

Schwerpunkt Public Private Partnership

Autobahnfinanzierung in Österreich – Grundlagen und Zuständigkeiten der Asfinag

Nach mehr als zwei Jahrzehnten Straßenneubau in den neuen Bundesländern mahnen Experten, jetzt die teils vernachlässigten Instandhaltungsmaßnahmen im Westen und Süden Deutschlands nachzuholen. Doch wie das zu finanzieren ist, darüber wird derzeit noch gestritten. In der Diskussion zum Für und Wider einer Pkw-Maut kann ein Blick nach Österreich hilfreich sein. In der Alpenrepublik werden sämtliche Fernverkehrsstraßen von der Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs-AG (Asfinag) gebaut und betrieben. Dafür darf das Unternehmen Mauten erheben und kann sich über staatlich garantierte Anleihen am Kapitalmarkt refinanzieren. Öffentliche Zuschüsse sind dadurch nicht notwendig, betont der Autor. Ein Modell auch für Deutschland? (Red.)

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (kurz: Asfinag) ist in Österreich verantwortlich für die Belange am hochrangigen Straßennetz – das sind immerhin 2 178 Kilometer an Autobahnen und Schnellstraßen. Sie plant, finanziert, erhält, baut, betreibt und bemauteht dieses Straßennetz. Gegründet wurde das Unternehmen 1982 als reine Finanzierungsgesellschaft und steht zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes.

Von Sondergesellschaften zum modernen Autobahnbetreiber

1997 erhielt sie durch einen Vertrag mit dem Bund erweiterte Aufgaben: Seither besitzt sie das Fruchtgenussrecht an den im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücken und Anlagen des hochrangigen Bundesstraßennetzes. Dies berechtigt, Mauten und Benützungsgebühren einzuheben. Von Bedeutung dabei: Die Asfinag finanziert sich im Wesentlichen aus den Mauteinnahmen der Kunden.

Es gibt also keine Zuschüsse aus dem Staatsbudget oder monetäre Mittel aus anderen Geldtöpfen des Staates. Alle Mauteinnahmen gehen direkt wieder in den Betrieb und Bau des Streckennetzes und damit in die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Als wirtschaftlich verantwortungsvoller Autobahnbetreiber handelt das Unternehmen gemäß der Überzeugung, dass eine modern und nachhaltig ausgebaute Infrastruktur entscheidend ist sowohl für die Mobilitätsbedürfnisse jedes Einzelnen als auch für den Wirtschaftsstandort Österreich. Mit dem Einsatz neuer Technologien und Innovationen sollen die Autobahnen und Schnellstraßen des Landes zu den sichersten in Europa gemacht werden.

Von der rein staatlichen Verwaltung der Bundesstraßen bis zur heutigen Asfinag war es ein weiter Weg. Am Beginn dieser Entwicklung stand zunächst die sogenannte „Auftragsverwaltung“ der Länder für den Bund. Von dieser Zuständigkeit der Bundesländer heraus entwickelten sich zahlreiche Sondergesellschaften, die für Bau und Erhaltung von Autobahnen zuständig waren. 1982 erfolgte die Gründung der Asfinag.

Bis dahin waren die Sondergesellschaften sowohl mit Bau- als auch mit Finanzierungsaufgaben betraut. 1997 dann der nächste Schritt: Die verbliebenen Bundesstraßengesellschaften wurden vereint. Die Asfinag erwarb mit der Fruchtneubung das Recht zur Einhebung von Mauten und Benützungsgebühren – die Geburtsstunde der Vignette für Pkw schlug 1997. Ab Jänner 2004 wurden Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Ge-

samtgewicht fahrleistungsabhängig bemauteht.

Heute präsentiert sich das Unternehmen als kundenfinanzierter Infrastrukturdienstleister, der ein bedarfsgerechtes, verkehrssicher ausgebautes und gut servierte Autobahnen- und Schnellstraßennetz mit hoher Verfügbarkeit anbietet. Ganz nach dem Prinzip „Alles aus einer Hand“ ist die Asfinag heute nicht nur für die Bemautehtung und die Finanzierung der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich verpflichtet, sondern auch für die Planung, den Bau und den Betrieb verantwortlich.

Die Unternehmensstruktur spiegelt die drei Kernbereiche der Gesellschaft wieder: Betrieb, Bau und Maut. Der Autobahnbetreiber setzt auf eine intensive und starke internationale Vernetzung. Denn Österreich liegt im Herzen Europas und hat zahlreiche Verbindungen an den Grenzbereichen zu anderen Staaten. Verkehrsprobleme oder Verkehrssicherheit machen nicht an Bundesgrenzen halt.

Kernbereiche

Die Verkehrssicherheit ist kein Job von neun bis 17.00 Uhr. Aus diesem Grund sorgen täglich 1 400 Mitarbeiter in den 43 Autobahnmeistereien dafür, dass Tunnel, Straßen und Rastplätze gereinigt werden und so verkehrssicher für die Autofahrer zur Verfügung stehen. Als alpines Land gehört der Winterdienst zu den wesentlichen Aufgaben: Über 400 Schneepflüge, Salzstreufahrzeuge und Spezialgeräte stehen in den Wintermonaten im Einsatz im Kampf gegen Eis und Schnee. Über 90 000 Tonnen Streusalz werden durchschnittlich pro Wintersaison zum Einsatz gebracht – klar geregelte Salzlieferantenverträge sind Garant für einen permanenten und raschen Nachschub. Allein im Winterdienst ist das Unternehmen mit über 300 000 Einsatzstunden Tag und Nacht unterwegs. Dabei legen die Mitarbeiter eine Fahrleistung von über vier Millionen Kilometer in den Schneepflügen zurück.

Der Autor

Dr. Klaus Schierhackl

Vorstandsdirektor, ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG, Wien



Der zweite Teilbereich ist die Planung und der Bau von hochrangigen Streckenabschnitten. Gebaut wird, was die Menschen und der Wirtschaftsstandort brauchen und was leistbar ist. Im Rahmen eines abgestimmten Bauprogrammes mit dem Eigentümer investiert der Infrastrukturdienstleister jährlich in Neubau und Erweiterungen des Streckennetzes.

Dazu gehören auch die Errichtung von zweiten Tunnelröhren sowie die Sanierung des bestehenden Streckennetzes – Maßnahmen, die vor allem die Verkehrssicherheit erhöhen. Die stetig sinkenden Zahlen an Unfalltoten an österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen zeigen, dass man auf dem richtigen Weg ist. Aber: jeder Toter ist einer zu viel – deswegen gehen die Bemühungen um die Verkehrssicherheit weiter. 2013 investiert die Asfinag 700 Millionen Euro in Neubau und Erweiterungen sowie in die Erhaltung bestehender Strecken – bis 2018 sind insgesamt 6,9 Milliarden für das hochrangige Netz vorgesehen.

Nutzerfinanzierung durch Maut

Der dritte Aufgabenbereich ist die Erhebung der Pkw-Maut (Vignette), der Lkw-Maut (Go-Box) und der sogenannten Sondermauten. Das Unternehmen nimmt pro Jahr in etwa 1,6 Milliarden Euro an Mauten ein – und verwendet dieses Geld direkt wieder für Bau, Erhaltung und Betrieb der Strecken. Allein jeder zweite Euro wird in Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit investiert. Über 23 Millionen Vignetten werden pro Jahr abgesetzt. 2012 ergab das in etwa 383 Millionen Euro.

Wichtige Kunden sind die Lkw- und Busfahrer. Pro Jahr macht die Lkw-Maut in etwa 1,1 Milliarden Euro aus – und gerade für den Lkw-Fahrer werden damit zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Insgesamt stehen den Kunden rund 16 500 Pkw- und 5 800 Lkw-Stellplätze zur Verfügung. Das Rastanlagennetz und Stellplatzangebot wird laufend fachgerecht beurteilt und ausgebaut. Rechtzeitig Rasten ist wesentlich, um gegen Unfälle durch Übermüdung oder Sekundenschlaf vorzubeugen. Bei den Lkw-Fahrern sind regelmäßige Pausen gesetzlich vorgeschrieben – die Asfinag bietet dafür 88 Raststation, 126 Parkplätze und 42 Rastplätze.

Auf baulich kostenintensiven Alpenüberquerungen gelten Sondermauttari-

Daten und Fakten zur Asfinag:

- Mitarbeiter: rund 2 670
- Netzlänge in Betrieb: 2 178 Kilometer
- Tunnel in Betrieb: 153
- Tunnel in Bau: 3
- Brücken: 5 187
- Autobahnmeistereien: 43
- Raststationen: 88
- Rastplätze: 42
- Weitere Rastplätze geplant bis 2020: 20
- Stellplätze am gesamten Netz: zirka 16 500 für Pkw und 5 800 für Lkw
- Parkplätze: 126
- Verkehrsleitzentrale: 1 (Wien Inzersdorf)
- Überwachungszentralen: 9

fe. Sondermautstrecken befinden sich auf der A 9 Pyhrn Autobahn, A 10 Tauern Autobahn, A 11 Karawanken Autobahn, A 13 Brenner Autobahn und S 16 Arlberg Schnellstraße. Die Sondermauttickets können entweder direkt an der jeweiligen Mautstelle bezahlt oder vorab mit dem Kauf einer Videomautkarte entrichtet werden. 136 Millionen Euro stehen der Asfinag pro Jahr durch die Einnahmen aus der Sondermaut zur Verfügung.

Finanzierung über den Kapitalmarkt

Die Einnahmen aus Lkw-Maut, Vignette und Sondermauten decken die laufenden Kosten (inklusive Zinsen) des Unternehmens. In den letzten drei Jahren trugen sie außerdem zu einer leichten Entschuldung bei. Die bestehenden Schulden refinanziert die Asfinag bei Fälligkeit über die nationalen und internationalen Kapitalmärkte durch die Begebung von Anleihen. Die Anleihen sind mit einer Garantie der Republik Österreich ausgestattet und werden durch Ratingagenturen mit „Aaa“ und „AA plus“ bewertet. Aufgrund der Staatsgarantie und des Ratings profitiert die Asfinag somit von sehr günstigen Finanzierungsbedingungen.

Insgesamt belaufen sich die Verbindlichkeiten derzeit auf rund 11,5 Milliarden Euro. 2012 erwirtschaftete das Unternehmen einen Überschuss von 471 Millionen Euro, lieferte eine Dividende von 100 Millionen an den Staat ab und reduzierte die Verbindlichkeiten um 67 Millionen Euro. Wesentlicher Parameter bei

der Finanzierung ist die fiktive Schuldentilgungsdauer. Sie beträgt derzeit 22 Jahre. Würde der Konzern den Neubau stoppen, könnte er innerhalb dieser Zeitspanne alle Schulden tilgen – dieser Wert liegt aktuell somit deutlich unter der durchschnittlichen Lebensdauer der Straßeninfrastruktur mit 30 Jahren. Die positive Entwicklung des Unternehmens ermöglichte seit 2008 eine Verdopplung der Eigenkapitalquote auf aktuell über 20 Prozent.

Verkehrsinformation bis High-Tech-Anwendung

Der Verkehr steht niemals still. Modernste Technologien kommen bei den neun Verkehrsmanagementzentralen und der Leitzentrale in Wien-Inzersdorf zum Einsatz: Videokamerasysteme überwachen Tunnel und Freistrecken – moderne Warnsysteme erkennen frühzeitig Brände oder Glatteis auf den Strecken.

Mit dem Projekt „Akut“ gibt das Unternehmen den Tunneln „Ohren“: Mikrofone und Videokameras liefern Daten an eine spezielle Datenbank. Die eigene Software kann typische Verkehrsgerausche von untypischen, wie sie etwa bei Zusammenstößen oder Vollbremsungen passieren unterscheiden. Bei Alarm wird die dem detektierten Geräusch nächste Videokamera automatisch aktiviert. Im Mai 2012 wurde vor dem Karawankentunnel Europas modernster Thermoscanner installiert. Alle Schwerfahrzeuge über 7,5 Tonnen werden automatisch durch dieses Portal geleitet, von fünf Scannern und zwei Infrarotkameras gescannt und im Falle einer Überhitzung (Motor, Bremsen, Turbolader, Reifen) zum Abkühlen ausgeleitet.

50 Prozent der Autofahrer auf dem Streckennetz nutzen regelmäßig von der Asfinag generierte Verkehrsinformationen, welche fahrzeugseitig oder im Internet angeboten werden, zur Optimierung ihres Reiseverhaltens. Verkehrsbeeinflussungsanlagen informieren den Autofahrer direkt an der Straße über Behinderungen, Unfälle, Staus oder witterungsbedingte Straßenprobleme. Moderne Informationstechnologien wie etwa Internet- und Videodienste, die App „Unterwegs“ oder der mit dem OE3-Verkehrsradio betriebenen TMC-plus-Service bringen Verkehrsinformationen direkt ins Auto: über Radio, direkt an der Straße oder Smartphone ist der Autofahrer immer aktuell informiert.