

Österreichs Autobahnen kommen teuer

Was ein Kilometer Autobahnbau kosten darf, ist seit jeher Streitthema in Europa. Laut Berechnungen der Asfinag gehören Österreichs Highways nicht zu den billigsten

Wien – Der auch seitens der EU immer wieder laut werdende Verdacht, Autobahnbau in Österreich sei teurer als anderswo in EU-Europa, bekommt neue Nahrung. Während das Verkehrsministerium in Berlin pro Autobahnkilometer zwölf bis 15 Millionen Euro kalkuliert, sind es in Österreich 20 bis 25 Mio. Euro.

Noch weiter auf geht die Schere bei den reinen Baukosten, also exklusive Planungskosten, Projektierungsmanagement und Grundablösen: Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (Deges) gibt für den Bau eines vierspurigen Autobahnkilometers im Schnitt 6,7 Mio. Euro aus, während dafür in Österreich schlanke 19 Mio. Euro aufgewendet werden. Das geht aus einer jüngst erstellten internen Berechnung der staatlichen Autobahnfinanzierungsgesellschaft Asfinag hervor.

Zum Vergleich: In Ungarn wird durchschnittlich um 8,2 Mio. Euro gebaut und in Portugal um 7,5 Mio. Euro, wobei dort eine Freilandstrecke zwischen 1,9 und 3,4 Mio. kostet und eine Brücke 16.

Stadtautobahnen extrem teuer

Allein von den vielen Bergstrecken und topografischen Unwägbarkeiten, wie im Infrastrukturministerium argumentiert wird, dürften die Kosten freilich nicht in Schwindel erregende Höhen getrieben werden. Denn ein Kilometer ländlicher Autobahn – von denen wurden im Lückenschlussprogramm zuletzt die meisten verbaut – kostet in Österreich durchschnittlich 10,2 Millionen Euro während eine tausend Meter lange Gebirgsautobahn rund 17,5 Mio. Euro verschlingt.

Deutlich teurer kommen mit rund 28 Mio. Euro suburbane Schnellstraßen wie die Umfahrung Wiens ("Regionen-Ring"), und natürlich städtische Autobahnen, die mit 90 Mio. Euro gut dreimal so teuer und damit Spitzenreiter sind. Letztere werden laut Asfinag insbesondere durch Tunnels, Absiedlungen und die offene Bauweise in die Höhe gehoben.

Vergleich schwierig

Den Kostenvergleich extrem erschweren, wie man in Verkehrsministerium und Asfinag gleichermaßen betont, mehrere Faktoren: So werden Stadtautobahnen in praktisch allen europäischen Staaten in der Regel von Ländern und Gemeinden finanziert, während in Österreich über die Asfinag der Bund zuständig ist (siehe Wissen und Artikel "Geografie macht Highways teuer"). Allerdings wurden außer Bindermichl (A7, Großraum Linz) und Südosttangente (A23) in jüngster Zeit kaum Stadtautobahnen gebaut – sie fallen im Rückspiegel also kaum ins Gewicht.

Weiters würden in Österreich nur mehr sehr schwierige Projekte gebaut, etwa die unterirdische Lobauquerung oder die Tunnelkette Klausen (A9). "Wir können leider keine echten Freilandautobahnen mehr bauen, müssen aber Lärmschutzwände errichten", heißt es bei der Asfinag.

Mit Durchschnittsgesamtkosten von 8,1 Mio. Euro sind die von der Deges errichteten ländlichen Autobahnkilometer in Deutschland unterm Strich übrigens auch deutlich billiger

als österreichische Freilandautobahnen, die pro tausend Meter 10,2 Mio. Euro auf die Waage bringen. (Luise Ungerboeck, Alexandra Förderl-Schmid, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 3.1.2006)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2292578>

Geografie macht Highways teuer Sprecher von Infrastruktur-Minister Gorbach sieht kein Kostenproblem

Wien – Im Infrastrukturministerium von Vizekanzler Hubert Gorbach kann man die Kritik, Österreichs hochrangiges Straßennetz gehöre zu den teuren in Europa, ganz und gar nicht nachvollziehen. Im Gegenteil, mit Gesamtkosten zwischen zehn bis 20 Millionen Euro pro Kilometer gut ausgebauter zweispuriger Autobahn mit Leitschienen, SOS-Säulen, Lärmschutzwänden etc. "braucht Österreich den Vergleich keineswegs zu scheuen", führt Gorbachs Pressesprecher Carl Ferrari-Brunnenfeld im STANDARD-Gespräch aus; teilweise liege man sogar im unteren Drittel.

Schuld an allfälligen höheren Durchschnittskosten sei vor allem die Geografie, die mehr Tunnelstrecken als im Osten Deutschlands erfordere. Außerdem erforderten die Klimaverhältnisse teils teurere Asphaltbeläge, um in eisigen Wintermonaten und der Sommerhitze gleichermaßen sichere Fahrbahnen zu gewährleisten.

Ferrari räumt allerdings ein, dass der Föderalismus bei Planung und Projektierungsmanagement (siehe Wissen) Zeit kostet und damit Geld: "Die Gebietskörperschaften haben ein Mitspracherecht, denn die Länder zahlen ja mit." Baulose von 30 Kilometern Länge wie in Deutschland, die billigeres Bauen erlauben, gibt es demnach deshalb nicht, weil es kaum mehr Autobahneubauten gebe, sondern nur Lückenschlüsse mit technisch besonders aufwändigen Projektabschnitten. (ung, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 3.1.2006)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?id=2292588>

Wissen: Kostenfaktor Bau Die Bundesländer zahlen mit beim Autobahnbau, erteilen Auflagen, sind für die Projektkosten aber nicht verantwortlich

Für Diskussionen über die Kosten von Autobahnen sorgen regelmäßig die zu entrichtenden Straßenbenützungsentgelte (Pkw-Vignette, Lkw-Maut). Bei deren Kalkulation spielen die Baukosten für das rund 2100 Kilometer lange hochrangige Straßennetz eine Schlüsselrolle. Die Autobahngesellschaft Asfinag ist mit vier "preistreibenden" Faktoren konfrontiert:

Mit wenigen und – im Europavergleich – eher kleinen Baukonzernen ist der Anbieterwettbewerb überschaubar.

Kleine Baulose sollen Regionalwirtschaft fördern

Die von der Asfinag vergebenen Baulose sind mit 3,5 Kilometer Länge vergleichsweise winzig. Das ist nicht gesetzlich vorgeschrieben, aber politischer Wunsch, um die regionale

Wirtschaft zu fördern. Beim gemischt-öffentlich finanzierten Projekt Nordautobahn (A5) geht man von dieser Praxis ab; hier sind 50 km ein Baulos, das den privaten Betreibern eine billigere Errichtung ermöglicht.

Die Bundesländer zahlen mit beim Autobahnbau, erteilen Auflagen, sind für die Projektkosten aber nicht verantwortlich. Rund 17 Prozent der Gesamtkosten entfallen auf Planung, Projektierungsmanagement und Grundablösen.

Sehr strenge Auflagen durch die Straßenbaubehörde; extrem teure Lärmschutzmaßnahmen. (ung, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 3.1.2006)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?id=2292584>