



Autobahnen: Sanieren statt Neubau

Der Verkehr nahm 2013 nur leicht zu, die Asfinag setzt auf Verbesserungen im Netz.

Der Verkehr auf Österreichs Autobahnen hat 2013 zugenommen, wenn auch nur leicht. So legten dort im Vorjahr Lkw knapp 3,16 Milliarden Kilometer zurück, um 1,3 Prozent mehr als noch im Jahr 2012. Bei den Pkw beträgt das Plus dagegen nur noch 0,9 Prozent. Für den Autobahnbetreiber Asfinag bedeutet dies vor allem eines: Die Zeit der großen Ausbauten ist vorbei, nun geht es darum, die Qualität des bestehenden Verkehrsnetzes auszubauen.

„Veränderungen von einem Prozent auf oder ab sind grundsätzlich wenig erklärbar“, sagt Verkehrsexperte Werner Rosinak. Die vorliegenden Zahlen zeigen aber, dass etwa im Großraum Wien eine Sättigung eingetreten ist. „Wenn die Autobahn zu voll ist, steigen die Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel um, oder weichen auf niederrangige Straßen aus“, erklärt Rosinak. „Wir haben etwa auf der Ost-Autobahn (A4) früher sehr hohe Steigerungen gehabt. Nun ist auch dort die Sättigung erreicht.“

Lückenschlüsse

„Neue Autobahnen ziehen nur neuen Verkehr an.“ Das Argument, dass die Grünen gerne bringen, sieht auch Rosinak. „Das Autobahnnetz in Österreich ist gut ausgebaut. Wir brauchen daher keine neue Autobahnen.“ Da und dort brauche es aber Lückenschlüsse, wie etwa die A5 von Wien in Richtung Tschechien. „Die europäischen Hauptstädte Prag und Wien sollten durch eine Autobahn verbunden sein“, sagt Rosinak. Es gibt auch Regionen, die gegen eine Autobahn sind, etwa in der Südsteiermark. „Der Schokoladehersteller Zotter aus Riegersburg exportiert in die ganze Welt. Der sagt, dass für ihn die ersten 30 Kilometer nicht so wichtig sind“, sagt Rosinak.

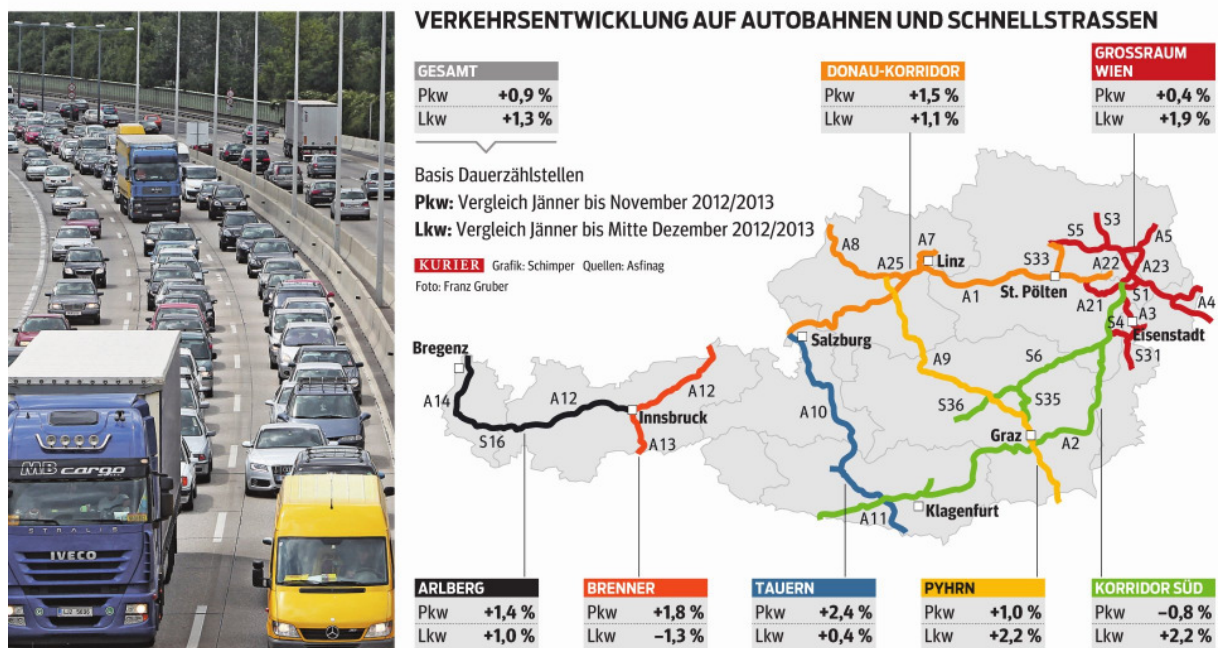
Für die Asfinag ist jeder Anstieg des Lkw-Verkehrs hingegen ein Segen. 2012 war der Lkw-Verkehr noch um 0,3 Prozent zurückgegangen. Für 2013 kann der Autobahnbetreiber mit 1,13 Milliarden Euro aus der kilometerabhängigen Lkw-Maut rechnen. Asfinag-Chef Klaus Schierhackl begründet den Anstieg mit der besseren Wirtschaftslage im Vorjahr. Neben der Lkw-Maut darf sich die Asfinag auch über Einnahmen aus der Pkw-Vignette (402 Millionen Euro) und Sondermauten (136 Millionen Euro) freuen. Mautsünder tragen nochmal 25 Millionen bei. So kann die Asfinag knapp 1,7 Milliarden Euro einheben.

Geld, das dafür verwendet werden sollte, die hohe Qualität der Autobahnen zu halten und zu steigern, findet Rosinak.

Das will auch die Asfinag. „Wir haben zuletzt unser Neubauprogramm zurückgefahren und konzentrieren uns vor allem auf die Verbesserungen“, sagt Asfinag-Sprecher Christoph Pollinger. So soll vor allem die A9 Pyhrn-Autobahn sicherer werden. 2014 werden daher die Umbauten der einröhrigen Tunnelstrecken – die Tunnelkette Klaus sowie der Bosruck- und der Gleinalmtunnel – vorangetrieben. Bis 2019 soll dann die gesamte A9 ohne Gegenverkehr befahrbar sein.

Auch die Lückenschlüsse an die Landesgrenzen werden 2014 forciert. So wird die S7, die Fürstenfelder Schnellstraße, den Anschluss an die ungarische Grenze bringen, und die S10 wird die Mühlkreis-Autobahn A7 mit der tschechischen Grenze verbinden.

Verkehrsentwicklung



Link zum Online-Artikel:

<http://kurier.at/chronik/oesterreich/autobahnen-sanieren-statt-neubau/43.748.806>