

Die Autobahn AG in Deutschland nach dem Vorbild ASFINAG in Österreich

Mit Infrastruktur die Rente sichern

**Hauptergebnisse einer Realisierungsstudie
der ASFINAG-Verkehrsinfrastrukturberatungs- und beteiligungs GmbH,
erstellt im Auftrag des Bayerischen Bauindustrieverbandes**



**BAUINDUSTRIE
BAYERN**

München Februar 2006

Summary: Ausgangslage und Zielsetzung

2

* Studie im Internet unter
www.Bauindustrie-Bayern.de

- **Der Staat ist nur unzureichend in der Lage, den Ausbau und laufenden Betrieb des hochrangigen Straßennetzes zu gewährleisten. Die Folgen: Die Verkehrsinfrastruktur ist zur Wachstumsbremse erster Güte geworden. Die Staukosten werden auf jährlich 100 Milliarden Euro beziffert.**
- **Österreich hat gute Erfahrungen mit der Ausgliederung der Verantwortung für das Fernstraßennetz an privatwirtschaftlich organisierte Netzgesellschaften gemacht.**
- **Die ASFINAG hat in einer umfangreichen Studie am Beispiel Bayern*) nachgewiesen, dass der erfolgreiche Aufbau von Netzgesellschaften in Deutschland innerhalb von 18 Monaten möglich ist.**



Summary: Der konkrete Weg zur Autobahn AG

3

- Die Netzgesellschaften werden von den Nutzern der Verkehrsinfrastruktur finanziert. Ihre Einnahmen bestehen aus der LKW-Maut und der noch einzuführenden Pkw-Vignette; bis dahin aus einem festen Anteil an den Pkw-bezogenen Steuern.
- Die nutzerfinanzierten regionalen Netzgesellschaften sind zuständig für den Ausbau und den Betrieb der hochrangigen Straßeninfrastruktur. Sie übernehmen die Mitarbeiter der Autobahnmeistereien.
- Mittelfristig sind sie (nach Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit) ein hervorragendes Anlageobjekt für das künftig verstärkt kapitalbasierte Rentensystem in Deutschland.

Mit Infrastruktur die Rente sichern!



Zweck und Vorteile der regional eigenständigen Netzgesellschaften

4

- Ausschließliche Konzentration auf Betrieb, Erhalt und Erweiterung des Fernstraßennetzes bringt Effizienzvorteile.
- Stabilisierung von Betrieb und Netzerweiterung (Investitionen) durch Wechsel auf eine haushaltsunabhängige und damit kontinuierliche Nutzerfinanzierung (Private Dienstleistung statt öffentlicher Dienstleistung).
- Zeit- und kostengerechte Bereitstellung der notwendigen Straßeninfrastruktur.
- Mittelfristig: Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit für Fremd- und Eigenkapital (Voraussetzung: gute Bonität durch sichere Einnahmen und Kongruenz von Einnahmen und Ausgaben).
- Damit ideales Anlageobjekt für das künftig verstärkt kapitalbasierte Rentensystem.



Der Weg zu regional eigenständigen Netzgesellschaften in Deutschland

5

- Politische Konsensbildung über vollständige Umstellung von Haushalts- auf Nutzerfinanzierung (im Gegenzug Steuerreduktion z.B. durch Senkung Mineralölsteuer, Kfz-Steuer etc.).
- Gründung und Strukturierung von regional eigenständigen Netzgesellschaften im Eigentum des Bundes bzw. der Länder (analog Frankreich).
- Größe der Regionalgesellschaften könnte der derzeitigen Maximalgröße von Netzgesellschaften entsprechen (ca. 2.000 – 3.000 km Netzlänge).
- Übertragung des Rechtes auf Nutznießung gegen Entgelt (= Nießbrauch).
- Teilprivatisierung einzelner Gesellschaften mit unterschiedlichen Eigentümerstrukturen wäre möglich.
- Wettbewerb für Neubaustrecken wäre möglich.
- Die Mitarbeiter der öffentlichen Auftragsverwaltung für den Betrieb des Straßennetzes können sozialverträglich zunächst über Werkverträge beschäftigt und später von der Netzgesellschaft übernommen werden.
- Voraussichtliche Zeitdauer: in etwa 18 Monate.



Beispiel einer bayerischen Netzgesellschaft

- 6 Mit der Schaffung einer regionalen Netzgesellschaft in Bayern würden sich langfristig und nachhaltig die folgenden positiven Effekte ergeben:
- Die im Bundesverkehrswegeplan für Bayern vorgesehenen Projekte können vorgezogen realisiert und der Erhaltungsrückstand aufgeholt werden.
 - Dies wird ermöglicht, indem das Investitionsvolumen im Bereich der Autobahnen über die nächsten zehn Jahre um ca. 30 % gesteigert wird.
 - Ausgliederung der Kosten für Planung, Bauleitung und Verwaltung der Autobahnen aus dem bayerischen Landeshaushalt.
 - Bis zum Jahr 2036 kann eine nachhaltige Entschuldung der Gesellschaft erfolgen.
 - Betriebswirtschaftlich wichtiger als eine Entschuldung ist jedoch ein nachhaltig gesundes Eigen- zu Fremdkapitalverhältnis (Eigenkapital muss die Hauptrisiken – Baukosten und Zinssatzänderung – abdecken).

Die Übertragung des Nutzungsrechts

7

■ Nießbrauchmodell deswegen, weil das Eigentum an den zu gründenden Netzgesellschaften beim Bund bleiben soll, damit er auf die Entwicklung des Netzes Einfluss nehmen kann (volkswirtschaftliche Verantwortung des Staates).

■ In Österreich gewählte Variante: Gewährung des Fruchtgenußrechts (Nießbrauch):

- Das Fruchtgenußrecht (wirtschaftliches Eigentum am Straßennetz) wurde auf die im Staatsbesitz befindliche Gesellschaft übertragen (im wesentlichen in Form von sondergesetzlichen Regelungen).
- Das dingliche Eigentum an der Strecke bleibt beim Bund und alle anderen Rechte und Pflichten gehen an die Gesellschaft: Planen, Bauen, Erhalten, Bemaßen (= wirtschaftliches Eigentum).
- Die Gesellschaft zahlt für die Übertragung des Fruchtgenußrechts ein markt-konformes Entgelt.

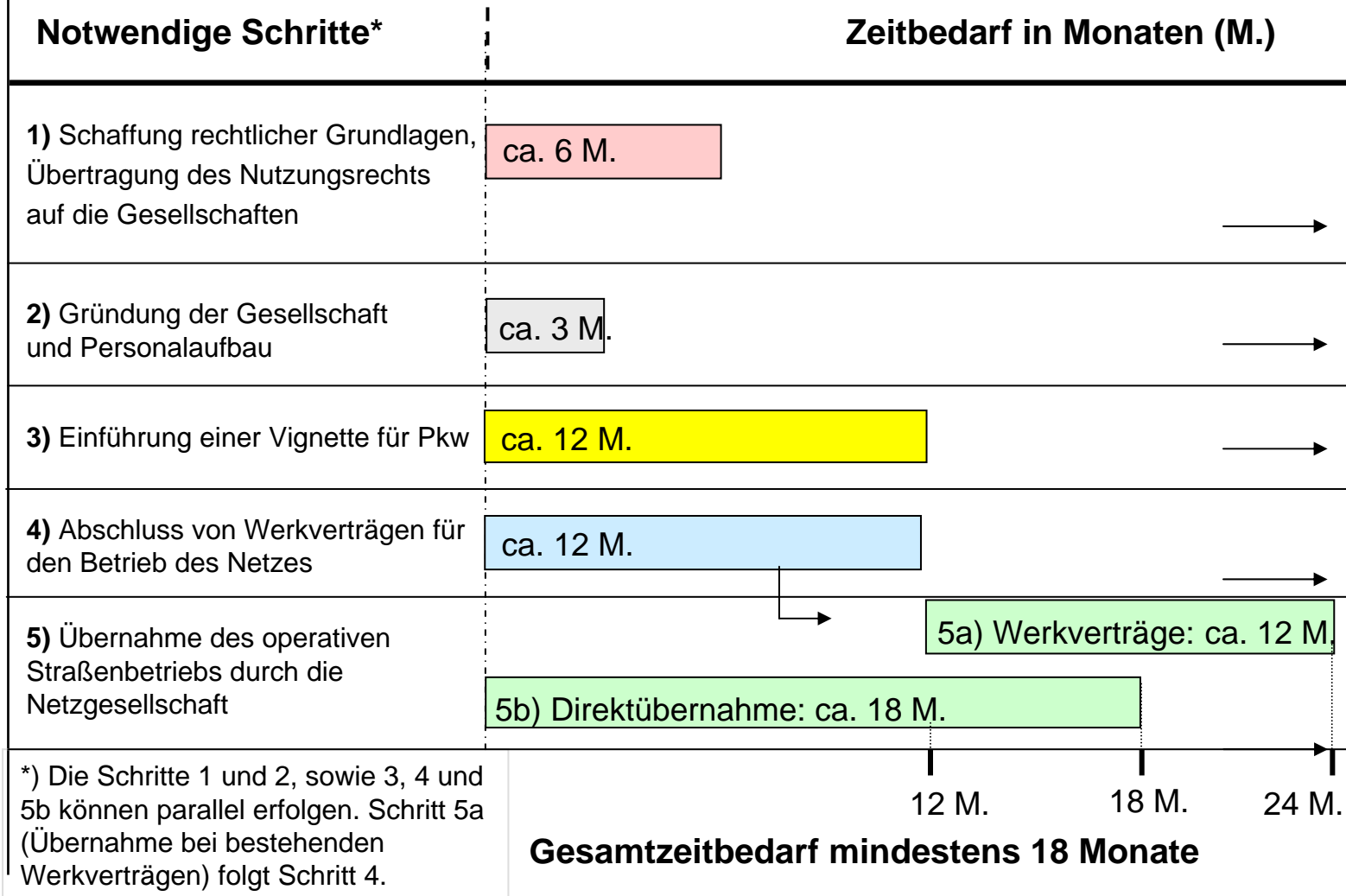
Vorteile

Bundshaftung bleibt bestehen

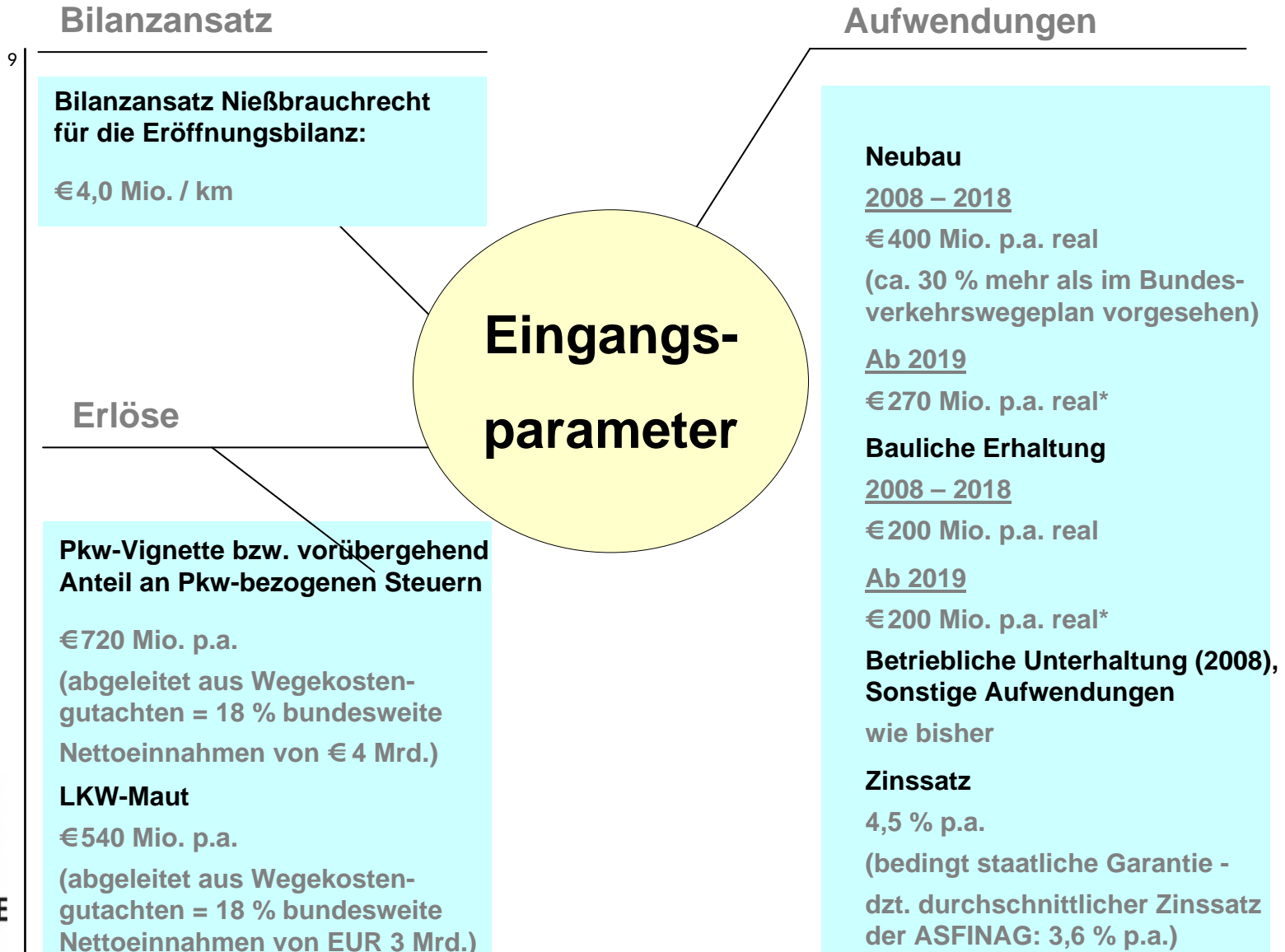
**Unbefristete Übertragungen
sowie stärkere privatrechtliche
Orientierung**

Zeitplan für Übergang von öffentlicher Verwaltung zur privaten Netzgesellschaft

8



Die entscheidenden Parameter für die Umstellung auf regional eigenständige Netzgesellschaften



Drei sensible Parametergruppen im Modell

10

Bauprogramm	Erlöse	Eingangsparameter
<p>Ausgaben für das Bauprogramm sind direkt cash-wirksam.</p> <p>Erhöhungen im Bauprogramm können zu Cash-Unterdeckungen führen und dadurch den Verbindlichkeitenstand erhöhen.</p> <p>Im untersuchten Modell besteht ein Cash-Polster p.a. von kumuliert rd. 850 Mio. € bis zum Jahr 2020, dies sind rd. 65 Mio. € pro Jahr.</p> <p>-> Dies kann für weitere Investitionstätigkeiten genutzt werden</p>	<p>Erlöse stammen nur aus der Nutzerfinanzierung.</p> <p>Im untersuchten Modell sind die Erlöse ausreichend.</p> <p>Eine Reduktion in Höhe des Cash-Polsters wäre möglich, ohne das Unternehmen weiter zu entschulden.</p>	<p>Finanzierungskosten sind ein wesentlicher – cashrelevanter – Aufwandsposten; Zinssätze daher erfolgsrelevant.</p> <p>Bei Verlust der staatlichen Garantie und einer Verzinsung von 7 % könnte die Entschuldung erst im Jahre 2025 beginnen und würde bis zum Ende des Betrachtungszeitraumes (2047) nicht beendet sein.</p> <p>-> Staatliche Garantie für Übergangszeit notwendig</p>