

Baustelle: Der Hendlbauer als Bauernopfer

Asfinag-Vorstand Mathias Reichhold steht auf der Abschlusliste der neuen Regierung. Die Straßenbaugesellschaft selbst kämpft mit einem 10-Milliarden-Schuldenberg, Straßenprojekte wackeln, Sparautobahnen drohen.

Mathias Reichhold hat es nicht leicht im Leben. Alle paar Monate muss er sich um einen neuen Job umsehen, und kaum hat er einen, wackelt der Sessel, auf dem er Platz genommen hat, auch schon wieder gewaltig. Seit Juli 2006 sitzt der Nebenerwerbs-Biobauer und ehemalige Infrastrukturminister auf dem gut gepolsterten Vorstandssessel der Asfinag, der Straßenbaugesellschaft des Bundes, doch in der SPÖ wird schon fleißig am Stuhlbein gesägt. „In der Asfinag funktioniert nichts“, sagt einer der allerwichtigsten SPÖ-Granden. Und SPÖ-Rechnungshofsprecher Werner Kräuter präzisiert, wer und was nicht funktioniert: Reichhold als Ablöse kandidat sei „naheliegend“. Die einfache Begründung: „Jemand, der als Minister spektakulär gescheitert ist, zu einem Topmanager im staatsnahen Bereich zu machen, das ist fürchterlich.“

Tatsächliche oder angebliche Schnitzer Reichholds werden derzeit SPÖ-weit genüsslich kolportiert. So hatte der Vorstandsdirektor im Herbst lauthals darüber geklagt, dass die Kosten durch Lärmschutzaufgaben exorbitant seien – war aber einst als Minister selbst für ebendiese Auflagen verantwortlich. „Das war eine öffentliche Selbstenttarnung“, ätzt Kräuter, „da lachen ja die Hühner auf Reichholds Bauernhof.“

Reichhold wird derzeit von Interviewterminen „verschont“; möglicherweise deshalb, weil er manchmal allzu ehrlich für den harten Job ist. So hatte er diesen Herbst sinngemäß erklärt, dass sein Unternehmen für weitere Projekte, so auch für den umstrittenen Lobau-Tunnel, gar nicht genug Geld habe. Was zwar grundsätzlich stimmt, aber im Wiener Rathaus überhaupt nicht gut ankam. Die Asfinag-Presseabteilung musste noch am selben Tag eine Richtigstellung formulieren: „Die Planungen werden selbstverständlich weiterverfolgt.“

Seit diesem Ausrutscher – der Lobau-Tunnel ist für Häupl & Co von allergrößter politischer Wichtigkeit – ist das Verhältnis Reichholds zur Wiener SPÖ auf dem absoluten Gefrierpunkt angelangt. „Er ist ein lieber, harmloser Mensch“, plaudert da eines seiner Visavis aus seinem reichen Erfahrungsschatz, „der geht schon in der Früh lustig in einen Termin hinein, zwei Stunden später noch lustiger raus, und wenig später hat er dann vergessen, was dabei ausgemacht wurde.“ Reichhold gilt, so ein Rathausmann, als „personifizierte Harmlosigkeit im Haifischbecken des Tiefbaus“, möglicherweise lieb, möglicherweise nett, jedenfalls aber „völlig ungeeignet“. Dieses Image hat er auch anderswo. „Den braucht dort niemand“, sagt ein Big Player in der Baubranche.

Reichholds vorläufiger Rettungsanker ist die öffentliche Meinung – die es nicht gerne hat, wenn man einen soeben auf fünf Jahre bestellten Manager bei vollen Bezügen in die Wüste Gobi schickt. Also muss vorerst einmal ein neuer Job für den Jobhopper gefunden werden. Formal kann seine Ablöse nur durch den Aufsichtsrat erfolgen; hier wird Neo-Infrastrukturminister Werner Faymann möglicherweise schon bald neue Vertrauensleute platzieren. Wer die sein werden, ist ungewiss, ebenso, wie lange Reichhold – aus optischen Gründen – noch Galgenfrist hat. Denn selbst die grüne Verkehrssprecherin Gabriela Moser hält nichts von einem „Golden Handshake“. Sie möchte den 5-Jahres-Vertrag auslaufen lassen – und dann den Dreier Vorstand wieder auf zwei Köpfe reduziert sehen. „Die personelle Aufstockung war völlig unnötig.“

Die Asfinag, ein Schuldenberg. Die personelle Ebene ist eine Baustelle, die finanzielle Lage des Unternehmens die andere. Die Asfinag hat heute Schulden in Höhe von rund zehn Milliarden Euro, der Schuldenberg wächst ungebremst weiter. Die Eigenkapitalquote liegt bei acht Prozent, der Durchschnitt bei anderen europäischen Straßenbauern bei 20 Prozent. Aufgrund neuer EU-Bilanzierungsregeln droht negatives Eigenkapital – wenn die Regierung nicht reagiert. Auch wird die Gewinnspanne immer geringer. Der Zinsendienst für die 1,1 Milliarden teuren Leistungen der Asfinag macht bereits 34 Prozent aus. Und die Erlöse aus Lkw-Maut, Pkw-Vignetten und Sondermauten stagnieren.

Alles kein Problem, sagt Asfinag-Finanzvorstand Christian Trattner. Er geht davon aus, dass die Regierung ihm bald das komplette Straßennetz, an dem bis jetzt nur der Fruchtgenuss besteht, überträgt – und damit die Frage des mangelnden Eigenkapitals fürs Erste vom Tisch ist. Dass die Quote dennoch langfristig auf 20 Prozent zu heben ist, sieht auch er: „Das ist zu optimieren.“

Der Schuldenberg raubt ihm noch lange nicht den Schlaf. Er verfolgt weiter den Plan, auch nach „Glättung der Investitionsspitzen“ jährlich eine Milliarde Euro zu verbauen (siehe Grafik Seite 42). „Jedes Unternehmen, das so viel investiert wie wir, muss das mit Fremdkapital machen, nichts daran ist schlecht.“ Freilich mit einer kleinen Einschränkung. „Die Unternehmensziele formuliert der Eigentümer. Wir kommen über die Runden, das Unternehmen lebt, aber die Haftung des Finanzministers bleibt notwendig.“

Schmälere Autobahnen, weniger Tunnels. Faktum ist, dass die Asfinag – durch den Bauherrn, die Republik Österreich getrieben – in den vergangenen Jahren einfach zu viel Geld ausgegeben hat und ab sofort eisern sparen muss. SPÖ-Rechnungshofsprecher Kräuter wirft dem Unternehmen vor, in den letzten Jahren eine Milliarde Euro „völlig sinnlos“ versenkt zu haben. Er spricht von „sinnlosen Lärmschutzwänden“, von einer „Kosten- und Personalexpllosion“ und von einem „Totalflop“ bei der Übernahme der Mautgesellschaft Europpass. Kräuter: „Da sind die Verhandler derart über den Tisch gezogen worden, dass die Verluste bei 250 Millionen Euro liegen dürften.“ Der stets polternde Kräuter wartet schon voll Sehnsucht auf den kommenden Rechnungshofbericht: „Der soll dem Vernehmen nach sehr kritisch ausfallen, es dürfte beträchtlicher Schaden entstanden sein.“

Asfinag-Chef Trattner beurteilt die Lage gelassener; die dringende Notwendigkeit zu sparen sieht freilich auch er.

Soeben werden im Haus die Prioritätenlisten neu gereiht, werden Zeitpläne gedehnt, wird der Sparstift gespitzt. Klärende Gespräche mit dem Infrastrukturminister stehen bevor – doch die Latte wurde im Regierungsprogramm gelegt: Zehn Prozent Reduktion bei den Baukosten sind angesagt. Jawohl, das geht, glaubt Trattner, vielleicht noch nicht heuer, aber in den nächsten Jahren sicher. Und wie? Der Herr des Straßennetzes verspricht felsenfest: dass kein einziges Projekt dran glauben muss – sondern alle gemeinsam. Standen bis vor Kurzem noch Projekte im Gesamtwert von 6,5 Milliarden Euro am Bauprogramm, so dürfen jetzt – von der Regierung als Erfolg verkauft – bis 2010 nur mehr 4,5 Milliarden Euro verbaut werden. Die geplanten „Investitionsspitzen“ müssen „geglättet“ werden – sprich: ein neues Zeitalter der Sparautobahnen bricht an. „Man kann Autobahnen auf ebener Fläche um 25 Millionen Euro pro Kilometer bauen oder um zehn Millionen. Man kann die Trassen tief ausgraben, drüber Platten legen, damit jeder Hase queren kann“ – oder eben nicht. Trattners Ideen sind einleuchtend: „Man kann Abfahrten für achtzig km/h dimensionieren oder für fünfzig.“ Oder, noch so eine Idee: „Wir bauen irrsinnig viele Tunnels. Man kann stattdessen ja auch um den Berg herumfahren.“ Trattner findet, dass die Pannestreifen überdurchschnittlich breit sind und dass Österreich überhaupt zurzeit „viel mehr als andere Länder investiert“. Der Vergleich mit Deutschland macht sicher: Dort wurden im Jahr 2006 2,9 Milliarden Euro für Autobahnneubauten ausgegeben, im winzigen Österreich 800 Millionen.

Trattner will gelockerte Behördenauflagen, will weniger Grundablöse zahlen, weniger für Umweltschutz aufwenden. Fazit, klipp und klar: „Eine Kurskorrektur ist zwangsläufig notwendig.“

Wie und woher die von der neuen Regierung zugesagten zusätzlichen 200 Millionen Euro kommen werden, weiß im Übrigen auch Trattner noch nicht. Die geplante Erhöhung der Lkw-Maut um vier Cent, die 100 bis 120 Millionen Euro bringen sollte, wackelt jedenfalls gehörig, die Mineralölsteuer geht vorerst ins Budget. Nur die Verteuerung der Pkw-Vignette wird wohl rasch – 2008 – kommen.

Das Finanzierungsloch ist der Opposition nicht verborgen geblieben. Die grüne Verkehrssprecherin Gabriela Moser fordert bereits heftig eine drastische „Redimensionierung des Ausbauprogramms“. Die sei, so die Abgeordnete, aus Klimaschutzgründen sowieso nötig.

„**Viel Geld verbraten**“. Die Nervosität in den Ländern, die fürchten, um versprochene Straßen umzufallen, ist bereits offensichtlich. So reagierte man in Niederösterreich prompt auf drohende Prioritätenverschiebungen. Zeitgleich mit der Regierungserklärung rollten Anfang Jänner Baumaschinen in die Au bei Traismauer: Die Asfinag begann, wohl auf Wunsch der Niederösterreicher, mit den Vorarbeiten für eine 174 Millionen Euro teure Donaubrücke zwischen Tulln und Krems. Über diesen umstrittenen Verkehrsweg sollen alle Weinviertler (und auch Landeshauptmann Erwin Pröll ist ein solcher) rascher in die Landeshauptstadt gelangen. Kritiker meinen, dass eine Verbreiterung der Donaubrücke in Krems mehr gebracht und um die Hälfte weniger gekostet hätte.

Michael Bubna-Litic, durch dessen Auwald die neue Brücke nun gebaut wird, entrüstet sich über den überfallsartigen Baubeginn durch die Asfinag – und über fehlende Manieren. „Der Bau wurde begonnen, ohne dass ich davon etwas wusste. In den ersten Tagen gab es keinen Bauleiter vor Ort, das war nicht nur unhöflich, das war eigentlich eine Frechheit“, klagt der Großgrundbesitzer. Seine Schilderungen demonstrieren, dass sich die neuen Vorgaben – billiger, effektiver zu bauen – noch nicht nach unten durchgesprochen haben. „Maschinen wurden aufgefahren und wieder abgezogen, die Bauarbeiten mit der lokalen Behörde gar nicht abgesprochen, eine Rampe entgegen den Abmachungen errichtet“, beschwert sich Bubna-Litic. Er ist sich ziemlich sicher: „Da wurde viel Geld unnötig verbraten, und alles nur, um vollendete Tatsachen zu schaffen.“

von Othmar Pruckner

Link zum Online-Artikel:

<http://www.trend.at/index.html?/articles/0705/580/162921.shtml>