

damals vor 10 Jahren...

Im Juli 2003 präsentierte sich der *Bau & Immobilien Report* mit einem durchaus reißerischen Titel. »Das Milliarden-Ding« lautete die Überschrift und meinte den Bau von Nordautobahn und Umfahrung Wien. Das 2,2-Milliarden-Euro-Projekt sollte das ungeliebte PPP-Modell auch hierzulande populär machen. Es sollte beim Versuch bleiben.



Bau & Immobilien Report, Juli 2003: Das Milliarden-Ding: Die Bauindustrie macht Druck, Minister Gorbach ist willig und die Asfinag bremst: Nordautobahn und Umfahrung Wien sollen in ein 2,2-Milliarden-PPP-Modell gepresst werden.

Je früher die Privaten in den Ablauf und die Planung eingebunden werden, desto besser ist es, weil dadurch Zeit und Kosten gespart werden können«, zitierte der damalige Präsident der Vereinigung industrieller Bauunternehmen einen Stehsatz aus der PPP-Bibel. Das Problem, damals wie heute: Gelebt wird das Thema »Public Private Partnership« wenig bis gar nicht. 2003 ruhten die Hoffnungen auf der Errichtung der Umfahrung Wien, bestehend aus Nordautobahn und S1. Mit 2,2 Milliarden Euro war das Projekt veranschlagt. Weil die Staatskassen aber leer waren, suchten die Verantwortlichen ihr Heil bei den Privaten. Skeptiker wurden mit internationalen Vorzeigeprojekten besänftigt. »In vielen Ländern zeigt sich, dass Strecken um die 100 Kilometer oder auch Sonderbauten sehr wohl PPP-fähig sind«, sagte etwa VIBÖ-Geschäftsführer Christian Haunold. Für ihn war fix, dass das Bauen mit privater Beteiligung Kosten spart. Studien aus Großbritannien hätten gezeigt, dass Projekte, die unter Mitwirkung von Privaten errichtet wurden, um rund 25 Prozent kostengünstiger seien. Diese Effizienzpotenziale würden reichen, um die höheren Kosten einer Vorfinanzierung auszugleichen. Es sollte sich bald herausstellen, dass Österreich nicht Großbritannien ist. Das tatsächliche Verkehrsaufkommen war letztlich deutlich geringer als prognostiziert, was nicht zuletzt auch makroökonomische Ursachen hatte – denn die Prognosen stammten aus der Zeit vor der Krise. Mit Ausbruch der Krise war vor allem der für die Betreiber lukrative LKW-Verkehr deutlich zurückgegangen. Verdienen können die Betreiber damit nichts mehr.

Schon damals nicht in die Jubelarien eingestimmt hat die Asfinag. »Wir haben keine Hinweise, dass das Projekt mit PPP besser und billiger zu machen ist«, sagte Asfinag-Chef Walter Hecke. Sein Boss hingegen war ein großer Fan. »Ich versichere, das Modell wohlwollend zu behandeln«, sagte Infrastrukturminister Hubert Gorbach, auf dessen

Schreibtisch das Projekt damals zur Begutachtung lag, und ergänzte: »Ich befürworte das Projekt als Gesamtpaket – nicht so sehr wegen möglicher Einsparungen, sondern wegen der Beschleunigung.« □

Die besten Sager im Juli 2003

»Der Turmbau zu Babel ist schiefgegangen, weil ein Generalunternehmer gefehlt hat.«

Erwin Soravia übte sich als Historiker.



»London und Paris halten sich trotz aller Wettbewerbsflausen der EU ihre Bauaufgaben im eigenen Land.«

Horst Pöchlhacker, Präsident der Vereinigung industrieller Bauunternehmen Österreichs, schielte etwas neidvoll nach Frankreich und Großbritannien.

»Es gewinnt heute der, der bei der Ausschreibung am meisten vergisst und nicht der, der am besten kalkuliert.«

Otto Mierl, Vorstand des Baukonzerns Alpine, über die Angebotssituation anno 2003.

»Ich habe ein klares Bild dessen, was passiert ist. Das ist jedoch nicht für die Öffentlichkeit bestimmt.«

Architekt Gregor Eichinger, angesprochen auf die Pannen beim Hausbau der Architekturjournalistin Ute Woltron, die deren Vater Klaus Woltron als »das Schlimmste, was mir mit einem Architekten bisher passiert ist« bezeichnet hatte.

»Das ist ein Turmfalke, keine Zeitungsente.«

Brigitte Lachmann, Assistentin von Millenniums-Tower-Bauherr Georg Stumpf, über einen Format-Bericht, wonach ihr Chef mit dem Turmverkauf 150 Millionen Euro eingefahren hätte.

(Tatsächlich hat er weit mehr daran verdient, nämlich rund 215 Millionen Euro; Anm.d.Red.)