

Nordautobahn teurer als erwartet

„Österreich-Konsortium“ rechnet mit 5 Mrd. € Baukosten statt 3,2 Mrd. €

VON HANS V. HAUMER

Der Bau der Nordautobahn von Wien nach Mistelbach bis zur tschechischen Grenze droht empfindlich teurer als angenommen zu werden. Statt 3,2 Mrd. € erwartet Roland Jurecka, Vorstand der Bauholding Strabag und einer der fünf Bieter für diesen Riesenauftrag, Kosten bis zu 5 Mrd. €.

Ausschlaggebend dafür sei der Entschluss, die Donau im Bereich Donaustadt und der Lobau nicht via billigerer Brücken, sondern mit Tunneln zu queren. In der staatlichen Asfinag, die dieses Projekt ausschreibt, hält man sich dazu noch bedeckt. Vorerst seien nur zwei Tunnelröhren fix entschieden, hieß es zum KURIER und zwar jene in der Lobau. Zu den zwei weiteren gäbe es zwar eine Präferenz seitens des Partners, der Stadt Wien, aber noch keinen Beschluss.



(v.l.) K. Miesenböck (Raiffeisen), R. Jurecka (Strabag), W. Hesoun (Porr), H. Handl (Habau)

An der Nordautobahn hängen nicht nur große Auftragswünsche der Baukonzerne, sondern auch Einsparungshoffnungen der öffentlichen Hand. Denn durch das

in Österreich erste gemischt öffentlich-private Großvorhaben soll der Staat im Ausbau der Infrastruktur künftig finanziell geschont werden.

Bei der Nordautobahn heißt dies, dass die Konsortien nicht nur die Bauausführung, sondern auch die Finanzierung übernehmen. Im Gegenzug erhalten diese bis zum Jahr 2038 einen Teil der Mautentnahmen. Die in jede Richtung dreispurige Autobahnstrecke Wien-Mistelbach ist ein dankbares Pilotprojekt. Mit einer Tagesfrequenz von 30.000 bis 40.000 Fahrzeugen dürften die Einnahmen garantiert sein, zumal es auch keine mautfreien Ausweichrouten gibt.

Sollte die Nordautobahn in dieser Weise durchgezogen werden, wäre der Weg frei für weitere gemischte öffentlich-

private Verkehrsbauten. Der Wermutstropfen dabei: Die Maut wird dann wohl ständiger Wegbegleiter der Autofahrer werden.

WERTSCHÖPFUNG Zumindest um den ersten mit 52 km längsten Bauabschnitt (siehe Grafik) haben sich die Großen Europas angestellt. Mit den heimischen Bauriesen Strabag und Porr sowie mit Raiffeisen und der Bank Austria hat sich ein rein österreichisches Konsortium namens Akor beworben. Kurt Miesenböck von der Raiffeisen-Holding Wien-N.Ö. verspricht im Falle einer Akor-Bauftragung die Schaffung von 800 Arbeitsplätzen und eine lokale Wertschöpfung von 600 Mio. €. Die Entscheidung fällt im März 2006, Baubeginn soll Juni 2006 sein.

A5 – Nordautobahn kommt in Teilen

1 Anbindung Pöchlitz	in Verhandlung mit CZ
22 km	185 Mio. Euro
2 A5 Grenze-Schrick	Ausschreibung offen
34 km	Zwei Varianten
275 Mio. Euro	
3 A5 Süd – S1 – S2	Ausgeschrieben
52 km	850 Mio. Euro

— Ausschreibung offen
— Projekt ausgeschrieben



Wettstreit: Fünf Bieter sind angetreten

International Für das erste der vier Bauabschnitte haben sich fünf Bieter beworben. Rein österreichisch ist das „Autobahn-Konsortium Ostregion“, Akor. Daran halten Raiffeisen und die Strabag zusammen 51 Prozent. Auf die zweitgrößte Gesellschaftergruppe, Porr, Investkredit und BA-CA ent-

fallen 34 Prozent. Habau, Swietelsky und Immorent gehören 15 Prozent. Akor hat es mit Europas größtem Baukonzern Vinci und in einer weiteren Konkurrenzgruppe mit Bouygues (beide Frankreich) zu tun. Nummer 4 und 5 kommen mit Hochtief und Bilfinger+Bergier aus Deutschland.