

Rechnungshof

Nordautobahn "nur kurzfristig Vorteil"

Keinen wirtschaftlichen Vorteil, aber finanzielle Risiken für die Republik und Millionen-Beratungskosten kritisiert der Rechnungshof



Bei Spatenstichen haben es Politiker meist lustig. Das Risiko für die vom nunmehrigen Kanzler Werner Faymann, Ex-Kanzler Alfred Gusenbauer, Landeshauptmann Erwin Pröll und Ex-Asfinag-Vorstandsdirektor Franz Lückler aufgegrabene Baustelle trägt schließlich der Steuerzahler.

Wien - Das vom damaligen Verkehrsminister Werner Faymann im Februar 2007 als "beispielhaftes Finanzierungsmodell" angepriesene Prestige-PPP-Projekt Nordautobahn (A5) bekommt vom Rechnungshof (RH) schlechte Zensuren. Durch die Vergabe an das Bestbieter-Konsortium "Bonaventura" (Hochtief/Alpine/Egis) lukrierte der staatliche Autobahnbauer Asfinag war kurzfristig Liquiditätsvorteile, trage aber Mehrkosten plus Zinsen - und ein nicht unbeträchtliches Risiko bis zur Übernahme der Autobahn durch die Asfinag im Jahr 2039.

Das gemischt öffentlich-privat-finanzierte "PPP-Konzessionsmodell zeigte gegenüber einer konventionellen Beschaffung keine gravierenden Vorteile für Asfinag und öffentliche Hand", schreiben die staatlichen Buchprüfer. Sie muss die Schulden erst nach

der Inbetriebnahme aufnehmen, also heuer Anleihen im Volumen von 600 Mio. Euro platzieren.

Hinzu kommen, wie mehrfach berichtet, 30 Jahre lang Aufwendungen, die einen entsprechenden Zinsaufwand nach sich ziehen. Denn beim PPP-Modell werden dem Konzessionär letztlich nicht die Bauleistungen, sondern laufend nutzungsabhängige Entgelte (Schattenmaut, Verfügbarkeitsentgelt) vergütet. Aufgrund der Ausgestaltung des Konzessionsvertrags und bereits angemeldeter Mehrkostenforderungen bestehe sogar eine hohe Eintrittswahrscheinlichkeit von Mehrkosten für die Asfinag.

Vergleich

Auch ein Vergleich der Baukosten lohnt: Die Einheitspreise konventioneller Bauvorhaben wie der A6-Nordostautobahn oder der Spange Kittsee (A4) lagen laut RH tendenziell unter jenen des PPP-Projekts. Etwa gleich teuer war das PPP-Konsortium nur bei Lärmschutz und Asphaltdecke.

Auch bei Bau und Betrieb ist laut RH "kein positiver Input feststellbar". Dies auch, weil der von der Asfinag errechnete wirtschaftliche Vorteil von rund 168 Millionen Euro objektiv nicht nachprüfbar sei. Im Gegenteil, er könne der öffentlichen Hand sogar zum Nachteil gereichen, weil es sich beim errechneten "Value for Money" um einen mit subjektiven Wahrscheinlichkeiten behafteten Wert" handelte.

Ein Dorn im Auge sind dem RH auch die Beraterkosten in Höhe von 12,52 Mio. Euro. Mit Berateraufträgen sei restriktiver umzugehen, heißt es in dem am Mittwoch dem Parlament

zugegangenen RH-Bericht. Weitere Kosten lauern laut RH bei anhängigen Verfahren bei Verwaltungs- und Verfassungsgerichtshof.

Zu großzügig

Nach Meinung des RH zu großzügig, weil unter Zeitdruck, waren die staatlichen Autobahnbauer beim Kauf der notwendigen landwirtschaftlich genutzten Flächen für die A5: Sie haben mit 115,09 Mio. Euro rund das Doppelte der in den Grundsatzgutachten ausgewiesenen Verkehrswerte bezahlt. Für die uneingeschränkte Übernahme des Baugrundrisikos zahlten die Asfinag und das Konsortium ein pauschales Entgelt von 7,85 Mio. Euro - "nicht nachvollziehbar", sagt der RH. (ung, DER STANDARD, Printausgabe, 11.2.2010)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1263707209811/Rechnungshof-Nordautobahn-nur-kurzfristig-Vorteil>