

Kohle für Bahn und Straße reicht nicht

Die im Regierungsprogramm als Entlastung verkaufte Übertragung des 2300 Kilometer langen Autobahnnetzes an die Asfinag löst nur ein bilanztechnisches Problem

Auf die zehn Milliarden Euro für den Infrastrukturausbau bis 2010 ist die Regierung Gusenbauer besonders stolz. Davon sechs Milliarden gehen in die Umsetzung des ÖBB-Rahmenplans, 4,5 Milliarden in den Autobahnbau der Asfinag. Gelöst sind die drückenden Schuldenprobleme (gemeinsam 17,1 Milliarden Euro) beider Gesellschaften damit allerdings mitnichten.

Den Lobau-Tunnel kann sich die Asfinag damit genauso wenig bauen wie die ÖBB den Koralmtunnel. Im Gegenteil, die im Regierungsprogramm als Entlastung verkaufte Übertragung des 2300 Kilometer langen Autobahnnetzes an die Asfinag (sie hat bis dato nur das Genussrecht) löst nur ein bilanztechnisches Problem, das dem staatlichen Autobahnbauer derzeit ein negatives Eigenkapital beschert. Das massive Ertragsproblem bleibt bestehen - auch nach der Anhebung der Lkw-Maut um vier Cent pro Kilometer, was 110 Mio. Euro zusätzlich bringt, so sie auf Hochmautstrecken wie Brenner und Tauern von der EU überhaupt erlaubt wird. Die Asfinag befürchtet, nur zwei Cent durchbringen zu können.

Da nur fix ist, dass die Mineralölsteuer für Diesel um drei Cent und für Benzin um einen Cent pro Liter erhöht wird (bringt inklusive Mehrwertsteuer rund 300 Mio. Euro), nicht aber, wofür dieses Geld (von dem rund 45 Mio. Euro abzuziehen sind, weil die Kfz-Steuer für Lkw halbiert wird) verwendet wird, bleibt offen, wie viel davon tatsächlich in die Verkehrsinfrastruktur fließen werden. Fix ist nur, dass die Asfinag nichts bekommt, also selbst unnötige Projekte streichen und die Baukosten senken muss.

Mit dem Streichkonzert im Bahnausbau, der sich an den internationalen Korridoren orientieren soll, muss sich der neue Infrastrukturminister herumschlagen. (ung, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 10.1.2007)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2721344>