben) mit Scheuers Behauptung der „Erinnerungslücke“ ab. Dieser öffentliche

> Druck führte letztlich zu den Strafanzeigen und den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft.

Maut-Untersuchungsausschuss: Scheuer im Widerspruch

Die Abweichungen zwischen den Zeugenaussagen der Maut-Betreiber (Kapsch TrafficCom/Eventim) und dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (sowie seinem Staatssekretär Gerhard Schulz) vor dem Bundestags-Untersuchungsausschuss im Oktober 2020 betreffen im Wesentlichen drei Kernbereiche:

Das „Warte-Angebot“ bezüglich des EuGH-Urteils (Der zentrale Punkt der Anklage)

Darstellung der Betreiber: Die Manager Klaus-Peter Schulenberg (Eventim) und Georg Kapsch sagten übereinstimmend aus, dass sie Scheuer in einem vertraulichen Gespräch am 29. November 2018 angeboten hätten, die Unterzeichnung des Betreibervertrags bis zum Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu verschieben. Da der EuGH-Spruch erst für Sommer 2019 erwartet wurde, sollte so das Risiko finanzieller Schäden für den Bund bei einem negativen Urteil vermieden werden.
Darstellung Scheuers: Scheuer bestritt vehement, dass ein solches Angebot jemals unterbreitet worden sei. Nach seiner Erinnerung habe es ein derartiges Angebot der Betreiber nicht gegeben. Er behauptete stattdessen, die Betreiber hätten auf eine zügige Unterzeichnung gedrängt.
Rechtliche Konsequenzen: Dieser elatante Widerspruch steht im Zentrum des Strafverfahrens wegen mutmaßlicher Falschaussage vor dem Landgericht Berlin.

Grund und Unmittelbarkeit der Vertragskündigung 2019

Darstellung der Betreiber: Volker Schneble (Geschäftsführer des Konsortiums Autoticket) bezeichnete die unmittelbare Kündigung der Betreiberverträge direkt nach dem EuGH-Urteil im Juni 2019 als unüberlegte „Kurzschlussreaktion“ und klares „Foulspiel“. Das Konsortium habe vorgeschlagen, das System trotz des EuGH-Urteil in abgeänderter, europarechtskonformer Form umzusetzen.
Darstellung Scheuers: Scheuer rechtfertigte die Kündigung damit, dass die Betreiber ihre vertraglichen Leistungspflicht (u.a. Fristen und Qualitätsstandards) nicht erfüllt hätten und eine Weiterführung rechtlich unmöglich gewesen sei. Er bestritt, dass eine europarechtskonforme Anpassung ohne Neustart der Ausschreibung möglich gewesen wäre.

Kompensationsangebote und Angebot von Zusatzgeschäften

Darstellung der Betreiber: Kapsch gab zu Protokoll, dass seitens des Ministeriums (Scheuer/Schulz) nach dem Stopp angedeutet worden sei, dem Betreiberkonsoritum finanzielle Nachteile eventuell über andere Aufträge – beispielsweise die Ausweitung der Lkw-Maut auf andere Straßen oder eine Einbindung in zukünftige Maut-Systeme – zu

kompensieren.
Darstellung Scheuers: Scheuer wies auf diese Darstellung zurück und bestritt, Kopplungsgeschäfte oder rechtswidrige Kompensationen in Aussicht gestellt zu haben.

Lehren aus dem Fall Scheuer

Die gescheiterte Pkw-Maut und die anschließenden juristischen sowie politischen Auseinandersetzungen um Andreas Scheuer sind ein prägnantes Beispiel für die Konsequenzen von Unwahrheiten und Vertrauensverlust in Führungsfunktionen. Der Fall liefert maßgebliche Erkenntnisse auf mehreren Ebenen: 1. Rechtliche Konsequenzen und das Risiko der Falschaussage, 2. Der Preis von Vorschnelligkeit und fehlender Transparenz, 3. Glaubwürdigkeit und politischer Notausgang.

Fazit: Die Kernbotschaft bleibt unumstößlich – ob vor Gericht, im Untersuchungsausschuss oder im Alltag: Ehrlichkeit schützt vor folgenschweren juristischen Verstrickungen und ist die einzige Grundlage für dauerhaftes Vertrauen. Fehler zuzugeben ist politisch und menschlich tragbar; das Verschleiern von Fakten hingegen selten.

Foto: Andreas Scheuer 2017 (Wikipedia) Studio Weichselbaumer