

6./7. März 2010  
Der Standard

## **Wifo-Empfehlung Kostenbremse für ÖBB und Asfinag**

**Die Politik sollte nicht zögern, bereits im Bau befindliche Straßen- und Bahnprojekte zu kippen, wenn sie dauerhaft defizitär sind**

Die Politik sollte nicht zögern, bereits im Bau befindliche Straßen- und Bahnprojekte zu kippen, wenn sie dauerhaft defizitär sind, sagen Wifo-Wirtschaftsforscher. Sie empfehlen vorausschauende Planung.

Wien - Die Sparmaßnahmen, die das Wirtschaftsforschungsinstitut (Wifo) zwecks Sanierung der öffentlichen Haushalte empfiehlt, machen auch vor ÖBB und Asfinag nicht halt. Mut zur Umkehr, lautet die Devise. Bereits "begonnene Projekte müssen abgebrochen werden, wenn das kumulierte Defizit aus dem künftigen Betrieb größer ist als die verlorenen bisherigen Baukosten und kein Beschluss vorliegt, welcher Betrag als Subvention von wem getragen werden muss", lautet die klare Aufforderung im Kapitel "Vermeidung künftiger Ausgaben".

Wiewohl die Wifo-Konsolidierungsvorschläge konkrete Beispiele schuldig bleiben: Gemeint ist die Koralmbahn mit ihrem Herzstück, dem Koralmtunnel. Das aktuell auf 5,2 Milliarden Euro taxierte Projekt ist laut ÖBB-Streckenerfolgsrechnungen notorisch defizitär, auf der Verbindung von Graz nach Klagenfurt wird die ÖBB mangels Verkehrsaufkommen nicht einmal die Betriebskosten erwirtschaften; ganz zu schweigen von Kapitalkosten und Zinsaufwand (die bei der Bahn generell zu 70 Prozent der Bund bestreiten muss).

### **"Lebenszyklus der Bahnprojekte betrachten"**

Einsparungen seien vor allem durch "vorausschauende Infrastrukturplanung" realisierbar, schreiben die Wifo-Ökonomen, zumal "große Infrastrukturprojekte häufig hohe fiskalische Folgekosten für Unterhalt und Betrieb nach sich ziehen". So wurden 2007 in Straßeninfrastruktur 870 Mio. Euro investiert, der Erhaltungsaufwand stieg auf 486 Mio. Euro; Tendenz steigend. Beim langlebigeren Schienennetz ist es nicht so krass, da standen 1,5 Mrd. Euro an Investitionen immerhin 325 Mio. Euro an Erhaltungsausgaben gegenüber. Im Gegensatz zur Asfinag muss die ÖBB nicht einmal Betrieb und Erhaltung selbst finanzieren, die jährlich eine Milliarde Euro ist laut Bundesbahnstrukturgesetz (§ 42) aus dem Budget zu finanzieren.

**"Da Österreichs Straßennetz im internationalen Vergleich hervorragend sei, sollte der weitere Infrastrukturausbau auch unter finanzpolitischen Gesichtspunkten überprüft werden", mahnt das Wifo.** Bei Investitionsentscheidungen müsse der gesamte Lebenszyklus der Bahnprojekte betrachtet werden und es sei eine Gesamtbetrachtung von Neubau-, Erhaltungs- und Erneuerungsbedarf plus Nutzungsprognosen vorzunehmen.

In die Pflicht nehmen würden die Wifo-Ökonomen bei fragwürdigen Projekten insbesondere Länder und Gemeinden. Sie sollten nicht nur beim Bau mitzahlen, sondern auch bei den üblichen Baukostenüberschreitungen und den Betriebskosten.

Das Asfinag-Bauprogramm wäre auch ein weites Feld für Kosten-Nutzen-Berechnungen. Dort sind nicht wenige Autobahnprojekte gemessen an Investitionsvolumen, Verkehrsaufkommen und Streckenlänge unrentabel: Mühlviertler Schnellstraße (S10, Unterweikersdorf-Freistadt-Nord), die Nordautobahn A5 (Schrack bis Drasenhofen) und die S3 (Hollabrunn-Kleinhaugsdorf). Sie kannibalisieren sich so gegenseitig. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 6./7.3.2010)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1267743381392/Wifo-Empfehlung-Kostenbremse-fuer-OeBB-und-Asfinag>