

Autobahnbau sprengt Kostenrahmen

Seit 2007 wurden die Planungen um zwei Milliarden überschritten

Der zwecks Belebung der Konjunktur forcierte Ausbau von Autobahnen und Schnellstraßen wird selbst eine Baustelle. Die Kosten laufen aus dem Ruder, seit 2007 wurden die Planungen um zwei Milliarden überschritten.



Wien - Der Streit um die Kosten für die Verlängerung der Wiener Südosttangente von Hirschstetten zum Flughafen Aspern ist nur ein Vorgeschmack. Schlagabtausch wie der zwischen dem Land Wien und dem Autobahnbauer Asfinag also dem Bund, wer für die Kostenexplosion beim geplanten Bau der A23 von 384 Mio. Euro auf bis 1,2 Milliarden Euro verantwortlich ist und für die Mehrkosten aufkommen wird müssen, werden sich in den nächsten Monaten zwischen Bund und Bundesländern wiederholen.

Denn die Autobahnen- und Schnellstraßengesellschaft Asfinag ist mit Mehrkosten konfrontiert, die weit über das Konjunkturankurbelungspaket hinausgehen. Das auf 8,6 Milliarden Euro aufgestockte Autobahnbauprogramm bis 2014 ist völlig aus den Fugen geraten. Allein zehn Schlüsselbauprojekte (siehe Grafik) haben sich seit dem im März 2007 unter dem damaligen Verkehrsminister Werner Faymann fixierten Ausbauprogramm massiv verteuert.

Über zwei Milliarden an Mehrkosten

Gemessen an dem im März 2007 fixierten Bauprogramm, das nach einer Bundesländertour des Verkehrsministers fixiert worden war, haben sich die geplanten Kosten der Projekte um mehr als zwei Milliarden Euro erhöht.

Die Linzer Stadtautobahn A26 zum Beispiel wird mittlerweile mit 785 Mio. Euro in den Planungsbüchern geführt, das sind um 161 Mio. Euro mehr als 2007 eingestellt worden waren.

Bei der S7, der Fürstenfelder Schnellstraße von Riegersdorf nach Heiligenkreuz an der Grenze zu Ungarn ist mit 75 Millionen Euro an Mehrkosten zu rechnen. Teuer kommen insbesondere Lärmschutz- und Umweltmaßnahmen wie jene an der Inntalautobahn A12 in Amras bei Innsbruck: Sie wird statt mit zehn Mio. Euro mittlerweile mit 54 gehandelt.

"Die Projekte sind nicht mehr miteinander vergleichbar", weist man bei der Asfinag den Vorwurf der Verfünfachung der Kosten in Amras zurück. In den 54 Millionen Euro seien Tunnels um 27 Mio. Euro enthalten (bei denen das Land Tirol mitzähle), Brücken- und Belagssanierungen inkludiert sowie ein Pannestreifen, eine Verzögerungs- und eine Beschleunigungsspur. Der Vorwurf gehe also ins Leere, denn die Budgeterhöhungen seien teils durch Umweltverträglichkeitsprüfungen bedingt, teils durch neue Bestellungen und Erweiterungen - alles vom Eigentümer durch die Bank abgeseget, versichert man weiter.

Tauernautobahn als Geldloch

Spitzenreiter bei ausufernden Kosten ist mit Abstand die Tauernautobahn A10. Der Streckenabschnitt von Radstadt bis Gmünd in Kärnten sprengt alle Kostenschätzungen. Er wird - nicht nur wegen der zweiten Röhren für Tauern- und Katschbergtunnel und der Sanierung des Bestandstunnels, sondern vor allem wegen umfangreicher Einhausungen und Kilometern an Lärmschutzwänden - längst nicht mehr auf 939 Millionen Euro taxiert, wie vor zwei Jahren kalkuliert. Mittlerweile ist bei Asfinag-Insidern von 1,9 bis zwei Milliarden Euro die Rede.

Auch hierzu wollten die Asfinag-Vorstandsdirektoren Alois Schedl und Klaus Schierhackl am Freitag nicht Stellung beziehen. Die Mehrkosten seien die Folgen von Umweltschutzmaßnahmen, Lärmschutz, zusätzlichen Bestellungen und Ortsumfahrungswünschen. Diese Verteuerungen seien von den Gremien abgeseget, man habe die Mehrkosten nie verheimlicht. Geänderte Trassenführung sei immer teurer, ursprüngliche Annahmen träfen nicht mehr zu.

Faktum ist: Vom zehnpromzentigen Sparprogramm, das der nunmehrige Bundeskanzler verordnet hat und mit dem im Sommer 2007 der Rauswurf des damaligen Dreivorstands begründet worden war, ist beim Straßenbauer Asfinag mit seinen elf Milliarden Euro Verbindlichkeiten nicht viel übrig.

Im Gegenteil, die Mauteinnahmen sinken aufgrund der Wirtschaftskrise. Heuer muss die Asfinag mit 140 bis 150 Mio. Euro weniger Ertrag rechnen. Netto fällt das Finanzloch nicht so tief aus, weil teils variabel verzinsten Kredite und Anleihen einen Zinsvorteil von 50 bis 60 Millionen Euro verschaffen. Nun wird über Verschiebungen nachgedacht: Erster Kandidat dafür: Die Klagenfurter Schnellstraße S37, sie wird 1,4 Mrd. Euro kosten statt 915. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 12./13.12.2009)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1259281724035/Autobahnbau-sprengt-Kostenrahmen>