

24. August 2008

19:22 MESZ



Staus auf Autobahnen sind für den staatlichen Autobahnbauer Asfinag doppelt schlimm: Sie bekommt dann noch weniger Einnahmen aus Vignette und Lkw-Maut, als sie dringend bräuchte.

Asfinag kann Budgetstabilität gefährden

Der Rechnungshof kritisiert auch überdimensionierte Autobahnen und das Projekt Nordautobahn. Es bringt zwar kurzfristig Gewinne, ist insgesamt aber teurer

Wien - Der Rechnungshofbericht über die [Asfinag](#) enthält abseits der Kritik am überhasteten Ausstieg aus Schweizer-Franken- und Yen-Anleihen einiges an Sprengstoff. Insbesondere das Milliarden-Bauprogramm, das die Asfinag über Anleihen finanzieren muss, kritisieren die RH-Prüfer als "Gefahr für den Bundeshaushalt", weil die Republik dabei außerhalb des Budgets Milliardenschulden anhäuft.

Ende 2006 betragen diese Haftungen laut RH 7,599 Milliarden Euro, davon 6,166 Milliarden für das ausgeborgte Geld und 1,434 für den Zinsendienst. Tendenz steigend, denn das vom Ministerrat am 28. März 2007 zur Kenntnis genommene Asfinag-Bauprogramm bis 2012 sieht Investitionen im Volumen von 7,32 Mrd. Euro vor und kann nicht aus der Maut finanziert werden.

Hohe Infrastrukturschulden

"Um die Stabilität des Bundeshaushalts nicht zu gefährden", fordert der RH Verkehrsminister Werner Faymann und Finanzminister Wilhelm Molterer auf, Bundeshaftungen aus der Finanzierung von Straßenbauprojekten "nur im unbedingt notwendigen Ausmaß einzusetzen". Diese Aufforderung hat einen handfesten Hintergrund: Zusammen mit den 10,6 Milliarden Euro [ÖBB](#)-Verbindlichkeiten machen die Infrastrukturschulden bereits mehr als acht Prozent des Bruttoinlandsprodukts aus, also der gesamten Wirtschaftsleistung der Republik Österreich.

Die Alternative, eine Budgetfinanzierung, ist für die wahlkämpfenden Minister freilich wenig attraktiv. Sie würde jede Steuerreform obsolet machen.

Eine schallende Ohrfeige erteilt der RH in seinem 55-seitigen Bericht übrigens dem Bauprogramm selbst: "Der Nutzen neu zu errichtender Straßenzüge ergab sich aufgrund der in den Projektergebnisrechnungen ausgewiesenen, überwiegend negativen Kapitalwerte weniger aus betriebswirtschaftlichen, sondern vor allem aus verkehrs-, regional- und volkswirtschaftlichen Überlegungen." Konkrete und vor allem nachvollziehbare

Bewertungskriterien in Form von Kosten-Nutzen-Analysen habe es nicht gegeben. Nennenswerte Kostenbeteiligungen der Länder blieben bis dato aus.

Pikantes Detail: Der Asfinag-Aufsichtsrat ist für unwirtschaftliche Projekte praktisch nicht haftbar, denn er hat das Ministerratspapier laut RH nicht beschlossen, womit das Bauprogramm laut Aktienrecht auch nicht rechtsverbindlich ist. Aus diesem Grund hält der RH "eine verbindliche Absicherung der politischen Zielvorgaben durch die Hauptversammlung (§113 Aktienrecht) für zweckmäßig. Dass Letztere fehlt, dürfte kein Zufall sein. Denn laut Maastricht-Vertrag muss der Vorstand Projekte ablehnen können, sonst gilt seine Entscheidungsfreiheit laut EU-Recht als so eingeschränkt, dass die Asfinag-Schulden dem Budget zugeschlagen werden.

Private Mehrkosten

Schlechte Zensuren bekommt übrigens das von Faymann im Februar 2007 als "beispielhaftes Finanzierungsmodell" gelobte Parade-PPP-Projekt Nordautobahn (A5): Durch die Vergabe an das Konsortium Hochtief/Alpine lukrierte die Asfinag kurzfristige Liquiditätsvorteile, muss aber Mehrkosten plus Zinsen schlucken, weil sie der Inbetriebnahme 2010 für 30 Jahre mindestens 2,04 Mrd. Euro (pro Jahr 44,57 bis 73,35 Mio. Euro) zahlen muss. Da sich die Asfinag aufgrund der Bundshaftung günstiger finanziere als private Anbieter, sollte sie streng abwägen, ob sich weitere PPP-Projekte rechnen. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 25.8.2008)