

Die ASFINAG und das Betreibermodell für die A 5

Der Finanzdirektor der ASFINAG, Dr. Klaus Schierhackl, sprach am 8.10.2008 zu obigem Thema im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der BSI, VÖVW, BVL und ÖVG.

Dr. Schierhackl stellte anfangs die ASFINAG in ihrer gegenwärtigen Struktur vor, wie sich diese durch die 2007 erfolgte Umgliederung ergab. Die komplett im Eigentum der Republik Österreich befindliche Holding ASFINAG fungiert als Mutter für die jeweils als GmbH. eingerichteten Tochtergesellschaften:

- Bau Management Gesellschaft,
- 4 Autobahn Service-Gesellschaften (Ost, Nord, Süd und Alpenstraßen),
- Maut Service Gesellschaft und
- ASFINAG International.

Das Baugeschehen, das für 2008 mit 1,3 Mrd. €budgetiert ist, wird durch die Bau Management Gesellschaft betreut. Die Service-Gesellschaften halten das Netz von 2.100 km Autobahnen und Schnellstraßen durch die entsprechenden Pflegemaßnahmen und Dienste im betriebsbereiten Zustand, während die Mautservice-Gesellschaft für die Einhebung der Maut zuständig ist. Für die Verwertung des angesammelten „Know how“ im Ausland wurde die ASFINAG International gegründet, deren Geschäft im wesentlichen erst entwickelt werden muss. 400 km an Autobahnen bzw. Schnellstraßen sind im Bau bzw. sollen noch zur Komplettierung des Netzes errichtet werden.

Die ASFINAG Holding verfügt über Stabsstellen für Technische Koordination, Liegenschaften und Raststätten, Unternehmenskoordination und die „Public-Private Partnership“-Agenden. Sogenannte „Corporate Services“ beschäftigen sich mit Strategie und Qualitätsmanagement, Finanzierung, Rechnungswesen, Controlling, Personal, Recht, Revision und Informationstechnologie, die als Fachdienste allen Gesellschaften zur Verfügung stehen. Insgesamt umfasst der Personalstand der ASFINAG rd. 2.600 Leute, darunter etwa 1.000 frühere Landesbedienstete aus den diversen, in die Servicegesellschaften übernommenen Straßenmeistereien.

Die Einnahmen der ASFINAG setzten sich 2007 folgendermaßen zusammen:

LKW – Maut		970 Mio. €
PKW-Vignette	330 Mio. €	
PKW – Sondermaut	130 Mio. €	460 Mio. €
Sonstiges (Pacht, Services)		140 Mio. €
Summe der Erlöse:		1,450 Mio. €

Die Ausgabesumme 2007 bestand aus folgenden großen Kostenblöcken:

Material und bezogene Leistungen	310 Mio. €
Steuern und Abgaben	210 Mio. €
Sonstiger Betriebsaufwand	200 Mio. €
Personalaufwand	150 Mio. €
Abschreibungen	70 Mio. €
Zinsaufwand	400 Mio. €
Summe der Aufwendungen:	1,340 Mio. €

Die Schuldensumme der ASFINAG betrug Ende 2007 rd. 10 Mrd. € und wird im Sinne der geplanten Bauaufwendungen, insbesondere für Neubauten, im Jahr 2022 mit 18 Mrd. € ihren Gipfelpunkt erreichen. Erst danach wird ein Großteil der Einnahmen für die Schuldentilgung verfügbar sein.

Die Nordautobahn A 5 samt Anschlussstrecken und ihr Bau- und Betreibermodell

In der einschlägigen Fachliteratur und in aktuellen Diskussionen wird immer wieder das Modell einer „Public Private Partnership“ (PPP) beschworen, um Infrastrukturprojekte rasch und ohne massive finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hand zu verwirklichen. In Österreich ist im Bereich der Verkehrsinfrastruktur durch die ASFINAG erstmals ein derartiges Projekt umzusetzen begonnen worden und es ist bereits möglich, über erste Erfahrungen in der Bauphase zu berichten. Es handelt sich um die A5/Nordautobahn vom Knoten Eibesbrunn nördlich von Wien nach Schrick (Abfahrt für Mistelbach, Zistersdorf) mit 23 km Länge und damit den ersten Abschnitt der Autobahn Wien–Brünn (der weitere, später zu bauende Abschnitt ist Schrick–Drasenhofen an der tschechischen Grenze bei Nickolsburg). Zum im Bau befindlichen Projekt gehören auch die anschließenden Abschnitte der nördlichen Umfahrung von Wien im Zuge der S 1, nämlich der Westabschnitt Korneuburg/West (Anschluss an die A 22/Stockerauer Autobahn) – Knoten Eibesbrunn mit 12 km Länge und der Ostabschnitt Eibesbrunn–Süßenbrunn (Anschluss an die B 8/Angerer Bundesstraße) mit weiteren 12 km Länge, sowie der Anschluss an die Wiener Südosttangente A 23 in Form von 4 km der S 2 als südliche Umfahrung von Süßenbrunn. Insgesamt umfasst das PPP–Projekt 51 km neuer Autobahn im Norden von Wien.

Nach Dr. Schierhackl liegt der Vorteil eines derartigen PPP–Modells in:

- dem „Ausbruch“ aus budgetären Grenzen, womit zeitoptimiert gebaut werden kann;
- dem Synergietransfer zwischen öffentlicher Hand und der Privatwirtschaft und
- alternativen Beschaffungsmöglichkeiten.

Im Fall des gegenständlichen PPP- Modells erfolgte eine funktionale Ausschreibung, womit der Bau, die Finanzierung, die bauliche und betriebliche Erhaltung, der Betrieb samt Verkehrsbeeinflussung und Tunnelbetrieb (2 Tunnel im Westabschnitt der S 1) als Leistungsbündel für eine Dauer von 33 Betriebsjahren ausgeschrieben wurden. Der Zuschlag erfolgte Ende 2006 an das Konsortium „Bonaventura“, bestehend aus den Gesellschaftern Alpine Mayreder Baugesellschaft/Salzburg und der Baugesellschaft Hochtief/Essen, BRD zu je 44,4 % und dem französischen Autobahnspezialisten Egis Group mit den restlichen 11,2 %. Die Mauteinhebung erfolgt auch auf der PPP–Strecke durch die ASFINAG, weil hier schon die nötige Organisation für das gesamte österreichische Netz besteht. Die Entlohnung des Betreiberkonsortiums erfolgt durch die Asfinag in Form eines Fixums, das abhängig ist von

der betriebsbereiten Kapazität, ausgedrückt in Fahrstreifen und Kilometer. Dazu kommt eine variable Entlohnung nach der Frequenz auf der Autobahn, getrennt nach PKW und LKW.

Die Asfinag sieht bereits folgende Vorteile im praktizierten PPP-Fall der Nordautobahn:

- Günstigere Baukosten und rascherer Bau, insbesondere durch große Baulose;
- Die funktionale Ausschreibung bringt eine neue Optimierung zwischen Baukosten und Erhaltungskosten. Da die verfügbare Kapazität entlohnt wird, werden höhere Baukosten eingegangen, um wenige und zeitsparende Erhaltungskosten später zu erzielen;
- Private Innovationen bringen Vorteile auf einigen Gebieten;
- Ein Benchmarking zur bestehenden Asfinag-Praxis ist möglich und bringt neue Erkenntnisse.

Auch Nachteile sind bereits eindeutig auszumachen:

- Die Finanzierungskosten am Kapitalmarkt sind für das PPP-Projekt höher, weil die Bonität der Republik nicht wirksam wird, die für die Schulden der Asfinag haftet. Das Rating als Schuldner kann durch Bankgarantien gegen entsprechende Gebühren verbessert werden („Monoline-Garantie“).
- Die Abschätzung der Risiken und ihre Verteilung auf die Partner ist sehr schwierig, insbesondere auch durch die Länge der Vertragsdauer. Man hat sich um eine faire Vorgangsweise sehr bemüht. Hier liegt ein Kernelement der ganzen Konstruktion von aufwendigen, abgesicherten und ausgewogenen Vertrags-, Finanzierungs- und Vergütungsmodellen.
- Das Verfahren der Vertragsgestaltung ist hochkomplex und erfordert einen hohen Beratungsaufwand externer Experten, insbesondere von Juristen und Bankfachleuten.
- Ein Haftungsrückgriff ist nur auf das Bonaventura – Konsortium als solchem möglich, nicht aber auf deren Gesellschafter.

Eine Besonderheit ist die Tatsache, dass die Asfinag im Fall der Nordautobahn der Konzessionsgeber ist, obwohl diese selbst ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen ist. Die Asfinag ist auch nicht in irgendeiner Form an der Bau- und Betreibergesellschaft beteiligt. Sie stellt aber dem Bonaventura-Konsortium die nötigen Grundstücke zur Verfügung und hat das Bauprojekt erstellt und alle nötigen Bewilligungen, inklusive der Umweltverträglichkeitsprüfung, besorgt. Die Asfinag kontrolliert auch den Betreiber hinsichtlich seiner Leistungen über die gesamte Vertragslaufzeit.

Die Nordautobahnstrecke Eibesbrunn-Schrick und der Ostzweig der S 1 Eibesbrunn-Süßenbrunn samt der Anschlussstrecke der S 2 soll Ende 2009 in Betrieb gehen. Wegen der Tunnelbauten auf dem Westzweig der S 1 Eibesbrunn-Korneuburg wird dieser Teil erst 2010 fertiggestellt werden können.

In der angeregten Diskussion wurde neben vielen Details fast inquisitorisch gefragt, ob es Nachfolgeprojekte nach dem PPP-Modell geben werde. Dr. Schierhackl konnte hier keine konkrete Antwort geben, wobei die Fortsetzungstrecke der A 5 nach Drasenhofen natürlich ins Auge sticht. Dazu wurde doch gesagt, dass die Strecke zu kurz sein könnte, um mehrere Konkurrenten anzulocken, während das Bonaventura-Konsortium in einer günstigeren Bieterposition sein könnte, was den Preis schlechter machen würde. Als denkbare PPP-Variante wurde die S 7 (Ilz/Steiermark-Heiligenkreuz/Burgenland) erwähnt, doch auch diese Strecke ist nicht lang. Es klang weiters durch, dass es im Haus der Asfinag auch Gegner der

PPP-Lösung gäbe. Jedenfalls wird man erst einmal darauf angewiesen sein, im Weinviertel die nötigen Erfahrungen zu machen.