

## **Ertragsprobleme ausgebaut**

**Obwohl die Probleme drückend sind und die Schulden der Asfinag exponentiell steigen, befindet er Vorstand, er sei wieder "gut unterwegs"**



*Mit ihrem wachsenden Schuldenberg können die Asfinag-Vorstände Mathias Reichhold, Christian Trattner und Franz Lückler (von links) offensichtlich sehr lustig leben.*

Wien – Die Ausgaben übersteigen die Einnahmen bei Weitem, der Cashflow ist nachhaltig negativ, das Anlagevermögen ist mit 10,9 Milliarden Euro fast genauso hoch wie die Schulden, die jährlich um 300 bis 400 Millionen Euro steigen – das sind die Eckdaten der Asfinag-Bilanz, die am Freitag präsentiert wurden.

Der aus Christian Trattner (Finanzen), Franz Lückler (Autobahnbau und -betrieb) und Mathias Reichhold bestehende Asfinag-Vorstand sieht sich "gut unterwegs", weil die bedrohlich dünne Eigenkapitaldecke auf 8,2 Prozent und der Bilanzgewinn um 171 Prozent auf 456,7 Mio. Euro gesteigert wurde.

Sehr aussagekräftig sind diese Daten freilich nicht. So ist das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT) trotz gestiegener Mauteinnahmen um 19,4 auf 305 Mio. Euro gesunken, was Trattner trotzdem als Erfolg verbucht, weil dies auf höhere Investitionen in Erhaltung und Sanierung, außerplanmäßige Grundstücksabschreibungen und die ergebniswirksame Auflösung von Brennermaut-Rückstellungen zurückzuführen sei. Der Jahresüberschuss ging von 355,8 auf 288,1 Mio. Euro zurück und betrug damit schlanke 14,5 Prozent des Umsatzes.

### **Problem für den Bundeshaushalt**

Dass die Asfinag nach wie vor unter gravierenden Ertragsproblemen leidet und ohne deutlich höhere Mehreinnahmen oder Staatszuschüsse früher oder später zu einem veritablen Maastricht-Problem für den Bundeshaushalt wird, stellte der Vorstand am Freitag in Abrede. "In dieser Legislaturperiode haben wir kein Problem, die Wünsche des Eigentümers (zum weiteren Ausbau des Autobahnnetzes) zu erfüllen", versicherte Trattner.

In der Bilanz liest sich das freilich deutlich anders: Der Ausbau des Netzes – heuer werden 40 Kilometer Autobahn gebaut, darunter die Spange Kittsee nach Bratislava – "kann nur zu einem geringen Teil aus dem operativen Cashflow finanziert werden und ist daher verantwortlich für den Aufbau des Fremdkapitals", heißt es auf Seite 62 des Geschäftsberichts wörtlich. "Diese Ausweitung des Schuldenstandes erfordert eine nachhaltige Steigerung der Asfinag-Erträge zur Deckung der Zinskosten, der zusätzlichen

Betriebskosten für die Neustrecken und von kalkulatorischen Kosten (Wertverlust der Strecke).

Diese Ertragssteigerungen sind allerdings weit und breit nicht in Sicht. Im Gegenteil, nicht einmal die rund 100 Mio. Euro Zuschuss, die der Asfinag aus der Erhöhung der Mineralölsteuer versprochen waren, sind ihr sicher.

### **Erdrückender Schuldendienst**

Als Haupteinnahmequelle bleibt damit nur das mit zehn Mrd. Euro veröffentlichte so genannte Medium-Term-Note-Programm, dessen Bruttoemissionserfordernis (inklusive Umschuldungen) für 2007 – trotz Erhöhung der Lkw-Maut (bringt heuer rund 55 Mio. Euro und ab 2008 jährlich rund 115 Mio. Euro) – mit 1,4 Milliarden Euro beziffert wird.

Erdrückend der Schuldendienst für die auf Pump gebauten Autobahnen: Das Finanzergebnis ist mit 372 Mio. Euro negativ, die Tilgungen schlagen mit 581,9 Mio. Euro zu Buche. Damit ist klar: Die Asfinag muss sparen, obwohl sie mit mehr Lkw-Verkehr und um sieben Prozent höheren Mauteinnahmen rechnet. Im ersten Quartal 2007 stiegen sie wegen des milden Winters und der Verteuerung der tschechischen Maut gar um 15 Prozent.

Die von Verkehrsminister Werner Faymann geforderten zehn Prozent Einsparung ist jedenfalls wenig herausfordernd. Diese Kosten entfallen automatisch, weil die Werkverträge mit den Ländern gekündigt wurden und die Asfinag billiger planen kann. Außerdem werden die – seinerzeit von Reichhold – verschärften Bauauflagen des Verkehrsministeriums ausgemistet. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 26./27./28.5.2007)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2895197>