

Mittelfristiges Bauprogramm der ASFINAG zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Vor ca. zwei Jahren hat die VIBÖ das mittelfristige Bauprogramm der ASFINAG (2012-2017) analysiert* und die damals angekündigten, durchaus ambitionierten Investitionsvorhaben wie folgt kommentiert:

„Zu hoffen bleibt, dass die nunmehr veröffentlichten ASFINAG-Planzahlen bis 2017 nicht abermals einer kontraproduktiven Stop-and-Go-Politik zum Opfer fallen und sich der aktuelle Investitionsplan - getreu dem Generalmotto des ASFINAG-Geschäftsberichtes 2011 - tatsächlich als nachhaltig erweist.“

Dass die damalige Skepsis durchaus berechtigt war, zeigt ein Vergleich der geplanten Investitionsvolumina mit den tatsächlichen ASFINAG-Investitionen der Jahre 2012 und 2013:

ASFINAG-Investitionen in Mio. €	2012 PLAN ¹	2012 IST ²	2013 PLAN ¹	2013 IST ³
Neubau, Erweiterung	390	288	604	327
Bauliche Erhaltung	372	305	387	341
• Bauinvestitionen	762	593	991	668

¹ Bauprogramm ASFINAG 2012-2017; ² ASFINAG-Geschäftsbericht 2012; ³ ASFINAG-Geschäftsbericht 2013

Im Jahr 2012 sind demnach die tatsächlichen ASFINAG-Bauinvestitionen um - 22,2 % hinter dem Plan zurückgeblieben, im Vorjahr waren es sogar - 32,6 %. Überdurchschnittlich stark betroffen war in beiden Jahren der Neubau (- 26,2 % bzw. - 45,9 %), das Minus bei der baulichen Erhaltung war noch vergleichsweise moderat (- 18,0 % bzw. - 11,9 %).

Zu den ASFINAG-Investitionen im laufenden Jahr 2014 gibt es naturgemäß noch keine abschließenden Zahlen. Zwei Tatsachen stehen aber bereits fest: Die tatsächlichen Investitionen werden auch dieses Jahr bei weitem nicht an die Planzahlen des mittelfristigen Bauprogramms heranreichen und der Trend in Richtung baulicher Erhaltung wird sich verstärken.

* siehe VIBÖ-Newsletter Nr. 2/2012

Zu Jahresbeginn hat die ASFINAG die Investitionszahlen für 2014 wie folgt revidiert:

ASFINAG-Investitionen in Mio €	2014 PLAN ¹	2014 PLAN rev. ²
Neubau, Erweiterung	778	420
Bauliche Erhaltung	364	460
• Bauinvestitionen	1.142	880

¹ Bauprogramm ASFINAG 2012-2017; ² Revision Bauprogramm 2014 laut Pressekonferenz vom 05.03.2014

Während sich die Neubauinvestitionen 2014 mit dieser Revision nahezu halbieren, wurden die Mittel für die bauliche Erhaltung um rund €100 Mio. aufgestockt. Insgesamt bedeutet diese Revision aber dennoch ein Minus von - 22,9 % gegenüber dem mittelfristigen Bauprogramm.

Zur Jahresmitte 2014 wurden bei einigen künftigen Neubauprojekten die Zeitpläne revidiert:

ASFINAG-Projekt	Baubeginn lt. PLAN ¹	Baubeginn lt. PK 2014 ²
A 5 Nord Autobahn (Schrick - Poysbrunn)	2013	2014
S 7 Fürstenfelder Schnellstraße (Riegersdorf - Dobersdorf)	2013	2015
S 1 Außenring Schnellstraße (Gr. Enzersdorf - Süßenbrunn)	2014	2016
S 3 Weinviertler Schnellstraße (Hollabrunn - Guntersdorf)	2014	2016
S 8 Marchfeld Schnellstraße (Knoten S 1 - Gänserndorf)	2014	2016

¹ Bauprogramm ASFINAG 2013-2018; ² Pressekonferenz vom 30.06.2014

Aufgrund dieser zeitlichen Verschiebungen ist davon auszugehen, dass heuer voraussichtlich nicht einmal das zu Jahresbeginn nach unten revidierte Neubausvolumen (€420 Mio.) erreicht wird.

Als wesentliche Ursache für die Verzögerungen bei den Neubauprojekten wird von der ASFINAG die mit Anfang 2014 in Kraft getretene Novelle der Verwaltungsgerichtsbarkeit ins Treffen geführt. Mit der Novelle wurde bei UVP-Genehmigungen für hochrangige Bahn- und Straßenprojekte ein zusätzlicher Instanzenzug zum Bundesverwaltungsgericht geschaffen. Die Dauer möglicher Einspruchsverfahren in dieser zweiten Instanz ist aufgrund fehlender Erfahrungen noch schwer einzuschätzen, Experten gehen aber von zumindest einem Jahr Verzögerung aus.

Die Novellierung der Verwaltungsgerichtsbarkeit mag bei den neu anstehenden Projekten der Grund für Verzögerungen sein, sie erklärt aber nicht die bereits seit 2012 beobachtbare Differenz zwischen dem mittelfristigen Bauprogramm und dem tatsächlichen Neubausvolumen.

Die Zurückhaltung der ASFINAG bei den Neubau-Investitionen ist wohl primär auf die - leider nicht immer sachlich geführte - Schuldenstand-Debatte zurückzuführen. Dazu kommt, dass der ASFINAG Jahr für Jahr erhebliche Mittel durch Sonderdividenden und erhöhte KÖST-Vorschreibungen entzogen werden, die dann nicht für Investitionen zur Verfügung stehen:

Von den Gegnern des Autobahnbaus wird regelmäßig argumentiert, dass der Schuldenstand der ASFINAG bedenklich hoch sei und weitere Investitionen den finanziellen Kollaps bringen würden. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Finanzierung der ASFINAG-Projekte durch gesetzlich verankerte Mauteinnahmen gesichert ist und zudem die (fiktive) Schuldentilgungsdauer in Summe deutlich unter der durchschnittlichen Lebensdauer der getätigten Investitionen liegt. D.h., den ASFINAG-Schulden stehen zumindest gleich hohe Vermögenswerte infolge der Investitionen gegenüber.

Tatsache ist aber leider auch, dass die ASFINAG derzeit im Wesentlichen nur die bauliche und betriebliche Erhaltung sowie die Finanzierungskosten mit den laufenden Einnahmen abdecken kann, die Mittel für den Neubau jedoch größtenteils durch neue Schulden aufgebracht werden müssen. Diese Finanzierungslücke erklärt sich u.a. dadurch, dass die ASFINAG trotz Schulden jährlich € 100 Mio. als Sonderdividende an den Eigentümer (Finanzminister) abführen muss sowie zusätzlich Ausgaben in Höhe von rund € 150 Mio. in Form einer (überhöhten) Körperschaftssteuer infolge der gesetzlich festgelegten Bilanzierungsmethode (Aktivierung eines nicht abschreibbaren Fruchtgenussrechtes) anfallen. Kurz gesagt: Teile der für den Straßenbau vorgesehenen Mauteinnahmen werden für die Sanierung des Bundeshaushaltes zweckentfremdet, anstatt damit den Neubau zu finanzieren.

Rückfragehinweis:

Mag. Michael Steibl
Geschäftsführer der VIBÖ
Tel.: 01/5041557-2116
eMail: steibl@viboe.at