



Die ASFINAG und das Projekt PPP-Ostregion aus Sicht des Konzessionsgebers

Gunther Thaler, PPP Team ASFINAG

Kolloquium „Privatfinanzierter Straßenbau“, Uni Karlsruhe, 06.12.2005



Die ASFINAG und die Rahmenbedingungen des PPP-Projekts

Überblick und rechtliche Grundlagen der ASFINAG

„ASFINAG alt“

- **1982:** ASFINAG gegründet 1982 - ASFINAG Gesetz

Ursprünglich als reine Finanzierungs AG!

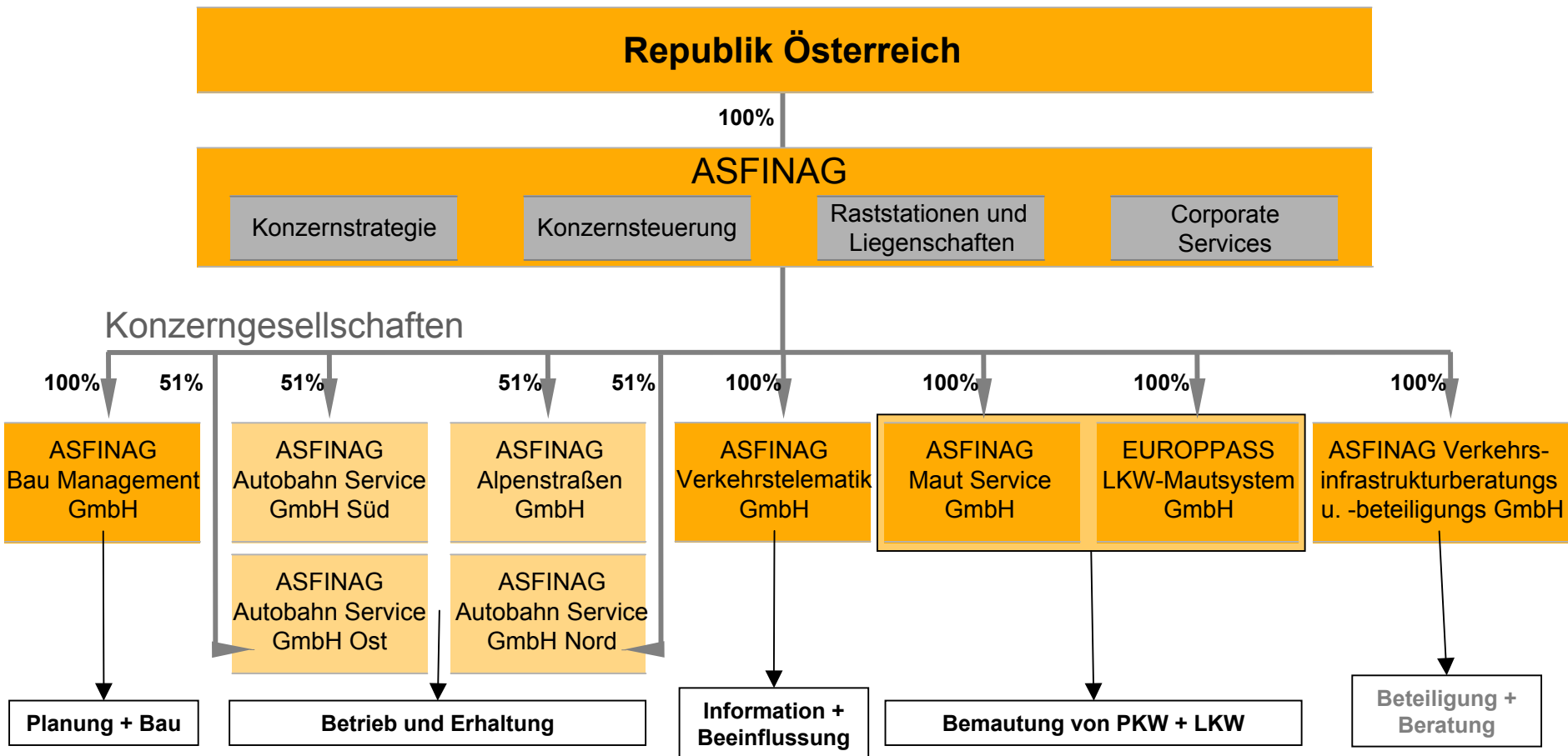
„MAASTRICHT“

- **1997:** Kompetenzübertragung zur Planung, Finanzierung, Bau Betrieb und Erhaltung des österr. Autobahnen und Schnellstraßennetzes und Recht zur Mauteinnahme. **NICHT JEDOCH ZUR FESTLEGUNG DER MAUTHÖHEN!**

„ASFINAG neu“

- Das Recht zur Mauteinhebung, welches mit dem ASFINAG Ermächtigungsgesetz 1997 garantiert ist, ist die wichtigste Finanzierungsquelle der ASFINAG! **Fruchtgenussrecht!**
- Die ASFINAG ist eine Aktiengesellschaft welche sich zu 100% im Eigentum der Republik Österreich befindet.
- **2005:** Neustrukturierung des ASFINAG Konzerns und Kauf des LKW-Mautbetreibers EUROPPASS

Firmenstruktur 2005

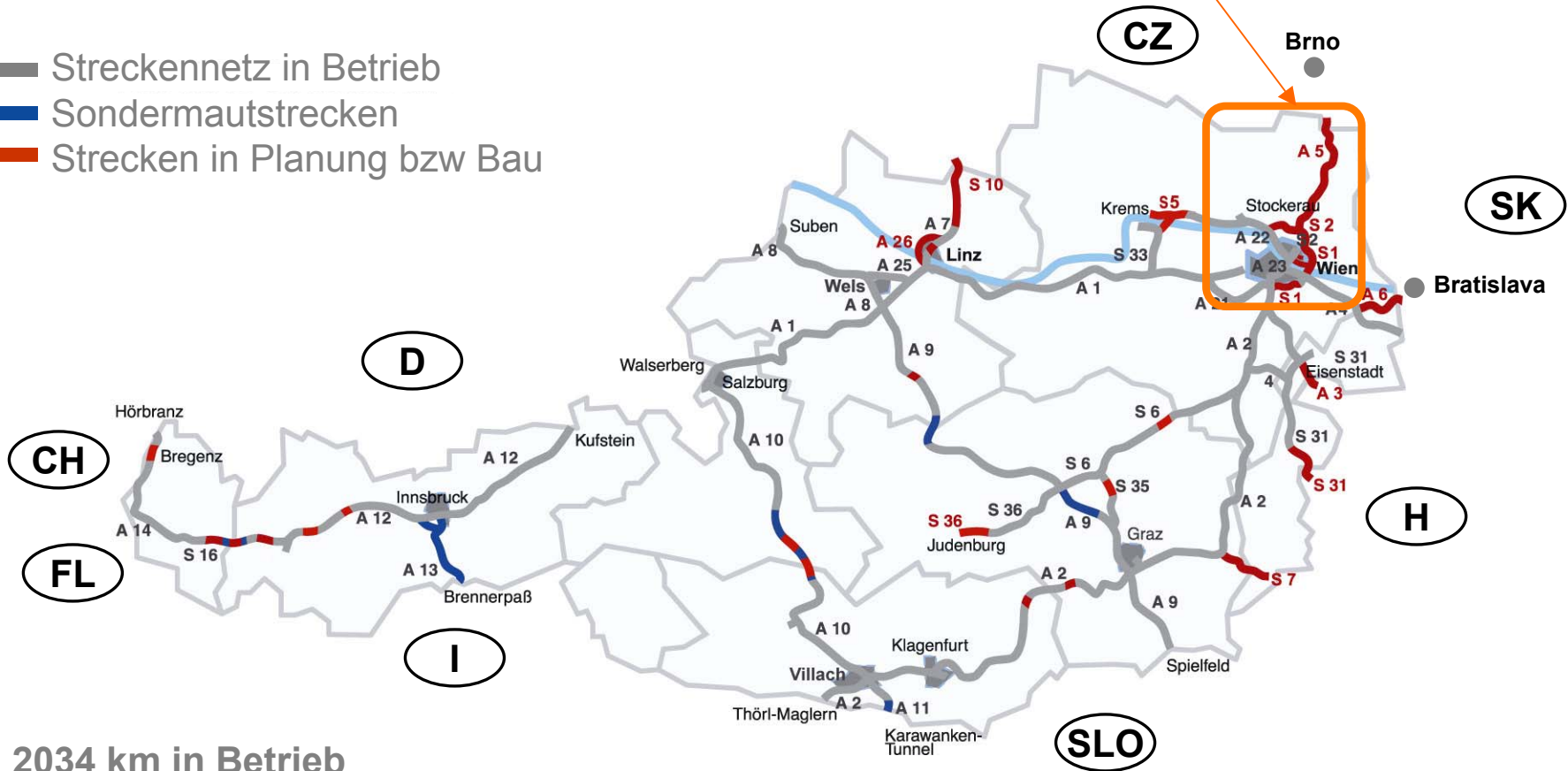


Mit acht Bundesländern bestehen Verträge, in denen die Leistungserbringung im Rahmen der Betrieblichen Erhaltung (Straßendienst) geregelt wird. Diese Werkverträge werden per 30.04.2006 bzw 31.12.2006 beendet.

ASFINAG Streckennetz

- Streckennetz in Betrieb
- Sondermautstrecken
- Strecken in Planung bzw Bau

Die Ostregion wurde für die ersten PPP-Projekte ausgewählt!

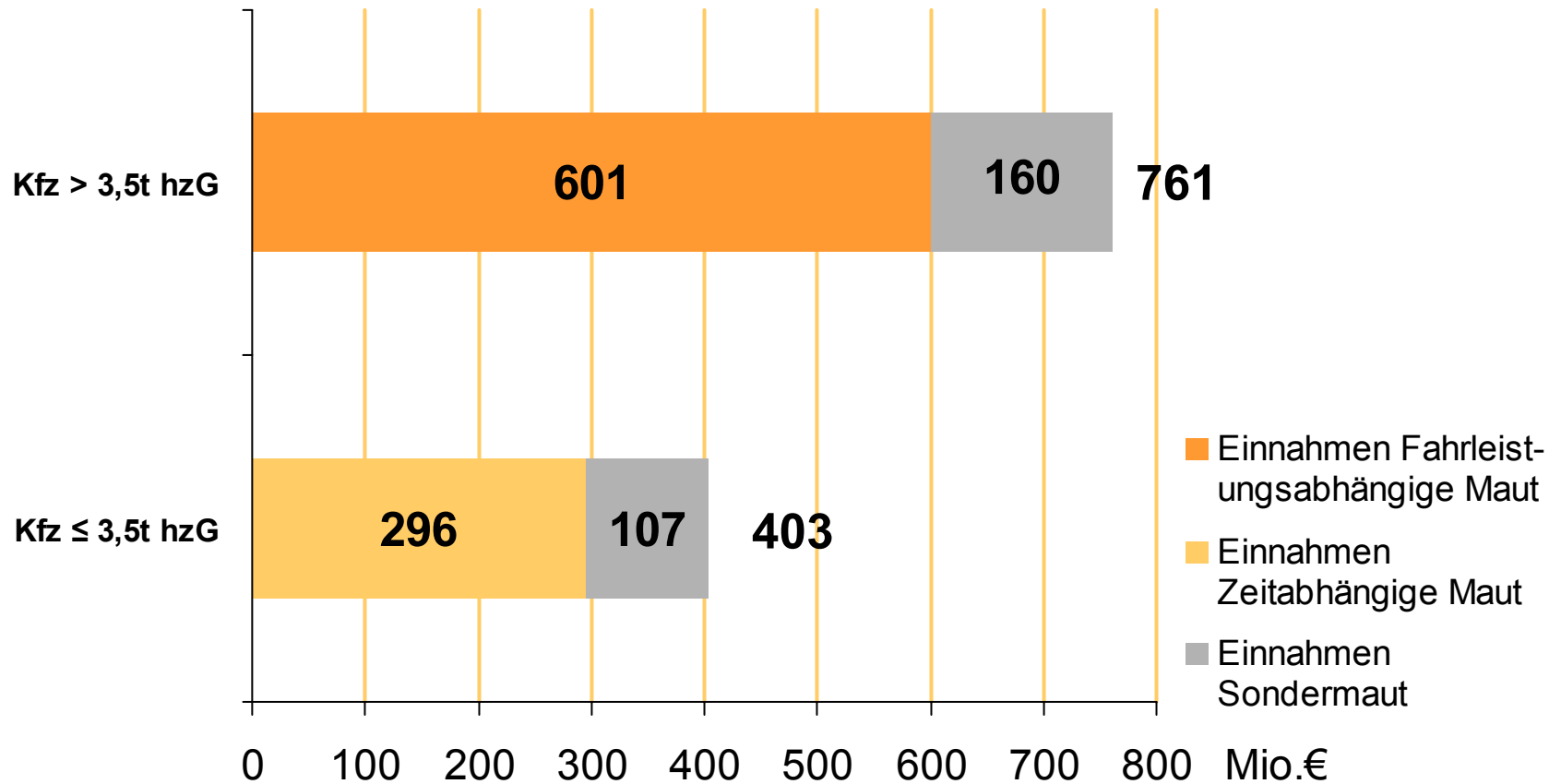


2034 km in Betrieb

140 km Sondermautstrecken

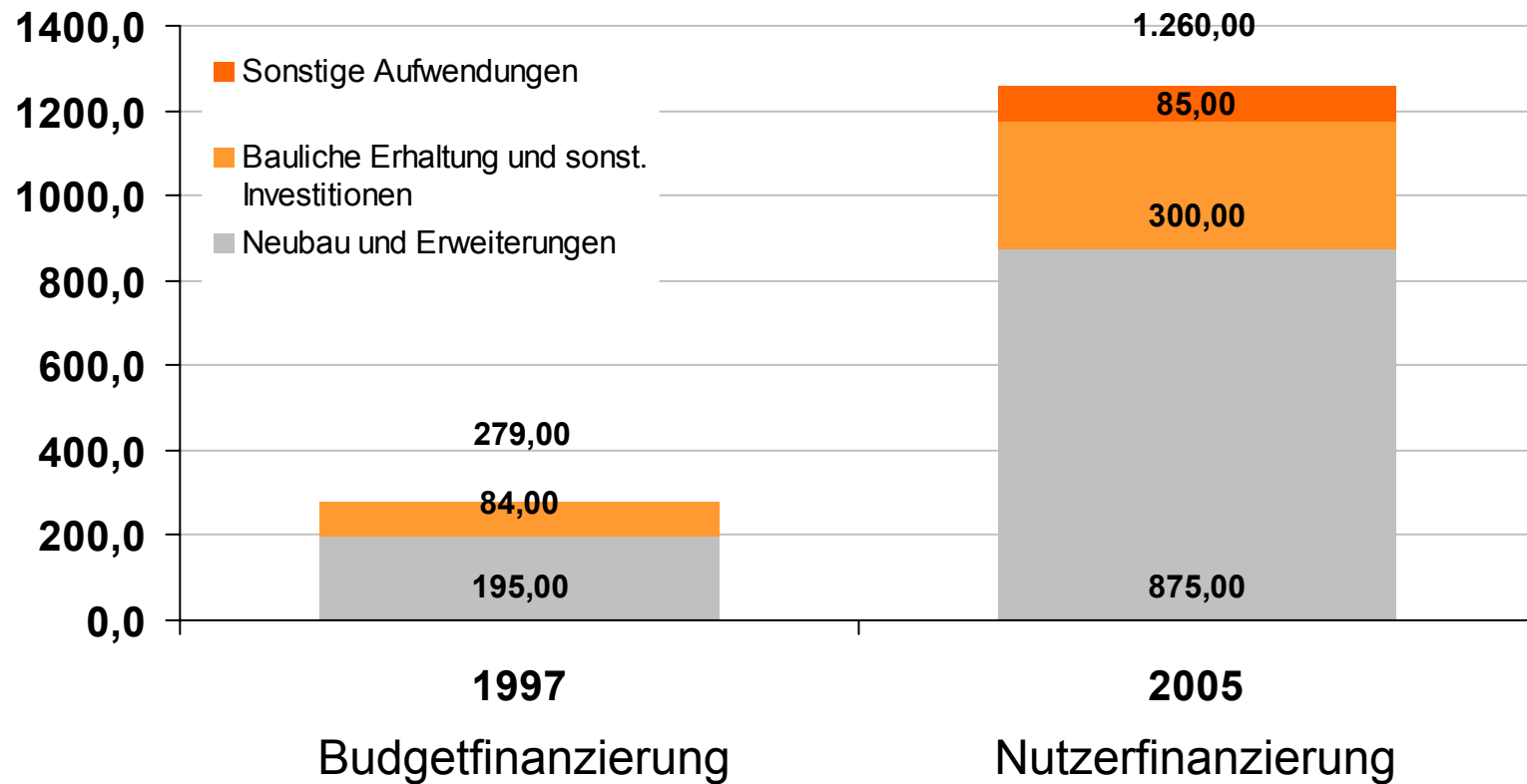
304 km in Planung bzw Bau

Mauteinnahmen 2004



Vergleich Bauprogramm 1997 und 2005

Kosten in Mio. EUR (gerundet)



Basis: Genehmigtes Bauprogramm 2005

Der Weg zum PPP Ostregion

GVP 2002 (Hinweis: Einbindung Privater)

Arbeitsgruppe Verkehrsinfrastrukturfinanzierung 2002 (Interessensvertretungen)

BMVIT – Lenkungsausschuss PPP 2003
(Unter Beiziehung externer + internationaler Gutachter und Experten)

Gesellschaftsmodell
vs.
Konzessionsmodell

Vergaberecht

Vergabeumfang

Finanzierung

Beschleunigung

Risikotransfer

Verschuldung

BMVIT – Steering Committee PPP Okt. 2003

KONZESSIONSMODELL

Ministerratsbeschluss Dez. 2003

Auftrag an ASFINAG und Aufstellung des ASFINAG PPP Teams

Rechtsrahmen für PPP in Österreich

In Österreich gibt es keine „vordefinierten“ Modellstrukturen wie z.B. A-Modell/ F-Modell in der BRD oder Design – Build (DB), Design – Build – Finance – Operate (DBFO) Modelle in UK!

Grundlage für die Vergabe ist das Bundesvergabegesetz BVergG! PPP ist kein vergaberechtlicher Begriff, daher in bekannte vergaberechtliche Kategorien zu „übersetzen“!

AUFTRÄGE:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lieferauftrag ➤ Bauauftrag ➤ Dienstleistungsauftrag | <ul style="list-style-type: none"> • Erbringung einer Leistung durch AN! • Vertraglich vereinbartes Entgelt vom AG! • Wirtschaftliches Risiko der Nutzung beim AG! |
|---|---|

KONZESSIONEN:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ Baukonzession ➤ Dienstl.konzession | <ul style="list-style-type: none"> • Vergütung (zu einem wesentlichen Teil) durch Dritte! • Recht des AN zur Nutzung der Infrastruktur! • AN Träger des mit Nutzung verbundenen wirtschaftlichen Risikos! |
|---|--|

Bei Mischformen von Bau + DL gilt das „Hauptinteresse“ o. sog. „wertmäßige Überwiegen“!

PPP Modelle auf Basis des Vergaberechts

➤ Betreibermodell

Festes Entgelt für Leistung

Kein Nutzungs-/Bewirtschaftungsrisiko des Betreibers

Bauftrag oder Dienstleistungsauftrag

➤ Konzessionsmodell

Nutzungsrecht für Leistung

Zus. Entgeltzahlung nicht schädlich

Nutzungs-/Bewirtschaftungsrisiko des Betreibers

Baukonzession oder Dienstleistungskonzession

➤ Gesellschaftsmodell

Gemischtwirtschaftliche Gesellschaft aus öffentl. Auftraggeber(n) und privaten Leistungserbringer(n)

Leistungsvertrag bei Gründung (Konzession + Betreibervertrag)

Eventuell nachträgliche Veräußerung der öffentl. Anteile!

Gesellschaftersuche + Veräußerung sind vergabepflichtig!

Problem der fairen und transparenten Bestbieterermittlung!

Eine Konzession ist lt. Vergaberecht nur gegeben wenn...

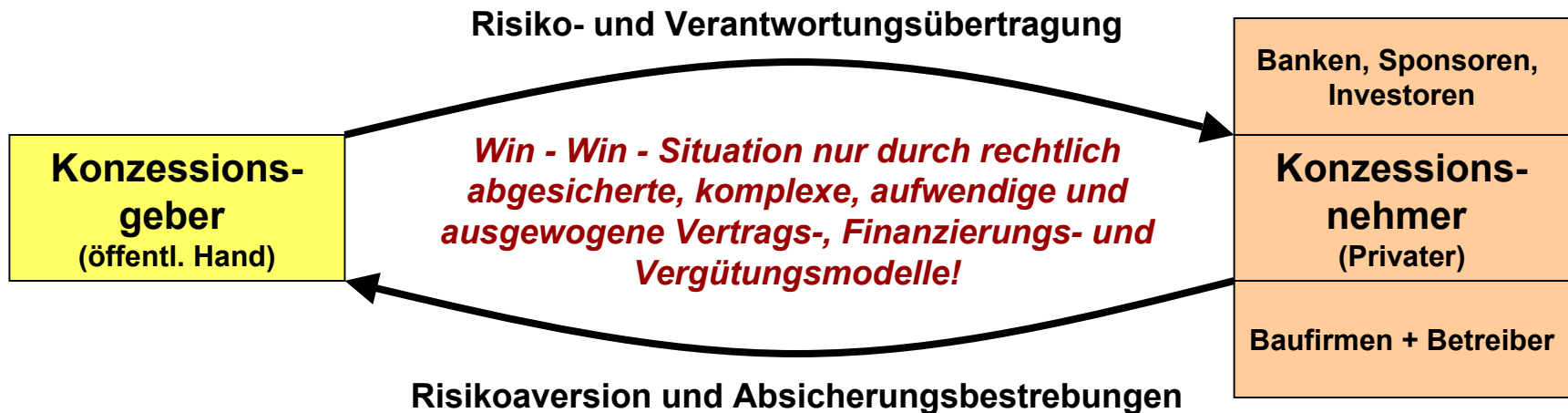
...der KN einen maßgeblichen Teil des Marktrisikos (z.B. Verkehrsmengenrisiko) trägt

und

... die Zuzahlungen des KG eine gewisse Höhe nicht überschreiten!

Sonst kippt der Konz.vertrag in einen „normalen Bauauftrag“ = kein PPP Modell!

„Teufelskreis“ Risikoübertragung

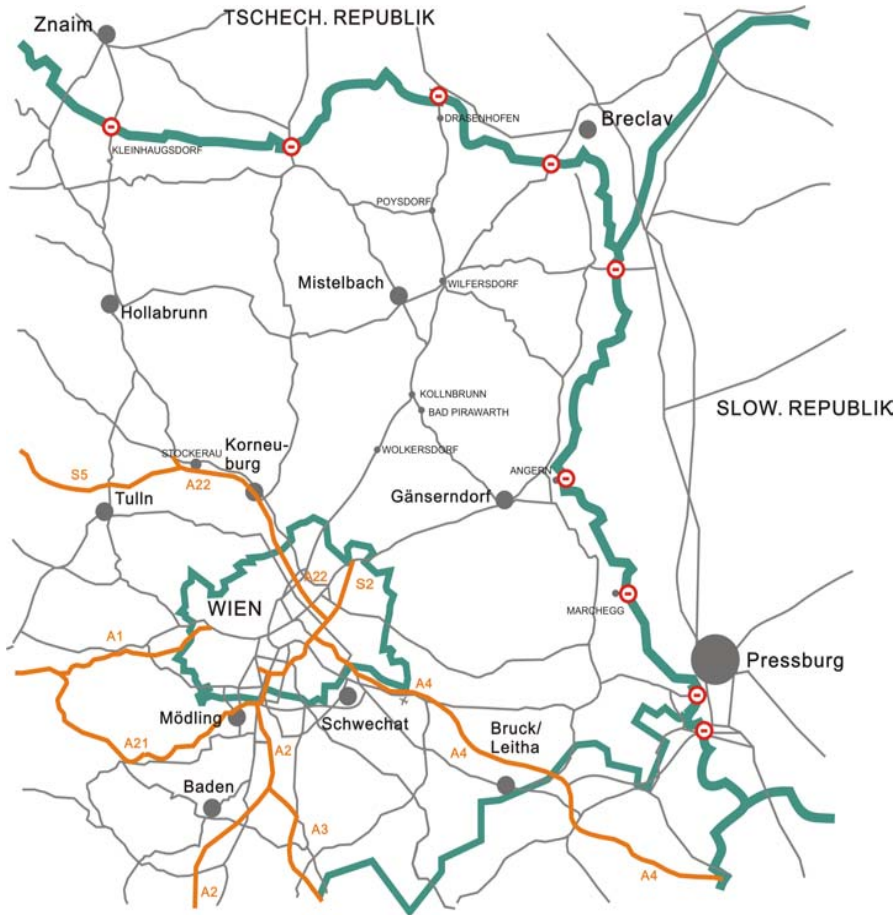


Hohe Transaktionskosten – PPP nur ab gewisser Projektgröße sinnvoll!



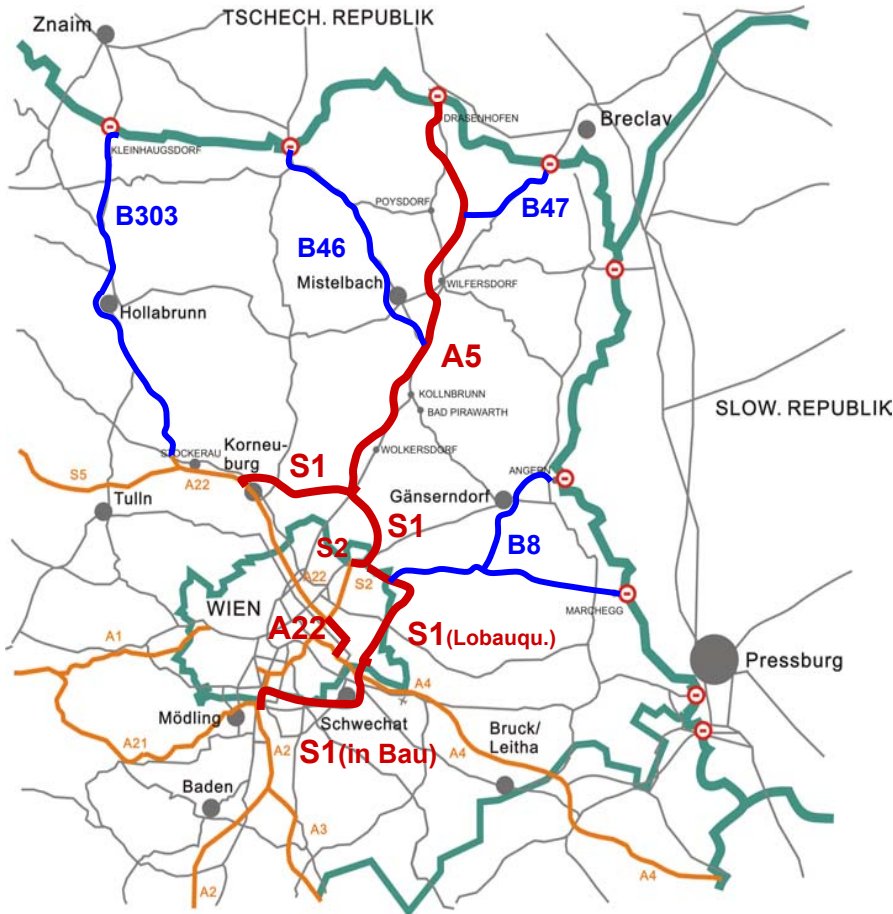
Das PPP-Projekt

Heutige Situation in der Ostregion



- **Überlastete und verkehrsreiche Streckenteile in und um Wien!**
- **Schlechte Verbindung mit den stadtnahen und ländlichen Regionen nördlich von Wien!**
- **Keine effiziente Nord-Süd Verbindung mit der Tschechischen Republik!**

Die Ostregion in der Zukunft



Stufenweises (versch. Pakete) 113 km Straßenbauprogramm für das hochrangige **Autobahnen- und Schnellstraßennetz** in der „Ostregion“ mit:

- ▶ **A 5 Nordautobahn**
- ▶ **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße**
- ▶ **S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße**
- ▶ **A 22 Verlängerung (Kaisermühlen-A 4)**

Zusätzlicher Ausbau des **Landesstraßennetzes** durch Niederösterreich mit den Straßen: **B303, B46, B47, B8**

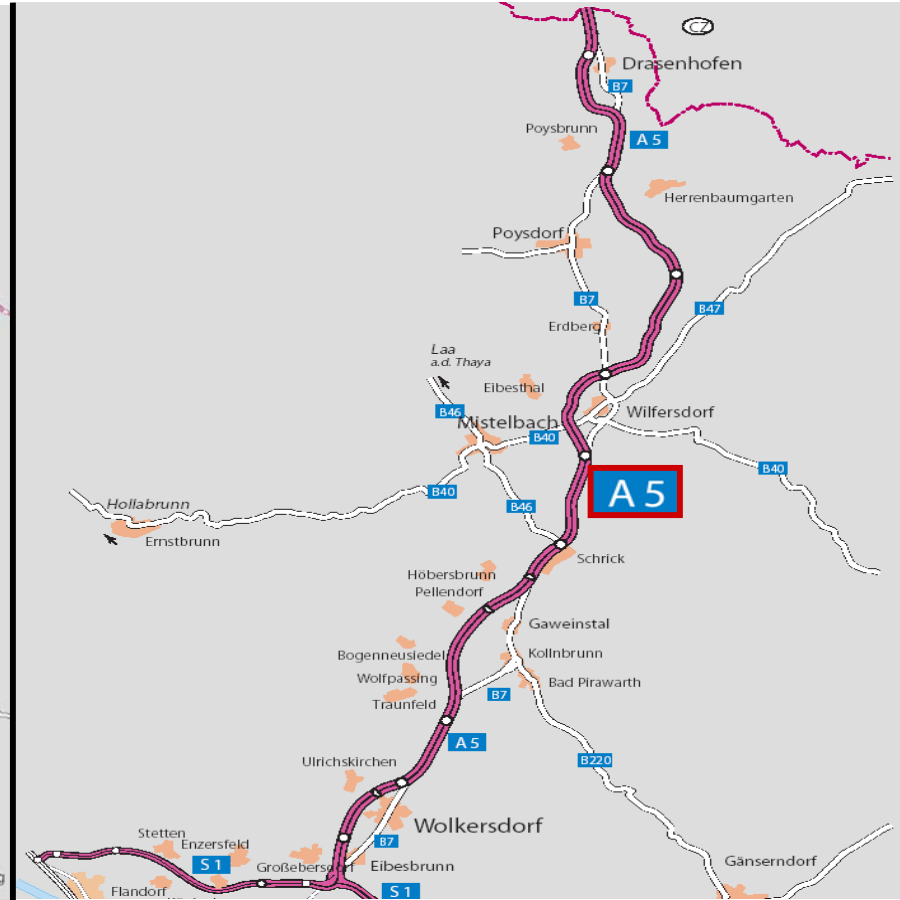
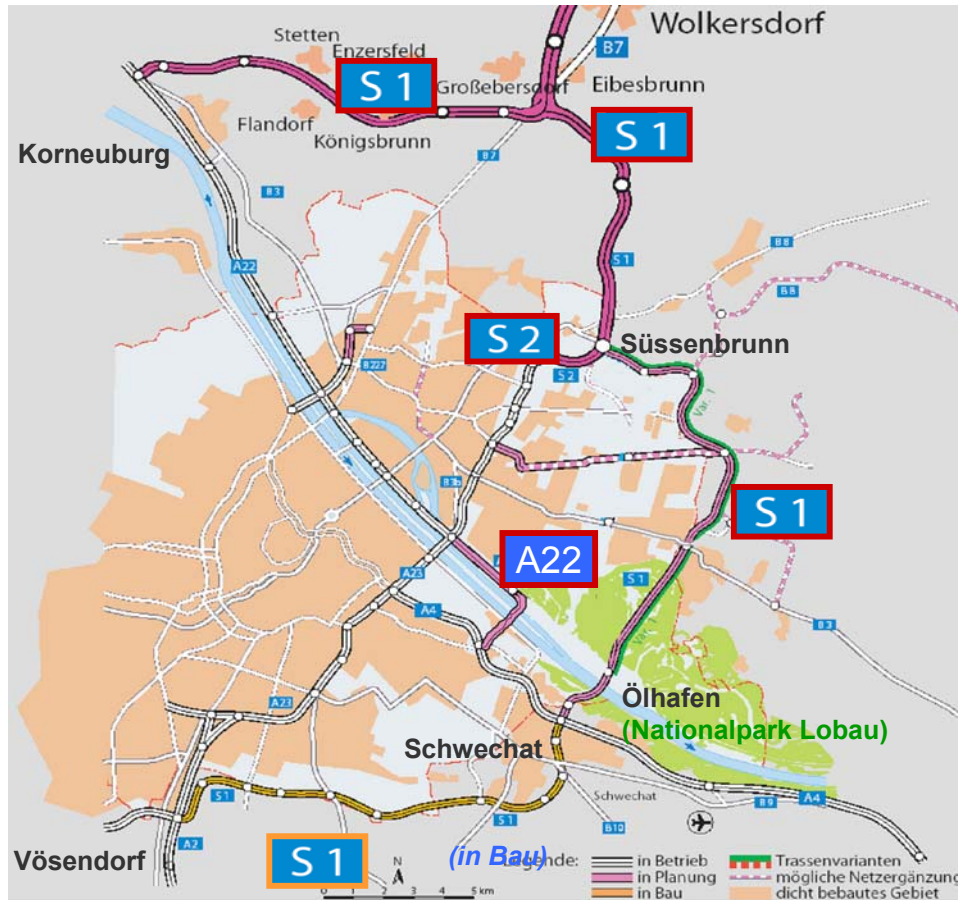
Gesamter Programmumfang in der Ostregion

	Projektumfang	Länge	Geschätzte Baukosten	Zeitplan für Ausschreibung
PAKET 1 "Ypsilon"	<ul style="list-style-type: none"> S1 Ost S2 A5 Süd S1 West 	51 km	850 m€	April 2005
PAKET 2 "A5 Nord"	<ul style="list-style-type: none"> A5 Nord A A5 Nord B ev. grenzüberschreitend bis Pohorlitz (Schnellstraße R52) 	34 km (~ 22km)	260 m€ (~105 m€)	2006 <i>(dzt. mit Tschechien in Abstimmung)</i>
PAKET 3 "Ölhafen"	<ul style="list-style-type: none"> Donauquerung Lobauquerung Betrieb S1 Süd? Betrieb A4 bis Schwechat? 	17km	1.370 m€*	~ 2007
PAKET 4 "A22"	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung A22 – A4 Betrieb A22 bis Korneuburg? Betrieb A23 bis Inzersdorf? 	7 km	610* m€*	~ 2007
		~110km	~3,1 Mrd. €*	

Die Umsetzung muss auf die unterschiedlichen Planungsstände abgestimmt werden, daher Strukturierung in einzelne Pakete mit höherer Erfolgswahrscheinlichkeit.

* Aufgrund neuer Variantenentwicklungen im Vorprojekt sind die derzeitigen Kostenschätzungen unsicher und sehr volatil!

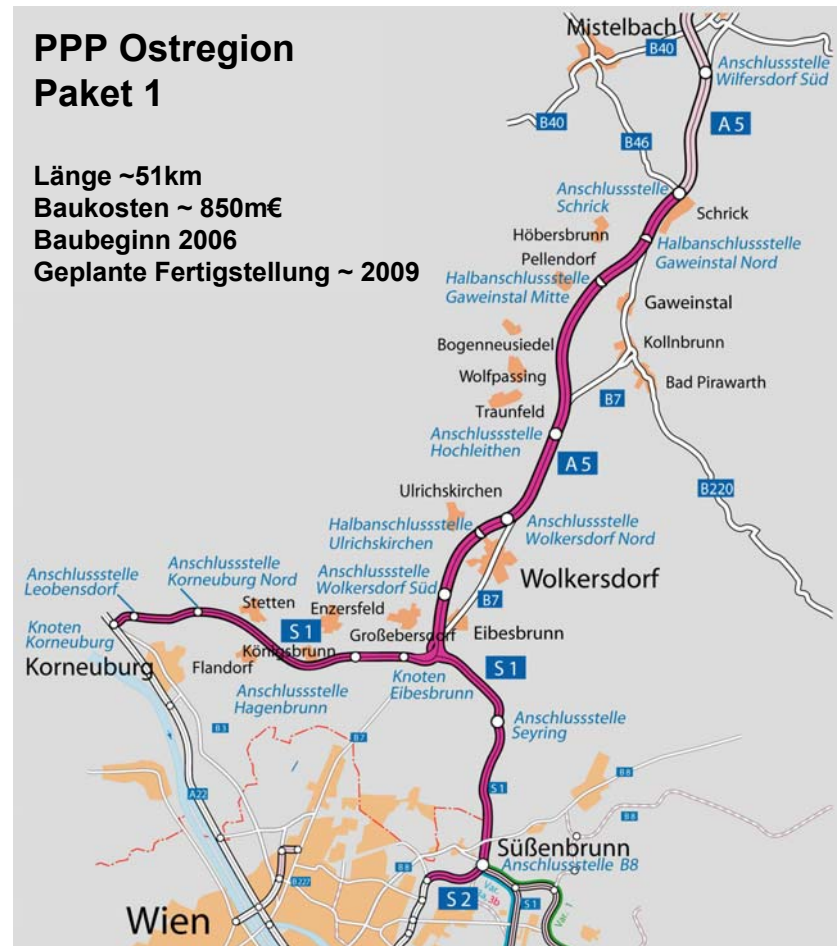
Straßenbauprogramm "Ostregion" der ASFINAG



Netzumfang Paket 1 (dzt. in Verhandlungsphase)

Folgende Parameter bestimmen den Umfang:

- | Grundlegende Komplexität als erstes derartiges PPP-Projekt in Österreich
- | Planungsstand der Streckenteile
- | Genehmigungsstand der Streckenteile
- | Relative Kalkulationssicherheit bzw. Risikoklarheit
- | **Finanzierbare Projektgröße** in Hinblick auf benötigtes Eigen-, Fremdkapital und etwaige Zuschüsse (bankability)
- | Wirtschaftlich sinnvolle, zusammenhängende Betriebsgröße



Wieso PPP bei der ASFINAG?

- | Aufbau von alternativen Wettbewerbsstrukturen zu Errichtung und Betrieb von Bundesstraßen - **Benchmark**
- | Optimierung der Kosten für ASFINAG / Bund bei der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur - **Kostensicherheit**
- | Positiver Input für die Kernaufgaben Bau und Betrieb durch die Hereinnahme privater Partner und deren **Know-how**
- | **Chance für ASFINAG-Kunden**, noch schneller bessere und kostengünstigere Straßen zu erhalten



Dies ist nur über ein KONZESSIONSMODELL erreichbar.

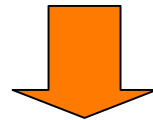
Im Falle der ASFINAG dient PPP nicht zur Entlastung des Bundesbudgets. Die ASFINAG generiert ihre Einnahmen ausschließlich aus Benutzerabgaben (Maut) und erhält keinerlei Zuwendungen aus dem Staatsbudget.

Parameter eines Konzessionsmodells

Eine Konzession ist lt. Vergaberecht gegeben, wenn...

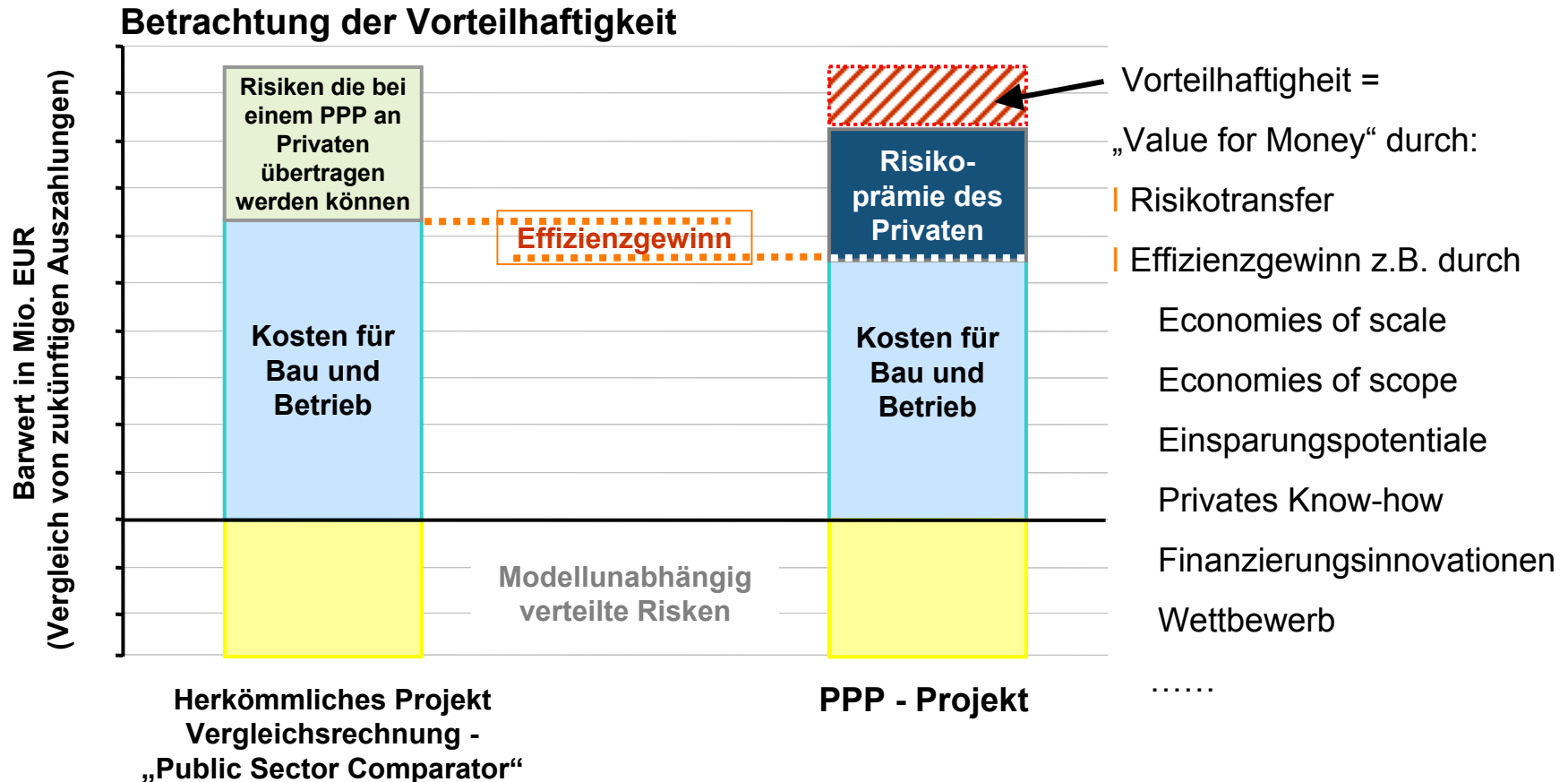
...der private Konzessionär einen maßgeblichen Teil des Marktrisikos
...(in diesem Fall das „Verkehrsmengenrisiko“) trägt!

**Sonst kippt der Konzessionsvertrag in einen „normalen Bauauftrag“
= kein PPP-Modell und keine Zielerreichung möglich!**



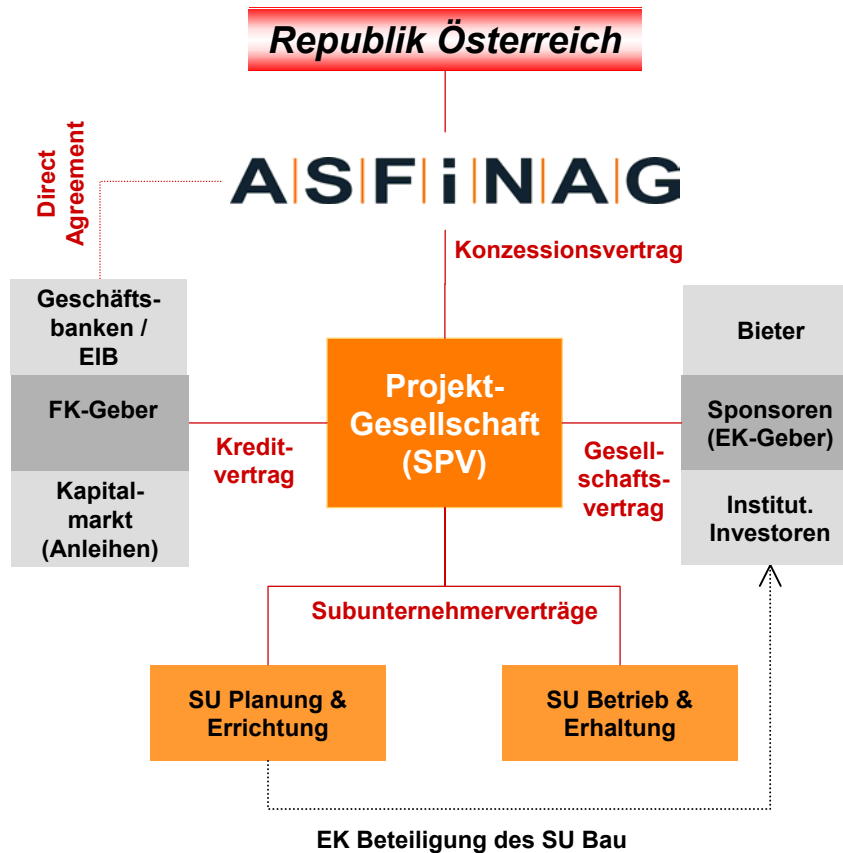
- ✓ **Bestimmter Riskotransfer** an den privaten Konzessionsnehmer
- ✓ **Value for Money (VfM) muss erzielt werden:** die PPP-Variante muss im Vergleich zur herkömmlichen Beschaffung wirtschaftlich günstiger sein

Value for Money?



Risiken müssen in einem Risikomanagementprozess evaluiert werden.
 Vergabe als PPP-Modell nur bei Generierung eines VfM sinnvoll!

Klassische Finanzierung mit Projektgesellschaft



- | Finanzierung über privates Eigen- und Fremdkapital
- | Bedienung ausschließlich aus den Projekt Cash-flows
- | Kein oder nur begrenzter Haftungsrückriff auf die Gesellschafter
- | Konzessionslaufzeit ~33 Jahre
- | Kein Joint Venture mit ASFINAG
- | Optimale und faire Risikoverteilung
- | Im Unterschied zu anderen PPP's ist die ASFINAG als Konzessionsgeber selbst ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen.

Aufgabenteilung im Konzessionsmodell

	AUFGABEN	ASFINAG	KN*
	Vorprojekt, Einreichplanung	X	
	UVP, §4 Verordnung, Grunderwerb	X	
Einstieg des KN → ~ 33 Jahre Rückübertragung an KG* →	Detailplanung, Bauplanung, Materienrechtl. Verf.		X
	Errichtung		X
	Projektfinanzierung		X
	Betrieb und Erhaltung		X
	Zeitlich begrenztes NUTZUNGSRECHT		X

* KG = Konzessionsgeber
 KN = Konzessionsnehmer

Ausgewählte Risiken

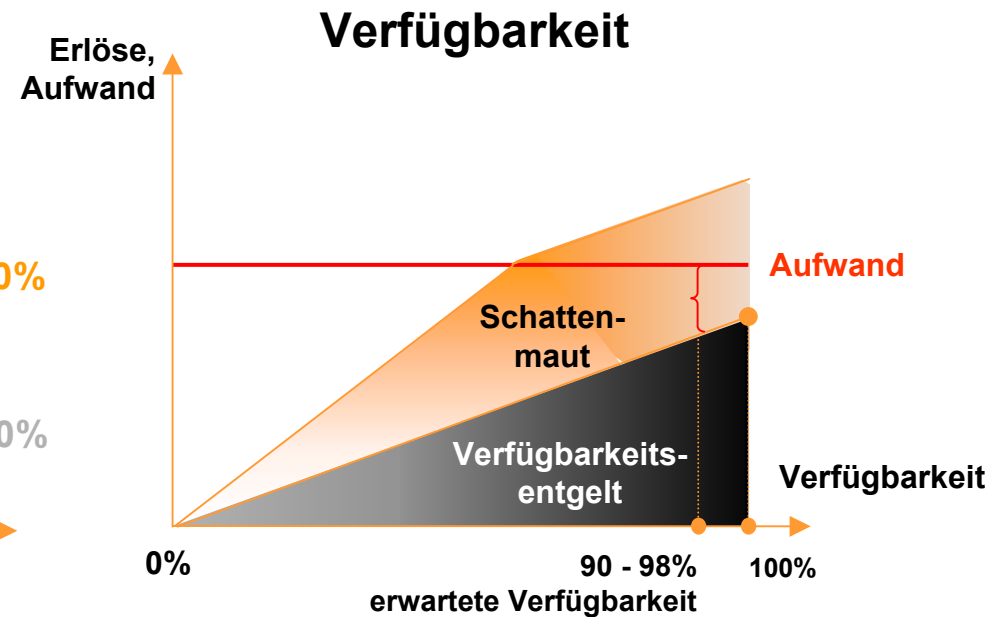
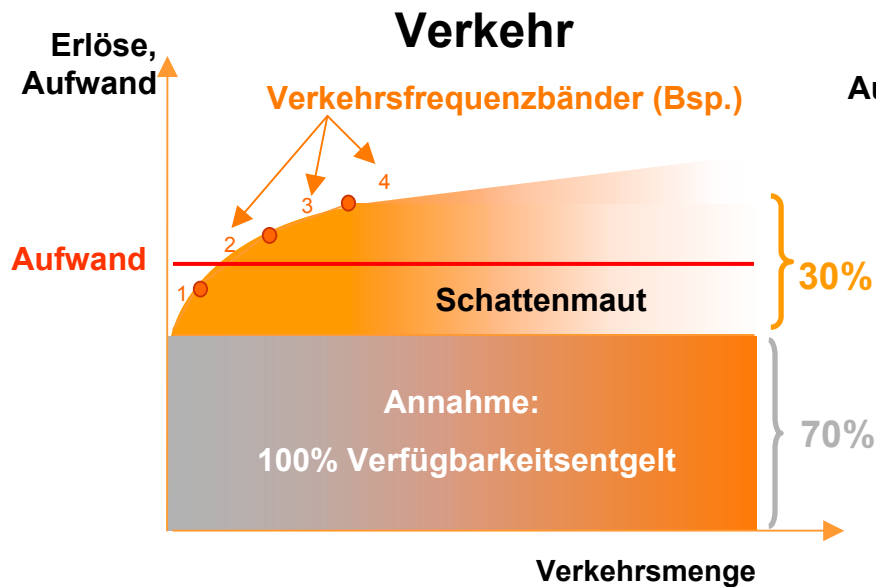
VERGÜTUNGSMODELL!



Risikobezeichnung	Risikobeschreibung	trägt KG	ge-teilt	trägt KN
Genehmigungsrisiko §4 Verordnung	für die gegenständlichen Projektabschnitte ist eine §4 Verordnung nicht im geplanten Zeitraum zu erhalten	X		
Baukostenrisiko	generelle Überschreitung der Baukosten			X
Auflagenrisiko	ungeplante Auflagen aus den Materienrechtsverfahren, sowie Auflagen, die aus umwelttechnischen, verkehrstechnischen sowie sicherheitstechnischen Notwendigkeiten erlassen werden		X	
Betriebsrisiko	sämtliche Risiken der technisch und betriebswirtschaftlich erfolgreichen Betriebsabwicklung			X
Verkehrsmengenrisiko	Abweichungen der tatsächlichen Verkehrszahlen von den Prognosedaten		X	
Verfügbarkeitsrisiko	die Verfügbarkeit der Strecke ist nicht bzw. nicht im geplanten Umfang gegeben			X
Mautrisiko	Beeinflussung der Mautentgelte durch wirtschaftliche, rechtliche, technische, etc. Rahmenbedingungen	X		
Risiko der Änderung der Rahmenbedingungen	Änderungen der technischen, politischen, rechtlichen, etc. Rahmenbedingungen beeinflussen den Projektverlauf		X	
Baugrundrisiko	Unvorhergesehene Ereignisse durch (schlechte) Bodenbeschaffenheit		X	

Kombiniertes Vergütungsmodell

- zu ca. 30% über Schattenmaut pro Fahrzeugkilometer - VERKEHRSMENGENRISIKO!
- zu ca. 70% über Verfügbarkeitsentgelt: Für nicht-verfügbare Abschnitte erhält die Projektgesellschaft keine Zahlungen - KEIN VERKEHRSMENGENRISIKO!



Schattenmauthöhen für einzelne Verkehrsfrequenzbänder -> Verkehrsmengenrisiko nochmals reduzierbar

Die Verfügbarkeit ist ausschließlich vom privaten Straßenbetreiber und -erhalter beeinflussbar

Ausgewählte Risiken

Verkehrsmengenrisiko	KG	KN	geteilt
----------------------	----	----	---------

- | **Anteil:** betrifft nur ca. **30%** der Vergütung – zusätzlich reduzierbar über die vom Konzessionsnehmer gebotenen Tarife. Notwendig für den Konzessionscharakter!
- | **Mauthöhe:** Festlegung nicht durch die ASFINAG, Schattenmautzahlungen unabhängig von „realen Mauteinnahmen“ der Konzessionsstrecke, **KN + ASFINAG** **haben keine „Mauthoheit“**
- | **Einführung PKW-Maut:** Politische Entscheidung, von ASFINAG nicht beeinflussbar!
- | **Verdrängung durch Maut:** Bei Einführung von Vignette und Road-Pricing waren kaum Verdrängungen feststellbar.
- | **Lückenschluss** (Pakete 2-4): ASFINAG ist dazu gesetzlich verpflichtet, Projekte laufen wie geplant – etwaige politische Entscheidungen sind von ASFINAG nicht beeinflussbar
- | **Verkehrsprognosen:** Umfangreiche Verkehrsprognosen mit zahlreichen Netzfällen und Zeithorizonten (analog der Paketumsetzung) sowie Low Groth und High Growth Szenarien vorhanden.

Ausgewählte Risiken

Änderung von Gesetzen	KG	KN	geteilt
-----------------------	----	----	---------

- | Grundsätzlich generelles unternehmerisches Risiko in jeder Branche
- | Jedoch kann der Konzessionsnehmer nicht mit „Entgeltänderung“ reagieren, daher:
 - diskriminierende Gesetzesänderungen > volle Entschädigung des KN
 - nicht diskriminierende Gesetzesänderungen > Ersatz notwendiger „Zusatzinvestitionen“
- | Entspricht dem internationalen Standard*

Höhere Gewalt	KG	KN	geteilt
---------------	----	----	---------

- | Weitreichende Regelungen über internationalem Standard*
- | Beidseitige Kündigungsrechte bei anhaltendem Ereignis
- | Anpassungsrecht des Konzessionärs – kein Kernbereich

* vgl. z. B. HM Treasury (Hrsg.): Standardisation of PFI Contracts Version 3, London 2004,

http://www.hm-treasury.gov.uk/documents/public_private_partnerships/key_documents/standardised_contracts/ppp_keydocsstand_index.cfm

Ausgewählte Risiken

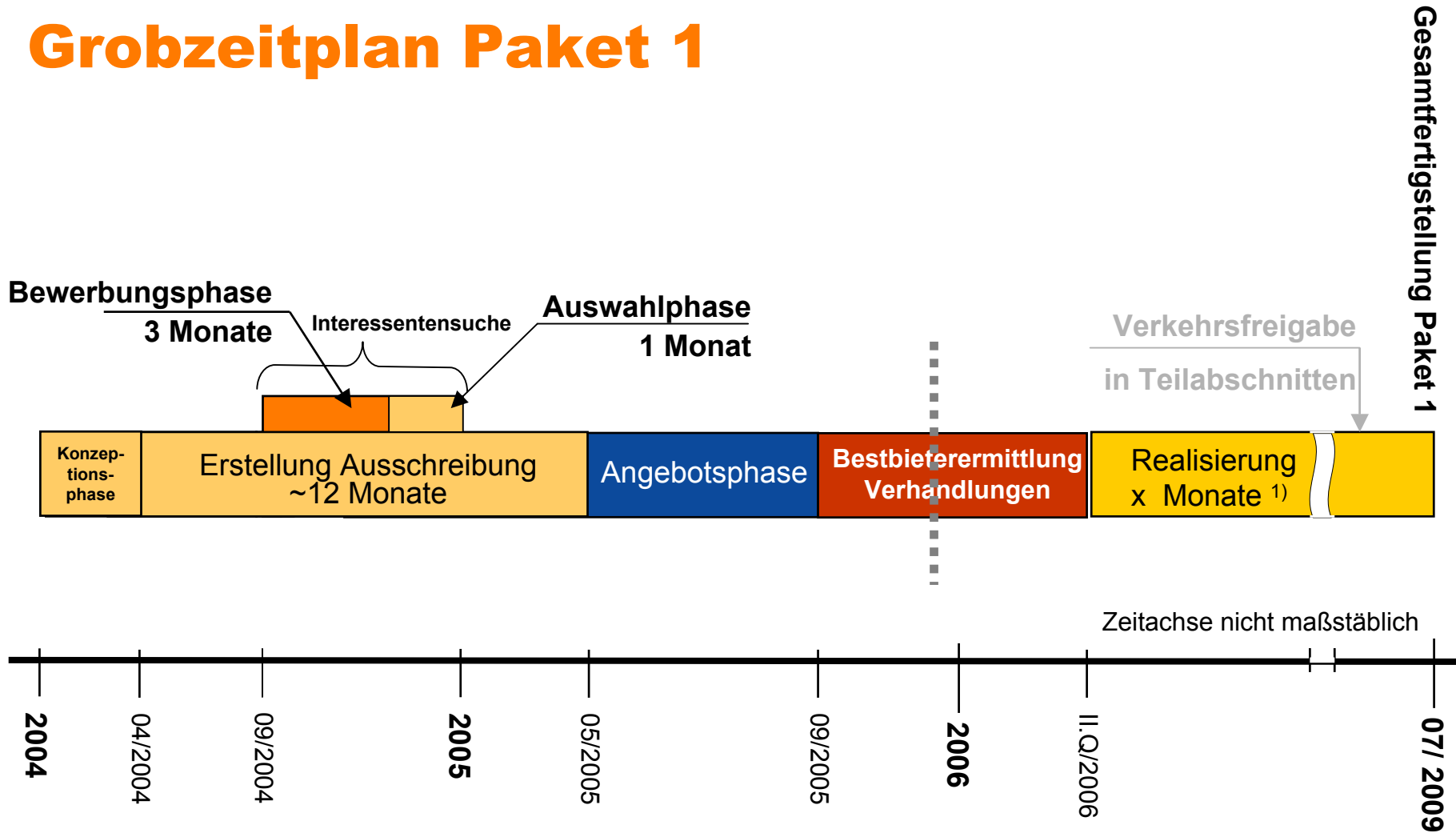
Behördenverfahren	KG	KN	geteilt
-------------------	----	----	---------

- I Risiko trägt derjenige, der das Verfahren betreibt („Zurechenbarkeitsprinzip“), z.B.
 - UVP (§4 Verordnung) > ASFINAG
 - Materienrechte > Konzessionär
- I Ausreichende Absicherung des Privaten bei unverhältnismäßiger Verzögerung

Internationale Konformität

- I Vergleich mit internationalen Projekten gegeben
- I International erfahrene Berater – auch auf Bieterseite tätig
- I Relativ hohe Anpassungsmöglichkeit außerhalb der von der ASFINAG festgelegten Kernbereiche

Grobzeitplan Paket 1



1) vom Bestbieter anzugeben

Vielen Dank für Ihr Interesse!

**Kontakt:
Projektteam PPP**

Dipl.-Ing. Dipl.-Wirtsch.Ing.

Gunther Thaler

Tel.: +43-(0)50108 – 10676

E-Mail: gunther.thaler@asfinag.at

Web: www.asfinag.at/ppp