

12. November 2010
Kurier

Sparstift bei Straße und Schiene **Verkehrsministerin Doris Bures spart bei Asfinag- und ÖBB-Projekten** **4,3 Milliarden Euro ein.**



"Wir haben aus Fehlern der Vergangenheit gelernt, der Ausbauplan ist keine Sammlung von Wunschlisten." Doris Bures, SP-Verkehrsministerin

Der Rotstift, den Infrastrukturministerin Doris Bures aus Spargründen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ansetzt, ist 4,3 Milliarden Euro schwer. Um diesen Betrag investiert Österreich in den Jahren 2011 bis 2016 weniger in den Bau von Autobahnen und Schienenstrecken als noch vor zwei Jahren geplant.

Das meiste Geld liegt auf der Straße: Der staatliche Autobahnbauer Asfinag muss sein Bauprogramm um 2,8 Milliarden Euro kürzen und hat in diesem Zeitraum nur noch 6,5 Milliarden Euro zur Verfügung.

Landesstraßen

Dafür werden einzelne Projekte - wie etwa die Verlängerung der S31 im Mittelburgenland - nicht als teure Schnellstraße, sondern als Landesstraße um ein Drittel der Kosten und mit einer Mitfinanzierung des Landes fertiggebaut. Ähnlich Redimensionierungen gibt es auch in Niederösterreich. In der Steiermark etwa soll die S36 (Murtal-Bundesstraße) nur noch als Landesstraße fertiggestellt werden. Gänzlich gestrichen wird eine zweite Tunnelröhre durch den Arlberg. Der Ausbau richte sich - so Bures bei der Präsentation der Pläne am Freitag - nach Verkehrsprognosen und nach der Notwendigkeit der Budgetkonsolidierung. Entgegen früheren Zeiten sei der Verkehrsplan "keine Sammlung von Wunschlisten".

Einige heikle Projekte sind allerdings nach wie vor offen. So steht zwar der Ausbau der S1 als Umfahrungsring von Wien ganz oben auf der Prioritätenliste, ob der Abschnitt zwischen

Schwechat und Süßenbrunn mit dem umstrittenen Lobau-Tunnel tatsächlich kommt, muss erst noch mit dem Land Wien verhandelt werden. Was durch die neue rot-grüne Koalition nicht einfach werden dürfte, die Grünen lehnen den Tunnel vehement ab. Heftig gestritten wird auch noch um den Linzer Westring, den Bures nicht als Autobahn, sondern als Landesstraße mit Bundesbeteiligung bauen will.

Bahn

Beim Bahnausbau wird deutlicher weniger gespart, bis 2016 sind es "nur" 1,5 Milliarden Euro, die ÖBB darf bis 2016 insgesamt 11,5 Milliarden Euro verbauen. Und die Einsparungen kommen größtenteils aus der zeitlichen Verschiebung von Großprojekten wie der Koralmbahn oder dem Brennerbasistunnel. Beträge im niedrigen zweistelligen Millionenbereich werden durch die Reduzierung kleinerer Vorhaben etwa auf eine eingleisige Variante gespart. Die Streichung der Strecke Braz-Bludenz in Vorarlberg etwa bringt 20 Millionen Einsparung.

Bures und ÖBB-Chef Christian Kern verteidigten am Freitag neuerlich den Bau der Koralmbahn, die nach Expertenschätzungen statt geplanter 5,2 bis zu zehn Milliarden Euro kosten könnte. Die Koralmbahn sei zusammen mit dem 3,1 Milliarden Euro teuren Semmeringtunnel für eine attraktive Südachse auf der Bahn unbedingt notwendig. Mit der neuen Verbindung soll, so Kern, sowohl das Personen- als auch Güterverkehrsaufkommen auf der Südachse deutlich steigen.

Trotz Sparkurs steigen die Schulden bei Asfinag und ÖBB enorm. Im Straßenbau werden sie von derzeit rund elf auf 14 Milliarden Euro 2019 steigen. Bei den ÖBB explodieren sie von derzeit knapp 12 auf 26 Milliarden im Jahr 2025.

Herbe Kritik an Bures' Plänen kommt von den Grünen, vor allem in Niederösterreich seien Straßenprojekte, kritisiert Verkehrssprecherin Gabriela Moser, noch immer überdimensioniert. Das Einsparungspotenzial sei weit höher.

Link zum Online-Artikel:

<http://kurier.at/wirtschaft/2049365.php>