

Sparautobahnen werden wieder modern **Noch verhandelt die Verkehrsministerin mit den Bundesländern übers** **Mitzahlen bei Autobahnen - Nächste Woche soll das Autobahnen-** **Sparpaket fertig sein**



Wien - Beim umstrittenen Projekt A26, dem Linzer Westring, hat sich Finanzminister Josef Pröll bei einem Autobahnbau erstmals offen gegen einen ÖVP-Landeshauptmann gestellt. Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) habe, wie alle anderen Minister auch, ein Sparpaket zu erstellen gehabt. Sie habe dabei ihre Schwerpunkte gesetzt und ein "vernünftiges Programm" vorgelegt, sagte Pröll nach der Ministerratssitzung am Dienstag. Dazu stehe auch er.

Hätte Bundeskanzler Werner Faymann den Ländern vor drei Jahren nicht so viele Highways versprochen, müsste Verkehrsministerin Doris Bures nicht mit den Landesfürsten streiten.

Im Gegensatz zu Landeshauptmann Josef Pühringer (ÖVP), der sich mit dem negativen Entscheid nicht abfinden will, sieht Pröll auch keine Veranlassung für ein Gipfeltreffen in Sachen Autobahnbau. Das

liegt auch daran, dass die Linzer Stadtautobahn (mit kilometerlangen Tunnels rund um dicht verbautes Stadtgebiet) schlicht wesentliche Parameter nach den Kriterien der Strategischen Prüfung Verkehr nicht erfüllt. Weder verbindet sie Ballungsräume, noch schließt sie Lücken im hochrangigen Straßennetz. Einzig das erhöhte Verkehrsaufkommen - bis 2025 werden rund 38.000 Fahrzeuge täglich erwartet - rechtfertigt vielleicht einen Straßenausbau. Der darf gemäß Bundesstraßengesetz allerdings nicht von der Asfinag, also vom Bund, bezahlt werden, sondern müsse als Bundesstraße erfolgen. Diese Bundesstraßenkompetenz liegt seit den Schwarz-Blau/Orangen Reformen klar bei den Ländern.

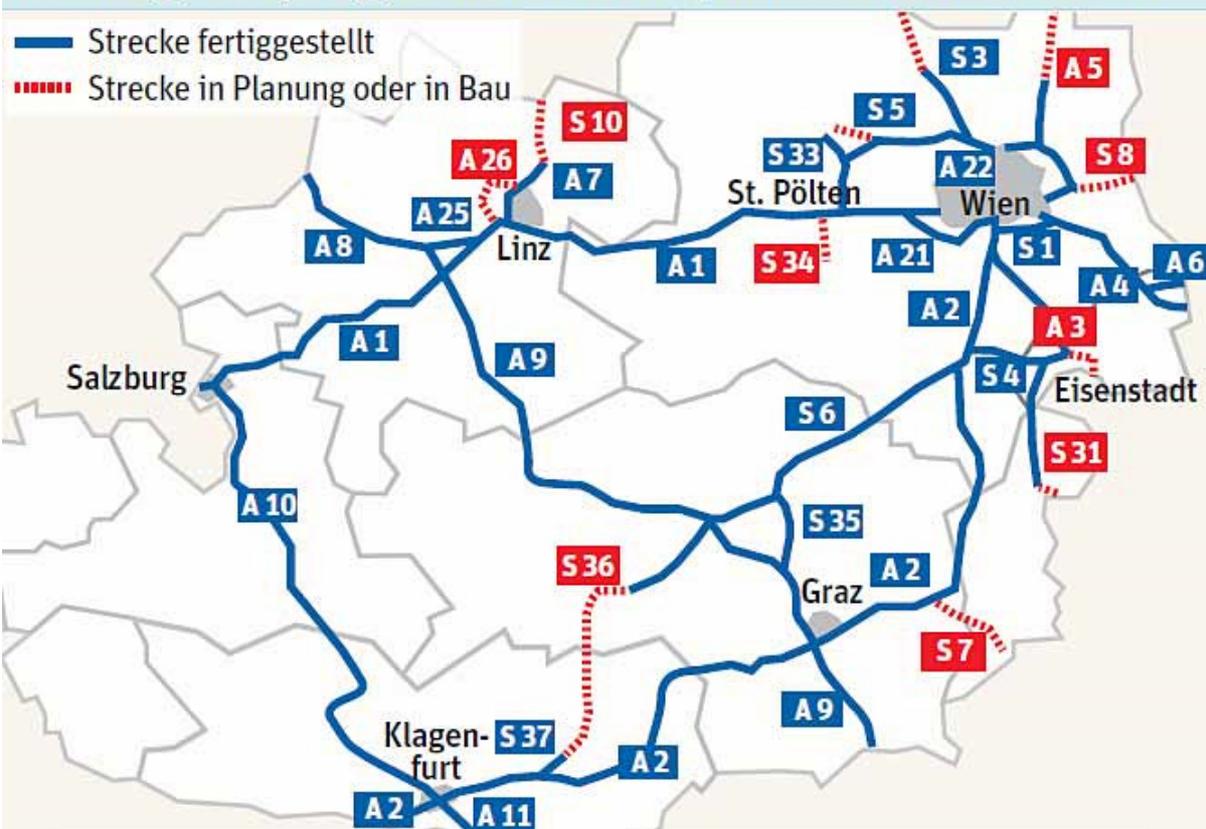
Nicht die Letzte

Die A26 ist übrigens nicht die letzte Schnellstraße, bei der Bures bremst. Gar auf die Notbremse steigen will sie dem Vernehmen nach auch bei Marchfeld-Schnellstraße (S8), Weinviertelschnellstraße (S3, Hollabrunn-Süd bis Staatsgrenze), Traisental-Schnellstraße (S34) sowie der Klagenfurter Schnellstraße (S37, Scheifling bis Klagenfurt). Sie gehören, wie aus dem Verkehrsministerium verlautet, schon lang nicht mehr zu den Prioritäten der Asfinag, zumal sie die bei Aufnahme in den Generalverkehrsplan angenommene Verkehrsfrequenz bei weitem nicht erreichen würden.

Dass die Verkehrsprognosen zu optimistisch gewesen seien, und daher revidiert werden müssen, räumte Anfang Oktober selbst die Asfinag ein. Die Nordautobahn A5 von Schrick bis zur Staatsgrenze etwa brachte es 2005 auf 10.400 Kraftfahrzeuge (Kfz) pro Tag - allerdings nicht durchschnittlich, sondern bestenfalls zu ausgewählten Spitzenzeiten. In diesem Licht sind natürlich auch 38.000 Kfz pro Tag bis 2025 wenig realistisch.

Die Faustregel: Bis 20.000 Euro Kfz verdient eine Straße laut Bundesstraßengesetz bestenfalls Bundesstraßen-Status, aber niemals jenen einer Schnellstraße. Da bei zu wenig Verkehr auch Mauteinnahmen fehlen, führen S8, S3, S34 und A26 die Hitliste der unrentablen Autobahnen an.

Asfinag Bauprogramm Schwerpunkt Ostösterreich



Autobahnen, Schnellstraßen Investitionen 2010–2015

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	in Mrd. Euro Gesamt
Plan 2009	1,250	1,149	1,342	1,587	1,678	1,551		8,56
Plan 2010*		1,027	1,370	1,615	1,685	1,645	1,591	8,93

Quelle: Verkehrsministerium

*) vor Budgeterstellung

DER STANDARD

Spitzenreiter

Uneinholbare Spitzenreiter sind da freilich die heißesten Eisen in Bures' Autobahn-Schmelze: Die 19 Kilometer lange Lobauquerung (S1 von Schwechat nach Süßenbrunn mit Lobautunnel) und die Verlängerung der Südosttangente (A23) von Hirschstetten nach Raasdorf. Sie sind deutlich teurer als ursprünglich geplant und beim Einwerben von Drittmitteln, wie das Mitzahlen der Landeshauptleute genannt wird, haben sich Bures und Asfinag bis dato mehr als eine Abfuhr im Wiener Rathaus geholt. Nun, heißt es, will man die rot-grünen Koalitionsverhandlungen abwarten. Da sich Wiens Bürgermeister Michael Häupl gegen eine um eine halbe Milliarde Euro billigere Brücke mit Einhausung und Lüftungsschlitz (für Einsatzkräfte) einbetoniert habe, werde jetzt einmal abgewartet.

Die A23-Verlängerung in Transdanubien wiederum hat das gleiche Problem wie die mehr als eine halbe Milliarde Euro teure A26 in Linz: Sie mag eine innerstädtisch sinnvolle Verkehrslösung sein, für das hochrangige Autobahnen- und Schnellstraßennetz Österreichs ist sie aber überflüssig.

In Verkehrsministerium und Asfinag will man die Streichpläne nicht kommentieren. Man verhandle noch mit den Bundesländern über Abstriche. (Luise Ungerböck/DER STANDARD - Printausgabe, 3.11.2010)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1288659387936/Verkehr-Sparautobahnen-werden-wieder-modern>