

Um geplante Projekte zu finanzieren, bräuchte die Asfinag die Möglichkeit, neue Einnahmen zu lukrieren. Denn um die Finanzen der Autobahngesellschaft steht es schlecht, wie ein Kassasturz zeigt.

Die Asfinag braucht Geld

in Mio. Euro	2006	2007	2008	2009	2010
EGT	237	204	191	150	118
Operativer Cash Flow	-258	78	246	395	177
Investitionen	1.130	1.254	1.200	1.100	1.000
Finanzverbindlichkeiten	9.872	10.306	10.701	11.018	11.604
Eigenkapital	843	936	980	980	943
Eigenkapitalquote	7,1%	7,3%	7,2%	6,9%	6,4%
Dividende	0%	0%	0%	0%	0%
Mit Berücksichtigung des Cash Flow aus Finanzierung und Steuern ergibt sich folgender Gesamtcashflow (Finanzierungsbedarf):					
Finanzierungsbedarf	-572	-434	-395	-318	-586

Annahmen: • derzeit gültige Einnahmesituation (Vignette 72,60 Euro; bestehende LKW-Maut)
• stabiles Investitionsprogramm auf hohem Niveau (mittelfristig ist rd. 1 Mrd. Euro p.a. bzw. und wirtschaftspolitisch sinnvolle Größe)



Foto: APA

DER STANDARD

Lobau-Tunnel für Asfinag zu teuer

Luise Ungerboeck

Wien - Während in der Wiener Lobau die Proteste gegen die Probebohrungen für den Tunnel beginnen, zeigt der Kassasturz bei den sinstierten Regierungsverhandlungen, dass sich die Asfinag den mindestens 1,63 Milliarden Euro teuren Straßentunnel eigentlich nicht leisten kann.

Im Gegenteil: Die vom Finanzministerium vorgelegte Mittelfristplanung belegt, dass das im Generalverkehrsplan aufgelistete Wunschprogramm der scheidenden Regierung auch ohne unterirdische Donauquerung kaum finanzierbar ist. Es sei denn, die Asfinag bekäme die Möglichkeit für neue Einnahmen, etwa aus einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut, zumindest aber einer achtprozentigen Vignetten-erhöhung, die es alle vier Jahre geben müsste.

Die Budgetplanung bis 2010 zeigt, wie dünn das Eis ist, auf dem sich die Asfinag bewegt: Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sinkt von 237 Millionen Euro im Jahr 2006 auf 118 Mio. Euro im Jahr 2010, die Eigenkapitalquote von 7,1 auf 6,4 Prozent. Zwar soll sich im gleichen Zeitraum das Eigenkapital von 843 auf 943 Mio. Euro erhöhen, gemessen an Zinsendienst und Investitionen ist das aber bestenfalls ein Tropfen auf dem heißen Stein.

Nur vorübergehend erholen darf sich demnach auch der operative Cashflow. Er sollte laut Planrechnung heuer mit minus 258 Mio. Euro letztmalig negativ und ab 2007 von 78 auf 177 Mio. Euro durchwegs in den schwarzen Zahlen sein. Das freilich nur, wie die Asfinag in einer Fußnote anmerkt, wenn „in den Jahren 2007 bis 2009 die Baukosten der PPP-Strecke (A5 Nordautobahn bis Mistelbach, Anm.) nicht zu Cash-

Abflüssen führen“. Damit ist das Rätsel um dessen „atypischen“ (weil positiv prognostizierten) Verlauf in den nächsten drei Jahren gelöst: Die vom privaten Konsortium vorfinanzierten Baukosten kommen ab 2010 im Zuge der Betreibervergütung als Annuität zur Auszahlung und erhöhen ab diesem Jahr den Cash-Abgang der Asfinag kräftig.

Heißt auf gut Deutsch: Zur Entlastung des Cashflows kommt es nur kurzfristig 2007 bis 2009, danach geht es wieder bergab auf dem alten Schuldenpfad.

Da die Vergabe der A5 an das Konsortium Alpine-Mayreder und Hochtief derzeit gerichtlich angefochten wird, könnte sich die Galgenfrist für die staatliche Autobahngesellschaft ein bisschen verlängern. Zumal die jährlichen Investitionen im Jahr 2007 mit 1,254 Milliarden Euro den Zenit überschritten haben und bis

2010 wieder auf eine Milliarde Euro eingebremst werden sollten.

Da die Ausgaben die Einnahmen aus Lkw-Maut, Pkw-Vignetten und Sondermauten kontinuierlich übersteigen, ist auch klar, dass der errechnete Finanzierungsbedarf – selbst nach Berücksichtigung des Cashflows aus Finanzierung und Steuern – nur kurzfristig sinken wird: 2007 von 572 auf 434 Mio. Euro, 2008 auf 395 und 2009 schließlich auf 318 Mio. Euro, ehe er 2010 auf ein Allzeithoch von minus 586 Mio. Euro hinaufschnellt.

Deutlich weniger volatil sind nur die Finanzverbindlichkeiten, sie steigen kontinuierlich auf 11,6 Mrd. Euro, ehe sie 2013 mit 13 Mrd. Euro ihren Höchststand erreichen dürften. Erst danach, also frühestens 2014 beginnt die Schuldentilgung, sie sollte laut fiktiver Rechnung 33 Jahre später abgeschlossen sein.