

Im Osten viel Neues

PRIVATISIERTE AUTOBAHN

„Ostregion Paket 1 Y“ ist das erste Straßenbauprojekt der ASFINAG, das als Public Private Partnership aus privater Hand finanziert wurde. D. h. Planung, Finanzierung, Errichtung und Betrieb werden von einem nicht staatsnahen Unternehmen durchgeführt; im gegenständlichen Fall von der Bonaventura Ges.m.b.H. (lat. für „gutes Schicksal“), die im Besitz zu jeweils 44,4% der Alpine Bau GmbH und der Hochtief PPP Solutions GmbH sowie zu 11,2% des französischen Infrastrukturunternehmens Egis Projects ist.

Damit konnte die ASFINAG, die sich ausschließlich aus Maut-einnahmen finanziert, das Problem der Finanzierung des fast 1 Mrd. Euro-Projektes elegant umgehen und hat so mehr Spielraum für andere Investitionen.

Die Leistungen der Bonaventura werden von der ASFINAG nach einem Kombinationsmodell, das sowohl das Verkehrsaufkommen, als auch die Verfügbarkeit der Strecken berücksichtigt, vergütet: 30% aus der so genannten Schattenmaut, die aufgrund des tatsächlichen Verkehrsaufkommens errechnet wird. Gerechnet wird mit 70% je nach Verfügbarkeit der Straßen; d. h. Baustellen, nicht geräumte Streckenabschnitte etc. führen zu Abschlägen.

Der Rechnungshof ist in seinem Prüfbericht vom Februar 2010 allerdings zu dem Schluss gekommen, dass die erhofften Vorteile des PPP-Konzessionsmodells, im Wesentlichen eine Senkung der Investitionskosten, zum jetzigen Zeitpunkt weder verifiziert, noch falsifiziert werden kann.

Zu einem ähnlichen Schluss gelangte aber die ASFINAG offensichtlich schon vorher und ließ anlässlich der Eröffnung des Ypsilons verlauten, dass dies vorerst das letzte PPP-Finanzierungsmodell sei. Soweit Informationen aus der ASFINAG vorliegen, interpretiert man das Projekt als Lehrstück, um die Effizienz und Kostensituation von PPP im Straßenbau zu evaluieren.

20 Jahre sind seit dem Fall des Eisernen Vorhangs vergangen. 20 Jahre ohne leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung zum Nachbarn Tschechien. Doch seit Ende Jänner ist alles anders: Die **ASFINAG feiert die Freigabe ihres ersten großen PPP-Autobahnprojektes**, das den Osten Österreichs verkehrstechnisch entlasten soll.

Seit Beginn der 90er-Jahre war die verkehrstechnische Situation in der Nord-Ost-Region Wiens vor allem durch drei Probleme gekennzeichnet:

- Überlastete und verkehrsreiche Straßen in Wien
- Schlechte Anbindung selbst stadtnaher Gemeinden nördlich von Wien an die Bundeshauptstadt
- Keine leistungsfähige Verbindung nach Tschechien

Die Nord-Süd-Verbindungen Wien – Brünn bzw. Prag waren durch die politischen Verhältnisse fast 50 Jahre lang vernachlässigt worden. Fast über Nacht rollten nun plötzlich abertausende Lkw und Pkw über veraltete Bundesstraßen durch die bis dahin idyllischen Gemeinden des Weinviertels.

Ein erster Schritt zur Lösung dieser Probleme war die 1999 veröffentlichte GSD-Studie („Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“). Im gleichen Jahr wurde das Bundesstraßengesetz von 1971 novelliert, womit einige in der GSD-Studie genannten Projekte – auch die A5 Nord-Autobahn – gesetzlich verankert wurden. 2001 folgte dann der „Generalverkehrsplan Österreich“, der dem Nord-Süd-Korridor zwischen Brünn und Wien als Teil des „Ostregion Paket 1“ höchste Priorität zuwies. In das Projekt Paket 1, das aufgrund der Form des Strassenzuges – ein auf dem Kopf stehendes Y – den Namen „Ypsilon“ bekam, wurden, um die Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz zu gewährleisten, noch folgende Baumaßnahmen eingepackt:

- A5 Nord-Autobahn: 22,5 km Länge, von Eibesbrunn bis Schrick (ca. 30 km vor der tschechischen Grenze)
- S1 Außenring-Autobahn Ost: 3,5 km Länge, von Süßenbrunn bis Eibesbrunn
- S1 Außenring-Autobahn West: 2 km Länge, von Eibesbrunn bis Korneuburg
- S2 Umfahrung Süßenbrunn: 4,5 km Länge

Der 1.000-Tage Bau

Mit 52,5 Autobahn- und Schnellstraßen-Kilometern und einer Gesamtauftragssumme von 933 Mio. EUR, davon 800 Mio. EUR reine Baukosten, war das „Ypsilon“ bis zur Verkehrsfreigabe Anfang Februar 2010 die größte Baustelle Mitteleuropas bzw. Österreichs. Und nicht umsonst wurde das Projekt von der Europäischen Investitionsbank zu einem Drittel vorfinanziert, gelingt mit der A5 bzw. der S2 doch ein wichtiger Lückenschluss auf der Transitstrecke Gdansk (Danzig) – Wien.

Hoch waren nicht nur die Investitionssummen für das Projekt, wie die eindrucksvollen Zahlen beweisen: Rund 9 Mio. m³ Erdreich mussten bewegt werden; 76 Brückenbauwerke, 18 Wannbauwerke, drei Tunnel in offener und einer – Tradenberg



Das größte Objekt des Projektes war der Straßentunnel Stetten, der in offener Bauweise errichtet wurde

zwischen Hagenbrunn und Korneuburg – waren in bergmännischer Bauweise zu errichten. Die zahlreichen Neben- und Kleinbauwerke seien nur als Randnotiz erwähnt.

Unter den vielen Talübergängen, Grünbrücken, Wannbauwerken und Stützmauern sticht das größte Objekt, der in das Grundwasser eintauchende Umweltschutz-tunnel Stetten besonders hervor. Mit drei Kilometern Länge und einer Gesamtfläche von ca. 100.000 m² ist er der größte, vollständig in offener Bauweise errichtete Straßentunnel Österreichs.

Apropos Fläche: die gesamte Baustellenfläche betrug fast drei Quadratkilometer! Beeindruckend auch die restlichen Zahlen. 750.000 m³ Beton und 80.000 t Bewehrungsstahl stecken in dem Bauwerk; 80 km Lärmschutzwände und 1,3 m² Fahrbahndecken waren herzustellen. Zeitweise waren 1.500 Personen gleichzeitig auf der Baustelle beschäftigt, die dafür sorgten, dass der knappe Zeitplan – etwa 1.000 Kalendertage waren für die Realisierung projektiert – eingehalten werden konnte.

Organisatorischer Kraftakt

Natürlich stellt ein derartiges Großbauprojekt auch ziemliche Anforderungen an die Organisation und Logistik. Planend und bauausführend – somit also Auftragnehmer des Konzessionsnehmers Bonaventura (s. Kasten) – war die ARGE PPP Ostregion – eine Kooperation der Alpine Bau GmbH und der Hochtief Construction GmbH. Dieser waren wieder einige Sub-ARGEs für den Ingenieurbau, Tunnelbau, Erdbau und FOE (Fixed Operated Equipment) unterstellt.

Damit das gesamte Bauprojekt überhaupt logistisch handhabbar wurde, musste es gemäß den einzelnen Bauabschnitten in entsprechende Profitcenter organisiert werden. Sowohl die ARGE Erdbau, als auch die ARGE Ingenieurbau gliederten diese Abschnitte in selbständige logistisch und kommerziell unabhängige Einheiten mit eigener



Das Projekt „Ostregion Paket 1 Ypsilon“ auf einen Blick

Geschäftsführung und eigenem Innendienst. Man muss sich allerdings vergegenwärtigen, welcher Aufwand notwendig ist, um die unterschiedlichen Unternehmenskulturen, diversen Handbücher, Regelwerke unter ein gemeinsames Dach zu bringen. Dazu kommt die Koordination der Arbeiter und Angestellten, der Maschinen und Geräte sowie die kaufmännischen und sicherheitstechnischen Belange. Insgesamt 228

Was Sie morgen brauchen, steht heute schon bereit.

Miet-Hotline:

0664 / 82 44 500

www.liebherr.com

LIEBHERR

MIETPARTNER

