

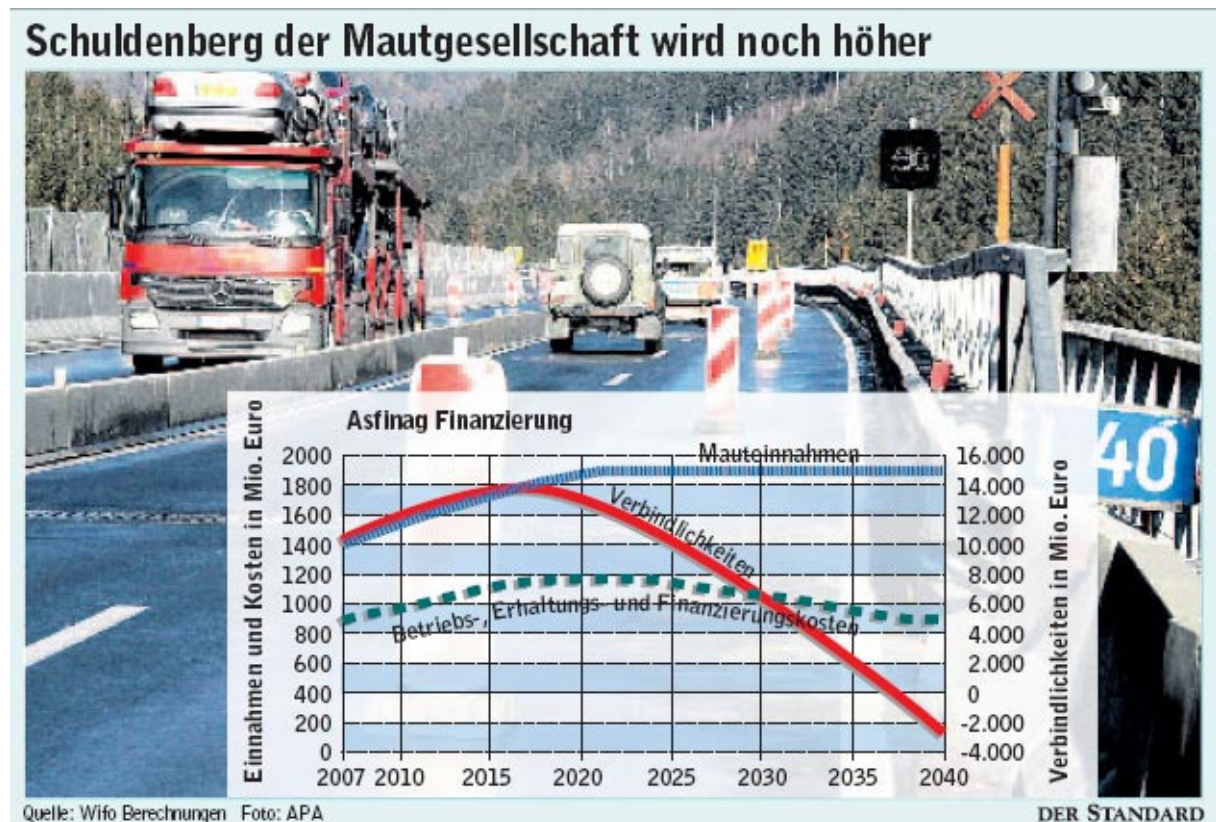
3./4. März 2007
Der Standard

Mautgesellschaft mit Geldproblemen

Der Asfinag, deren Schuldenstand 10,4 Milliarden Euro beträgt, rinnt das Geld durch die Finger

Nach einer Studie des Wirtschaftsforschungsinstituts kann die Bundesfirma frühestens 2037 schuldenfrei sein. Ohne höhere Einnahmen ist auch das fraglich.

Wien - Die staatliche Autobahngesellschaft Asfinag gerät immer mehr unter Druck. Die Ausgaben für Neubau und Erhaltung des österreichischen Hightech-Strasennetzes betragen mit gut einer Milliarde Euro seit Jahren das Drei- bis Vierfache dessen, was der Mautgesellschaft aus Lkw- Roadpricing und Pkw-Vignette zufließt. Daran wird sich so schnell auch nichts ändern.



Mautanhebung dauert

Denn die von den Koalitionsparteien SPÖ und ÖVP geplante rasche Anhebung der Lkw-Maut um vier auf durchschnittlich 26 Cent je Kilometer kommt so schnell nicht. In einer ersten Reaktion haben verantwortliche Stellen in Brüssel, die eine Verteuerung der Lkw-Maut billigen müssen, ablehnend reagiert. Die genannte Höhe entspreche wohl nicht der EU-Wegekostenrichtlinie, derzufolge nicht mehr an Maut verlangt werden darf als Kosten für Bau und Instandhaltung anfallen. Noch habe man mit Verhandlungen in Brüssel darüber gar nicht begonnen, hieß es am Freitag im Büro von Verkehrsminister Werner Faymann.

Die angekündigte Halbierung der Kfz-Steuer zum 1. Juli 2007 hingegen ist vom Tisch. Die als Kompensation für die Frächter gedachte Maßnahme soll zeitgleich mit der Lkw-

Mauterhöhung kommen. Sollte die Lkw-Mauterhöhung weniger als vier Cent ausmachen, werde auch die Kfz-Steuer um weniger als die Hälfte gesenkt.

Dies bringt aber der Asfinag nichts. Die Mautgesellschaft, die aus dem Titel höhere Lkw-Maut und höhere Mineralölsteuer (ab Juli ein Cent mehr bei Benzin und drei Cent mehr bei Diesel) mit Zusatzeinnahmen von rund 200 Mio. Euro rechnen konnte, muss es nun bescheidener geben.

Schuldenfrei frühestens in 30 Jahren

Der Schuldenberg der Asfinag ist von 2005 auf 2006 von 8,9 auf 10,4 Mrd. Euro gewachsen und dürfte bis 2014 um weitere vier Mrd. Euro ansteigen. Schuldenfrei könnte die Asfinag frühestens in 30 Jahren sein, hat der Verkehrsexperte des Wirtschaftsforschungsinstituts (Wifo), Wilfried Puwein, errechnet. Seiner Ansicht nach müsste dies "ohne wesentliche Anhebung der Mauttarife möglich sein", wie er dem Standard sagte.

"Die Annahmen des Wifo bezüglich Baukosten, Zinsen und Umsatzentwicklung sind viel zu optimistisch", heißt es in der Asfinag. Auch habe man keineswegs vor, die Neuinvestitionen stark zurückzuschrauben und ab 2028 nur mehr in die Erhaltung des Straßennetzes zu investieren, wie dies in der Wifo-Studie unterstellt wird. "Dann wird sich die Schuldentilgung entsprechend weiter nach hinten verschieben", sagte Puwein.

Kritik der Grünen

"Der Finanzierungsnotstand im Infrastrukturbereich ist seit Vorlage des Generalverkehrsplans 2002 bekannt. Die verantwortlichen Politiker haben den Kopf in den Sand gesteckt und nichts unternommen", kritisiert die Verkehrssprecherin der Grünen, Gabriele Moser. Sie fordert eine Redimensionierung des Ausbauprogramms, was auch angesichts der Klimadebatte geboten erscheine. "Wir brauchen das Geld zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs."

Im Infrastrukturministerium will man bis Ende März einen Rahmenplan ausarbeiten, welche Projekte bei Straße und Schiene prioritär gebaut, zurückgesetzt oder gestrichen werden sollen. Um bilanziell zu helfen, soll der Asfinag das Eigentum am Autobahn- und Schnellstraßennetz übertragen werden. Wert: Rund 30 Mrd. Euro. (Günther Strobl, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 3./4.3.2007)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2790838>