

Finanz-Engpass bei Bahn und Straße

Verkehrsprojekte werden auf Eis gelegt

Wegen der Verschuldung von ÖBB und Asfinag werden Streichlisten bei Bauvorhaben konzipiert.

VON ANDREAS SCHNAUDER

Der Winter ist zwar noch nicht in Sicht. In der heimischen Verkehrspolitik ist aber bereits die Eiszeit ausgebrochen. Angesichts der finanziellen Engpässe dürften mehrere Prestige-Vorhaben im Infrastruktur-Bereich eingefroren werden, hieß es am Donnerstagsausgewählten Kreisen.

Die Ereignisse überschlagen sich dabei: Fast gleichzeitig brüten ÖBB, der öffentliche Straßenbetreiber Asfinag und die Koalitionsverhandler über unterschiedlichen Konzepten. Die Ausgangslage ist einigermaßen dramatisch. Der Bahn fehlen jährlich an die 300 Millionen Euro, will sie an den vereinbarten Projekten festhalten. Bei der Asfinag beläuft sich das Loch auf 400 bis 500 Millionen Euro.

Streichkonzert Die möglichen Maßnahmen zum Gegensteuern sind relativ simpel: Entweder die Einnahmen werden erhöht, oder Bauvorhaben gestrichen. Tatsächlich wird bereits heftig an einer Kürzung der Projekte gearbeitet. Bei der Asfinag wer-

den dem Vernehmen nach die Mühlviertler Schnellstraße von Linz nach Freistadt (S10), die S34 zwischen St. Pölten und Wilhelmsburg sowie die S1-Verlängerung (der Bau des Tunnels unter der Lobau wird gerade von Umweltschützern torpediert) geopfert.

Der Asfinag droht wegen der Preisexplosion bei den Straßenbauten der Kollaps. Bestätigt wurde gestern, dass die Schulden von derzeit 10 Mrd. Euro bis Mitte des nächsten Jahrzehnts auf 15 Mrd. Euro steigen werden. Wie sich die Kosten einzelner Projekte entwickeln, zeigt das Beispiel der S7 von Fürsten-



Reithofer will Hilfe von Grasser

feld nach Helligenkreuz: 2002 wurden 113 Mio. Euro projektiert, der derzeitige Planungsstand liegt bei 600 Mio. Euro. Hauptursache für die Verteuerung sind Tunneln, Lärmschutzwände und Grundablösen, deren Kosten völlig unterschätzt wurden.

Vignette Nun hofft man in der Asfinag auf eine Anhebung des Vignetten-Preises, wobei eine Verdoppelung auf rund 140 Euro adäquat sei. Noch besser wäre eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut (Artikel rechts).

In der Bahn werden ebenfalls Prestige-Vorhaben wie der Koralm-Tunnel und der

Zentralbahnhof hinterfragt. Der ÖBB sind einnennenseitig die Hände gebunden, weshalb höhere Zuschüsse gefordert werden. Gegen diesen Wunsch von Bahn-Chef Martin Huber stemmte sich

bisher ÖBB-Präsident Wolfgang Reithofer. Nach der gestrigen Aufsichtsratsitzung beteuerte letzterer, er sei mit Huber einer Meinung, dass der Bund den Streckenbau zahlen müsse.

► Road Pricing

Verdreifachung der Pkw-Maut

Die Einführung einer elektronischen Maut für Pkw käme die Autofahrer teuer zu stehen. Derzeit orientiert man sich an einem Kilometer-Tarif von 5 Cent – dem derzeit niedrigstem Wert in Europa. Doch im Vergleich zur Vignette wäre das viel: Auf die Fahrleistung umgelegt, kos-

tet das Pickel den Autofahrer derzeit 1,6 Cent je km. Das Road Pricing brächte somit eine Verdreifachung des Tarifs. Für die Asfinag wäre die Umstellung dagegen ein Segen. Die Mehreinnahmen von 600 Mio. € lägen sogar über dem Bedarf, 100 Mio. € könnten an Pendler zurückgegeben werden.



KURIER / Fr, 1.12.06 / S. 21