

Schuldenfrei in 28 Jahren

Der Rotstift beim Ausbau lässt die Schulden der staatlichen Autobahnbauer auf „nur“ 14 Milliarden Euro steigen.

Maut stiegen um 11,3 Prozent auf knapp über eine Milliarde. Die höheren Einnahmen, Einsparungen, aber auch niedrigere Baupreise bescherten der Asfinag eine Steigerung des Gewinns von 290 auf 339 Millionen Euro.

Heuer werden die Einnahmen aus der Lkw-Maut neuerlich steigen. Denn der Schwerverkehr dürfte übers Gesamtjahr um rund 5 Prozent zunehmen. 2010 hatte es einen Zuwachs 6,6 Prozent gegeben.

Bis zum Sommer will die

Asfinag gemeinsam mit Wien entscheiden, wie es bei der Umfahrung Wien (S1 mit Lobau-Tunnel) und bei der Anbindung des neuen Siedlungsgebiets Aspern weitergeht. Nach Aspern könnte eine Landesstraße gebaut werden, bei der Bund mitzahlt.

VON FRANZ JANDRASITS

Die Bremse beim Ausbau des heimischen Autobahnnetzes lassen den Schuldenberg der staatlichen Autobahnbauerin Asfinag deutlich langsamer wachsen als ursprünglich geplant. Statt gut 19 Milliarden Euro werden die Schulden bis 2019 mit 13,9 Milliarden ein Viertel weniger ausmachen als ohne Sparprogramm. Und die Schulden können – so Asfinag-Finanz-Vorstand Klaus Schierhackl – früher zurückgezahlt werden: „Unsere fiktive Schuldentilgungsdauer beträgt derzeit rund 28 Jahre. Das heißt, die Zeit, in der wir die Schulden zurückzahlen, ist kürzer als die Lebensdauer der Infrastruktur.“ Eine Autobahn hält rund 30 Jahre, bevor sie generalsaniert werden muss. Im Idealfall, „wenn die Bedingungen langfristig gleich bleiben“, kann die Asfinag ihre Schulden – ab 2019 – in etwa 24 Jahren abstopfen. Ende 2010 hatte die Asfinag 11,5 Milliarden Euro Schulden, die sie 411 Millionen Euro an Zinsen kosteten.

Sparstift 2010 hat der Rotstift bei zahlreichen Projekten (siehe Grafik) das Neubausvolumen bereits um 286 Millionen Euro reduziert. Insgesamt sanken die Bauausgaben um 25 Prozent auf 753 Millionen Euro, die Erhaltungsinvestitionen stiegen um acht Prozent.

Die Mauteinnahmen, die im Krisenjahr 2009 gesunken waren, legten im Vorjahr wieder deutlich um 9 Prozent auf 1,51 Milliarden Euro zu. Aus dem Verkauf des Autobahnpickerls für Pkw und auf Sondermautstrecken (etwa am Brenner) nahm die Asfinag mit 481 Millionen um 4,4 Prozent mehr ein. Die Einnahmen aus der Lkw-



Asfinag-Chefs Schierhackl (li.) und Alois Schedl kassierten mehr Maut

► Inserate

Ausgaben schon 2010 gekürzt

Wie viel wir in welchen Medien inserieren, entscheiden wir allein und nicht der Eigentümer.“ Asfinag-Chef Schierhackl stellte am Donnerstag klar, dass es keine vom Ministerium bestellten Inserate der Asfinag an „befreundete“ Medien gebe. Wie der KURIER berichtete, soll der damalige Verkehrsminister Werner Faymann 2007 und 2008 Einschaltungen in Massenmedien auf Kosten von ÖBB und Asfinag bestellt haben. Das Inseratenvolumen selbst hat die Asfinag im Vorjahr bereits auf 1,5 Millionen Euro gekürzt, davor hatte es jahrelang mehr als zwei Millionen ausgemacht. Schierhackl: „Da sind alle Einschaltungen, auch die in den Fachzeitungen der Autofahrerklubs, enthalten.“ Heuer soll das Volumen noch einmal zurückgenommen werden.

Gesetz Ministerien, Gebietskörperschaften, Kammern, aber auch Firmen im Staatseinfluss sollen künftig per Gesetz zur Veröffentlichung ihrer Werbeanzeigen verpflichtet werden. Der vorliegende Gesetzesentwurf dürfte aber nach zahlreicher Kritik der Betroffenen während des Begutachtungsverfahrens noch geändert werden. Vor allem die Unternehmen wehren sich. Die Offenlegung der Netto-Preise für Einschaltungen – abzüglich der Rabatte – sei ein Wettbewerbsnachteil.

Asfinag setzt den Sparstift an

Einsparungen bei Straßenbauprojekten

- 7 S 10 Süd Unterweikersdorf-Freistadt Nord – Verschiebung –19 Mio. Euro
- 20 A 26 Linzer Westring Abschnitt Süd – Umsetzung geändert, etappenweise Errichtung ab 2015 –16 Mio. Euro
- 3 A 5 Schrick-Poysbrunn – Ausschreibung gestoppt –17 Mio. Euro
- 4 A 23 Anschlussstelle Landstraße – längeres Zahlungsziel –10 Mio. Euro
- 5 S 1 Schwechat-Süßenbrunn – Planung 2010 stark reduziert –14 Mio. Euro
- 6 S 31 Eisenstadt-Schützen/Gebirge – Rückgabe ans Burgenland –6 Mio. Euro
- 7 S 36 St. Georgen-Scheifling – Verschiebung des Baubeginns –22 Mio. Euro
- 8 S 36 Judenburg-St. Georgen – Redimensionierung –6 Mio. Euro
- 9 S 37 Mölling-Knoten Klagenfurt – Redimensionierung –7 Mio. Euro



Grafik: © APA, Quelle: APA/ASFINAG