

PPP-Projekte mit ausgewählten Fallbeispielen „Verkehrsregion Ost“ und „M6“

Christoph Michael Hofer

1 Problemstellung

Wie allgemein bekannt platzen die Gefängnisse bei uns und in der BRD aus allen Nähten. Daher werden heutzutage selbst Gefängnisse privat errichtet. Der Betrieb solcher in privater Hand befindlicher Gefängnisse wurde schon z. T. verwirklicht. Als Beispiel dient die Justizvollzugsanstalt Hünfeld in Hessen (BRD). Ein britischer Konzern übernimmt die „Betreuung“ der Gefangenen. Es wurden Vergleiche mit einem ähnlichen, rein staatlich betriebenen Gefängnis angestellt. Ergebnis war eine Kostenreduktion bei den Betriebskosten von ca. 660.000 Euro im Jahr und eine Reduktion der Baukosten pro Haftplatz um 150.000 Euro.

Als weiteres Beispiel sei hier das Rathaus von Gladbeck angeführt, welches von „Hochtief“ errichtet wurde und betrieben wird. Dahinter steckt eine Partnerschaft zwischen der Kommune und dem Baukonzern „Hochtief“. Ohne diese Partnerschaft, auch **Public Private Partnership** genannt, gäbe es kein neues, hochmodernes Rathaus für Gladbeck, weil sich diese Gemeinde diesen Neubau einfach nicht leisten konnte.

Die **Frage aller Fragen** in dieser Arbeit lautet: „Lohnt es sich für die Allgemeinheit die Planung, den Bau und die Finanzierung von Infrastrukturprojekten“ in die Hände von privaten Unternehmen zu legen? Welche **Vor- und Nachteile** hat diese Form der **Privatisierung** für den österreichischen Steuerzahler? Welche Vorteile erwarten sich denn die an den Projekten beteiligten Unternehmen?

In dieser Arbeit geht es darum herauszufinden ob es für die Republik Österreich von Vorteil ist wenn sie den Bau und den Betrieb der **A5** bzw. des gesamten Verkehrsprojekts „**Ostregion**“ in den Verantwortungsbereich von Privaten überträgt? Was hat der Steuerzahler (Auswirkungen auf das Budget) bzw. Autofahrer von der Vergabe von sogenannten PPP-Projekten und was hat das beteiligte Bonaventura-Konsortium von diesem Projekt? Eine weitere wichtige Frage in dieser Arbeit war wie sehr profitieren unsere ungarischen Nachbarn von der **privatisierten M6**?

Nun geht es daran gemeinsam mit dem Leser eine Antwort auf all diese Fragen zu finden.

2 Public Private Partnership (PPP)

In vielen Bereichen und in vielen europäischen Ländern gibt es diese Form der Zusammenarbeit zwischen Staat und privatem Sektor seit Jahrzehnten. Vorreiter sind hier die Vereinigten Staaten von Amerika und auch Großbritannien. In GB ist bereits jedes fünfte Gefängnis „privatisiert“ worden. In Österreich scheint die Zeit etwas stehen geblieben zu sein. Natürlich sind PPP - Modelle nicht die Lösung aller (Finanzierungs-)Probleme, aber sie stellen eine gute Alternative zu den bisher rein staatlich finanzierten Infrastrukturprojekten. In Zeiten knapper werdender Kassen greift auch die Republik Österreich auf diese Form der Finanzierung von öffentlichen Infrastrukturprojekten zurück. Dies hat, um es auf einen Punkt zu bringen, drei wesentliche Vorteile:

Die **Finanzierung ist gesichert** und der Bau kann **rascher** und **effizienter**, soll heißen kostengünstiger, durchgeführt werden.

2.1 Was verbirgt sich hinter PPP?

Es gibt in der Literatur mehrere Formen der Zusammenarbeit zwischen dem Staat und der privaten Hand. Natürlich gibt es auch bei der öffentlichen Hand Betriebsformen, die privatrechtlich organisiert und strukturiert sind. Wir konzentrieren uns aber auf diejenigen Betriebsformen, die private Unternehmen als Partner haben.

Die Zusammenarbeit kann auf der

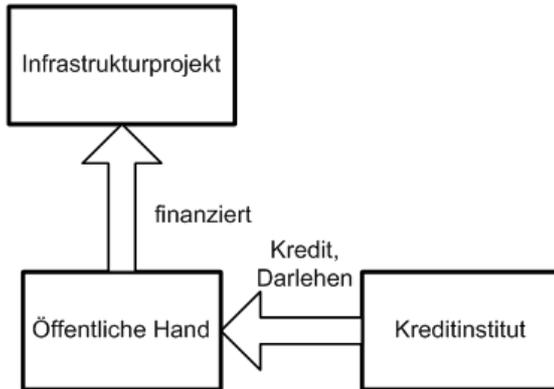
- Finanzierungsebene
- Errichtungsebene und Betriebsebene stattfinden.

2.2 Finanzierungsebene

Auf der Finanzierungsebene gibt es folgende Formen der Zusammenarbeit:

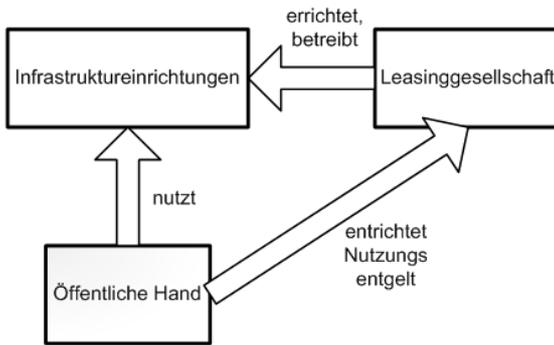
- Kommunalkredit
- Kommunale Bürgschaft
- Kommunales Leasing
- Fonds-Finanzierung
- Factoring

Abbildung 1: Kommunalkredit



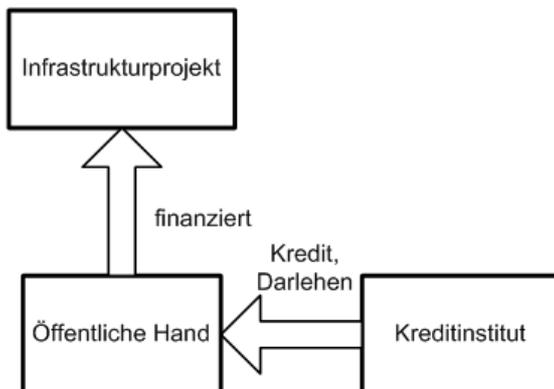
Quelle: Habermayer, W., 1996, S. 91, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 2: Leasingvorgang



Quelle: Eigene Überlegungen, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 3: Fonds-Finanzierung



Quelle: Eigene Überlegungen, eigene Darstellung, 2006

Allen gemeinsam ist das Oberziel die **Gesamtkosten** für die öffentliche Hand **zu reduzieren** bzw. sie zu einem Minimum zu führen.

2.2.1 Kommunalkredit und kommunale Bürgschaft

Dabei geht es darum, dass ein Kreditinstitut der öffentlichen Hand einen langfristigen Kredit gewährt. Dieses Institut holt sich das Kapital durch das Auflegen von Anleihen oder von anderen Partnern.

Vorteil: Das Risiko eines Kreditausfalls ist gering und die (Kredit-)Kosten für die öffentliche Hand lassen sich begrenzen. Projektgesellschaften, die von der öffentlichen Hand betrieben werden, haben die ähnlich hohe Bonität wie die öffentlichen Institutionen selbst, da diese mit einer **kommunalen Bürgschaft** dafür zu 100% haften. Das heißt, dass Kredite oder Darlehen, welche an die Projektgesellschaften vergeben werden, mit niedrigeren Sollzinsen verbucht werden als „normale“, soll heißen private, Firmenkredite.

2.2.2 Kommunales Leasing

Infrastruktureinrichtungen werden von privaten Betreibern errichtet und an die öffentliche Hand verleast. Die öffentlichen Institutionen treten als Mieter von Leistungen, Einrichtungen etc. auf.

2.2.3 Fonds-Finanzierung

Bei der Fonds-Finanzierung werden Gesellschaften gegründet, die einen Fond an öffentlichen Immobilien, Infrastruktureinrichtungen etc. haben und diese an den öffentlichen Sektor vermieten. Als Beispiel kann hier die BIG (Bundesimmobiliengesellschaft) angeführt werden. Die BIG wird als elegante Lösung angesehen, öffentliche Einrichtungen, effizienter und zielgerichteter zu verwalten.

2.2.4 Factoring

Beim Factoring werden die zukünftigen Forderungen an eine dritte Institution, meistens ist es ein Kreditinstitut verkauft und man sichert sich durch diesen zinsniveautechnisch angepassten Forderungsverkauf (Einnahmen von heute sind mehr wert als Einnahmen von morgen oder übermorgen.) einen Finanzierungsrahmen.

2.3 Errichtungs- und Betreiberebene

Auf der Betriebsebene habe ich folgende Formen, welche in der hiesigen Literatur vorherrschen her-

ausgenommen. Dabei kann man zumindest 4 unterschiedliche Arten der Zusammenarbeit feststellen:

2.3.1 Betreibermodell

Beim Betreibermodell geht es darum, dass sich die öffentliche Gebietskörperschaft einen Vertragspartner aus der Wirtschaft holt, der den Bau, Finanzierung und Betrieb übernimmt. Für diese Leistungen enthält dieser Betrieb eine Entschädigung und die öffentliche Gebietskörperschaft holt sich das Geld über Gebühren beim Bürger.

2.3.2 Kooperationsmodell

Dabei hat die öffentliche Hand ein stärkeres Mitspracherecht als beim Betreibermodell. Es wird zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Unternehmen eine gemeinsame Betreibergesellschaft gegründet, die die Infrastruktureinrichtung errichtet, betreibt und natürlich auch finanziert. Diese Art der Zusammenarbeit gibt es in den unterschiedlichsten Formen was die Anteile an der gemeinsamen Betreibergesellschaft betrifft.

2.3.3 Konzessionsmodell

Dadurch übernimmt der private Wirtschaftsteilnehmer vom Staat das Recht eine Strecke oder Infrastruktureinrichtung gegen Gebühr zu betreiben. Eine Projektgesellschaft übernimmt die Finanzierung und die Errichtung dieser Einrichtung. Die getätigten Kosten werden durch nutzungsunabhängige Entgeltzahlungen durch die öffentliche Hand wieder kompensiert. Das Nutzungsrisiko bleibt bei diesem Modell bei der öffentlichen Hand.

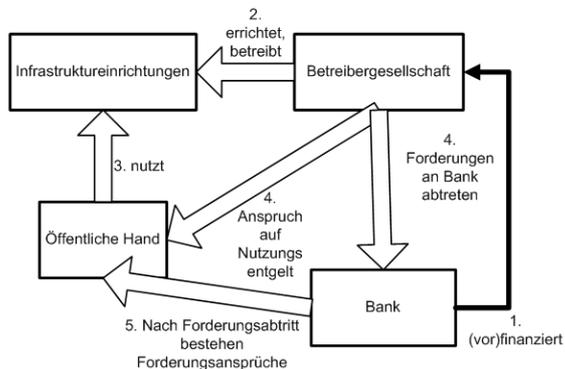
2.3.4 Contracting-Modell

Beim Contracting-Modell kommt es zu einer Trennung von Betrieb und Investitionen. Die Investitionen in ein Projekt sollen von der wirtschaftlichen Situation des Auftraggebers unabhängig sein. Das heißt, falls die öffentliche Hand Schwierigkeiten hat, Finanzmitteln für Projekte zu bewilligen, soll der private Sektor „einspringen“. Das läuft folgendermaßen ab: Private Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen (Versicherung bis zur Bauwirtschaft) sollen aktive Projektstreiber sein und diese Projekt selbst umsetzen. Mit Verträgen sind diese an der gemeinsamen Betreibergesellschaft beteiligt.

2.4 Erfolgskriterien für PPP

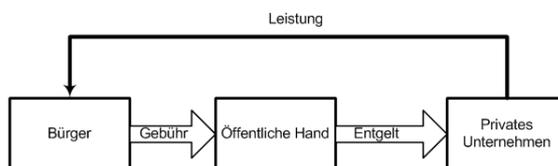
Nicht jedes einzelne Infrastrukturprojekt ist für PPP geeignet. Daher sollte schon zu Beginn eines Projektes eine entsprechende Analyse durchgeführt

Abbildung 4: Factoring-Modell



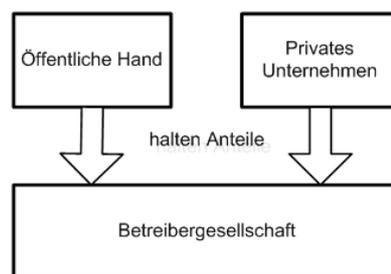
Quelle: Eigene Überlegungen, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 5: Betreibermodell



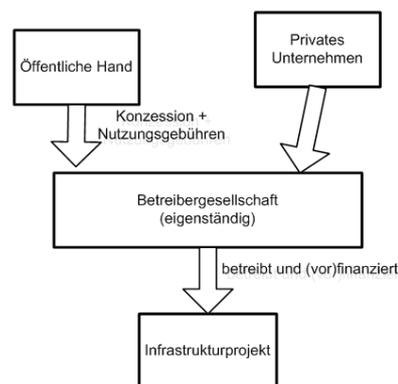
Quelle: Habermayer, W., Sagmeister, B., 2000, S. 183, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 6: Kooperationsmodell



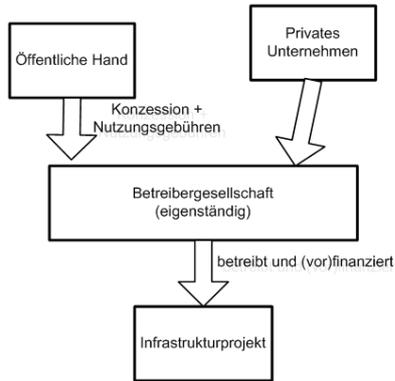
Quelle: Habermayer, W., Sagmeister, B., 2000, S. 184, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 7: Konzessionsmodell



Quelle: eigene Überlegung, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 8: Contracting-Modell



Quelle: eigene Überlegung, eigene Darstellung, 2006 werden. Wichtige Kriterien für ein erfolgreiches PPP-Projekt sind in Tabelle 1 angeführt.

3 Finanzierung bei PPP-Projekten

Für die Finanzierung von PPP-Projekten gibt es kein Standardrezept und eine allgemeingültige, für alle PPP-Projekte, geeignete Finanzierungsform. Wie Sie, werter Leser, im ersten Kapitel gesehen haben,

Tabelle 1: Erfolgsfaktoren eines PPP-Projektes

| Kriterium | Fragestellung |
|-------------------|---|
| Leistungsumfang | Wird die Integration von Planungs-, Bau- und Betriebsführungsleistungen ermöglicht? |
| Risikoallokation | Ist eine annähernd optimale Risikoallokation möglich? |
| Projektgröße | Kann die Größe des Projektes die hohen Transaktionskosten kompensieren? |
| Markt, Wettbewerb | Ist ein genügend großer Markt auf Bieterseite vorhanden? |
| Leistungsentgelt | Kann dem Private-Partner eine leistungsorientierte Vergütung gewährt werden? |

Quelle: PPP-Initiative NRW, eigene Darstellung, eigene Ergänzung, 2007

Tabelle 2: Kapitalarten und deren Herkunft

| Kapitalart | Kapitalherkunft |
|--|---|
| Eigenkapital | Sponsoren, Finanzinvestoren |
| Mezzanine-Kapital (nachrangiges Gesellschafterdarlehen) | Sponsoren, und evtl. Banken |
| Fremdkapital (Bankdarlehen, Anleihen, Schuldverschreibungen) | Banken, staatliche Institutionen, institutionelle Anleger, Kapitalmarkt |
| Fördermittel | Staatliche und supranationale Institutionen (EU, Weltbank) |

Quelle: PPP-Initiative NRW, eigene Darstellung, eigene Ergänzung, 2007

gibt es unterschiedliche Arten von Finanzierungsformen. Darauf wird hier nicht mehr näher eingegangen. Grundsätzlich hängt die Wahl eines geeigneten Finanzierungsmodells vom jeweiligen Geschäftsmodell ab. **Eingesetzte Kapitalarten** aus Sicht der privaten Finanzierung siehe Tabelle 2.

4 Allgemeiner Ablauf zur Planung von Infrastruktur-Projekten

Um das Verständnis von PPP-Projekten im Infrastrukturbereich für den Leser in groben Zügen zu erhöhen, ist es wichtig den schematischen Planungsablauf von Infrastrukturprojekten darzulegen. In Österreich muss jedes größere Infrastrukturprojekt in etwa den Planungsablauf passieren, wie er in Tabelle 3 dargestellt ist.

5 Fallbeispiel 1: Verkehrsregion Ost (insbesondere A5)

Als äußerst wichtiges und lehrreiches Beispiel für PPP-Projekte, welches auch Vorbildfunktion für andere Organisationen der öffentlichen Hand hat, ist die ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs- AG) mit ihrem Projekt „**Ostregion**“ (insbesondere die A5 bzw. das 1. Paket der A5) zu erwähnen.

Die Public-Private-Partnership-Projekte der ASFINAG muss man im Kontext mit dem Unternehmen sehen. Dabei ist es im Allgemeinen wichtig, wie die Eigentümerstruktur und die Organisationsstruktur aufgebaut sind. Einfluss auf die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen haben daher auch die Unternehmensziele und die Unternehmensphilosophie, welche der Eigentümer in der Regel festlegt.

5.1 Allgemeines zur ASFINAG

Die ASFINAG gibt es seit dem Jahr 1982. Durch den Beitritt Österreichs zur Europäischen Union und durch die Ratifizierung des Maastricht-Vertrages war die Republik dazu angehalten, ihre Schuldenpolitik neu auszurichten und so beschloss man unter anderem auch die ASFINAG zu restrukturieren. Schließlich diente diese Reorganisation auch dem Ziel ein Unternehmen zu schaffen, welches sämtliche Kompetenzen im Bezug auf den Autobahnen und Schnellstraßen in einer Hand hält. Am „neuen“ Unternehmen ist die Republik Österreich Alleineigentümerin. Seit 1997 hat die ASFINAG das Fruchtgenussrecht und die Kompetenzen über die im

Tabelle 3: Ablauf

| |
|--|
| Voruntersuchung |
| Betrifft die Notwendigkeit, Zweckmäßigkeit und Machbarkeit von Bauprojekten |
| Vorprojekt |
| Variantenvergleich Trassenentscheidung |
| UVP-Vorverfahren (nicht zwingend) |
| UVE-Konzept Sachverständigenauswahl Einbindung der Materienbehörden Festlegung des Untersuchungsrahmens |
| Einreichprojekt und UVE |
| (siehe obige Schritte) |
| Trassenfestlegungsverfahren |
| Unter Berücksichtigung des UVP-G Durchführung durch das BMVIT |
| Behördenverfahren |
| Von Forstrechtlich bis wasserrechtlich |
| Bauprojekt |
| Endgültiges straßenbauliches Projekt Umweltmaßnahmen |
| Realisierung |
| Kontrolle – Nachprüfung |
| Seitens der Behörden und des BMVIT |

Quelle: BMVIT, www.bmvit.gv.at, Dezember 2006

Besitz des Bundes stehenden Grundstücke etc. Mit 1. Mai 2006 wurden die Werkverträge mit den Bundesländern aufgelöst.

Die ASFINAG ist eine Holding mit 8 Geschäftsbereichen. Die Organisationsstruktur ist in Abbildung 9 dargestellt.

In der Holding gibt es die **Konzernstrategie**, welche die Unternehmensleitung bei strategischen Führungsaufgaben unterstützt. **Corporate Service**-Stel-

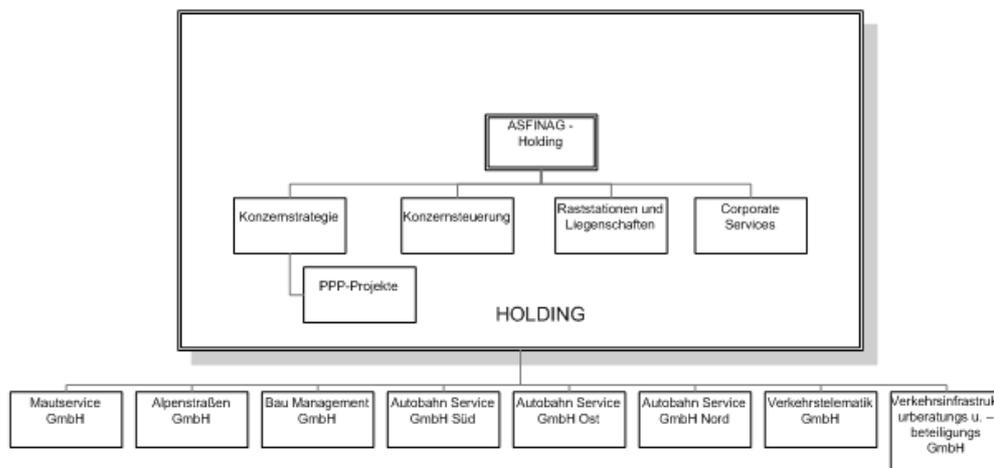
len sind für die interne Revision, Kostenwahrheit, Öffentlichkeitsarbeit und rechtliche Angelegenheiten verantwortlich. Zusätzlich gibt es noch den **Raststationen und Liegenschaften**-Bereich. Für die Lenkung und Steuerung der Teilgesellschaften ist die **Konzernsteuerung** verantwortlich. Die Teilgesellschaften, welche sich nach den Geschäftsfeldern Neubau, Betriebs und Instandhaltung, Bemannung, Telematik und Beratung orientieren, sind eigenständige Kapitalgesellschaften mit beschränkter Haftung. Wichtig in dieser Arbeit zu erwähnen ist, dass die **PPP-Agenden** unter die Fittiche der Konzernstrategie-Abteilung fallen.

Die ASFINAG betreibt in Österreich ca. 2.070 km Autobahnen und Schnellstraßen, welche durch unterschiedliche Einnahmen gegenfinanziert werden. (Stand: 2006)

Das besondere an der ASFINAG ist, dass sie seit dem Jahr 2002 als **eigenständiger Emittent** auftreten darf und sich 10 Milliarden Euro vom Kapitalmarkt für die Bau- und Instandhaltungsoffensive geholt hat. Von Standard & Poors (und auch von Moody's) wurde die ASFINAG mit einem Triple A bewertet. Das bedeutet, dass die Bonität sehr hoch ist und das Risiko eines Kreditausfalls gering ist und daher auch die **Zinskosten** sich für die ASFINAG auf (relativ) **niedrigem Niveau** bewegen. Das wird natürlich nur durch die **Haftung der Republik Österreich** gewährleistet, welche im Fall der Fälle für die Rückzahlung sämtlicher Finanzfremdmittel verantwortlich ist.

Die **Einnahmenquellen** der ASFINAG sind in Tabelle 4 abgedruckt. In der ersten Spalte sieht man die unterschiedlichen Erlösarten. Die Gesamterlöse aus dem Jahre 2005 betragen 1,898 Mrd. Euro. Der

Abbildung 9: ASFINAG-Holding



Quelle: ASFINAG, 2006, eigene Darstellung mit Ergänzung, 2006

Tabelle 4: Erlösstruktur der ASFINAG von 2003 - 2005

| | Erlöse 2003 | Erlöse 2004 | Erlöse 2005 |
|-----------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| in Mio. Euro | | | |
| PKW-Fahrleistungsmaut | 257 | 112 | 113 |
| PKW-Zeitmaut | 314 | 297 | 303 |
| LKW-Fahrleistungsmaut | 0,875 | 750 | 775 |
| Weiterverrechnung an den Bund | 641 | 671 | 660 |
| Raststationen, Verpachtungen etc. | 29,2 | 28,9 | 31,5 |
| SKD(Ersatzmaut) | k.A. | 15,4 | 15,8 |
| Gesamterlöse | 1242,075 | 1874,3 | 1898,3 |

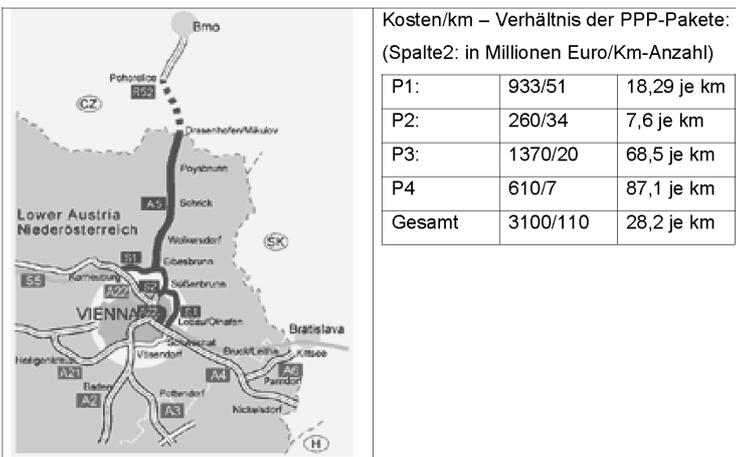
Quelle: ASFINAG, Jahresbericht 2005, eigene Darstellung, 2006

Tabelle 5: Ausgabenstruktur der ASFINAG von 2003 - 2005

| | Aufwendungen 2003 | Aufwendungen 2004 | Aufwendungen 2005 |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| in Mio. Euro | | | |
| Materialaufwand | 1013 | 984 | 952 |
| Personalaufwand | 43 | 47 | 71 |
| Abschreibungen | 26 | 23 | 77 |
| Sonstige betr. Aufwendungen | 48 | 508 | 223 |
| Aufw. aus Finanzinvestitionen | 7 | 0 | 0 |
| Zinsen | 315 | 320,4 | 401 |
| Außerordentliche Aufwendungen | 0 | 0 | 0 |
| Gesamtaufwendungen | 1452 | 1882,4 | 1724 |

Quelle: ASFINAG, Jahresbericht 2005, eigene Darstellung, 2006

Abbildung 10: S1, S2 und A5 Ausbau



Quelle: ASFINAG, 2006

Leser möge aus der Tabelle entnehmen, dass die Erlöse von 2003 – 2005 um ca. 53 % gestiegen sind. Dies ist natürlich auf die Einführung der LKW-Fahrleistungsmaut ab Jänner 2004 zurückzuführen

Demgegenüber stehen **Ausgaben** von (siehe Tabelle 5). Im Jahr 2005 hat die ASFINAG einen Gesamtaufwand 1,724 Mrd. Euro verbucht. Auch auf der Ausgabenseite ist es ersichtlich, dass die Ausgaben die Tendenz zur Steigerung haben. 2005 wurde weniger investiert als 2004.

5.2 PPP-Projekte der ASFINAG

Die Geburtsstunde der PublicPrivatePartnership-Ära in der ASFINAG war der diesbezügliche Ministerratsbeschluss vom Dezember 2003. Die Politik schuf die Rahmenbedingungen und es wurde das Konzessionsmodell gewählt um PPP zu realisieren.

Die Beteiligung Privater stellt für die ASFINAG eine alternative Finanzierungsform für die Neubaulprojekte in der Ostregion dar. Der Projektumfang des „Straßenbauprogramms Ostregion“ umfasst vier Teilpakete:

- **Paket 1 („Y“)**: S1 Korneuburg – Süßenbrunn, A5 Süd, S2 Umfahrung Süßenbrunn
- **Paket 2 („A5 Nord“)**: A5 Schrick – Drasenhofen, evtl. grenzüberschreitend
- **Paket 3 („Ölhafen“)**: S1 Abschnitte im Bereich Ölhafen (Donauquerung u. Lobauquerung)
- **Paket 4 („A22“)**: Verlängerung der A 22 bis zur A4 und Ausbau der A4 bis Schwechat

Im Rahmen dieser Arbeit wird auf die Risikoteilung der ASFINAG mit dem privaten Unternehmenskonsortium, welches den Zuschlag erhält, erläutert und die Finanzierungsvorteile von PPP-Projekten auf beiden Seiten erläutert. Außerdem ist wichtig zu sehen unter welchen Umständen ein PPP-Projekt eine Win-Win-Situation darstellen kann und wie solch ein Modell, soweit es möglich ist, in der Realität funktioniert. Wie man anschließend aus der Tabelle ersieht, verschlingen diese Bauvorhaben in Summe 3,1 Mrd. Euro bei einer Streckenlänge von „nur“ 110 km. Das heißt, dass der Durchschnittskilometer 28,20 Mio. Euro kosten wird. (laut Schätzungen der ASFINAG) Hier ist es wirklich angebracht ein aktives Controlling und eine genaue Bewertung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses durchzuführen (vgl. Abbildung10).

5.3 Straßenbauprogramm Ostregion

Das Straßenbauprogramm Ostregion wurde wegen der hohen Auslastung der Autobahnen und Schnellstraßen in der Ostregion (Wien, Wiener Umland) ins Leben gerufen. Außerdem gibt es keine gut funktionierenden Straßenverbindungen zum EU-Partner Tschechien. Am Ende des Straßenausbaus Ostregion sollte es eine A5, eine S1, eine S2 und eine Verlängerung der A22 zur A4 geben.

Nach langer Vorlaufzeit wurde der Auftrag des Paketes 1 des Straßenbauprogramms Ostregion dem Bonaventura-Konsortium erteilt. Das Paket 1 umfasst folgende Streckenteile:

- Süßenbrunn bis Korneuburg (S1)
- Umfahrung Süßenbrunn (S2)
- Eibesbrunn bis Schrick (A5)

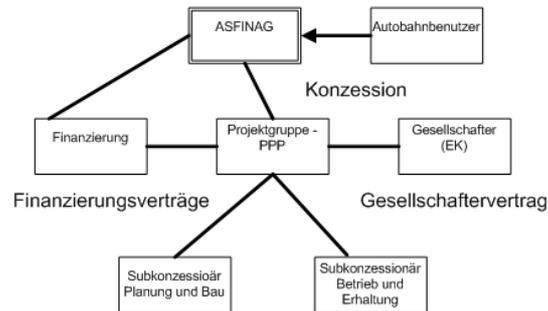
Die Gesamtlänge beträgt **51 km** und die geschätzten Kosten liegen bei **933 Mio. Euro**. Die 933 Mio. Euro stellen den Barwert über 33 Jahre für die Planung, den Bau, die Finanzierung, den Betrieb und die Instandhaltung dar.

Konzessionsmodell mit dem Betreiber

Das Konsortium Bonaventura fungiert als **Sub-Konzessionär**, da die ASFINAG selbst ein Konzessionär ist und das Fruchtgenussrecht vom Bund erhalten hat. Der Konzessionär ASFINAG hat eine Sub-Konzession an das betreffende Konsortium erteilt.

Die Sub-Konzession hat rechtliche Unterschiede zu einer herkömmlichen Konzession. Eine Sub-Konzession stellt im Sinne des Vergaberechts ein Baukonzessionsvertrag dar. Dies hat Auswirkungen auf die Risikopolitik der Vertragspartner, aber dazu

Abbildung 11: ASFINAG-Holding



Quelle: ASFINAG, 2006, eigene Darstellung mit Ergänzung, 2006

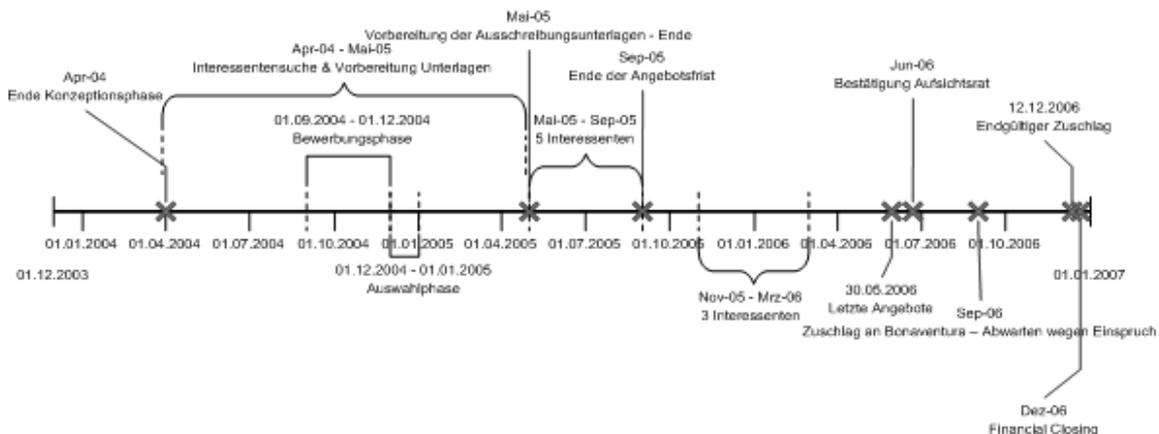
erfahren Sie im Unterkapitel Risikomanagement mehr. Ein externer Beobachter könnte den Eindruck haben, dass es zwischen einem Konzessionär und einem Sub-Konzessionär keine gravierenden Unterschiede geben sollte da es praktisch dieselben Aufgaben etc. gibt, aber das ist ein Irrtum. Vor allem für die an der Finanzierung beteiligten Kreditinstitute etc. ist es formalrechtlich ein gewaltiger Unterschied.

5.3.1 Ziele des PPP-Projektes

Die **Hauptziele** des Projektes aus Sicht der ASFINAG sind:

- Neue Strukturen und Wettbewerb beim Bau und Betrieb der Strassen
- Qualitätswettbewerb
- Kostenminimierung für die ASFINAG und die Republik Österreich
- Know-How – Transfer von den Privaten erhalten
- Rascherer und günstigerer Ausbau der Strassen

Abbildung 12: Ablauf des Vergabeprozesses



Quelle: ASFINAG, eigene Darstellung mit Ergänzung, 2006

Durch diesen Transfer soll es möglich werden ein Benchmarking zu erstellen. Das heißt, die Leistungsdaten der privaten Betreiber werden mit jenen der eigenen Geschäftseinheiten verglichen um Effizienzpotential ausfindig zu machen.

Aufgrund der massiven Ausbaupläne von Seiten des Eigentümers muss die ASFINAG auch darum bemüht sein ihren Kunden(den Autofahrern) bestmögliche Verbindungen zu erschwinglichen Preisen anbieten zu können.

5.3.2 Projektstruktur

Die Struktur und Einordnung des PPP-Projekts kann wie in Abbildung 6 dargestellt gezeichnet werden. Aus diesem Projektdiagramm ersieht man, dass der Autobahnbenutzer sein Leistungsentgelt in Form von Maut bzw. Vignette an die ASFINAG abtritt. Die Finanzierung des Projektes übernehmen namhafte Kreditinstitute und die Finanzierungskosten sind nicht wesentlich höher als wenn die ASFINAG selbst der Schuldner wäre. Hier wurden die Subkonzessionäre „Planung und Bau“ und „Betrieb und Erhaltung“ getrennt um ein effizienteres Kosten- und Controllingmanagement durchführen zu können. Die PPP-Projektgruppe war in erster Linie dafür verantwortlich, dass sämtliche Vorbereitungsarbeiten erfolgreich durchgeführt wurden und der Vergabeprozess eingeleitet und auch zu einem erfolgreichen Ende gebracht wurde. Nach Beendigung des eigentlichen Projektes kommt dem Projektteam und seinen 3 Arbeitsgruppen während des Baus und Betriebs der Streckenteile eine Überwachungsfunktion zu. (Vertragsmanagement)

5.3.3 Vergabeverfahren

Grundlage für das Vergabeverfahren ist das Bundesvergabegesetz. (BVerG) PPP-Aufträge stellen keinen eigenen vergaberechtlichen Bereich dar, sondern müssen nach den einzelnen Vergabearten des Vertragsrechts definiert werden. Hier kommen Lieferaufträge, Bauaufträge, Dienstleistungsaufträge, Baukonzessionen und Dienstleistungskonzessionen zur Vergabe. Beim Konzessionsmodell muss der Konzessionsnehmer einen signifikanten Teil des Marktrisikos tragen und die Zuzahlungen des Konzessionsgebers dürfen eine bestimmte Höhe nicht über-

schreiten. Aufgrund der hohen Komplexität ist ein PPP-Projekt erst ab einer gewissen Größenordnung sinnvoll und wirtschaftlich vernünftig durchzuführen.

Chronologie des Vergabeverfahrens:

Erläuterung zu Abbildung 12: Der offizielle Startschuss des Projektes war der Dezember 2003 bzw. Jänner 2004. Bis zum April 2004 befand man sich in der Konzeptionsphase. Ab diesem Zeitpunkt bereitete man die notwendigen Dokumente der Ausschreibung, Untersuchungen etc. für dieses Projekt vor. Die Interessentensuche erfolgte von September bis Dezember 2005. Im Mai 2005 wurden dann die Ausschreibungsunterlagen veröffentlicht. 5 Interessenten (Bieterkonsortien) wurden zur Abgabe eines Angebotes eingeladen. Ab November 2005 wurde der Bieterkreis aufgrund vordefinierter Kriterien eingegrenzt und man begann mit den Intensivverhandlungen mit den 3 übrig gebliebenen Konsortien. Im April 2006 wurden die Verhandlungen beendet und die Bieter wurden aufgefordert ihre Angebote nachzubessern. Im Juni 2006 wurde der Bestbieter, also Bonaventura, ermittelt und man begann mit der Finalisierung der Finanzierungsverträge. Die offizielle Bekanntgabe des Bestbieters erfolgte am 8. September 2006. Das unterlegene Akor-Konsortium erhob Einspruch beim Vergabeamt gegen diese Entscheidung und zog diesen im Dezember 2006 auch wieder zurück. Daraufhin wurde am **12. Dezember 2006** der endgültige Zuschlag an Bonaventura erteilt. Das Financial Closing fand am **21. Dezember 2006** in London im Beisein des Bonaventura-Konsortium, der Kreditgeber und der ASFINAG statt. Baubeginn ist ab Jänner 2007.

5.3.4 Aufgabenverteilung

Die ASFINAG hatte folgende Aufgaben wie unter Kapitel 2 aufgelistet durchzuführen:

- Vorprojekt
 - Einreichplanung
 - Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
 - Trassenfestlegungsverfahren
 - materienrechtliche Verfahren
 - Grunderwerb
- Bonaventura fallen folgende Aufgaben zu:
- Detailplanung
 - Bauplanung
 - Restlichen materienrechtliche Verfahren

Abbildung 13: Risikomanagementprozess



Quelle: ASFINAG, eigene Überlegungen, eigene Darstellung, 2006

- Errichtung der Strecke
- Projektfinanzierung
- Betrieb
- Erhaltung

5.3.5 Risikomanagement

Eines der wichtigsten Bereiche des PPP-Projektes ist der Risikoallokation zwischen der ASFINAG (indirekt dem Staat) und dem privaten Projektbetreiber. Es wird nie möglich sein, sämtliche Risiken zu identifizieren und vorhersehbar zu machen. Daher ist auch eine Flexibilität bei der Vertragsgestaltung von Nöten.

Der Risikomanagementprozess ist in Abbildung 13 dargestellt. Wie oben bereits erwähnt kommt zualtererst die Risikoidentifizierung. Anschließend wird versucht, das Risiko zu analysieren und es kalkulierbar zu machen. Dann wird darüber verhandelt welcher Vertragspartner welches Risiko trägt. Abschließend werden die Risiken laufend überwacht, da es zu Abweichungen etc. kommen kann.

Bei diesem spezifischen Sub-Konzessionsmodell gibt es rechtliche Unterschiede zu einem gewöhnlichen Konzessionsmodell. Das hat Auswirkungen auf die Risikoallokation und auch auf die Finanzierung, denn die Fremdkapitalgeber haben dadurch weniger Sicherheiten.

Aus Tabelle 6 ist zu entnehmen, dass es im Großen und Ganzen acht Risikohauptgruppen gibt. Diese Risikogruppen werden entweder vom Konzessionsnehmer alleine, vom Konzessionsgeber alleine oder von beiden Seiten getragen.

Das **Verfügbarkeitsrisiko** wird vom Bonaventura-Konsortium getragen und die Verfügbarkeit stellt eine wichtige Leistungsvoraussetzung für das Verfügbarkeitsentgelt dar.

Das **Verkehrsmengenrisiko** wird von beiden Seiten getragen um eben der Prognoseunsicherheit des zukünftigen Verkehrsaufkommens zu berücksichtigen. Das **Genehmigungsrisiko** (es bezieht sich auf eine §4-Verordnung und die Materienrechte – gilt als Voraussetzung für den Bau) liegt bei der ASFINAG und Konzessionär. Das hängt von der Zurechenbarkeit der einzelnen Genehmigungen ab. Das **Baukostenrisiko** und **Betriebsrisiko** für die vereinbarten Streckenabschnitte wird vom Konzessionsnehmer übernommen. Mit dem **Mautrisiko** ist die Gewährleistung der Mauteinnahmen gemeint, welches zu 100% die ASFINAG übernimmt. Das **Risiko der Änderung der Rahmenbedingungen** und das **Bau-**

Tabelle 6: Risikoaufteilung

| Risiken | ASFINAG | Geteilt | Bonaventura |
|--|---------|---------|-------------|
| Verkehrsmengenrisiko | | X | |
| Verfügbarkeitsrisiko | | | X |
| Planungs- und Genehmigungsrisiko | | X | |
| Baukostenrisiko | | | X |
| Betriebsrisiko | | | X |
| Mautrisiko | X | | |
| Risiko der Änderung der Rahmenbedingungen | | X | |
| Baugrundrisiko(geologische Überraschungen) | | X | |

Quelle: ASFINAG, eigene Darstellung, 2006

grundrisiko übernehmen beide Vertragspartner. Die teilweise Übermittlung der finanziellen Risiken auf die privaten Unternehmen schuf die Voraussetzung für die „Herausnahme“ der Schulden aus dem Staatsbudget. (siehe Maastrichtkriterien)

5.3.6 Vergütung des Konzessionärs und Fremdfinanzierung

Die Vergütung des Konzessionsnehmers besteht aus der sogenannten **Schattenmaut**, aus dem **Verfügbarkeitsentgelt** und den **Meilensteinzahlungen**. Die Meilensteinzahlungen beziehen sich auf solche Bauteile, welche der Konzessionär zwar errichtet, aber nicht betreibt. (zum Beispiel Landesstraßen)

Die **Schattenmaut** wird ca. **35%** des Entgeltes ausmachen und die **Verfügbarkeitsentlohnungen** machen ca. **65%** Entgeltes aus. Man sieht, dass nur die Schattenmaut einem Verkehrsmengenrisiko unterliegt. Das kommt dem Bonaventura-Konsortium entgegen, jedoch übernimmt es auch einen gewissen Risikoanteil des Verkehrsaufkommens. Dafür bekommt Bonaventura für eine prognostizierte Minimal-Verkehrsmenge einen relativ hohen Betrag. Für ein höheres Verkehrsaufkommen gibt es wieder pro Fahrzeug eine niedrigere Entschädigung von der ASFINAG, aber bei sehr hohem Verkehrsaufkommen gibt es wiederum eine hohe Vergütung. Das heißt, wenn die Nachfrage nach der A5 groß ist, dann bekommt der Autobahnbetreiber einen entsprechend hohen Umsatz. Das heißt, dass sich der Betreiber bemühen wird eine gut funktionierende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Das wiederum kommt der Allgemeinheit zugute. Moderne Autobahnen garantieren eine **freie Fahrt für freie Bürger**. Durch diese Vergütungsstaffelung bekommt das Bonaventura-Konsortium auch bei Mindestnutzung eine stabile Vergütung. Das führt zu einer hohen Bonität der Projektgesellschaft und damit war

Tabelle 7: Weitere PPP-Pakete

| Bezeichnung: | Strecken: | Länge: | Kosten: | Ausschreibung: |
|--------------|---|--------|--------------------------------------|---|
| Paket 2 | A5 Nord A + B | 34 km | 260 Mio. Euro | Ende 2007 |
| Paket 3 | Donauquerung Lobauquerung Betrieb S1 Süd? Betrieb A4 bis Schwechat? | 17 km | 1.370 Mio Euro (wegen Tunnels) | 2007/08 (derzeit Probebohrungen und Probleme mit Umweltaktivisten) |
| Paket 3 | Verlängerung A22 | 7 km | 610 Mio. Euro | 2008 (nicht sicher) |

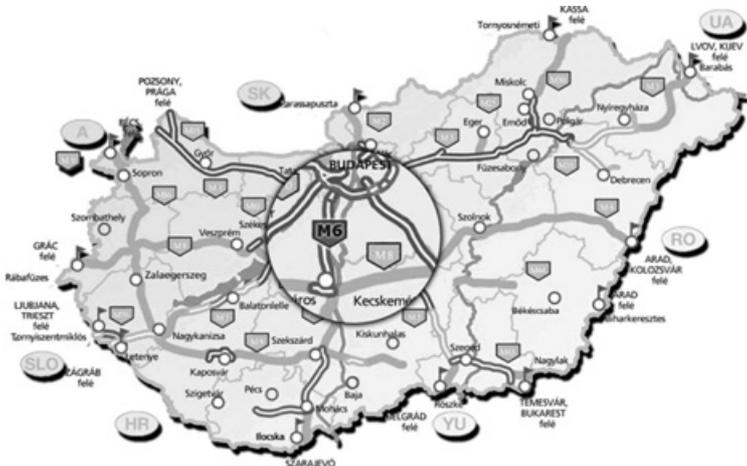
Quelle: ASFINAG, eigene Darstellung, 2006

es auch möglich eine Kreditversicherung mit der amerikanischen AMBAC abzuschließen.

Insgesamt muss eine **Fremdfinanzierung von ca. 775 Mio. Euro** zur Verfügung stehen. Dafür werden **Anleihen** mit ca. **425 Mio. Euro** und einer Laufzeit von 32,5 Jahren herausgegeben. Mithilfe der AAA-Bonität können die Zinsen dementsprechend niedrig gehalten werden. **325 Mio. Euro** werden als Kredite von der Europäischen Investitionsbank (EIB) aufgenommen. Dabei kommen auch Techniken zum Tragen die die Finanzströme an den Baufortschritt anpassen werden. Je nach Baufortschritt entsteht ein entsprechender Finanzmittelbedarf und nur dieser Bedarf wird dann auch verzinst.

Zusätzliche 104 Mio. Euro werden als **Eigenkapital** zur Verfügung gestellt

Abbildung 14: M6 - Das erste „echte“ PPP-Projekt



Quelle: M6 Duna Autopalya, www.m6-duna.hu, 18. Dezember 2006, eig. Ü.

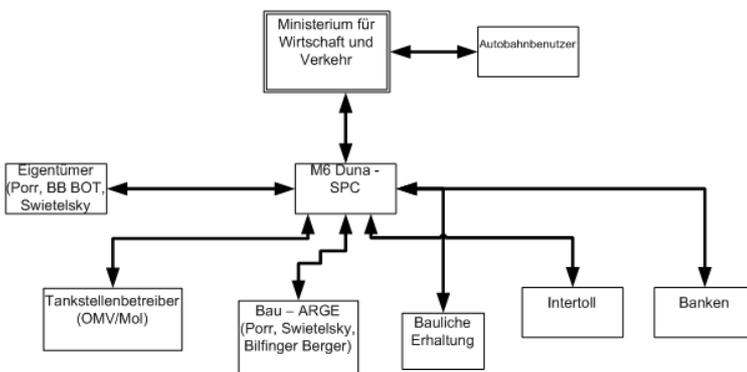
5.4 Ausblick – ASFINAG - Ostregion

Die ASFINAG hat laut ihren Jahresbericht von 2005 ein Eigenkapital von **637,2 Mio. Euro** zu verbuchen. Demgegenüber steht ein Fremdkapital in Höhe von **10.627,9 Mio. Euro**. Die Eigenkapitalquote beträgt 5,6 % zu 93,5 % Fremdkapitalquote. Man sieht, dass das Unternehmen einen geringen Eigenkapitalanteil aufweist. Aufgrund des von der Politik vorgegebenen Ausbau- und Investitionsplanes wird es zu einer steigenden Neuverschuldung kommen (müssen). Das bedeutet, dass damit auch die Zins-, Betriebs- und kalkulatorischen Kosten steigen werden. Diese werden entweder durch den laufenden Haushalt gedeckt, was eher unwahrscheinlich ist oder eher durch neue Mautmodelle.

Weitere Vorgangsweise in Sachen PPP:

Bis zum Jahre 2009/2010 sollte das erste Paket des Straßenbauprogramms „Ostregion“ fertig gestellt sein und die Verkehrsfreigabe erhalten. Die anderen drei Pakete sind in Tabelle 7 aufgelistet.

Abbildung 15: Organisationsstruktur M6 Duna Autopalya SPC



Quelle: M6 Porr Solutions, eigene Darstellung, Jänner 2007

6 Fallbeispiel 2: M6

Als guten Maßstab für die ASFINAG und für Bonaventura kann die neue ungarische **Autobahn M6** herangezogen werden. Sie hat eine Länge von 58 km und verläuft von Budapest(Erd) bis nach Dunaujvaros. Das Projektvolumen ist mit ca. 500 Mio. Euro halb so teuer wie jenes der Ostregion. Allerdings beträgt hier die Laufzeit 22 Jahre (bis 2026). Auch hier erhält ein Konsortium bestehend aus Porr Infrastruktur GmbH, Bilfinger Berger BOT GmbH und Swietelsky International Baugesellschaft m.b.H. eine leistungsabhängige Vergütung. Der Bau begann im Oktober 2004 und wurde im September 2006

abgeschlossen. Das betreffende Autobahnstück ist auf der Straßenkarte in Abbildung 14 ersichtlich. Bei genauerer Betrachtung gibt es einige Unterschiede zum ASFINAG-Projekt: Es beginnt bei der Struktur der Errichtungs- und Betriebsgesellschaft.

Aus Organisationsdiagramm (Abbildung 15) ist zu ersehen, dass das ungarische Wirtschafts- und Verkehrsministerium die Konzession direkt an eine Projektgesellschaft mit dem Namen „M6 Duna Special Purpose Company (SPC)“, vergeben hat. Im Gegensatz dazu ist die ASFINAG selbst Konzessionär und hat eine „Subkonzession“ an Bonaventura vergeben. Das klingt vielleicht pingelig, aber es ist rechtlich und organisatorisch ein enormer, zusätzlicher Aufwand. Auf Finanzierungsseite funktioniert es ähnlich wie beim Verkehrsregion-Ost-Projekt. Die zweite große Auffälligkeit ist, ist die rasche Abwicklung des Projektes.

Die Projektgesellschaft SPC erhält als Vergütung vom ungarischen Staat ein Verfügbarkeitsentgelt, welches sich nach dem Grad der Verfügbarkeit der Fahrstreifen richtet. Abzüge für Nicht-Verfügbarkeit gibt es zum Beispiel bei Betriebsarbeiten und Erhaltungsarbeiten. Das hängt von der Länge des betroffenen Abschnittes und von der Tageszeit, Wochenzeit und Monatszeit ab. Für die Sicherheit der Strecke gibt es je nach dem Bonus oder Abzugszahlungen. Außerdem gibt es Absicherungen gegen Währungs- und Inflationsschwankungen.

6.1 Chronologie des PPP-Projektes M6

Das Auffällige an diesem chronologischen Ablauf ist (Abbildung 16), dass die Vergabe an den Bestbieter viel rascher erfolgt als bei dem PPP-Projekt „A5“. Vom Ministerratsbeschluss bis zum Baubeginn verging nicht einmal ein Jahr. Diese rasche Vergabe- und Vertragsabwicklung ist beispielhaft.

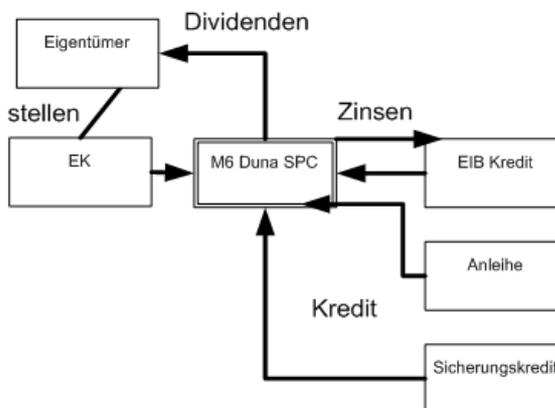
6.2 Risikomanagement

Die Risikoaufteilung bei der M6 ist ähnlich jener der A5 (siehe Tabelle 7). Das Verkehrsmengenrisiko und das Inflations- und Währungsrisiko trägt hier zu 100% der ungarische Staat. Bei der M6 Duna werden die Risiken auf die verschiedenen Stakeholder verteilt.

6.3 Finanzierung der M6

Wie aus dem obigen Diagramm („Organisationsstruktur“) zu entnehmen ist, ist die M6 Duna Special Purpose Company (SPC) der Konzessionär welcher sämtliche weitere Aufträge aller Art vergibt. Diese Gesellschaft ist auch für die Finanzierung ver-

Abbildung 17: Finanzierungsstruktur M6



Quelle: M6 Porr Solutions, eigene Darstellung, 2007

antwortlich. Es wurden Kredite mit einem Volumen von 411 Mio. Euro aufgenommen. Bei der Finanzierung sind eine ganze Reihe von namhaften Banken und Kreditinstitute beteiligt. Von der Commerzbank über die Bayern LB bis hin zur KBC. Sehen wir uns in groben Zügen die Finanzierungsstruktur an (Abbildung 17). Die Eigentümer stellen der M6 Duna SPC (Special Purpose Company) das Eigenkapital zur Verfügung und das Fremdkapital wird auf unterschiedliche Art und Weise beschafft. (Anleihen, Kredite und Sicherungskredit) Es ist interessant zu wissen wie die Mittelbeschaffung oder –herkunft konkret aussieht. (Tabelle 9) Man sieht, dass die Finanzierung in der Bauphase durch die Einnahmen in der Betriebsphase mittels Verfügbarkeitsentgelt und zum geringen Teil den Pächterträgen gegenfinanziert wird. In diesem Zusammenhang wichtig sind die geplanten Deckungskennzahlen. Von Seiten

Tabelle 8: Risikoaufteilung M6

| Risiken | Ungarn | Geteilt | M6 Duna |
|--|--------|---------|---------|
| Verkehrsmengenrisiko | X | | |
| Verfügbarkeitsrisiko | | | X |
| Planungs- und Genehmigungsrisiko | X | | |
| Baukostenrisiko | | | X |
| Betriebsrisiko | | | X |
| Mautrisiko | X | | |
| Risiko der Änderung der Rahmenbedingungen | | X | |
| Baugrundrisiko(geologische Überraschungen) | X | | |
| Höhere Gewalt | | X | |
| Gestiegene Versicherungskosten | | X | |
| Inflation und Wechselkurs | X | | |

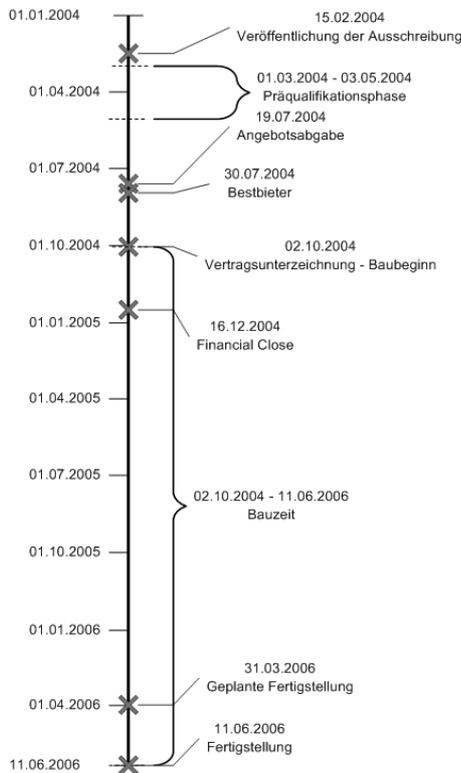
Quelle: Porr Solutions, eigene Darstellung, 2007

Tabelle 9: Mittelbeschaffung

| Bauphase | Betriebsphase |
|---|-----------------------|
| Versicherte, variable Anleihe | Verfügbarkeitsentgelt |
| EIB Kredit (Europäische Investitionsbank) | Tankstellenpacht |
| Schuldendienst-Sicherungskredit | |
| EK Überbrückungskredit | |
| Mezzanine | |
| EK und nachrangige Darlehen | |

Quelle: Porr Solutions, eigene Darstellung, 2007
 der Porr rechnet man mit einem **Loan Life Cover Ratio von mindestens 1: 1,25** und einem **Debt Service Cover Ratio von 1: 1,20**. Eine kurze Erläuterung zu den Kennzahlen: Das Debt Service Cover Ratio sagt aus in welchem Ausmaß eine **kontinuierliche Schuldendienstdeckung** gegeben sein muss. Hier sieht man, dass es eine deutliche Überdeckung gibt. Das Loan Life Cover Ratio sagt aus wie hoch die **Schuldendienstüberdeckung** während der **gesamten Laufzeit** sein muss. Auch hier wird von Seiten der M6-Duna SPC eine klar Überdeckung prognostiziert³.

Abbildung 16: Chronik der M6



Quelle: Porr Solutions, eigene Darstellung, 2007

6.4 Bewertung – Von den Ungarn lernen, heißt ...

... siegen lernen bzw. das Erlernen der effizienteren Verwaltung und Durchführung von PPP-Projekten. Die österreichischen Behörden welche am Bau von Großbauprojekten beteiligt sind, können wirklich von Ungarn lernen. Sie zeigen uns wie rasch man Projekte bei nötigem politischem Willen umsetzen kann.

Wichtig ist vor allem, dass die PublicPrivatePartnership-Variante für den Bund günstiger ist als die bisherigen Bauaufträge. Die Risikoübertragung von der ASFINAG auf Bonaventura muss abzüglich einer Risikoprämie für dieses Konsortium einen Effizienzgewinn bringen. Dieser Effizienzgewinn sollte durch die Economies of scale (Größenvorteile), Einsparungspotentiale, privates Know-how, Wettbewerb unter den Bietern und Finanzierungsinnovationen kommen. Das gilt auch für das M6-Konsortium. Das Bonaventura-Konsortium hat für jeden LKW und PKW-Kilometer auf der PPP-Strecke einen Preis geboten. Die dabei geschätzten Verkehrsmengen beruhen auf den umfangreichsten, je in Österreich durchgeführten Verkehrsprognosen der ASFINAG und jenen eigenen der Bieter. Bei der Verfügbarkeit gibt es Staffelungen für den Abzug der Entgelte. (Fahrstreifenanzahl, Km-Anzahl, Peak-Time/Off-Peak-Time, Temporeduktion wegen schlechter Wartung) Die Vergütung der Strecken wird erst ab Verkehrsfreigabe erfolgen. Die ASFINAG hat interne Vergleichsrechnungen angestellt um festzustellen ob es zwischen der PPP-Beschaffung und den herkömmlichen Bauaufträgen tatsächlich zu Effizienzgewinnen kommen kann. Es wurde dem Autor dieser Arbeit zugesichert, dass diese neue Form der Autobahnerrichtung und des Autobahnbetriebs wirtschaftlich klar vorteilhafter für die ASFINAG ist und die Erwartungen erfüllt werden sollten. Leider kann ich Ihnen, sehr verehrte Leser, keine Angaben zu den internen Vergleichsrechnungen, Kapitalwertrechnungen und zur Berechnung des internen Zinssatzes machen, da es mir nicht gestattet ist, diese Zahlen zu veröffentlichen und auch der Zugang zu ihnen gestaltet sich als Herkulesaufgabe. Nur soviel: Zwischen dem Angebot des Akor-Konsortiums und des Bonaventura-Konsortiums sollen laut ASFINAG-internen Berechnungen eine Differenz von 100 Mio. Euro ergeben.

Die Frage der Effizienz im Vergleich zu herkömmlichen Finanzierungsformen kann mit den vorliegenden Daten nicht beantwortet werden. Die Finanzkennzahlen werden sowohl von Seiten der ASFINAG als auch von Seiten der beteiligten Unterneh-

men mit Hinweis auf das Betriebsgeheimnis zurückgehalten. Alles in allem ist festzuhalten, dass die ungarische M6 in Sachen Public Private Partnership bestimmt ein wichtiges Vergleichsprojekt für das Ostregion-Projekt darstellt und aus Sicht der Privaten sind sichere Zahlungsströme (Cashflow ist positiv) zu erwarten und dies führt voraussichtlich zu einer guten Rendite.

7 Zusammenfassung

Analyseergebnisse

Das weitere Vorgehen hängt vor allem auch vom Erfolg des 1. Paketes ab. PPP hat der öffentlichen Hand zweifellos ein neues(altes), mächtiges Instrument in die Hand gegeben wichtige Infrastrukturprojekte rasch, kosteneffizient und transparent zu errichten. Allerdings sollte die Partnerschaft zwischen dem Staat und den Privaten nur bei großen Projekten in Form von PPP zustande kommen da die **Transaktionskosten extrem hoch** sind. PPP ist also kein Allheilmittel gegen die knapper werdenden öffentlichen Kassen, es ist daher nur ein Instrument, aber eben bei richtigem Einsatz und guter Planung sehr wirkungsvoll. Um nochmals kurz auf das PPP-Projekt Ostregion einzugehen ist festzustellen, dass die Durchführung der Vergabe höchst professionell ablief und auch für einen außenstehenden Beobachter dieses Verfahren auch nachvollziehbar und transparent durchgeführt wurde. Einziger bitterer Nachgeschmack ist, dass es unsere Nachbarn viel rascher und effizienter durchführen können was für mich als Österreicher eine Überraschung war.

Kritisch anzumerken bleibt auch, dass die Erfolgsaussichten des PPP-Projektes „Ostregion“ mit eigenen Berechnungsmethoden nicht überprüft werden konnten. Man war von Seiten der am Projekt beteiligten Unternehmen nicht bereit, wichtige Kennzahlen (Geheim!) der Projekte dem Autor dieser Arbeit zur Verfügung zu stellen.

Schlussfolgerungen

Die Privatisierung von großen Infrastrukturprojekten ist aus Sicht der daran beteiligten **Unternehmen** eine Erweiterung ihrer Geschäftsfelder und dient der Erschließung langfristiger Einnahmequellen.

Für die **Bürger** und insbesondere die **Autofahrer** bringt ein rascher und qualitativ hochwertiger Ausbau der Verkehrsnetze einen Nutzen privater und wirtschaftlicher Natur.

Für die österreichische **Wirtschaft**, die massiv in den Osten expandiert, ist ein Ausbau der Achse Wien-Prag absolut notwendig.

Ein gut ausgebautes Autobahnnetz, gleichgültig ob es in Österreich, Ungarn oder Tschechien gebaut wird, ist wichtig für die Verbindung der **europäischen Völker** und leistet einen Beitrag zur Einigung Europas. Der **Staatshaushalt** profitiert von der Nichtaufscheinung der PPP-Verbindlichkeiten im Budget und durch niedrigere Kosten des privaten Projektbetreibers können die Gesamtkosten um schätzungsweise 15 % gedrückt werden.

Ich hoffe, dass Sie sich einen Überblick über die PPP-Möglichkeiten erhalten haben und Sie verstanden haben wie so ein PPP-Projekt anhand der Fallbeispiele ablaufen kann.

Literatur

Studienunterlagen des Herrn Univ. Prof. Dr. Wilfried Schönback, Okt. 05

ASFINAG, zur Verfügung gestellt von Herrn DI Gunter Thaler

Porr Consulting Immobilien- und Infrastruktur GesmbH, zur Verfügung gestellt von Herrn Mag. Martin Schlor und Herrn Dr. Georg Pammer

NRW-PPP-Initiative, 2004

Handbuch Projektfinanzierung der OeKB, 2000

Frankfurter Allgemeine Zeitung, Artikel vom 10. Jänner 2007 „15 Prozent Ersparnis für den Staat“

Spiegel online, Artikel vom 28.01.2007 – „Die Rathaus GmbH“

Spiegel online, Artikel vom 31.01.2007 – „Private Gefängnisse“

www.autobahn.hu www.m6-duna.hu und eine große Anzahl von Presseartikeln und der Literatursammlung der beiliegenden CD

1) Infrastrukturökonomie und öffentl. Unternehmungen, Univ. Prof. Dr. Wilfried Schönback

2) www.autobahn.hu/Engine.aspx - 20. Dez. 08 und www.m6-duna.hu

3) Porr Solutions, Immobilien- und Infrastruktur GesmbH