

9. Juni 2013
Kurier

"Der große Autobahnbau geht zu Ende"

Die Asfinag wird die Zahl der viele Millionen schweren Neubauprojekte bald massiv zurückfahren, sagt Vorstand Klaus Schierhackl. Einer Senkung der Maut erteilt er trotzdem eine Absage.



Die Asfinag erwirtschaftete 2012 wieder einen Überschuss, baute Schulden ab und zahlt Dividende an den Staat: Schafft die Gesellschaft das alles durch Mauteinnahmen?

KLAUS SCHIERHACKL: Das ist unsere einzige Einnahmequelle. Unser Ergebnis ist eine Entwicklung in die richtige Richtung, aber vom Reichtum sind wir weit weg.

Die Wirtschaftskammer fordert nun eine Senkung der Maut.

SCHIERHACKL: Das ist keinesfalls möglich. Wir haben Fremdkapital zu tilgen und die Substanz der Autobahn ist auch zu erhalten. Der Neubau wird aus dem Jahresüberschuss bezahlt.

Die Asfinag lukrierte 2012 1,62 Milliarden Euro aus der Maut, davon kamen 1,1 Milliarden vom Schwerverkehr, der aber nur für elf Prozent des Verkehrsaufkommens verantwortlich ist. Gerecht?

SCHIERHACKL: Jedenfalls, ja. Der Lkw ist zwar ein sehr guter Kunde für uns, aber er macht auch sehr viel kaputt. Die Beanspruchung erfolgt überwiegend durch den Schwerverkehr. Wenn Sie heute Spurrillen auf der Autobahn sehen, sind sie von Lkw und nicht von holländischen Wohnwagen.

Der Verkehr nimmt leicht ab: Wie werden sich die Mauteinnahmen entwickeln?

SCHIERHACKL: Bei den Erlösen erwarten wir heuer allein aufgrund der an den Index angepassten Tarife eine geringfügige Steigerung. Beim Verkehrsaufkommen befinden wir uns in einem Nullwachstum und sind damit international gesehen gut bedient. Das Ausland spürt den Rückgang wegen der Wirtschaftskrise zum Teil massiv. Beispielsweise hat Italien ein Minus von acht Prozent, Spanien ein Minus von zehn und Portugal ein Minus von 15 Prozent. Ab 2014 erwarten wir beim Lkw-Aufkommen wieder leichte Zuwächse. Wir sind ein Konjunkturbarometer, wenngleich sich die Auswirkungen bei uns glätten.

Sie brauchen den Verkehr auf der Autobahn wegen der Einnahmen, die Politik will möglichst viel davon auf die Schiene bringen. Sehen Sie das als Widerspruch?

SCHIERHACKL: Im Gegenteil. Wir haben einen ganzheitlichen Auftrag und sind froh, wenn wir mit allen großen Verkehrsträgern einen guten Mix zusammenbringen. Das Auto bekommt in der Gesellschaft einen anderen Stellenwert, das spürt man vor allem bei der Jugend. Es ist gut, wenn es hier ein Umdenken gibt. Das Grundbedürfnis nach Mobilität wird es aber immer geben und so werden wir Autobahnen auch weiterhin brauchen.

Die Bundes- bzw. Landesstraßen sind teilweise in einem desaströsen Zustand - bitte beurteilen Sie die Autobahnen nach dem Schulnotensystem.

SCHIERHACKL: Zwei - gut! Als die Asfinag neu 1997 die Autobahnen übernommen hat, waren sie in einem viel schlechteren Zustand.

Sehen Sie schon einen Zeitpunkt gekommen, wo die Asfinag mehr sanieren als neu bauen muss?

SCHIERHACKL: Wir haben für die nächsten sechs Jahre 6,8 Milliarden Euro im Plan, ein Drittel geht davon in die Sanierung, zwei Drittel in den Neubau. Beim Neubau kann ich schon sagen, dass wir nicht alles realisieren werden, da es nicht für jedes Projekt eine Genehmigung geben wird. Das wird schwieriger, wenn wir 2014 mit dem Bundesverwaltungsgericht eine zweite Instanz beim UVP-Verfahren bekommen. Der große Autobahnbau ist in der Bevölkerung nicht mehr so erwünscht und geht dem Ende zu.

Zeithorizont?

SCHIERHACKL: Große Projekte wird es in zehn Jahren nur noch ganz wenige geben.

Gibt es im Autobahnnetz nicht auch einige tickende Zeitbomben wie zum Beispiel in die Jahre gekommene Brücken, die dringend saniert werden müssen?

SCHIERHACKL: Tickende Zeitbomben kann man das nicht nennen. Wir haben ein ausgeklügeltes Erhaltungsmanagement und wissen genau, wann was fällig wird.

Gilt bei der Asfinag ein Spekulationsverbot?

SCHIERHACKL: Schon lange. Wir finanzieren uns beim Fremdkapital über Anleihen und ausschließlich in Euro. 96 Prozent sind fix verzinst, vier Prozent variabel - da ist kein Spielraum für Spekulationen.

Thema Rasten: Die Asfinag hat zwar ein Konzept, trotzdem sperren Raststätten zu, was bei Autofahrern für Unmut sorgt.

SCHIERHACKL: Die Raststationen sterben jetzt teilweise, da die Preise auf der Autobahn sehr hoch sind. Der Grund ist aber nicht die hohe Pacht an die Asfinag, das muss etwas anderes sein. Wir bekommen drei Prozent vom Umsatz und nicht zehn Prozent. Die Mineralölgesellschaften haben sich die Konkurrenz teils selbst gemacht. Doch uns ist das Thema sehr wichtig. Wir erhöhen die Zahl unserer Rastplätze von derzeit 40 auf knapp unter 100 in den nächsten Jahren.

Wie sieht eigentlich Ihr Mobilitätsverhalten aus?

SCHIERHACKL: Das ist ausgeprägt. Ich bin im Jahr 70.000 Kilometer mit dem Pkw unterwegs, das meiste davon dienstlich. Mit dem Zug fahre ich weniger, aber wenn, bin ich sehr begeistert. Für mich ist der Faktor Zeit entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels, ich bin für alles offen.

INTERVIEW: HANNES GAISCH

Link zum Online-Artikel:

<http://www.kleinezeitung.at/allgemein/automotor/3330522/grosse-autobahnbau-geht-zu-ende.story>