

4./5. November 2006  
Der Standard

## **Straßenbau auf dem Prüfstand**

**Wegen der angespannten Finanzsituation lässt die Asfinag eruieren, welche Projekte später verwirklicht oder sogar gestrichen werden könnten**

Die Autobahngesellschaft Asfinag prüft derzeit, welche der im österreichischen Generalverkehrsplan vorgesehenen Projekte später verwirklicht oder sogar gestrichen werden könnten. Grund: die angespannte Finanzsituation.

Wien - Die angespannte Finanzlage der staatlichen Betreibergesellschaft Asfinag lässt dort die Köpfe rauchen. Seit Wochen werde "hinauf- und hinuntergerechnet", welche Bauprojekte des "Wunschprogramms Generalverkehrsplan" verschoben oder gänzlich gestrichen werden könnten, berichten Insider.

"Es geht um alle Projekte. Alles steht auf dem Prüfstand", heißt es in der Asfinag. Im Visier des Rechenstifts sind nicht Bauabschnitte des laufenden Lückenschlussprogramms, sondern durchwegs Neubauprojekte, deren Realisierung 2008 oder erst 2009 beginnt - nicht, weil sie als Netzergänzung nicht notwendig wären, sondern weil sie nicht oberste Priorität hätten. Dazu gehört die Linzer Autobahn (A26), also der Westring um die oberösterreichische Landeshauptstadt, genauso wie Mühlviertler Schnellstraße (S10 zwischen Unterweikersdorf und Wulowitz), Fürstenfelder Schnellstraße (S7 zwischen Riegersdorf und Grenzübergang Heiligenkreuz im Burgenland) oder die Nordautobahn A5 (Nordabschnitt Mistelbach-Drasenhofen).

### **S34 de facto bereits gestorben**

De facto bereits gestrichen sind Wunschprogramme wie die Traisental-Autobahn S34, mit der die Asfinag St. Pölten und Wilhelmsburg verbinden soll, damit das Land Niederösterreich für seine Traisental-Schnellstraße eine Autobahnanbindung bekommt. Dieses Projekt bestehe nicht einmal mehr auf dem Papier, heißt es bei Asfinag-Funktionären, die zu den diskutierten Sparvarianten vor dem Hintergrund der Regierungsverhandlungen nicht einmal inoffiziell einen Kommentar abgeben wollen. Dementiert wird auch nichts.

Ebenso auf dem Prüfstand: der laut Asfinag-Schätzungen 1,6 bis 1,9 Milliarden Euro teure Straßentunnel unter der Lobau. Ihn würde die Asfinag als Ergänzung des hochrangigen Straßennetzes im völlig überlasteten Ostösterreich zwar unbedingt brauchen, kann sich ihn aber nicht leisten.

### **Eigene Erträge nötig**

Zwar steht den 9,8 Mrd. Euro Schulden ein rund 30 Mrd. Euro schweres 2000 Kilometer langes Autobahnnetz gegenüber, um vor den Budgetwächtern in Brüssel als ausgegliederte Gesellschaft aber bestehen zu können, muss die Asfinag mehr als die Hälfte ihrer Ausgaben über eigene Erträge erwirtschaften. Das ist nach den von der grünen Verkehrssprecherin Gabriela Moser durchgeführten Recherchen, die auf Informationen aus dem Finanzministerium basieren, nicht machbar, wenn jährlich eine Milliarde Euro in Neubauten investiert wird.

Inklusive Erhaltungsmaßnahmen sinken die Investitionen, wie der STANDARD berichtete, erst 2010 wieder auf eine Milliarde Euro. "Die Koalitionsverhandlungen lassen nichts Gutes hoffen", meint Moser, "SPÖ und ÖVP wollen weiter Prestigeprojekte bauen, aber strukturell nichts ändern und im Nahverkehr sparen."

In der Asfinag ist klar, dass Sparen bei Lärmschutzwänden nicht reicht, wenn die Eigenkapitalquote nur 7,1 Prozent beträgt. "Ohne Eigenkapital wird uns die EU bald nicht mehr als staatliches Privatunternehmen anerkennen, sondern uns dem Budget zuschlagen", räumt ein Funktionär ein. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 4./5.11.2006)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2646810>