

4,3 Milliarden Euro weniger für die Infrastruktur

Neuer Ausbauplan sieht 18 Milliarden Euro für Schiene und Bahn bis 2016 vor - Bures: "Keine Sammlung von Wunschlisten"



Infrastrukturministerin Doris Bures bei der Präsentation des neuen Ausbauplans am Freitag, flankiert vom Generalsekretär des Verkehrsministeriums, Herbert Kasser, sowie von Asfinag-Vorstand Alois Schedl und ÖBB-Chef Christian Kern (v.l.).

Wirtschaftskrise und der Budgetnöte überarbeitet worden ist. Aufgrund der "Verkehrsprognose 2025+" seien die Projekte evaluiert und überarbeitet worden, so die Ministerin. Auch das Verkehrsressort müsse seinen Beitrag zu den Konsolidierungsbemühungen leisten.

Beim Infrastrukturausbau gelte der Vorrang für Bahnprojekte. Im Straßenbereich werde der Schwerpunkt auf kostengünstigere Lösungen gemeinsam mit den Ländern und Projekten zur Sanierung und Verbesserung der Sicherheit bestehender Straßen gelegt. Autobahnen seien nicht immer die beste Lösung, so Bures, stattdessen könnten auch kostengünstigere Landstraßen errichtet werden. Als Beispiel nannte die Verkehrsministerin etwa die S 31 im Burgenland, die als Landesstraße mit finanzieller Beteiligung des Bundes verwirklicht wird. "Ortsumfahrungen werden damit rasch verwirklicht, das bringt Einsparungen von 80 Millionen Euro." Auch der letzte Abschnitt der A5 im Norden Niederösterreichs mit der vorgezogenen Ortsumfahrung Drasenhofen werde redimensioniert, statt 100 Millionen Euro entstünden hier nur noch Kosten von 42 Millionen Euro.

"Wenn überall gespart wird und darüber gesprochen wird, Sozialleistungen zurückzunehmen, muss es auch zumutbar sein, bei Straßenprojekten über Einsparungen nachzudenken", so die Verkehrsministerin. Bei den Mitteln für den öffentlichen Verkehr, die Schülern und Pendlern zugutekommen, solle nicht gespart werden.

Kern will "starke Achse im Süden"

ÖBB-Chef Christian Kern sieht das Ausbauprogramm für die Bahn trotz der Einschnitte als Zeichen für eine "Renaissance der Bahn". Das Konzept sei eine "Investition in Märkte und Kunden". Große Anliegen seien die Erhaltung und Verbesserung der Attraktivität der Westbahn und das "Hoffnungsfeld Südbahn". Hier gebe es noch viel zu tun: Während an der Südbahn etwa das gleiche Fahrgastpotenzial wie an der Westbahn lebe, betrage das Fahrgastaufkommen nur ein Viertel. Die ÖBB wollten daher eine "starke Achse im Süden" errichten. An der Südstrecke werde ein sprunghaftes Verkehrswachstum erwartet. Auch "attraktiveres Waggonmaterial" auf der Südbahn, wo der Railjet derzeit nicht eingesetzt wird, werde geprüft.

Das Kernnetz der ÖBB werde um 300 Kilometer verlängert, die Langsamfahrstrecken weiter reduziert. Gleichzeitig stehen 720 Kilometer Nebenbahnen auf dem Prüfstand. "Die Eisenbahn ist ein Massentransportmittel", betonte Kern. Die Direktverbindung Linz-Graz, die eingestellt wird, verbinde eben

Wien - Der neue Ausbauplan 2011 bis 2016 für die österreichische Verkehrsinfrastruktur, der am heutigen Freitag offiziell präsentiert wurde, sieht um 4,3 Mrd. Euro geringere Investitionen für Straßen- und Schienenausbau vor als bisher geplant. Bei der Schiene werden die Investitionen um 1,5 Milliarden geringer ausfallen und nun 11,5 Mrd. betragen, beim Straßenbau wurden die geplanten Investitionen im Asfinag-Bauprogramm um 2,8 Mrd. Euro gekappt und belaufen sich nun auf 6,5 Mrd. Euro.

"Evaluiert und überarbeitet"

Das Ausbauprogramm sei keine "Sammlung von Wunschlisten", sondern ein strategisch sinnvolles Programm für die Zukunft, versicherte Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ). Das nunmehr vorgelegte Investitionsprogramm basiere auf einer Verkehrsprognose, die im Lichte der

keine Wirtschaftszentren, die stark miteinander vernetzt seien. Die inneralpine Gegend sei tendenziell eine Abwanderungsregion. "Im Sinne der begrenzten Mittel muss man Prioritäten setzen."

Schiene und Straße – Ausbauprogramm bis 2016

Wichtige Projekte 2011-2016

- Autobahn/Schnellstraße in Betrieb
- Autobahn Neu
- Autobahnprojekt nach 2016
- Bahnstrecke Bestand
- Bahnstrecke Neu



Bahnprojekte

- | | |
|---|---|
| 1 St. Margarethen – Lauterach Verbesserung Bestandsstrecke | 16 Gloggnitz – Mürzzuschlag, Sanierung Bestandsstrecke |
| 2 Arlberg-Bahntunnel, Erhöhung der Sicherheit | 17 Semmeringbasistunnel |
| 3 Verbesserung Außerfernbahn | 18 Wien – St. Pölten, Neubau |
| 4 Brennerbasistunnel | 19 Lainzer Tunnel |
| 5 Unterinntal, viergleisiger Ausbau | 20 Wiener Hauptbahnhof |
| 6 Bhf. Kitzbühel | 21 Ausbau Pottendorfer Linie |
| 7 Salzburg – Freilassing, dreigleisiger Ausbau | 22 Flughafen – Schwechat – Götzendorf, Neubau |
| 8 Umbau Salzburg Hbf. | 23 Schleife Müllendorf – Eisenstadt |
| 9 Bhf. Schwarzach-St. Veit | 24 Gänserndorf – Marchegg, Elektrifizierung |
| 10 Bhf. Schladming | 25 Bhf. Zeltweg |
| 11 Linz – Wels, viergleis. Ausbau | 26 Bhf. Bruck/Mur |
| 12 Bosrucktunnel, Planung | 27 Umbau Graz Hbf. |
| 13 Linz – Summerau | 28 Koralmbahn Graz – Klagenfurt |
| 14 Ybbs – Amstetten, viergleisiger Ausbau | 29 Werndorf – Spielfeld/Straß, zweigleisiger Ausbau |
| 15 Neubau Güterzugsumfahrung St. Pölten | |

Straßenprojekte

- | | |
|--|--|
| 1 A14 Pfändertunnel, zweite Röhre und Bestandssanierung | 12 A5 Poysbrunn – Staatsgrenze |
| 2 S16 Dalaaser Tunnel – Bludenz | 13 A5 Schrick – Poysbrunn |
| 3 Arlbergstraßentunnel, sicher- heitstechnische Maßnahmen | 14 A23 Landstraße Eurogate |
| 4 A12 Innsbruck – Amras, Sicherheitsausbau | 15 S1 Schwechat – Süßenbrunn |
| 5 A10 Tauern Tunnel, zweite Röhre und Bestandssanierung, Umweltentlastungsmaß- nahmen Zederhaus | 16 S8 Knoten Dt. Wagram – Gänserndorf |
| 6 S10 Unterweikersdorf – Freistadt | 17 S8 Gänserndorf – Staatsgrenze |
| 7 A9 Tunnelkette Klaus, zweite Röhre | 18 A3 Eisenstadt – Staatsgrenze |
| 8 A9 Bosrucktunnel, zweite Röhre und Bestandssanierung | 19 S7 Riegersdorf – Staatsgrenze |
| 9 A11 Karawankentunnel, sicher- heitstechnische Maßnahmen | |
| 10 S34 St. Pölten Hafing – Wilhelmsburg | |
| 11 S3 Hollabrunn – Guntersdorf | |

Sparprogramm

Investitionen 2011-2016, Mrd. Euro



Grafik: © APA, Quelle: APA/BMVIT



Koralm-Tunnel wird erst 2022 fertig

Die trotz der ambitionierten Pläne nun erfolgenden Einsparungen bei der Bahn betreffen sowohl große als auch kleine Projekte. Der Koralm-Tunnel, wo bereits mit dem Bau begonnen wurde, wird zwei Jahre später fertiggestellt als geplant, nämlich 2022 statt 2020. Die geplante Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels wurde auf das Jahr 2024 vorgezogen, damit werde auch eine zeitliche Synchronität für die beiden Großtunnelprojekte an der Südbahn hergestellt, erläuterte Kern.

Der Bahn-Chef verteidigte die Großprojekte, schon beim Bau der Semmering-Bahn hätten Zweifler deren Notwendigkeit in Abrede gestellt. Zuletzt hatte Wifo-Chef Karl Aiginger den Koralm-Tunnel als "schwarz-blauen Gedächtnisstollen" bezeichnet und die Rentabilität des Projekts bezweifelt. Bei den großen Achsen der Bahn gehe es immer um die europäische Gesamtperspektive, betonte Kern.

Der Brenner-Basistunnel ist hingegen von einigen Bedingungen abhängig, wie Ministerin Bures bei der Pressekonferenz wieder unterstrich: Die Mitfinanzierung der EU müsse über die gesamte Bauzeit zugesichert werden und die "verkehrspolitischen Rahmenbedingungen", wie die Querfinanzierung durch eine höhere Lkw-Maut müsse umgesetzt werden. "Wir müssen die Bemautung im Inntal in Tirol anheben." Intensive geologische Untersuchungen am Brenner seien im Laufen.

ÖBB-Schulden 2025 bei 26 Milliarden

Der Sparstift trifft auch kleinere Projekte: So werden bei der Götzendorfer Spange 20 Mio. Euro eingespart, der Entfall des Ausbaus Braz-Bludenz spare 24 Mio. Euro. Der umstrittene Cable Liner am Hauptbahnhof Wien hätte 11,7 Mio. Euro gekostet.

Die Schulden der ÖBB werden im Jahr 2025 mit 26 Mrd. Euro ihren Höhepunkt erreichen, sagte Kern und verwies auf die Finanzierungsvereinbarung der Bundesbahn mit der Republik. Eine Kapitalspritze seitens des Bundes, wo zuletzt 300 Mio. Euro kolportiert wurden, ist nicht mehr im Gespräch. "Das ist nicht realistisch", so der ÖBB-Chef am Freitag. Die Bahn werde die Aufgaben stemmen.

Beim Straßenausbau wird gebremst

Auch beim Straßenbau sieht der neue Rahmenplan massive Einschnitte vor. Die gegenüber dem ursprünglichen Rahmenplan um 2,8 Mrd. Euro auf 6,5 Mrd. Euro gekappten Investitionen wurden durch eine Evaluierung von 30 Bauprojekten, darunter 9 Tunnelprojekte, erreicht, erläuterte Asfinag-Vorstand Alois Schedl. Als prioritäre Projekte nannte er die Nordautobahn (A5), die Umfahrung Wien (S1) und die S7 als Teil der Verbindung Graz-Budapest. Die sicherheitstechnische Aufrüstung der Tunnel werde fortgesetzt.

Die Generalsanierung der Westautobahn soll in den nächsten Jahren abgeschlossen werden. In Wien wird die Südosttangente saniert, die Fahrbahnen und die Sicherheit in den Tunnelanlagen der stark befahrenen Straße verbessert. An der Südbahn wird etwa die Strecke über den Wechsel saniert. Von den insgesamt 6,5 Mrd. Euro Investitionen in den Straßenbau bis 2016 sollen 2,2 Mrd. Euro in Sicherheitsmaßnahmen fließen, davon die Hälfte in Tunnelsicherheit.

Auch die Errichtung von Rastplätzen an den Autobahnen wird forciert, bis Ende 2016 soll es 80 Asfinag-Rastplätze und 6.000 Lkw-Stellplätze geben. In den Neubau werde nur mehr "bedarfsgerecht" investiert, beim Straßenbestand sollen Sicherheit und Verfügbarkeit ausgebaut werden, erläuterte Schedl. Im Arlbergtunnel werden zur Erhöhung der Tunnelsicherheit in Eisenbahn- und Straßentunnel Querverbindungen geschaffen und die Fluchtwege verkürzt.

"Nachdenken" über Linzer Westring

Angesprochen auf den Linzer Westring sagte Bures am Freitag, man müsse hier gemeinsam mit Oberösterreich über kostengünstigere Verkehrslösungen nachdenken. "Was in Niederösterreich und im Burgenland möglich war, warum soll das nicht auch in Oberösterreich möglich sein?", fragte sie in Richtung der Landespolitiker. Das Verkehrsministerium will den Autobahnbau unter Hinweis auf die Finanzlage des Bundes stoppen. Er sei mit Kosten von 527 Mio. zu teuer. Ein Gipfelgespräch zwischen Bures und Vertretern des Landes sowie der Stadt Mittwochabend in Wien brachte keine Annäherung der Standpunkte.

Beim Projekt S36/S37, der Schnellstraßen-Verbindung zwischen der Obersteiermark und Kärnten, liege die Gefahr darin eine neue Transitachse im Süden neben der Südbahn zu schaffen. Auch hier gebe es Gespräche mit Kärnten und der Steiermark, so Bures.

Der Schuldenstand der Asfinag wird von 12 Mrd. Euro Ende 2010 auf über 14 Mrd. Euro im Jahr 2019 steigen. Der Schuldenabbau werde durch den operativen Gewinn durch Vignette und Maut innerhalb von 30 Jahren gelingen, versicherte Schedl. (APA/red)

Link zum Online-Artikel: <http://derstandard.at/1288660317710/43-Milliarden-Euro-weniger-fuer-die-Infrastruktur>