

Asfinag-Schuldenberg wächst weiter

Der staatliche Autobahnbauer wird heuer erstmals die magische Schuldengrenze von zehn Milliarden Euro überqueren



Kleiner Beitrag zum großen Schuldenberg: der Autobahnknoten Vösendorf-Schwechat.

Foto: APA

Wien – Weiter auf der ansteigenden Schuldenbergstraße bleibt der staatliche Autobahnbauer Asfinag. 2005 haben sich die Netto-Verbindlichkeiten auf 9,2 Milliarden Euro erhöht, heuer wird aufgrund des im Generalverkehrsplan verordneten Bauplans die Zehn-Milliarden-Schwelle durchfahren. Die Bauinvestitionen steigen um 279 Mio. auf 1,25 Mrd. Euro.

Wird unverdrossen weitergebaut, bleibt die Asfinag auf der Direktissima Richtung 14 bis 15 Milliarden Euro, wo sie ungebremst spätestens 2015 ankommen wird. Der Grund: Die Einnahmen bleiben konsequent hinter den Ausgaben zurück: Die Pkw-Vignettenerlöse sollen heuer von 305 auf 308 Mio. Euro steigen, – obwohl sie 2005 mit 303 Mio. Euro bereits um eine Million hinter jenen im Jahr 2004 geblieben sind – weil der hohe Spritpreis die Autofahrer zum Sparen zwingt und statt Jahresvignetten zunehmend nur Wochenkarten gekauft werden. Mit Pkw-Streckenmauten fährt man konsequent 113 Mio. Euro ein, die Lkw-Mauterlöse budgetiert man – trotz mautsparenden Umfahrvverkehrs über Tschechien – 780 Mio. Euro optimistisch um fünf Mio. Euro höher.

Lichtblick

Damit wird das Delta zwischen Einnahmen und Schulden stetig größer. Der Zinsendienst, der sich 2005 bereits mit einem um 80 auf 385 Mio. Euro höherem negativen Finanzergebnis zu Buche schlug, soll heuer wieder um 30 Mio. Euro sinken. Ein Lichtblick: Wenigstens der Gewinn (EGT) in Höhe von 355 Mio. Euro wird thesauriert, wodurch die dünn gewordene Eigenkapitaldecke eine neue Asphaltenschicht bekommt und auf 640 Mio. Euro steigt. Irgendwann soll die Eigenkapitalquote 20 Prozent ausmachen – derzeit beträgt sie schlanke 5,6 Prozent. Dass dabei die Streichung wenig frequentierter Strecken hilfreich wäre, bestreiten die Asfinag-Vorstände Christian Trattner (Finanzen) und Franz Lückler (Bau und Betrieb) gar nicht. Das sei aber Sache des Eigentümers.

Der Eigenkapitalaufbau erfolgt freilich nicht ganz aus freien Stücken. Damit soll verhindert werden, dass die Straßenbauschulden voll auf die Staatsverschuldung durchschlagen, derzeit müssen sie ins Maastricht-Defizit nicht eingerechnet werden.

Personalaufwand kräftig gestiegen

Kräftig gestiegen ist im Vorjahr übrigens auch der Personalaufwand, den die nunmehr 1150 Beschäftigten verursachen: Er stieg von 47,4 auf 71,17 Mio. Euro, was Trattner mit dem Kauf der Mauttochter Euroypass und der Übernahme der Straßenmeistereien in Tirol und Vorarlberg samt 208 Beschäftigten begründete.

Die 1,2 Milliarden Euro, die heuer verbaut werden, vergrößern das hochrangige Straßennetz um 39 Kilometer auf 2084 Kilometer. Die wichtigsten Projekte: Knoten Schwechat (A4 Richtung Flughafen), Packausbau (Herzogbergtunnel, A2), und Auhof–Knoten Steinhäusl (A1), womit die Generalsanierung der Westautobahn fertig wäre. (ung, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 20./21.5.2006)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2452410>