

27. März 2007
Der Standard

Elf Milliarden für Bahn und Straße

Das Infrastrukturpaket für den Ausbau des Straßen- und Schienennetzes bis 2010 ist in rot-schwarzen Zement gegossen. Der Schuldenberg bei ÖBB und Asfinag ist in Stein gemeißelt

Wien - "Ein Tunnel ist besser als keiner." Als Verkehrsminister Werner Faymann am Montag gemeinsam mit Finanzminister Wilhelm Molterer den überarbeiteten Rahmenplan für den Ausbau von Straße und Schiene präsentierte, ging es einmal mehr um den umstrittenen Ausbau der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt – und dessen Zwilling Semmeringtunnel.

Bei dem – auf der mittlerweile wieder veralteten, weil auf Preisbasis Jänner 2006 kalkulierten – mindestens 4,2 Milliarden Euro teuren Koralmtunnel hat sich Faymann bereits bei Amtsantritt die Finger verbrannt. Daher wird die verkehrswirtschaftlich höchst umstrittene Verbindung gebaut, "weil es einen Vertrag gibt", wie Molterer lapidar betonte. Auf Zeit spielt die große Koalition hingegen beim Semmeringbasistunnel. Der ist im neuen, mehr als elf Milliarden Euro schweren Ausbauprogramm bis 2010 wohl enthalten, wird in dem Zeitraum aber sicher noch nicht schlagend, weil die Planungsarbeiten noch längst nicht abgeschlossen sind. "Das wird noch einige Zeit brauchen", sagte Molterer, heuer soll Mitte des Jahres einmal die mögliche Trassenführung fixiert werden. Wann Baubeginn sein könnte, ist völlig offen, auch fehlt für das vom Land Niederösterreich über viele Jahre blockierte und nun neu aufgelegte Projekt noch immer der Sanktus von Landeshauptmann Erwin Pröll.

Wenig Mist beseitigt

Generell zeigt sich nach erster Durchsicht „des größten Infrastrukturpakets, das je in einer Legislaturperiode verabschiedet wurde“ (Molterer): Mit dem Ausmisten oder zumindest Verschieben verkehrspolitisch und volkswirtschaftlich umstrittener Bahn- und Autobahnprojekte hat sich Faymann (SPÖ) offenbar sehr schwer getan. Es stellt im Wesentlichen nämlich die Fortschreibung des von der SPÖ viel kritisierten Generalverkehrsplans dar, den Faymann stets als "unrealisierbares Wunschkonzert" bezeichnet hatte. Gestrichen im engeren Sinn wird praktisch nichts. Im Gegenteil, selbst die Verlängerung der Nordautobahn (A5) von Mistelbach bis Laa an der Thaya wird ausgebaut, obwohl ihr laut früheren Angaben der Autobahngesellschaft Asfinag nicht nur die Frequenz fehlt (weil es 30 Kilometer östlich der March in der Slowakei längst die D2 gibt, Anm.), sondern auch die Anbindung an das tschechische Autobahnnetz.

42 Milliarden bis 2020

Bei so viel Stolz auf das seit der Regierungsbildung von 10,5 auf elf Mrd. Euro erhöhte Infrastrukturpaket kümmert das nicht. Über die gesamte Planperiode 2007–2012 sollen 17,2 Mrd. Euro verbaut werden, bis 2020 gar 42. Dabei hat, um Koralm und Wiener Hauptbahnhof unterzubringen, die Bahn Vorrang. Sie bekommt 6,415 Mrd. Euro, während in die Straße 4,6 Mrd. Euro fließen.

Zurückhaltung gibt es hingegen was Kostenbeiträge der Länder betrifft. Zur Kassa bitten will man Oberösterreich und Steiermark (Summerauer Bahn). Zur Koralmbahn zahlen Kärnten und Steiermark 280 Mio. Euro dazu. Gemischt öffentlich-privat finanzieren will man die A5 und gegebenenfalls das Güterterminal in Inzersdorf (Metzgerwerke). Letzteres soll nach dem Vorbild von Graz-Werndorf privat vorfinanziert werden.

Die ministerielle Freude vermochten auch die bestehenden rund 15 Mrd. Euro Schulden, auf denen ÖBB und Asfinag sitzen, nicht zu trüben. Sie werden sich bis 2020 um gut zehn Mrd. Euro erhöhen, denn die Zuschüsse aus der Erhöhung von Mineralölsteuer und die Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut können mit den jährlichen Investitionen jenseits der 1,2 Mrd. Euro durch die Asfinag und 1,5 bis 1,8 Mrd. Euro durch die ÖBB keineswegs mithalten. Von den netto jährlich 370 Mio. Euro Einnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung gehen fast 100 an die Länder, die davon 45 in den Klimaschutzfonds und 55 in den Öffentlichen Nahverkehr investieren sollen. Bleiben dem Bund 270 Mio. Euro, von denen 150 in den Klimafonds und rund 120 als Zuschuss in Asfinag und ÖBB gehen sollen. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 27.03.2007)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2819115>