

Asfinag droht mit Baustopp

Die Kosten im hochrangigen Straßenbau explodieren durch Tunnels, Lärmschutz und Umweltauflagen. Asfinag-Chef Reichhold will den Kuhhandel beenden.

Fritz Pessl/Wien (SN). Anfang 2002 wurden im Generalverkehrsplan für Österreich (GVPÖ) die Baukosten für die S 10 (Mühlviertler Schnellstraße) mit 352,5 Mill. Euro veranschlagt. Tatsächlich kostete das Projekt laut Basisplan 2005 die Autobahnen- und Schnellstraßenfinanzierungs AG (Asfinag) 882,3 Mill. Euro. Die A26 (Linzer Autobahn) sollte sich mit 225,5 Mill. Euro zu Buche schlagen, sie kam dann auf 598,3 Mill. Euro.

Für den Bau der zweiten Tunnelröhre auf der A10 (Tauern, Katschberg) waren 171 Mill. Euro vorgesehen, die Gesamtkosten machten letztlich 580 Mill. Euro aus.

Bei der S 7 (Fürstenfelder Schnellstraße) erhöhten sich die Projektkosten binnen drei Jahren um 368,2 Mill. Euro, die S36 (Judenburger Schnellstraße) kostete um 321,9 Mill. Euro mehr als geplant.

Insgesamt listet die Asfinag in einem internen Papier 15 Projekte auf, in die laut GVPÖ knapp 1,7 Mrd. Euro investiert werden sollten. Tatsächlich zahlte die Asfinag mehr als 4,6 Mrd. Euro. Grund für die Kostenexplosion seien teure Tunnelbauten, Ausgleichsmaßnahmen für Natur und Umweltschutz sowie strenge Lärmschutzauflagen.

"Um Genehmigungen zu erhalten, werden wir von den Behörden zum Teil erpresst. Wir machen den Kuhhandel nicht mehr länger mit. Dann bauen wir halt nicht", sagt der neue Asfinag-Chef Mathias Reichhold im SN-Gespräch und geht damit in die Gegenoffensive. Als Beispiel nannte er die Tauernautobahn. Dort musste für Aushub- und Überschussmaterial eine Deponie errichtet werden. "Die dafür notwendige Naturschutzgenehmigung erhielten wir erst, nachdem wir an einer weit entfernten Landstraße Amphibiendurchlässe gebaut hatten. Das war die Bedingung der Behörde", so Reichhold.

Fast ein Drittel der gesamten Neubaukosten würden für Auflagen (Wildübergänge, Aufforstungen, Ankauf von Ersatzgrundstücken) ausgegeben. "Es gilt der Grundsatz, je näher das hochrangige Straßennetz an Ballungszentren heranreicht, desto teurer wird das Projekt", sagt Reichhold. Des Anrainerschutzes wegen seien auf der S 10 rund 40 Prozent der Schnellstraße untertunnelt.

Das bedeute siebenfache Betriebskosten (Tunneltechnik warten, Belüftung, Sensorik, Sicherheitssysteme, Entgiftung) und eine viel höhere Unfallgefahr. Reichhold kündigte an, dass kostentreibende Beschlüsse für den Straßenbau künftig öffentlich gemacht würden.

"Wir wollen schon bei der Trassenfindung ein anderes Selbstbewusstsein entwickeln. Wir müssen nicht jedes kleine Ballungsgebiet aufschließen, unsere Aufgabe ist der Bau von transnationalen Achsen", betont Reichhold. Notfalls müssten einzelne Abschnitte neu geplant werden, wenn zu einem vernünftigen Preis ein neues Projekt nicht möglich sei.

Bei regionalpolitisch wichtigen Anliegen müssten Städte und Gemeinden mitfinanzieren. Der Blick über die Staatsgrenzen zeige, dass dort nur alle 15 Kilometer eine Autobahnabfahrt gebaut werde, in Österreich hingegen alle 4,5 Kilometer. Reichhold: "Jede zusätzliche Anschlussstelle kostet die Asfinag 15 Mill. Euro."

Link zum Originalartikel:

http://www.salzburg.com/sn/archiv_artikel.php?xm=2553231&res=0