

21. Dezember 2006
ORF.at

Asfinag plant halbe Schnellstraßen

Erstes Beispiel im Südburgenland

Die Autobahngesellschaft ASFINAG droht von ihrem täglich rasant wachsenden Schuldenberg erdrückt zu werden. Nicht nur werden neue Forderungen der vom Bund ausgegliederten Straßenbaugesellschaft an die künftige Regierung laut - die ASFINAG sucht auch verzweifelt nach Einsparungsmöglichkeiten. Die jüngste Idee in diese Richtung: "Schnellstraße light".

Billige Hauptverkehrsverbindungen

Auf einzelnen Abschnitten will die ASFINAG künftig Schnellstraßen statt vierspurig nur noch zweispurig bauen.

Das heißt, in jede Richtung soll es auf diesen Abschnitten nur noch jeweils eine Fahrspur geben, kündigte der ASFINAG-Bauvorstand und frühere BZÖ-Infrastrukturminister Mathias Reichhold am Mittwoch am Rande einer Pressekonferenz an. Sparen will die ASFINAG außerdem bei Tunneln.

Gefährlich hoher Schuldenberg

Hintergrund sind die knappen Budgetmittel der ASFINAG. Reichhold geht davon aus, dass SPÖ und ÖVP in den Regierungsverhandlungen jetzt über neue Finanzierungsmodelle diskutieren. Die Straßenbaugesellschaft sitzt auf einem Schuldenberg von zehn Mrd. Euro - bei äußerst wenig Eigenkapital.

Trotz der dank Bundeshaftung extrem niedrigen Kreditzinsen, könnte bei einem weiteren Anstieg des Zinsniveaus bald der Fall eintreten, dass die ASFINAG für die Bedienung der Zinsenlast einen Kredit aufnehmen muss.

Kosten explodierten trotz Sparzwangs

Dazu kommt, dass die Kostenvoranschläge für die Jahre 2002-2005 gleich um das dreifache überschritten wurden. Die SPÖ sprach in diesem Zusammenhang von "Milliardenleichen" des "völlig überforderten Managements" und gab Ex-BZÖ-Chef Reichhold und Noch-Verkehrsminister Hubert Gorbach (ebenfalls BZÖ) die Schuld.

Überholen auf Gegenfahrbahn bei 130 km/h

Wie die neuen "Sparautobahnen" im Detail aussehen werden, steht noch nicht fest. Kreuzungen soll es keine geben, aber auch keine doppelten Sperrlinien oder Leitschiene zwischen den zwei Fahrrichtungen. Überholen wird zumindest abschnittsweise möglich sein. In jedem Fall werden sie - obwohl nur zweispurig - trotzdem Schnellstraße heißen. Der Hauptgrund: Nur so unterliegen sie der Lkw-Maut und Pkw-Vignettenpflicht.

S7 als Fallbeispiel

Erstes Beispiel für die neue Sparvariante soll die zwischen dem steirischen Riegersdorf und Grenzübergang Heiligenkreuz im Burgenland geplante Fürstenfelder Schnellstraße (S7) werden. Die Verhandlungen mit den beiden Ländern verliefen "sehr konstruktiv", sagte Reichhold.

Man treffe dort auf eine besonders schwierige geologische Situation. Vier Spuren wären deshalb mit enorm hohen Kosten verbunden. Außerdem sei auch der Anschluss auf der ungarischen Seite nur zweispurig.

"Tunnel nur aus Lärmschutzgründen"

Auf dem Prüfstand stünden aber sämtliche Bauvorhaben. "Alle Projekte werden derzeit einer Wirtschaftlichkeitsrechnung unterzogen", sagte Reichhold. Gespräche liefen mit allen Landeshauptleuten.

Einige Tunnel etwa würden nur aus Lärmschutzgründen gebaut. In den Tunnels darf man grundsätzlich nur 100 km/h fahren. Geprüft werde jetzt, ob bei dieser 100-km/h-Beschränkung die Lärmschutzgrenzen nicht auch ohne Einhausung eingehalten werden.

Projekte auf lange Bank?

Gespräche gibt es laut Reichhold aber nicht nur darüber wie, sondern auch wann gebaut werden soll. "Das Tempo der Umsetzung unserer Projekte wird davon abhängen, wie viel Geld wir zur Verfügung haben", sagte Reichhold.

Experte: Maut unumgänglich

Verkehrsökonom Sebastian Kummer von der Wirtschaftsuniversität Wien erklärte am Mittwoch in der "Wiener Zeitung", dass ohne die Einführung einer Pkw-Maut wichtige Verkehrsprojekte wie der Lobau-Tunnel im Nordosten Wiens nicht gebaut werden könnten. Verkehrsberater Max Herry sagte im "WirtschaftsBlatt", dass derzeit nur ein Drittel der tatsächlichen Autobahn-Aufwendungen in die Maut- und Vignetten-Kalkulationen einfließen würden.

Reichhold hofft auf Regierung

Reichhold wollte diese Darstellungen am Mittwoch "nicht kommentieren". Er gehe aber "davon aus, dass in den Verhandlungen für eine neue Regierung intensiv überlegt wird, wie die ASFINAG nachhaltig finanziert werden kann".

Trotz Reichholds Zurückhaltung in der Öffentlichkeit ist aber klar: Dass die Pkw-Maut ausgerechnet während der laufenden Koalitionsverhandlungen plötzlich zum medialen Thema wurde, dient nicht zuletzt den Interessen der ASFINAG.

Kukacka gegen Pkw-Maut

Verkehrsstaatssekretär und ÖVP-Verhandler Helmut Kukacka schließt eine Pkw-Maut allerdings aus. Diese habe in den Koalitionsverhandlungen zwischen SPÖ und ÖVP keine Zustimmung gefunden.

"Wir sind uns grundsätzlich einig, dass man mit dem derzeitigen Finanzierungssystem das Auslangen finden soll", sagte Kukacka am Mittwoch am Rande einer Pressekonferenz in Linz.

Link zum Online-Artikel:

<http://www.orf.at/061220-7268/index.html>