

Schmied Christoph, Möstl Bernhard, Ulrich Sandra
Stempkowski Rainer, Walcher Alexander

Infrastrukturprojekte in Südosteuropa

Analyse Planungsablauf und Risiken

Ergebnisse des F&E-Projekts der FH JOANNEUM



Auf der Suche nach Expansionsmöglichkeiten für die österreichische Bauwirtschaft rücken die Staaten Südosteuropas immer mehr in den Vordergrund. Nach erfolgreichen Infrastrukturvorhaben in Ländern wie etwa Tschechien, Ungarn oder Kroatien sind die dortigen Märkte bereits relativ gesättigt. Die neuen Zielländer sind die Beitrittsstaaten Rumänien und Bulgarien sowie weitere Staaten mit großem Entwicklungspotential wie z.B. Bosnien-Herzegowina, Serbien, Montenegro oder die Ukraine. Positive wirtschaftliche Ergebnisse sowie enormer Nachholbedarf im Infrastrukturbereich machen Südosteuropa für die gesamte österreichische Bauwirtschaft - einschließlich der Planer und Betreiber - äußerst attraktiv.

Der Studienbereich „Architektur und Bauwesen“ der FH JOANNEUM unter der Leitung von FH-Prof. DI Dr. Rainer STEMPKOWSKI untersuchte im Auftrag der ASFINAG unter der Leitung von GF DI Alexander WALCHER (ASFINAG BMG) und unter aktiver Mitwirkung der ASFINAG International die komplexen Zusammenhänge internationaler Projektentwicklungen im Infrastrukturbereich mit Schwerpunkt Südosteuropa. Das Forschungsprojekt präsentiert eine umfassende und sehr fundierte Analyse der für die Entwicklung von Bauprojekten relevanten Grundlagen und Rahmenbedingungen. Der folgende Artikel fasst die gewonnenen Erkenntnisse zusammen.

Auch wenn die aktuelle Wirtschaftskrise die Entwicklung in ganz Süd-Ost-Europa deutlich bremst, so gelten die Ergebnisse der vor der Wirtschaftskrise erstellten Studie auch heute im gleichen Maße. Der Bedarf an Infrastrukturprojekten in SO-Europa bleibt hoch, auch wenn der Zeithorizont der Umsetzung der Projekte in einigen Bereichen nun um einige Jahre nach hinten verschoben werden muss. Da aber das ein Großteil der Finanzierung der Infrastrukturprojekte aus EU-Fördermitteln stammt, trifft die Wirtschaftskrise den Infrastrukturbereich weitaus schwächer als den Hochbausektor.

FOKUS INFRASTRUKTUR

Infrastruktur kann definiert werden als Summe der materiellen, institutionellen und personalen Einrichtungen und Gegebenheiten, die den Wirtschaftseinheiten zur Verfügung stehen und ein höchstmögliches Niveau der Wirtschaftstätigkeit ermöglichen. Allerdings nützt die beste Ausstattung mit materieller Infrastruktur (Anlagen, Ausrüstung und Betriebsmittel) wenig, wenn entsprechende institutionelle (Normen, Verfahrensweisen und Einrichtungen) und personelle (Bevölkerungszahl, -eigenschaften und -verteilung) Infrastruktureinrichtungen nicht vorhanden sind.

Der Fokus des Forschungsprojekts liegt auf der materiellen Infrastruktur

entsprechend der obigen Definition und im Speziellen auf den Verkehrsverbindungen der paneuropäischen Korridore sowie relevanter Anbindungen an dieses Netz in Südosteuropa.

> Abb. 1

Das Forschungsprojekt behandelt die Sicht des Investors und Projektentwicklers in der Projektentwicklung. Das F&E-Projekt setzt sich mit Straßen- und Schienenprojekten auseinander, wobei aufgrund der enormen Nachfrage an Autobahnen in den Zielländern der inhaltliche Schwerpunkt klar auf dem Straßenbau liegt. Die bearbeiteten Zielländer - Albanien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, FYR Mazedonien, Moldawien, Montenegro, Rumänien,

Serbien und die Ukraine – stellen aufgrund ihres wirtschaftlichen Potentials in naher und mittelfristiger Zukunft eine besondere Herausforderung dar. Der Fokus wurde auf die wesentlichen paneuropäischen Korridore und deren Anbindungen gelegt.

STRUKTUR DES F&E PROJEKTS

Im Rahmen dieses Forschungsprojekts wurden folgende inhaltliche Schwerpunkte behandelt und analysiert:

Finanzierung von Infrastrukturprojekten

> Private Finance Initiative (PFI) - Analyse und Vergleich klassischer Finanzierungsmodelle im Infrastrukturbereich

reich sowie Untersuchung verschiedener Projektfinanzierungsmodelle mit Fokus auf Build-Operate-Transfer-Modellen (BOT)

- > Projektfinanzierung - Aufbereitung der Grundlagen (Charakteristika, Beteiligte, Anreizstrukturen, Vertragsnetz, Risiken) und des Ablaufs, Erläuterung der Cash-Flow-Rechnung und Überblick über finanzielle Bausteine (Eigenkapital, Fremdkapital, Multi-sourcing, Kapitalmarktfinanzierung)
- > Infrastrukturförderungen - Vorstellung supranationaler Finanzinstitutionen (Weltbank, Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung, Europäische Investitionsbank) und Analyse europäischer Förderprogramme
- > Wirtschaftlicher Ländervergleich unter Berücksichtigung relevanter makroökonomischer Indikatoren und Investitionsprogrammen der Zielländer Albanien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, FYR Mazedonien, Moldawien, Montenegro, Rumänien, Serbien und Ukraine

Planungsablauf und Bedarfsanalyse

- > Analyse der österreichischen Planungsabläufe im Infrastrukturbereich (Straße) als Basis für weitere Vergleiche unter Berücksichtigung der Kernthemen Umweltverträglichkeitsprüfung, Infrastrukturbestand und organisatorische Rahmenbedingungen
- > Analyse der Bereiche Planungsablauf, Umweltstandards und -gesetze sowie Behörden und Bewilligungsverfahren in den fünf Kernländern der Studie: Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Montenegro, Rumänien und Serbien
- > Darstellung und Beschreibung des aktuellen Infrastrukturbestandes, der Verkehrssituation und der Verkehrsentwicklung in den oben genannten Kernländern
- > Analyse der Infrastrukturrahmenpläne und geplanter bzw. im Bau befindlichen Projekte in Südosteuropa

- > Analyse der organisatorischen Rahmenbedingungen vor Ort im Hinblick auf Entscheidungsstrukturen

Risikoanalyse

- > Analyse geeigneter Tools für projektspezifische Risikoanalysen (Umfeldanalysen, Expertenmeinungen, Risikocheckliste, qualitative und quantitative Bewertungen)
- > Analyse geeigneter Tools für projektspezifische Risikoanalysen (Marktanalysen, Expertenmeinungen, internationale Ratings)
- > Erarbeitung einer länderspezifischen Risikoanalyse der für die fünf Kernländer sowie für die vier weiteren Zielländer der Studie Albanien, FYR Mazedonien, Moldawien und die Ukraine
- > Vergleich der Chancen und Risiken der Länder Südosteuropas

ERGEBNISSE LÄNDERÜBERSICHTSBLÄTTER

Prägnant zusammengefasst präsentieren Übersichtsblätter für die neun Zielländer die Ergebnisse der Grundlagen-

recherchen, Untersuchungen und Auswertungen für die Bereiche

- > Wirtschaft,
- > Chancen und Risiken,
- > sowie Infrastruktur (kompakte Länderanalyse im Checklisten-Format mit topografischen Karten inkl. Straßen- und Eisenbahnverbindungen)

Zusätzlich wurden die Kernländer (Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Montenegro, Rumänien und Serbien) einer detaillierten Bestands- und Bedarfsanalyse unterzogen. Im Folgenden werden zum besseren Verständnis die Parameter der exemplarisch ausgewählten Länderübersichtsblätter kurz erläutert.

Länderübersichtsblatt „Wirtschaftsdaten“ am Beispiel Bosnien-Herzegowina

Die Länderübersichtsblätter erlauben einen ersten Überblick über die in dieser Studie untersuchten südosteuropäischen Staaten. Dabei werden über spezifische Länderdaten erste Vergleichswerte angeführt, die in die Kategorien Wirtschaft, Infrastruktur und Fördergelder eingeteilt sind. Diese sollen der Annäherung an die



Abb. 1: Die zehn paneuropäischen Korridore (Quelle: www.balkanionline.it)

typischen Merkmale der Westbalkanländer dienen. Somit werden die neun Zieländer zunächst anhand folgender Themenbereiche vorgestellt:

- > allgemeine Länderdaten (Hauptstadt, Einwohner, Fläche, Landessprache und Währung)
- > Binnenwirtschaft (Angaben zu Bruttoinlandsprodukt, Wirtschaftswachstum, Inflation und Arbeitslosigkeit)
- > Außenwirtschaft (Daten zu Handelsbilanz und ausländischen Direktinvestitionen)
- > Infrastrukturwirtschaft (Transition-Indikatoren der EBRD hinsichtlich Reformen im Transportsektor und Qualität des Konzessionsgesetzes)
- > Angaben zu EU-Förderungen (gegliedert nach den vorhandenen Förderinstrumenten)
- > bisherige supranationale Investitionen der Weltbank, EBRD und EIB
- > supranationale Investitionen im Transportsektor
- > Einkommenssituation (generell und für die Baubranche im Speziellen)

Alle dargestellten Kennzahlen beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, auf das Jahr 2006.

> Abb. 2

Länderübersichtsblatt „Infrastrukturbestand und Entwicklungsbedarf“ am Beispiel Rumänien

Die Länderübersichtsblätter für den „Infrastrukturbestand und Entwicklungsbedarf“ präsentieren die wichtigsten Projektfeldparameter (allgemeine Länderdaten und Planungsablauf). Darauf aufbauend folgen Parameter zum aktuellen Infrastrukturbestand und zur aktuellen Verkehrssituation sowie zum zukünftigen Entwicklungspotential unter Berücksichtigung der Gegebenheiten der Länder. Der erforderliche Infrastrukturentwicklungsbedarf lässt sich über nationale Rahmenpläne, vordergründige Straßenprojekte sowie die Ziele im Transportsektor ableiten. Zuständige Behörden und öffentliche

Organisationen sowie die Potentiale der untersuchten Länder runden die tabellarische Zusammenstellung ab.

> Abb. 3

Länderübersichtsblatt „Chancen und Risiken“ (Beispiel Bulgarien)

Die Übersichtsblätter „Chancen und Risiken“ fassen die Kerndaten und wesentlichen Ergebnisse eines jeden

Landes zusammen. Als generelle Information werden zuerst allgemeine Kenndaten für jedes Land angeführt (alle Werte gelten für das abgeschlossene Jahr 2006) und anschließend die wesentlichen Rating- Ergebnisse aufgelistet. Danach werden die wesentlichen Risiken und Chancen für Betreiber und Projektentwickler stichwortartig beschrieben.

> Abb. 4

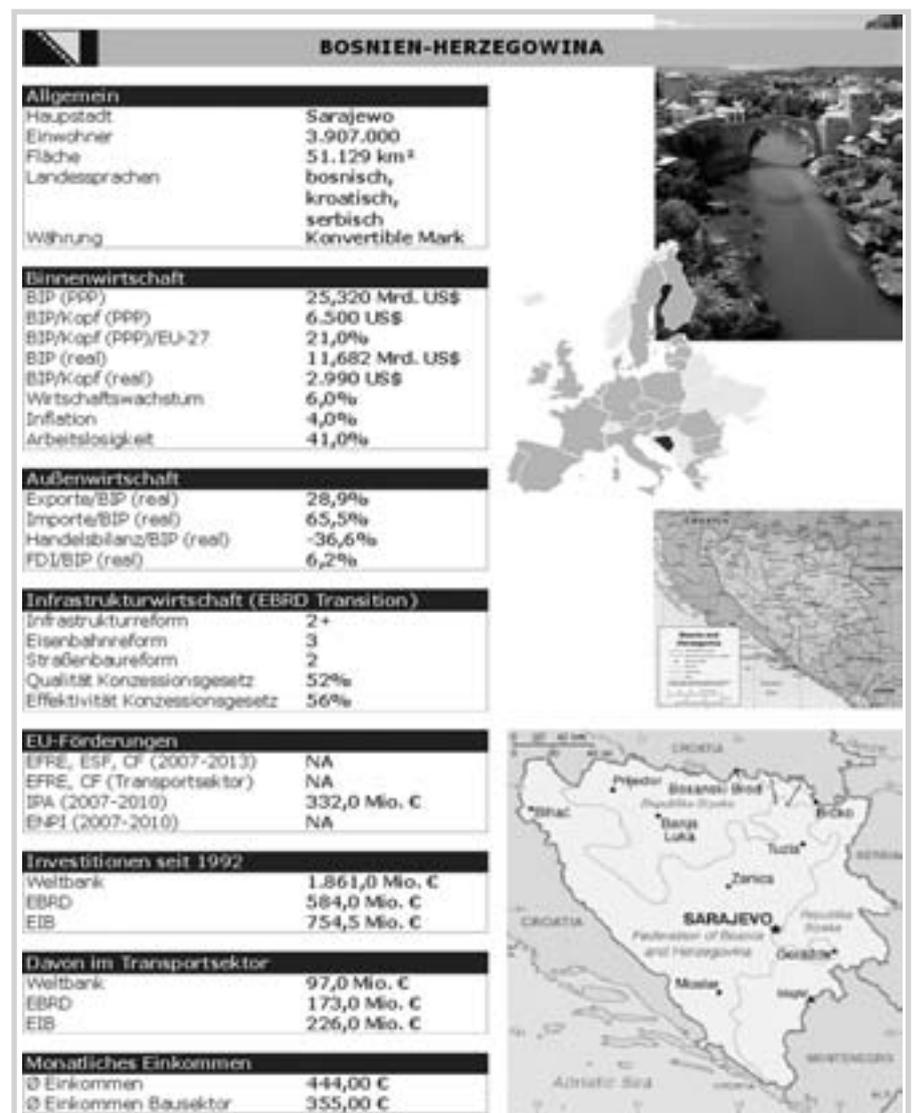


Abb. 2: Länderübersichtsblatt „Wirtschaftsdaten“ (Bosnien-Herzegowina)

SO-europa

VERKEHR IN EUROPA - MAKROÖKONOMISCHE LÄNDERBEWERTUNG

Der Verkehr bildet in Europa einen der wichtigsten Wirtschaftszweige. Mehr als 1.000 Mrd. € werden in diesem Sektor jährlich in Europa erwirtschaftet und etwa zehn Millionen Menschen sind in diesem Bereich beschäftigt. Der Straßenverkehr nahm in den letzten beiden Jahrzehnten v.a. durch die vermehrte Nutzung von Privat-PKW exponentiell zu: 80% aller Fahrten werden mit dem Auto unternommen, gefolgt von Bus (8%), Bahn (6%) und Flugzeug (5%). Jedes Jahr kommen auf den Straßen der EU drei Millionen PKW hinzu. Selbst wenn sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren in einigen Ländern verlangsamen sollte, wird dies in den neuen Mitgliedstaaten und den Westbalkanländern nicht der Fall sein. Dort wird der Besitz von PKW weiter zunehmen, bis die Anzahl der KFZ-Zulassungen den Stand der anderen Länder erreicht hat.

Der europäische Schienenverkehr ist im Rückgang begriffen. Seit 1970 ist sein Marktanteil am Personenverkehr von 10% auf 6% und am Güterverkehr von 21% auf 8% gefallen. Das Eisenbahnnetz verfügt zwar über Kapazitätsreserven, jedoch bestehen Engpässe dort, wo Personen- und Güterzüge die gleichen Streckenabschnitte befahren. Das Hauptproblem des Schienenverkehrs besteht in der mangelnden Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zum Straßenverkehr. Eisenbahnen sind nicht nur langsamer, sondern in Bezug auf Beförderungszeiten auch weniger zuverlässig. Die Eisenbahnnetze in den einzelnen Ländern werden mit verschiedenen Standards betrieben und es ist nicht genug unternommen worden, um sie aufeinander abzustimmen und zu vereinheitlichen. Die Eisenbahn verfügt jedoch über den Vorteil, dass es sich um ein sicheres und sauberes Verkehrsmittel handelt. Voraussetzung der Reaktivierung des Eisenbahntransports ist die Sanierung und Modernisierung des über 50.000 km

großen Eisenbahnauptstreckennetzes in Europa. Motor dieser europäischen Initiative ist neben den TEN-Projekten auch die Maxime der „Interoperabilität“,

die eine Vereinheitlichung der Schienen- und Betriebsnetze anstrebt, um technologische Barrieren zwischen den Mitgliedsländern abzubauen.

Allgemeine Daten	
HAUPTSTADT	Bukarest
EINWÖHNER	21.634.000 (2005)
FLÄCHE	238.391 km ²
EU MITGLIED	01.01.2007
BESONDERHEITEN	Die Republik plant bis 2013 den Neubau von 1800 km an Autobahn im eigenen Land zu realisieren
Planungsablauf	
ALLGEMEIN	gesetzlich geregelt: Legge nr. 50/1991 (2006 letzte Novelle)
UVP	- Gesetzesbeschluss: Law no.265/2006 - Umweltverträglichkeitsprüfung lt. EU Richtlinien
BEHÖRDEN- & BEWILLIGUNGSVERFAHREN	- Denkmalschutzrecht - Naturschutzrecht - Raumplanungsrecht - Umweltschutzrecht - Wasserschutzrecht u.a.
Aktueller Infrastrukturbestand, Verkehrssituation und Entwicklung	
STRASSE	Netzgröße: 79.454 km 228 km Autobahn
SCHIENE	Netzgröße: 11.053 km 3.965 km elektrifiziert
SITUATION	der JOTV beträgt 4.500 (2005) mit einem jährlichen Wachstum um 3,7% seit 2003
ENTWICKLUNG	Straße: seit 1990 ist das Netz um 9% gewachsen, der Fahrzeugbestand hat sich seither verdoppelt (4 Mio. Kfz) und der Gütertransport ist seit 2000 um 13% auf ca. 300 Mio. to gestiegen (Anstieg um 160% transportierte to-km im selben Zeitraum) Schiene: seit 1990 ist das Netz um 2,7% geschrumpft und man musste einen Abbau des Passagiertransport um 75% und des Gütertransport um 69% verzeichnen
Infrastrukturentwicklungsbedarf	
ZUSTAND NETZ	Sanierungs- und Entwicklungsbedarf vorhanden
RAHMENPLAN	Sectoral Operational Programme Transport 2007 - 2013
TRANSPORTSEKTOR ZIELE	- Entwicklung und Modernisierung - Verbesserung des Transports im Dienstleistungsbereich - Ausbau des TEN - Vermehrte Nutzung des Anschlusses an das Schwarze Meer
PRIORITÄRE STRASSENPROJEKTE	- Korridor IV - Korridor IX - (Ploesti) - Brasov - Verbindung nach Transsilvanien - Verbindung nach Moldawien
Organisationen im Transportbereich Straße	
MINISTERIUM	Transport
UNTERNEHMEN	RNCMNR
Potentiale	
Rumänien weist auf Grund seiner Staatsfläche, Bevölkerungszahl, EU Mitgliedschaft und damit verbunden hohen Investitionen im Transportsektor sowie durch den Bau von 1.800 km Autobahn in den kommenden Jahren die größten Potentiale in der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Infrastrukturprojekten im Kernländervergleich für ausländische Unternehmen und Investoren auf. Weiters ist der Staat auf ausländische Unterstützung, vor allem Know-How, angewiesen, will man die EU Finanzierungen gänzlich nutzen.	

Abb. 3: Länderübersichtsblatt „Infrastrukturbestand und Entwicklungsbedarf“ (Rumänien)

Drei übergeordnete Länderkategorien

Grundsätzlich kann für die untersuchten Länder in dieser Studie eine Dreiteilung vorgenommen werden. In Kategorie 1 fallen eindeutig die beiden Vollmitglieder der Europäischen Union: Rumänien und Bulgarien.

Die zweite Gruppe bildet sich aus den offiziellen bzw. potentiellen Beitrittskandidaten zur Union: Albanien, Bosnien- Herzegowina, FYR Mazedonien, Montenegro und Serbien. Obwohl alle genannten Länder insgesamt noch enormen Aufholbedarf in Hinblick auf wirtschaftliche Strukturen und Geschäftsumfeld haben, ist es gerade zur jetzigen Zeit interessant „Greenfield“- oder auch „Brownfield“-Investitionen zu tätigen.

Auch auf Projektebene versprechen sowohl Rumänien und Bulgarien als auch die Anwärterstaaten auf eine EU Mitgliedschaft ein hohes Potential, nicht zuletzt aufgrund der umfangreichen internationalen Fördermaßnahmen.

Kritikern, die zu bedenken geben, der Beitritt würde für diese Staaten auch in acht bis zehn Jahren noch zu früh sein, kann nur entgegengehalten werden, dass die EU i.d.R. keine Bittsteller integriert, sondern ausschließlich wirtschaftliche Boomregionen, von deren Dynamik alle Mitgliedsstaaten profitieren können. Die Vereinigung Europas und die Integration des Westbalkans könnten auch in der Geschichte Europas einen qualitativen Sprung bedeuten und das innere Gefüge der EU vor große Herausforderungen stellen. Erst ein geeintes Europa wird auch seine internationalen wirtschaftlichen und politischen Aufgaben wahrnehmen können und nicht länger nur mit sich und den Narben seiner Vergangenheit beschäftigt sein. Gerade in Zeiten der Wirtschaftskrise ist die verstärkte Integration von SO-Europa besonders wichtig geworden. Mit entsprechender Starthilfe kann das dort ruhende Potential an

Wirtschaftswachstum rasch wieder in Gang gebracht werden.

Die dritte Kategorie umfasst schließlich Moldawien und Ukraine, welche als

Grenzstaaten die Verbindung des russischen Markts mit dem europäischen Markt herstellen.

> Abb. 5



Abb. 4: Länderübersichtsblatt „Chancen und Risiken“ (Bulgarien)

so-europa

Kurz- und mittelfristige Zukunftsmärkte aus wirtschaftlicher Sicht

Bulgarien und Rumänien haben mit dem erfolgreichen EU-Beitritt ihre Führungsrolle in Südosteuropa bewiesen und sind aufgrund ihrer umfassenden EU-Förderungen prädestiniert für künftige Investments. Für **Rumänien** sprechen der größere Binnenmarkt, die rasche Unternehmensregistrierung, mehr als 2,5 Mrd. € Förderungen aus den Strukturfonds EFRE, ESF und CF pro Jahr, mit 36,7% noch vor der Ukraine der größte Anteil am BIP (real) der SEE-9-Region, Platz 1 hinsichtlich Effektivität und Qualität des Konzessionsgesetzes sowie die fortgeschrittenen Infrastrukturreformen, die im Vergleich immer noch günstigen Lohnkosten sowie ein stabiler Staatshaushalt und nicht zuletzt ein Wirtschaftswachstum von 7,7% im Jahr 2006.

Bulgarien kann zwar von der Marktgröße her nicht mit Rumänien mithalten (9,6% Anteil am realen BIP der SEE-9-Region), andere Vorteile etablieren das Land aber auf Platz 2 dieser Studie: der Haushaltsüberschuss von mehr als 3% erlaubt Spielraum für Neuinvestitionen, die neben der Ukraine geringsten Lohnkosten der Region versprechen gute Renditen, das Wachstum ist mit durchschnittlich 5% auch in den kommenden Jahren stabil, Bulgarien profitiert bezogen auf das BIP von höheren EU-Förderungen als Rumänien und schließlich liegt das Land im Infrastrukturreform-Ranking auf Platz 2 in Südosteuropa.

Die **Ukraine** punktet mit ihrer Größe von 603.700 km² und der strategisch wichtigen Position zwischen Russland und der EU als größte Wirtschaftsregion der Welt. Allein das Volumen des Markts rechtfertigt bereits Engagements in der näheren Zukunft. Dem Risiko der politischen Instabilität und der besonders negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise stehen dabei ebenso große Chancen gegenüber, die eine

frühzeitige Marktetablierung und eine geeignete Expansionsstrategie mit sich bringen können. Langfristig kann die Ukraine zur Nr. 1 der Region aufsteigen. Folgende Gründe sprechen dafür: geringe Arbeitslosigkeit, 32,1% Anteil am realen BIP der SEE-9-Region und durchschnittliche Lohnkosten von € 146,00 (niedrigster Wert der Studie).

Serbien beweist durch immerhin 11,4% Marktanteil an der Wirtschaftsleistung in Südosteuropa und der noch schwach ausgeprägten Bauwirtschaft (Anteil am BIP derzeit nur 3,8%) großes Potential für die Zukunft. Jedoch blockiert sich das Land mit seinen politischen Ambitionen und dem getrübbten Verhältnis zur Europäischen Union selbst. Auch die enorm hohe Arbeitslosigkeit von 33,2% wird nur von Mazedonien übertroffen. Trotzdem überzeugen die Vorteile des Landes und die guten Platzierungen im oberen Mittelfeld alle Vergleiche.

Montenegro hat aufgrund struktureller Probleme auf administrativer Ebene im Infrastrukturbereich noch aufzuholen. Zusätzlich wird der kleinste Markt der Region (0,6% SEE-9-BIP-Anteil) von hoher Arbeitslosigkeit (32,5%) und dem höchsten Handelsbilanzdefizit des Westbalkans (-57,4% des BIP) belastet. Nichtsdestotrotz führen der boomende Tourismus und das investorenfreundliche Marktumfeld sowie die geplanten umfassenden Infrastrukturinvestitionen im Ausmaß von mehr als 1,4 Mrd. € zu einem positiven Gesamteindruck.

Bosnien-Herzegowina bleibt klar hinter den Erwartungen zurück und zählt aus wirtschaftlicher Sicht, v.a. was die ungesicherten Finanzierungen und die sowohl topografisch als auch geografisch benachteiligte Lage betrifft, erst mittelbis langfristig zu den Zukunftsmärkten Europas. Ähnliches gilt aufgrund ihrer Strukturschwäche für **Mazedonien** und

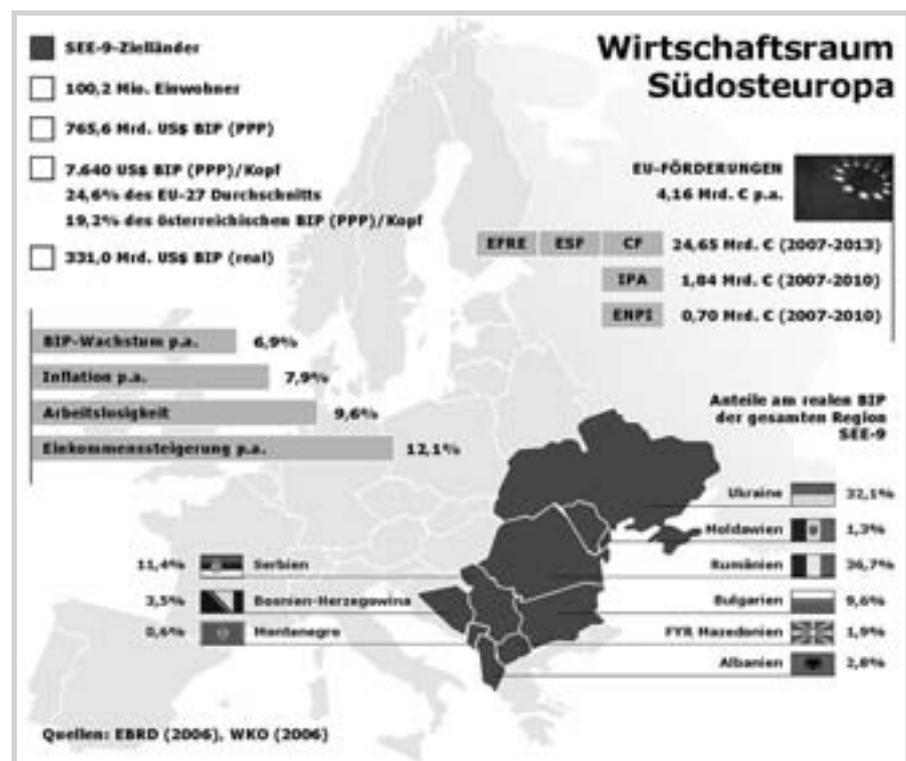


Abb. 5: Wirtschaftsraum Südosteuropa

Albanien. Moldawien belegt den hintersten Platz dieser Studie. In all diesen Ländern werden umfangreiche internationale Engagements notwendig sein, um Impulse für die Wirtschaft zu setzen und langfristig stabile und rentable Märkte aufzubauen.

> Abb. 6

LÄNDERSPEZIFISCHER PLANUNGSABLAUF UND INFRASTRUKTURBEDARF

In der Folge werden die Ergebnisse der Analysen des Planungsablaufes bei hochrangigen Straßenprojekten, der Anwendung von UVP- & Materienrechtsverfahren, der organisatorischen Struktur der Infrastrukturbehörden sowie des länderspezifischen Bedarfs an Infrastrukturprojekten für die fünf detailliert analysierten Länder dargestellt.

Bosnien- Herzegowina

Die Republik Bosnien- Herzegowina ist eine Republik mit zwei Entitäten (Föderation BiH, Republik Srpska) und unterliegt somit einer Gewaltentrennung im eigenen Land, die sich auf sämtliche Phasen der Projektentwicklung sowie auf den gesamten Transportbereich des Landes auswirkt.

BiH ist im Besitz eines geregelten Planungsablaufs, dessen wesentlichster Unterschied zum österreichischen System in der Landakquisition vor dem Baubescheid liegt, sowie eines UVP-Ablaufes. Dieser ist, obwohl BiH nicht zu den Mitgliedsstaaten der EU zählt, auf den Richtlinien und Vorgaben dieser aufgebaut, hatte jedoch bisher noch keine wesentlichen Einflüsse auf ein Projekt und so kam es noch zu keinem Projektabbruch. Ebenfalls sind die durchzuführenden Behörden- und Bewilligungsverfahren festgelegt, besitzen jedoch keine entitätsübergreifende Rechtsgültigkeit, genauso wenig wie die UVP und SUP.

Derzeit verfügt BiH nur über 20 km Autobahn und über ein stark wartungsbedürftiges Verkehrsnetz (die Spuren des Balkankrieges sind heute noch deutlich im Land zu erkennen). Dies beweist die Tatsache, dass man für eine Strecke von 100 km im gekennzeichneten hochrangigen Netz knapp 2 Stunden trotz geringem Verkehrsaufkommen benötigt. Diese Straßen sind zum Großteil (vor allem außerhalb des Einflusses größerer Städte) mit einspurigen Hauptstraßen minderer Qualität in Österreich vergleichbar, wie die Bereisungen des Straßennetzes im Zuge des Forschungsprojektes beweisen.

Trotz alledem expandiert der Straßenverkehr im Güter- sowie Passagiertransport. Aus diesem Grund ist der generelle Entwicklungsbedarf im Land groß, der den Transportbereich stärken und ein fortlaufend zunehmendes Wachstum ermöglichen soll.

Bosnien- Herzegowina hat aus diesem Grund Entwicklungsphasen im Generalverkehrsplan festgelegt, die eine Funk-

tionalisierung und Modernisierung bis 2010 und fortführend eine Strukturierung und Weiterentwicklung des Transportsektors bis 2020 vorsehen. Die derzeitigen Prioritäten liegen dabei auf der Straße und hierbei im Wiederaufbau sowie Ausbau des Bestands. Das derzeit wichtigste Verkehrsprojekt ist jedoch der Bau des Korridors Vc (Projektvolumen: rund 3,2 Mrd. €), wobei im Einzugsgebiet der Trasse 50% der Bevölkerung leben und 60% des BIP erwirtschaftet werden.

Mit den anfallenden Aufgaben im Infrastrukturbereich Straße ist jeweils eine Straßendirektion in den beiden Entitäten vom Ministerium für Transport des Staates beauftragt, weshalb die Entscheidungsstruktur im Land komplex und kostspielig ausfällt. Jedoch weisen beide Institutionen eine Abteilungsuntergliederung auf, die sich mit den jeweiligen Belangen im Verkehrssektor auseinandersetzen, die in Art und Weise der Organisation der ASFINAG ähnelt. Lediglich eine Bemattung der Infrastruktur findet bisher im Land nicht

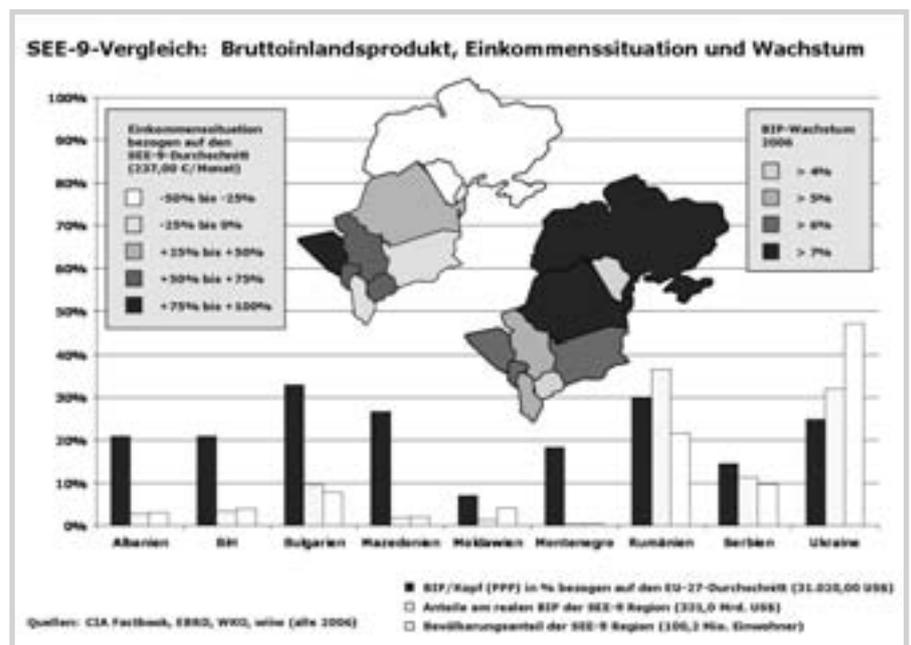


Abb. 6: Vergleich BIP, Einkommenssituation und Wirtschaftswachstum

so-europa

statt, was sich in Zukunft durch den Bau des Korridors Vc jedoch ändern sollte. Bosnien- Herzegowina weist somit Potentiale in der Entwicklung, Planung, im Bau bis hin zum Betrieb für ausländische Unternehmen auf, da das Land eine Weiterentwicklung im Transportbereich zum Ziel hat sowie eine Annäherung an die Maßstäbe der EU anstrebt und ausländische Firmen und Investoren im Land begrüßt. Dies ist jedoch auf Grund der Gewaltentrennung des Staates, des Fehlens einer entitätsübergreifenden Rechtsgültigkeit, vorhandener Rivalitäten sowie Kommunikationsproblemen zwischen den Entitäten mit Hindernissen verbunden und vermindert die vorhandenen Potentiale gravierend.

Bulgarien

Die Republik Bulgarien ist seit Jänner 2007 Mitglied der EU und hat aus diesem Grund verpflichtend die im Planungsablauf durchzuführende SUP und UVP gemäß den Vorlagen und Richtlinien seitens der Union implementiert sowie gesetzlich verankert. Seither kam es bereits mehrfach zu einem Stopp von Bauprojekten durch die Öffentlichkeit. Diese Gesetzmäßigkeit trifft auch auf den vorgeschriebenen Planungsablauf im Land zu, der sich vor allem durch die Landakquisition vor Erhalt des Baubescheids und durch die Ausstellung der Zertifikate 15 und 16 von dem in

Österreich angewandten System unterscheidet. Die festgelegten Behörden- und Bewilligungsverfahren hingegen entsprechen grundsätzlich den in unserer Heimat vorzuweisenden Materienrechten.

Bulgarien ist bereits im Besitz von 331 km Autobahn im eigenen Land und verfügt über ein großes Verkehrsnetz, das sich jedoch auf Grund der unzureichenden Wartung in den vergangenen Jahren in einem schlechten Zustand befindet und zur Hälfte aus Gemeindestraßen besteht. Diese Tatsache führt weiters wegen der starken Nutzung der Autobahnen und Straßen der Kategorie I zu einer Überlastung der übrigen Straßen (Kategorie II und III). Obwohl der Passagiertransport in den letzten Jahren stark zugenommen hat, stagniert der Gütertransport, der zu ca. 90% über die Straße erfolgt, da das Straßennetz auf eine Achslast von nur 10 to ausgelegt ist.

Aus diesem Grund stehen ein dringender Ausbau sowie die Sanierung und Modernisierung des bestehenden Verkehrsnetzes in Bulgarien an. Ebenfalls will man, neben dem Neubau von 818 km Autobahn bis 2015, die Steigerung der Effizienz erreichen sowie die Verlässlichkeit im Straßensektor erhöhen um die Entwicklung des Landes im Transportbereich voranzutreiben. Diese

Ziele finden im SOPT Einzug, der Finanzierungen in der Höhe von 4,7 Mrd. € bis 2015 für den Transportsektor zuweist und prioritäre Projekte auflistet. Bulgarien ist sich jedoch bewusst, dass diese Ziele nur durch die Stärkung des privaten Sektors erreicht werden können und will dementsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der vorherrschenden Situation treffen u. a. durch die Förderung von PPP Modellen.

Die Entwicklung des Transportsektors Straße fällt hierbei in den Aufgabenbereich der Ministerien für Transport und Regionale Entwicklung und öffentliche Arbeiten. Hier ist jedoch aufzuzeigen, dass die nach außen hin festgelegte Verwaltungsstruktur durch unklare Verantwortungsbereiche überschattet wird und die Entwicklung unter persönlichen Machtkämpfen der Minister leidet. Die Ministerien sind ebenfalls für die Durchführung der Projekte verantwortlich. Die Planung, Realisierung und Bemannung fallen jedoch in den Aufgabenbereich des NRIF. Um diese Projekte sowie die Entwicklung des Transportsektors zu ermöglichen, kam es Anfang 2007 zur Einführung der Vignette in Bulgarien.

Bulgarien weist somit große Potentiale in der Entwicklung, Planung, dem Bau und Betrieb von Infrastrukturprojekten auf, da das Land beabsichtigt, sich möglichst rasch an den Transportstandard der älteren EU- Mitgliedsstaaten anzupassen um damit verbunden seine Wirtschaft zu stärken. Als Aufwertung für die zuvor aufgezählten Potentiale ist hier vor allem die EU Mitgliedschaft des Staates hervorzuheben, da diese hohe Investitionen in allen Bereichen des Transportsektors in den kommenden Jahren garantiert und damit verbunden u. a. die Risiken für ausländische Unternehmen, hinsichtlich der Finanzierung von Projekten, schmälert. Zusätzlich plant Bulgarien den Bau von 818 km Autobahn und weist somit, hinter Rumänien, die größten Potentiale aller Kernländer auf.

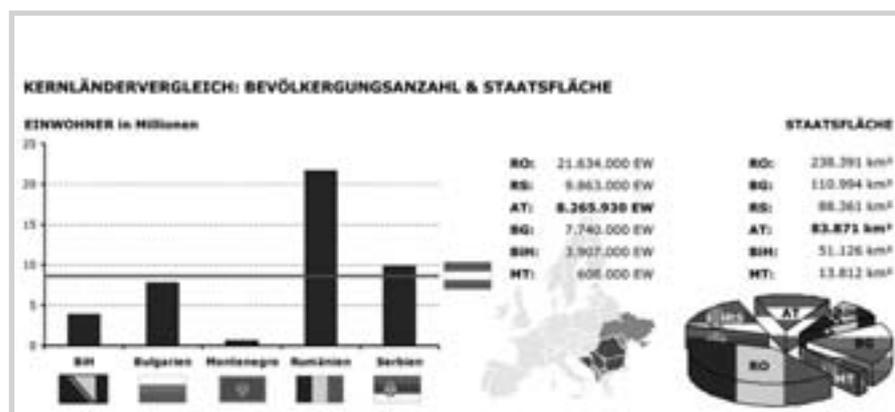


Abb. 7: Kernländervergleich Bevölkerungszahl und Staatsfläche

Montenegro

Montenegro ist zwar im Besitz eines gesetzlich geregelten Planungsablaufes, jedoch fand mit Anfang 2008 eine Reformierung dieses Gesetzes statt. Zudem verfügt die Republik über eine Umweltverträglichkeitsprüfung, allerdings basiert diese auf Vorgaben des Landes und berücksichtigt nicht die Vorgaben der EU. Es kam auch bereits mehrfach zu einer Änderung oder sogar zu dem Stopp eines Projekts auf Grund der Gefährdung bedrohter Tierarten. Weiters sind in Montenegro, ähnlich wie in Österreich, bestimmte Behörden- und Bewilligungsverfahren zu durchlaufen, bevor es zur Realisierung des Projekts kommen kann.

Die Republik besitzt derzeit keinen einzigen km Autobahn im eigenen Land und das 7.000 km große Verkehrsnetz besteht derzeit zu ca. 70% aus lokalen und nicht kategorisierten Straßen. Jedoch befinden sich die Straßen des höherrangigen Verkehrsnetzes in einem guten Zustand und entsprechen in ihrer Art in etwa Bundesstraßen in Österreich.

Zurzeit weisen lediglich 25% des Netzwerks einen Verkehr von > 3.000 Fahrzeugen pro Tag auf mit Ausnahme während der Tourismussaison, in der der Verkehr auf gewissen Strecken auf über 20.000 Fahrzeuge pro Tag ansteigt. Aus diesem Grund wird u. a. der Infrastruktur Straße eine größere Wichtigkeit zugesprochen als der Schiene. Weiters ist der Fahrzeugbestand in Montenegro am Expandieren und obwohl Montenegro vom Krieg verschont wurde, ist das bestehende Verkehrsnetz stark sanierungsbedürftig, da man die Wartung jahrelang vernachlässigt hat.

Die Beseitigung dieses Mangels ist eines der festgelegten Ziele in der ausgearbeiteten Transportentwicklungsstrategie von Montenegro. So will die Republik in den kommenden Jahren 25 strategisch wichtige Projekte im

Bereich Straße, Schiene, Marine und Aviatik mit einem Gesamtwert von 1,4 Mrd. € realisieren um gegen das unzureichend entwickelte Verkehrsnetz vorzugehen. Zu den vorrangigen Zielen im Transportsektor zählt vor allem jedoch der Anschluss an das transeuropäische Netzwerk, da Montenegro selbst über keinen Korridor im Land verfügt und so inkludieren die prioritären Projekte u. a. den Bau der Adriatisch- Ionischen Autobahn (Anbindung an die Korridore Vc und XIII) sowie der Autobahn von Podgorica nach Materevo (Anschluss nach Belgrad, Korridor X).

Die Umsetzung der Projekte, deren Entwicklung und Planung sowie der Erhalt des bestehenden Verkehrsnetzes fällt in die Aufgabenbereiche des Ministeriums für Transport und des *Traffic Directorate*. Dieses wurde erst mit Beginn 2007 vom Ministerium ausgelagert, wird aber weiterhin vom Staat kontrolliert und finanziert.

Montenegro weist somit, vor allem auf Grund des starken Tourismus, große Potentiale im Transportsektor, angefangen von der Entwicklung, Planung, und dem Bau bis hin zum Betrieb, auf und ist gerade deswegen für ausländische Unternehmen und Investoren interessant. Speziell im Bereich Autobahnbau sollte die Nachfrage groß sein, da Montenegro bisher, wie bereits erwähnt, über noch keinerlei Erfahrungen verfügt.

Weiterführend ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass diese Potentiale z.B. auch dem amerikanischen Unternehmen Bechtel nicht entgangen sind, das erste Schritte unternommen hat um in Montenegro aktiv zu werden. Jedoch sind die aufgezeigten Potentiale auf Grund der Tatsache, dass Montenegro das kleinste der untersuchten Kernländer darstellt, über den geringsten Bevölkerungsstand (unter einer Million Einwohner) verfügt und man im Transportsektor in den nächsten Jahren nur knapp 1,5 Mrd. € investiert, zu relativieren.

Rumänien

Wie Bulgarien so zählt auch Rumänien seit 2007 zu den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Wie alle anderen Mitglieder so schreibt auch Rumänien aus diesem Grund verpflichtend die Durchführung einer SUP und UVP, die gesetzlich nach den Vorgaben der EU festgehalten sind, im verfassungsmäßig festgelegten Planungsablauf vor. Diese werden im Land vor allem bei Ausländern streng exekutiert und es kommt zu strengen Kontrollen der Auflagen durch die zuständigen Inspektoren, da diese prozentuell an den ausgestellten Strafen beteiligt sind. Der Planungsablauf unterscheidet sich hierbei vor allem durch das benötigte *Urbanism Certificate*, bei der Realisierung von Infrastrukturprojekten im Land, von dem in Österreich

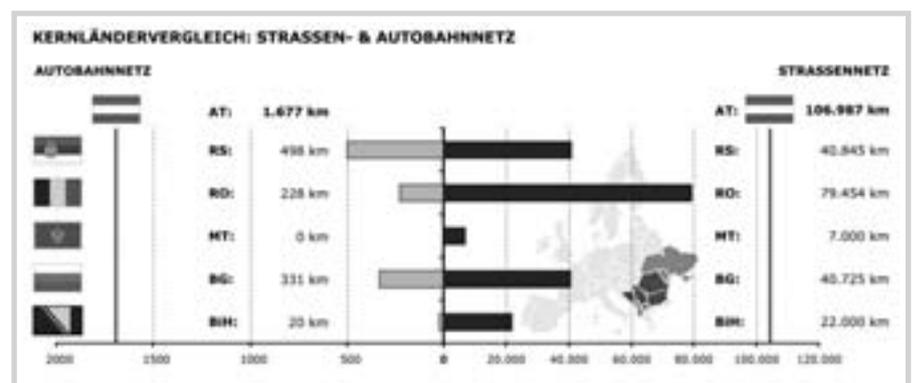


Abb. 8: Kernländervergleich Straßen- und Autobahnnetz (AT = nur Autobahnen)

so-europa

angewandten System. Bei den vorgeschriebenen Behörden- und Bewilligungsverfahren unterscheidet sich Rumänien, wie schon die Länder davor, nur unwesentlich von Österreich.

Das flächenmäßig größte untersuchte Kernland verfügt momentan über 228 km Autobahn und liegt mit einer Dichte von 33,3 km Verkehrsnetz pro 100 km² weit unter dem EU-Durchschnitt. Hinzu kommt noch, dass drei Viertel des Netzwerks aus Landstraßen besteht und das gesamte Netz, auf Grund ungenügender Wartung in den vergangenen Jahren, sich in einem schlechten Zustand befindet. Trotz alledem ist das Netzwerk seit 1990 um 9% gewachsen und obwohl sich die Anzahl der Fahrzeuge im selben Betrachtungszeitraum verdoppelt hat, liegt Rumänien auch hierbei weit unter dem EU-Durchschnitt. Der JDTV mit einem Wert von durchschnittlich 4500, bezogen auf das gesamte Land, wächst jährlich um 2,3%, und liegt damit weit abgeschlagen hinter dem Gütertransport mit einer jährlichen Expansion von 13%. Aus diesem Grund reicht der derzeitige Bestand an Autobahnen schon lange nicht mehr für das Land aus, wobei die bestehende A1 bestenfalls als Schnellstraße angesehen werden kann. Deswegen will man bis 2013 den Bau von 1.800 km Autobahn realisieren. Rumänien will somit durchschnittlich 360 km neue Strecken an Autobahnen pro Jahr bauen und steht somit mit dem größten Bauvolumen an erster Stelle im Vergleich der Kernländer.

Diese Pläne finden sich im SOPT wieder, das die Finanzierung im Transportsektor für die Zeitperiode von 2007 bis 2013 im Land, in einer Höhe von 12,8 Mrd. €, zuweist und die Entwicklung und Modernisierung sowie den Ausbau des transeuropäischen Netzwerks zum vordersten Ziel hat. Weiters stellt das SOPT die Grundlage für den derzeit in Ausarbeitung befindlichen Generalverkehrsplan (siehe auch Machbarkeits-

studie von Luis Berger) dar. Den Ausbau des TEN will man durch den Bau sowie Ausbau der durch das Land ver-

laufenden Korridore IV und IX erzielen, welche neben weiteren Projekten als prioritär deklariert wurden.

Land Projekt	ÜBERSICHTSTABELLE "AKTUELLER INFRASTRUKTURBESTAND"									
	ALLG.		ÖSTERREICH		BOSNIEN-HERZEGOWINA		BULGARIEN		KROATIEN	
	DATEN	ALLG.	DATEN	ALLG.	DATEN	ALLG.	DATEN	ALLG.	DATEN	ALLG.
Erweiterung	[in km]	1.215.538	1.807.000	7.740.300	698.000	21.629.300	8.862.000	21.629.300	8.862.000	21.629.300
Fläche	[km ²]	81.671	51.479	108.894	13.812	278.391	88.361	278.391	88.361	278.391
Streckenanzahl	[km]	596.567	21.828	42.725	7.000	78.404	42.142	78.404	42.142	78.404
Autobahn	[km]	1.137	20	320	0	228	498	228	498	228
Straßennetz	[km]	11.190	1.021	7.328	250	11.053	1.809	11.053	1.809	11.053
Zweigleisig	[km]	0	94	1.038	0	1.905	275	1.905	275	1.905
einleisig	[km]	7.800	777	4.304	106	3.982	1.196	3.982	1.196	3.982
Tunnel [gesamt]	[km]	115	0	0	136	0	78	0	78	0
Brücken [gesamt]	[km]	4.554	0	0	312	3.288	2.038	3.288	2.038	3.288
absolut	[1.000 km]	117	22	42	7	79	41	79	41	79
pro Einwohner	[in 1000]	0,1	0,06	0,06	0,01	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
pro km ²	[in km ²]	1,374	400	347	507	219	462	219	462	219
absolut	[1.000 km]	1.637	0.028	0.331	0	0.228	0.408	0.228	0.408	0.228
pro Einwohner	[in 1000]	0,001	0,0005	0,0005	0	0,0011	0,0008	0,0011	0,0008	0,0011
pro km ²	[in km ²]	18,98	0,39	2,98	0	0,96	5,64	0,96	5,64	0,96
absolut	[1.000 km]	11,06	1,83	7,33	0,23	11,05	3,81	11,05	3,81	11,05
pro Einwohner	[in 1000]	1,11	0,28	0,95	0,42	0,11	0,29	0,11	0,29	0,11
pro km ²	[in km ²]	12,1	20	86	18	46	42	46	42	46

Abb. 9: Übersicht Infrastrukturbestand

Die Entwicklung und Finanzierung von Infrastrukturprojekten liegt in Rumänien in der Hand des Ministeriums für Transport. Planung, Bau, und Betrieb fallen hingegen in den Zuständigkeitsbereich des privatisierten Unternehmens RNCMNR. Dieses ist weiters für die Sanierung und Wartung des bestehenden Straßennetzwerks zuständig, wobei die Finanzierung des letztgenannten über die im Jahr 2002 eingeführte Vignette erfolgt. Wie die ASFiNAG in Österreich so besitzt auch die RNCMNR mehrere Abteilungen, die sich mit je einem Aufgabenbereich des Transportsektors Straße beschäftigen.

Rumänien weist somit auf Grund seiner Staatsfläche und Bevölkerungsanzahl sowie durch den Bau von 1.800 km Autobahn in den kommenden Jahren große Potentiale in der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Infrastrukturprojekten für ausländische Unternehmen und Investoren auf, wobei es bisher noch nie zur Bemaunung landeseigener Straßen durch ausländische Firmen kam. Einen großen Pluspunkt stellt auch für dieses Land, wie in Bulgarien, die mit Anfang 2007 erfolgte EU Mitgliedschaft dar, wodurch hohe Investitionen im Transportsektor seitens der Union für die kommenden Jahre garantiert werden und es diese umzusetzen gilt. Gerade deswegen weist Rumänien große Potentiale im Transportsektor auf, da man auf ausländische Unterstützung und vor allem Know-how angewiesen ist, will man diese Finanzierungsspritzen auch vollständig umsetzen.

Serbien

Die Republik Serbien besitzt, wie die Kernländer zuvor, einen gesetzlich festgelegten Planungsablauf, der dem österreichischen System ähnelt, ist aber in der Umsetzung schwieriger gestaltet. Ebenfalls verfügt man im Land über einen gesetzlich festgelegten UVP- Ablauf und obwohl Serbien nicht zur EU gehört, befolgt man auch hier bereits die Richt-

		ÜBERSICHTSBELE INFRASTRUKTURBESTANDENTWICKLUNG					
Land / Page	RECHNUNGSSYSTEM	RECHNUNGSSYSTEM	RECHNUNGSSYSTEM	RECHNUNGSSYSTEM	RECHNUNGSSYSTEM	RECHNUNGSSYSTEM	RECHNUNGSSYSTEM
RUMÄNIEN	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
SERBIEN	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
TRANSPORTSEKTOR							

Abb. 10: Übersicht Infrastrukturbestandentwicklung



so-europa

linien und Vorgaben der Union. Hierbei ist jedoch zu erwähnen, dass es bisher zu noch keinem einzigen Projektstopp gekommen ist und dem Naturschutz sowie den Materienrechten keine all zu große Bedeutung beigemessen wird, da es meistens nur zu einem Ausbau bereits existierender Straßen kommt. Wie auch in den übrigen Kernländern hat man in Serbien Behörden- sowie Bewilligungsverfahren festgelegt, die mit den in Österreich verlangten Verfahren übereinstimmen, in diesem Land jedoch eher Verhandlungen ähneln.

Nichtsdestotrotz verfügt Serbien derzeit über das größte bestehende Autobahnnetz im Kernländervergleich mit 498 km sowie mit weiteren 136 km Schnellstraßen. Obwohl das Verkehrsnetz lt. eigenen Angaben gut ausgebaut ist, besteht doch mehr als die Hälfte aus Ortsstraßen und das gesamte Netz befindet sich in einem schlechten Zustand auf Grund der unzureichenden Wartung im letzten Jahrzehnt. Weiters entstanden lediglich 14% des Netzes in den letzten 10 Jahren. Dessen ungeachtet verzeichnete man in Serbien einen Anstieg von 29% im Passagier- und 34% im Gütertransport sowie eine starke Expansion der Transportunternehmen.

Um diese Entwicklung im Land weiter voranzutreiben plant man den Ausbau des Korridors X, um u. a. den Verkehr des Korridors IV der Nachbarländer in das eigene Land umzuleiten, sowie den Ausbau der Nord-Süd und Ost-West Achsen. Diese Ziele sowie weitere die Modernisierung, den Bau und die Rehabilitation des bestehenden Transportnetzwerks betreffend finden im *National Investment Plan* für die Periode 2006 bis 2011 Einzug, um die Entwicklung des Transportsektors voran zu treiben. Im NIP sind auch all jene Projekte aufgelistet, denen man oberste Priorität auferlegt hat und die u. a. den Bau der Autobahn Niš – Grenze Mazedonien sowie nach Dimitrovgrad vorsehen. Der Bau der Autobahn Horgoš nach Požega ist bereits im Gange und

zählt zu den größten Projekten im Land, welches von den österreichischen Unternehmen Alpine und Porr in Kooperation realisiert wird und den Bau von 310 km Autobahn mit einer Investitionssumme von 1,1 Mrd. € umfasst.

Für die Entwicklung, die Planung, den Bau und den Betrieb ist das staatliche Unternehmen JP „Putevi Srbije“ zuständig, in dessen Aufgabenbereich auch der Erhalt des bestehenden Netzwerks fällt, dessen Finanzierung u. a. über die Bemautung der bestehenden Autobahnen und Schnellstraßen erfolgt. Dieses Unternehmen weist, der Organisationsform der ASFINAG ähnelnd, 8 Abteilungen auf, die sich mit den einzelnen Belangen des Transportsektors Straße getrennt voneinander auseinandersetzen.

Die Republik weist somit Potentiale für die Entwicklung, die Planung, den Bau und Betrieb im Transportsektor Straße für ausländische Unternehmen auf. Hierbei gilt es zu erwähnen, dass es bereits seit ca. 2 Jahren ein bilaterales Abkommen zwischen Österreich und Serbien gibt, das aus einer Zusammenarbeit besteht um Serbien Know-how zu den Themen Verkehrssicherheit und „kombinierter Verkehr“ zu vermitteln. Weiters ist aufzuzeigen, dass der Betrieb der hochrangigen Straßen derzeit in den Händen von 20 privaten sowie 5 öffentlichen Unternehmen liegt und die Realisierung des größten Infrastrukturprojekts, Bau des Korridors X, in den Händen zweier österreichischer Bauunternehmer liegt.

LÄNDERSPEZIFISCHE RISIKOBEWERTUNG

Jedes in diesem Forschungsprojekt betrachtete Land ist unabhängig und hat seine individuellen Besonderheiten. Im Vergleich der Ratings wurden Tendenzen ersichtlich, welche Länder eher weniger risikoreich und welche sehr

spekulativ sind. Zusätzlich konnten bereits Bereiche identifiziert werden, in denen alle Länder im Allgemeinen einheitlich abgeschnitten haben. Im Zuge umfangreicher Risikoanalysen, die auf den Ergebnissen internationaler Ratings und auf einer Vielzahl an Interviews mit österreichischen und lokalen Vertretern aus dem Infrastrukturbereich, der Außenhandelsstellen, der Europäischen Zentralbank und anderen europäischen Organisationen, basieren, wurden die Bereiche

- > Politik und Umfeld,
- > Wirtschaft und Volkswirtschaft,
- > Recht, Verfahren und Genehmigungen sowie
- > Technik und Abwicklung explizit betrachtet.

Politik und Umfeld

Gemein haben die betrachteten Staaten eine Vergangenheit, die von Auseinandersetzungen und Kommunismus geprägt ist. Die postkommunistische Entwicklung war für alle eine Herausforderung, die manche bereits recht gut gemeistert haben und für die andere noch Zeit brauchen. Einige der Staaten weisen große ethnische Vielfalt auf und haben daher auch eine breite Parteienlandschaft. Das führt oft zu Verzögerungen bei Entscheidungen und Reformen. Bei Regierungswechseln, die in den meisten Ländern oft vor Ende der regulären Legislaturperiode stattfinden, werden bereits getroffene Entscheidungen wieder aufgehoben und neue Prioritäten gesetzt. Reformen im Bereich der öffentlichen Institutionen sind in allen Ländern notwendig, um die Zusammenarbeit der Ministerien zu verbessern.

Besonders kritisch ist dieses Thema in Bulgarien, da drei Ministerien für den Bereich Transport und Infrastruktur zuständig sind und die Abgrenzungen und Schnittstellen sehr unklar sind. Eine Besonderheit in Bosnien – Herzegowina ist die politische Struktur mit der Teilung in zwei Entitäten, die gleich starke oder

gar stärkere Kompetenzen haben, als der Gesamtstaat. Diese Struktur bremst nicht nur Entscheidungen und Reformen, sondern wirkt auf praktisch alle Vorgänge verzögernd. In der Ukraine sind die Strukturen zwar einfacher, aber die permanenten politischen Umbildungen schwächen das Potential des Landes.

Auch in Rumänien ist die Regierung nur mäßig stabil, hinzu kommt erschwerend die starke Fluktuation der Verkehrsminister, die die Umsetzung der vorhandenen Mittel erschwert. In Serbien ist die politische Lage zwar auch nicht stabil, aber der Verkehrsminister ist schon seit einigen Jahren im Amt und trägt durch seine guten Verbindungen zur Forcierung des Infrastrukturausbaus bei. Eine gewisse politische Instabilität haben alle Staaten gemeinsam, am schwerwiegendsten sind die Probleme allerdings in der Ukraine, gefolgt von Bosnien- Herzegowina.

Außenpolitisch gesehen sind Rumänien und Bulgarien, seit dem EU-Beitritt im Jänner 2007 eindeutig die Vorreiter. Mazedonien ist der einzige Staat in der betrachteten Region, der bereits den Beitrittsstatus hat, aber noch einiges bis zum tatsächlichen Beitritt tun muss. Montenegro und Albanien haben bereits ein unterzeichnetes Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen (SAA) mit der EU, während BiH und Serbien erst in den Verhandlungen dazu sind. Mit der Ukraine starten 2008 Verhandlungen über eine freie Handelszone und mit Moldawien gibt es bis dato noch keine Beziehungen. Im Bereich EU-Politik gibt es also in der Region sehr starke Unterschiede. Die politischen Risiken sind in den EU-Mitgliedsstaaten Rumänien und Bulgarien durch die einheitlichen Regelungen und die Kontrollen der Union sicher am geringsten.

Wirtschaft und Volkswirtschaft

Nach schwierigen Jahren des Transformationsprozesses, der nach wie vor noch nicht abgeschlossen ist, Hyperin-

flation und Rezession war in den letzten Jahren in der Region das Wirtschaftswachstum recht groß und die Inflation in den meisten Ländern auf einem angemessenen Niveau. Bis auf Mazedonien und Moldawien hatten alle Länder ein starkes Wirtschaftswachstum im Bereich von 5-7% vorzuweisen. Durch die allgemeine Wirtschaftskrise ist dieses Wirtschaftswachstum zwar stark gebremst worden, wie bereits erwähnt trifft die Wirtschaftskrise aber den Bereich der Infrastrukturentwicklung viel weniger als alle anderen Wirtschaftsbereiche.

Ein Manko aller Staaten ist die mangelhafte Infrastruktur. Wichtig für den Ausbau und den Betrieb ist vor allem die Finanzierung. Rumänien und Bulgarien haben hier den klaren Vorteil, als EU-Mitgliedsstaaten, die gerade für den Ausbau der Paneuropäischen Korridore enorme Förderungen bekommen. Im Gegensatz zu den Finanzierungen internationaler Institutionen, wie der EBRD, Weltbank oder EIB müssen diese Gelder nicht rückbezahlt, sondern „nur“ nach Vorgaben der EU eingesetzt werden. Für Investoren sind diese Projekte mit Abstand die risikoärmsten, da die Überwachung durch europäische Kontrollorgane Korruption und untransparenten Prozeduren vorbeugt. Auch bei Projekten, die von internationalen Instituten finanziert werden, gibt es diese Überwachungen. Ein Verstoß gegen die Auflagen kann zu einem Entzug des Kredits führen und bedeutet damit meist den Projektstopp.

Sehr risikoreich sind für Investoren Projekte, die aus den staatseigenen Töpfen finanziert werden. Die Stabilität von Vereinbarungen ist nur gering und bei einem Wechsel der Regierung oder des Verkehrsministers können sich die Prioritäten drastisch ändern und die Gelder neu verteilt werden. Außerdem sind Vergaben bei solchen Projekten oft sehr untransparent und Auftragsvergaben nicht immer nachvollziehbar. Bei Auslandsgeschäften ist das Währungsrisiko immer ein wichtiges Thema.

Kein Risiko besteht in Montenegro, das den Euro als unilaterale Währung hat, und in BiH und Bulgarien, die durch die Bindung an die ehemalige Deutsche Mark einen fixen Kurs gegenüber dem Euro haben. In den anderen Staaten haben gerade die aktuellen wirtschaftlichen Unruhen zu schwankenden Wechselkursen geführt. Sehr stark betroffen ist davon vor allem die Ukraine, deren Währung an den amerikanischen Dollar gebunden ist. Besonders in den letzten Monaten hat die Inflation in vielen Ländern dramatisch zugenommen, was negative Auswirkungen auf die gesamte Wirtschaftsentwicklung hat.

Sehr unterschiedlich sind auch die Personalkosten und deren Entwicklung. Die nachstehende Abbildung zeigt die durchschnittlichen Personalkosten im Baugewerbe in Südosteuropa. Einzig für Moldawien waren keine Angaben verfügbar. Am günstigen sind die Personalkosten momentan noch in Bulgarien, werden durch den EU-Beitritt in den nächsten Jahren tendenziell ansteigen. Starke Anstiege sind in Zukunft vor allem in Rumänien zu erwarten. Abgesehen von dem EU-Beitritt, der zu einer gewissen Harmonisierung der Personalkosten führen wird, gibt es in Rumänien auf Grund der hohen Auswanderungsrate auch einen Mangel an Arbeitskräften vor allem im Baubereich.

> *Abb. 11*

Die große Gemeinsamkeit ist, wie bereits erwähnt, der Mangel an Infrastruktur. Vor allem auch unter Berücksichtigung der steigenden Mobilität und dem Wachstum des Tourismus in manchen Ländern, z. B. Montenegro, ist die Infrastruktur für eine funktionierende Marktwirtschaft von wesentlicher Bedeutung und ein Ausbau daher essentiell. Wichtig ist dabei auch der Bereich Betrieb und Instandhaltung, in dem es oft an Erfahrung mangelt. Bedarf ist also mit Sicherheit in der ganzen Region vorhanden.

so-europa

Recht, Verfahren und Genehmigungen

Das Rating von Transparency International zeigt, dass Korruption in der gesamten Region ein kritisches Thema ist. Die Ausprägungen variieren zwar, aber die öffentliche Verwaltung ist meist davon betroffen. Wie aktuelle Fälle in Serbien zeigen, geht dies bis in die obersten Regierungsebenen. Bei Vergabeverfahren kommt es bei staatlich finanzierten Projekten, die nicht von internationalen Institutionen überwacht werden, oftmals zu untransparenten Vergaben oder auch vermeintlichen Verfahrensfehlern, die zu einem Entzug des Zuschlages führen.

Lokale Partner sind ein Muss bei einer Expansion nach Südosteuropa. Wichtig sind nicht nur die Kontakte, die ein lokaler Partner mitbringt, sondern auch die rechtliche Befugnis. In den meisten Ländern sind ausländische Firmen nicht berechtigt Planungen für öffentliche Projekte zu erstellen oder brauchen zumindest eine Freigabe der Pläne durch einen eingetragenen Prüferingenieur. Genehmigungen können in der Regel auch nur durch befugte Planer eingereicht werden und diese Befugnis wird ausländischen Firmen i.d.R. nicht erteilt.

Das Thema Genehmigungen bedeutet in ganz Südosteuropa vor allem eines: erheblicher zeitlicher Aufwand. Die öffentlichen Institutionen bedürfen effizienterer Organisation und neuer Strukturen um Verfahren schneller abzuwickeln. Reformen werden in den meisten Ländern bereits angestrebt, sind aber bisher noch mäßig erfolgreich, oder werden durch politische Probleme immer wieder verzögert. Zu diesen strukturellen Schwierigkeiten kommen in einigen Ländern auch noch starke Kapazitätsschwächen in den Ministerien und Behörden. Beispielsweise in Montenegro sind die Strukturen recht klar, aber durch die geringen Gehälter in der öffentlichen Verwaltung mangelt es an Personal. Bulgariens komplexe Struktur

der Ministerien wurde bereits erwähnt. Diese zieht sich durch bis zu den Behörden und bedeutet einen erheblichen Aufwand bei Materienverfahren.

In den neuen EU-Staaten, bringt auch die nun verpflichtende UVP gewisse Schwierigkeiten. Die bereits in Reformprozessen verstrickten Institutionen müssen sich zusätzlich mit einem relativ komplexen Umweltprüfungsverfahren auseinandersetzen und haben noch nicht ausreichende Erfahrung im Umgang damit. Die Folge sind weitere Zeitverzögerungen, die nur durch eine optimale Vorbereitung der Einreichunterlagen etwas minimiert werden können.

Ein zusätzlich Zeit verzögernder Faktor ist in der gesamten Region die Grundeinlöse. Das gemeinsame Problem wird verursacht durch unterschiedlichste Systeme und verschiedene Zuständigkeiten. Die Aufzeichnungen wurden in der Vergangenheit nicht immer gewissenhaft geführt und sind lückenhaft. Außerdem führte die postkommunistische Restitution zu „Grundstückserstückelungen“ und erschwert gerade bei Straßenprojekten die Grundeinlöse. In Rumänien gibt es historisch bedingt drei unterschiedliche Systeme zur Grundstücksbesitzeintragung und die Zuständigkeiten streuen von Gemeindeämtern bis hin zu staatlichen Behörden.

Für Ausländer ist der private Grunderwerb nicht möglich, was aber durch die Gründung eines Tochterunternehmens umgangen werden kann. Im Straßenbau ist der Auftraggeber, also die diversen Traffic Directories und zuständigen Institutionen, für die Grundeinlöse verantwortlich. Die zeitlichen Verzögerungen wirken sich aber natürlich auch auf den Investor oder Planer aus und sollten unbedingt berücksichtigt werden.

Um für Investoren attraktiver zu werden haben einige Länder Südosteuropas die Körperschaftssteuer drastisch gesenkt. In der Region ist Montenegro mit 9% Körperschaftssteuer am attraktivsten. Dicht gefolgt von Serbien und Bulgarien mit jeweils 10% Flat Tax. Die höchsten Abgaben zahlt man mit 25% in Albanien und der Ukraine. Auch dort sind Senkungen und die Einführung einer Flat Tax bereits geplant. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind in der gesamten Region stark verbesserbar. Investoren sind aus rechtlicher Sicht nur wenig geschützt und die Risiken sehr groß.

Technik und Abwicklung

Technik und Abwicklung sind die Bereiche, die von Projekt zu Projekt sehr unterschiedlich sind. Daher wurden in der länderspezifischen Analyse nur sehr allgemeine Themen behandelt. Wesent-

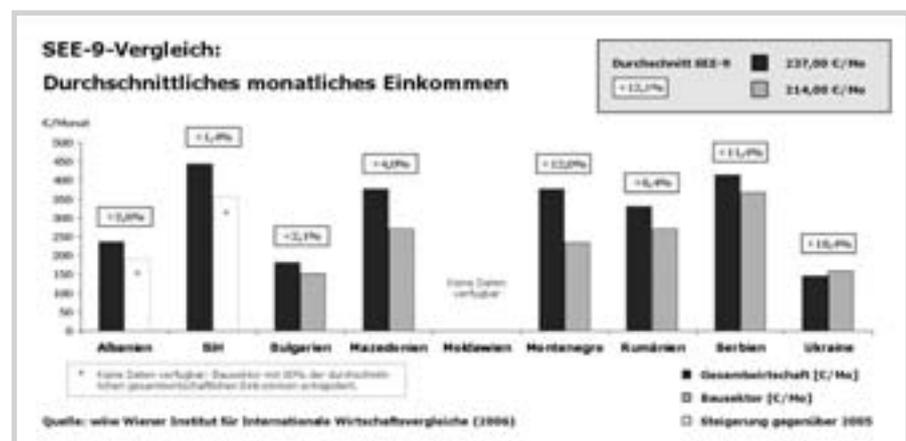


Abb. 11: Vergleich Personalkosten

lich ist bei einem Engagement im Ausland die Kenntnis der gültigen Normen. In der analysierten Region bedeutet das, dass es neun unterschiedliche Normierungen mit individuellen Besonderheiten gibt.

Im Bereich Zoll können nicht nur erhebliche Kosten anfallen, sondern auch wertvolle Zeit verloren gehen. Laut Doing Business Report dauern Importe nach Moldawien und in die Ukraine zwischen 35 und 40 Tagen.

Erdbeben sind vor allem in Rumänien, Bulgarien, Albanien und Mazedonien ein ernst zu nehmendes Thema. Gerade in Rumänien und Bulgarien liegen Teilstrecken der paneuropäischen Korridore auf Erdbebenkonzentrationszonen. Das Klima und die Wettersituation sind in allen Ländern etwas unterschiedlich, kalte Winter mit Schneefall gibt es allerdings in Teilen jedes Landes.

Nicht zu vergessen sind die kulturellen Unterschiede und die unterschiedlichen Arbeitsweisen. Die Produktivität und die Arbeitsweise sind einfach nicht mit der, in Österreich üblichen, vergleichbar. Die qualitativen Anforderungen an Subunternehmer sollten daher immer sehr genau formuliert und vertraglich fixiert werden. Trotz allem muß immer wieder mit mangelhaften Leistungen gerechnet werden. Generell sollten für alle betrachteten Länder immer zusätzliche Zeitreserven für Unvorhergesehenes einkalkuliert werden, da Verhandlungen, Arbeitsweise und Abläufe einfach nicht mit den in Österreich gewohnten zu vergleichen sind.

Vergleich der wesentlichen Chancen

Die Analysen dieses Forschungsprojekts haben gezeigt, dass die Expansion nach Südosteuropa mit erheblichen Risiken verbunden ist. Neben den bekannten Risiken bleibt auch noch ein großer Graubereich des Unbekannten und Unvorhersehbares. Trotz allem bieten diese zum Teil sehr aufstrebenden Märkte ein großes Potential im Bereich

Infrastruktur. Die größte Chance ergibt sich bereits aus dem Mangel an gut ausgebauten Verkehrsnetzen und auch aus der geringen Erfahrung im Umgang mit Betrieb und Instandhaltung von Straßen. Dem gegenüber steht immer die Schwierigkeit der Finanzierbarkeit.

Die besten Chancen bieten daher Rumänien und Bulgarien, die sehr hohe Fördervolumina von der EU für den Ausbau des Straßennetzes bekommen. In Bulgarien sind die momentan noch sehr niedrigen Personalkosten und Steuersätze ein zusätzlicher Anreiz. Das Umfeld Serbiens ist in fast allen Bereichen sehr risikobehaftet, aber die starke Position des Infrastrukturministers sorgt für einen deutlichen Aufschwung des Bausektors. Ähnlich ist die Situation in Montenegro, wo eine starke internationale Konkurrenz vorhanden ist und Finanzierungsmöglichkeiten seitens des Staates praktisch nicht möglich sind. Der starke Infrastrukturbedarf durch den Aufschwung des Tourismus beschert für die nächsten Jahre hingegen starke Bautätigkeiten. FYR Mazedonien stellt vor allem für Betreiber ein chancenreiches Umfeld dar.

Die Vorgaben für einen späteren EU-Beitritt verlangen, dass die beiden durch Mazedonien verlaufenden paneuropäischen Korridore VIII und X, als wesentliche Bestandteile der Nord-Süd und Ost-West Achsen, nachhaltig nutzbar sind. Der Mangel an Erfahrung im Betrieb und Instandhaltung erfordert internationale Unterstützung.

Auf Grund des großen Bedarfs an Know-how hat, neben Planung und Betrieb, auch das Feld Beratung starkes Potential. Die internationalen Institutionen wie EU, EBRD, EIB und Weltbank fördern und finanzieren gerade diese Beratungsleistungen zur Verbesserung des Marktumfelds. Durch eine Registrierung bei diesen Institutionen bekommt man Zugang zu sämtlichen ausgeschriebenen Beratungsdienstleistungen und hat die Möglichkeit in diesen Ländern Fuß zu fassen.

AUSBLICK UND EMPFEHLUNGEN

Im Wesentlichen ist bei großen Projektvolumina, wie sie im Infrastrukturbereich üblich sind, vor allem eine stabile Finanzierung relevant. Die EU stellt diesen wichtigen Faktor für Rumänien und Bulgarien bereits sicher. Momentan bieten diese beiden Staaten damit den Markt mit dem größten Potential, bei etwas geringeren Risiken als in der restlichen Region.

Interessant sind auch die Möglichkeiten in FYR Mazedonien, das auf dem Weg zum EU – Beitritt noch einige Veränderungen durchzuführen hat und dabei auf internationales Know-how angewiesen ist. Mit der EU als Auftraggeber sind dazu die Risiken noch relativ gering.

Auf lange Sicht bietet die Ukraine den Standort, der großes Potential für infrastrukturelle Erweiterungen und große Projekte hat. Dazu müssen allerdings erst die politischen Schwierigkeiten bereinigt und die notwendigen Reformen zur Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen durchgeführt werden und das Land sich wieder von der allgemeinen Wirtschaftskrise erholen.

Auch Serbien muss erst außenpolitische Themen klären und Justiz- und Verwaltungsreformen durchführen bevor die Infrastruktur im notwendigen Maß erweitert werden kann. Die erste Priorität wird allerdings vor allem auf der Sanierung und dem Ausbau der innerstädtischen Straßen, die stark überlastet sind, liegen.

Montenegro wird in den nächsten Jahren als Tourismusstandort stark an Bedeutung gewinnen und damit die Bautätigkeiten für die nächsten Jahre antreiben. Ein Stück von diesem Kuchen zu bekommen wird trotzdem nicht ganz einfach sein, da schon jetzt einige internationale Firmen diese Chance bereits entdeckt haben und sich ihren Platz am Markt gesichert haben.

so-europa

Eine Expansion nach Moldawien, Bosnien–Herzegowina und Albanien scheint bei der aktuellen Situation der Länder sehr gewagt und die Chancen auf Grund der strukturellen und politischen Probleme nur gering. Außerdem fehlt es in diesen Staaten vor allem an nötigen Geldern, da Förderungen und Finanzierungen internationaler Institutionen auch nur gering ausfallen.

Zusammenfassend ist der Weg nach Südosteuropa auf Grund der genannten Hindernisse und Schwierigkeiten zwar steinig, aber unter Berücksichtigung dieser Risiken in den meisten Ländern mittel- bis langfristigfristig dennoch lohnenswert.

Zusammenfassend kann, mit Ausnahme von Moldawien, grundsätzlich eine Empfehlung für weiteres Engagement in allen untersuchten Ländern Südosteuropas ausgesprochen werden. Auf Basis der vorliegenden Grundlagendaten und allgemeinen Analysen wird darüber

hinaus für jedes zu bewertende Einzelprojekt eine detaillierte Analyse auf Projektebene nachhaltig empfohlen. Rückschlüsse von allgemeinen Risiken und Chancen auf Einzelprojekte sind nur mit Einschränkungen möglich. Daher können einzelne Projekte durchaus ein besseres bzw. schlechteres Chance-Risiko-Verhältnis aufweisen, als die globale Sicht dieses Forschungsprojektes aufzeigt.

Die raschen Veränderungen auf politischer und wirtschaftlicher Ebene können aber auch eine laufende Überprüfung bzw. ggf. sogar eine Neubewertung eines Landes erforderlich machen.

Erfolgreiche Aktivitäten in Südosteuropa bauen auf das unternehmerische Feingefühl, jene Projekte zu identifizieren, die innerhalb eines schwierigen (und damit chancenreichen!) Marktumfeldes bessere Rahmenbedingungen aufweisen, als Projekte in dem jeweiligen Land im Allgemeinen. Dabei ist das Bewusstma-

chen von Risiken oft der erste Schritt zum Erfolg. Mut machen sollte jedoch ein entscheidender Wettbewerbsvorteil österreichischer Unternehmen, der nicht zu unterschätzen ist: der Know-how-Vorsprung bei der Abwicklung komplexer und kostenintensiver Bauvorhaben. <<

Quellenverzeichnis:

- > Stempkowski Rainer: Abschlussbericht F&E Projekt „Infrastrukturprojekte in Südosteuropa“, FH JOANNEUM, 04/2008
- > Möstl Bernhard: Finanzierung von Infrastrukturprojekten in Südosteuropa, Graz: Diplomarbeit FH JOANNEUM 2008
- > Schmied Christoph: Planungsablauf & Bedarfsanalyse von Infrastrukturprojekten in Südosteuropa, Graz: Diplomarbeit FH JOANNEUM 2008
- > Ulrich Sandra: Risikoanalyse für die Entwicklung und den Betrieb von Infrastrukturprojekten in Südosteuropa, Graz: Diplomarbeit FH JOANNEUM 2008

Austrian Standards plus 
Publishing

Der Bauvertrag und die ÖNORM B 2110 – Ausgabe 2009

Anwendung und Umsetzung in der Praxis

Die ÖNORM B 2110 – „Allgemeine Vertragsbestimmungen für Bauleistungen“ ist mit 1. Jänner 2009 neu erschienen: Mit neuer Struktur, vielen Detailänderungen und einer umfangreichen Neugestaltung des Kapitels über die Leistungsabweichung (Nachtragsmanagement) präsentiert sich die ÖNORM nun in einer modernen und zeitgemäßen Form. Der Praxiskommentar vom Top-Experten DI Dr. Andreas Kropik (Universitätsprofessor für Bauwirtschaft und Baumanagement an der TU Wien, Geschäftsführer eines auf bauwirtschaftliche Fragen spezialisierten Beratungsunternehmens, stv. Vorsitzender des ÖN-Komitees ÖN-K 015, das für die ÖNORM B 2110 verantwortlich zeichnet, Fachautor) spricht alle operativ Tätigen an, bietet aber auch Juristen und Gutachtern umfassende Informationen.

Die Problembewältigung im Zusammenhang mit einem auf der ÖNORM B 2110 basierenden Bauvertrag ist in verständlicher Form dargestellt und den Bedürfnissen der Praxis angepasst. Das Buch folgt dem Aufbau der ÖNORM B 2110 Ausgabe 2009 und kommentiert den Inhalt der jeweils im Original mit abgedruckten Abschnitte. Die gegenüber der Ausgabe 2002 neu gestaltete ÖNORM B 2110 ist – ebenso wie

bauvertragsrechtliche Probleme und einschlägige Judikatur – umfangreich kommentiert, insbesondere jene Themen, die in der Praxis häufig Konflikte auslösen. Besonderes Augenmerk ist auf die Darstellung der Verknüpfung der einzelnen ÖNORM-Bestimmungen miteinander und zur aktuellen Judikatur gelegt. Der Standardkommentar ist ein unverzichtbarer Arbeitsheft für alle Anwender der ÖNORM B 2110!

Andreas Kropik

Der Bauvertrag und die ÖNORM B 2110 – Ausgabe 2009

Anwendung und Umsetzung in der Praxis 2., vollst. überarb. Aufl. 2009, ca. 472 Seiten, geb., Austrian Standards plus Publishing
ISBN: 978-3-85402-182-7
Best.-Nr.: ÖN-V 2

Preis: EUR 144,00 (exkl. USt)



Erscheint Ende Jänner 2009. Jetzt vorbestellen!
Sie erhalten Ihr/e Exemplar/e umgehend bei Erscheinen zugesandt