

4,3 Milliarden weniger für Infrastruktur

Ministerin Bures präsentierte am Freitag den sogenannten Rahmenplan für die Jahre 2011 bis 2016. Der Infrastruktur-Ausbau wird aufgrund des Sparprogramms verringert. Einige umstrittene Projekte bleiben aber.

[Wien/jaz]Am Beginn ihrer Rede übte Infrastrukturministerin Doris Bures (SPÖ) unbewusst Kritik an ihrem Parteichef und Amtsvorgänger Werner Faymann. „Mein Ziel war, aus den Fehlern der Verkehrspolitik zu lernen und daher keine Wunschliste, sondern einen strategischen Plan zu präsentieren.“ Das letzte große Infrastrukturprogramm war von Faymann im März 2007 vorgestellt worden. Bures präsentierte am Freitag den sogenannten Rahmenplan für die Jahre 2011 bis 2016, bei dem aufgrund der Sparmaßnahmen einige Abstriche von den bisherigen Plänen gemacht werden mussten. Die strategische Ausrichtung des Ausbauplans blieb jedoch dieselbe. Wie berichtet, sind auch umstrittene Projekte wie die Koralmbahn weiterhin enthalten.

18 Mrd. Euro sollen in den kommenden sechs Jahren in Straße und Schiene investiert werden, knapp zwei Drittel davon in die Schiene (einzelne Projekte, siehe Grafik). Gegenüber den bisherigen Plänen ist das eine Reduktion um 4,3 Mrd. Euro. Erzielt werden die Einsparungen durch Verschiebungen und Redimensionierungen einzelner Projekte. Und auch hier fallen die Einschnitte bei der Straße mit 2,8 Mrd. Euro deutlich größer aus als bei der Bahn mit 1,5 Mrd. Euro. „Die Gewichtung liegt klar auf der Schiene“, so Bures. Das Ganze sei jedoch „keine Initiative, um den Anteil von Stahlbeton in der Landschaft zu erhöhen“, meint dazu ÖBB-Chef Christian Kern. „Die Bahn feiert aber weltweit eine Renaissance und wird massiv ausgebaut.“ Daher müsse auch das heimische Netz modernisiert und erweitert werden.

„Südbahn hat Potenzial wie Westbahn“

So soll durch den Ausbau etwa die Zahl der „Langsamfahrstellen“ von derzeit 215 auf 60 reduziert werden, so Kern weiter. Dadurch soll es möglich werden, dass Züge etwa auf der Westbahn deutlich schneller als ein Auto zwischen Wien und Salzburg fahren. Da der Ausbau der Westbahn in den kommenden Jahren weitgehend abgeschlossen wird, wollen sich die ÖBB nun „verstärkt mit der Südbahn auseinandersetzen“. „Auf dieser Strecke gibt es ein gleich großes Potenzial wie auf der Westbahn, aber nur ein Viertel der Fahrgäste“, sagt Kern. Dies soll durch den Ausbau der Infrastruktur und in weiterer Folge moderneres Wagenmaterial geändert werden.

Bei der Infrastruktur bedeutet dies vor allem den Bau der zum Teil heftig umstrittenen Tunnel durch Semmering und Koralm. Vor allem Letzterer wird von Verkehrswissenschaftlern regelmäßig in der Luft zerrissen. Die im Frühjahr angekündigte Evaluierung des Projekts wurde auch am Freitag nicht vorgelegt. Nur die Südbahn als Ganzes wurde bewertet. Der Koralmtunnel sei jedoch nicht nur eine Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt, sondern würde die Trassierung der Südbahn verändern. „Bisher wurde Graz ja quasi umfahren“, heißt es dazu im Kabinett von Bures. Und auch die Ghega-Strecke über den Semmering sei im 19. Jahrhundert als zu teuer und unnötig kritisiert worden, sagt Kern. „Rein betriebswirtschaftlich betrachtet würden wir den Tunnel wahrscheinlich nicht bauen. Dann würde man aber auch keine Schulen und Krankenhäuser bauen.“

Keine Priorität sieht Kern beim Ausbau der Strecke zwischen Graz und Linz. Die Direktverbindung zwischen den beiden Städten wird aufgrund von Unwirtschaftlichkeit

demnächst eingestellt. Kritiker sehen den schlechten Ausbau der Strecke als Grund für das mangelnde Interesse der Fahrgäste.

Bei der Asfinag werden die Einsparungen vor allem durch „Redimensionierungen“ des nördlichsten Abschnitts der A5, der S3 zwischen Hollabrunn und Guntersdorf oder der S34 erzielt. Auch beim Linzer Westring bleibt Bures hart. Diese müsse keine Autobahn sein. Wie geplant gebaut werden sollen indes die S7 von der Steiermark Richtung Ungarn und der Wiener Außenring (S1) inklusive Lobautunnel. Über letzteren möchte die rot-grüne Stadtregierung jedoch eine Bürgerbefragung abhalten.

Link zum Online-Artikel:

http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/610003/43-Milliarden-weniger-fuer-Infrastruktur? vl_backlink=/home/index.do