

Das Geld liegt auf der Straße

- Experten halten viele Projekte für unnötig, manche in Zeiten des Sparens für fahrlässig - Eine Analyse



Da spricht einer ein großes Wort gelassen aus. „Die Zeit des großen Autobahnbaus ist vorbei“, sagt Klaus Schierhackl. Er ist nicht irgendwer, sondern Vorstandsdirektor der heimischen Straßenbaugesellschaft – Asfinag; und damit für den Neu- und Ausbau sämtlicher heimischer Schnellstraßen und Autobahnen zuständig. Das kann aber nur relativ gemeint sein. Denn noch immer wird tüchtig weitergebaut. Bis 2016 warten Projekte im Wert von 6,5 Milliarden Euro auf Realisierung – obwohl Österreichs Autobahnnetz längst eines der dichtesten in Europa ist. Straßen kosten bekanntlich einen Batzen Geld. Der Schuldenberg der Asfinag liegt bei zwölf Milliarden Euro, bald werden 14 Milliarden erreicht sein. In Zeiten der ausufernden Staatsschulden werden zwar viele Infrastrukturprojekte für den Schienenverkehr infrage gestellt. Über den Straßenbau diskutiert die Regierung kaum. Und die Landeshauptleute sowieso nicht. Möglichst luxuriöse Autowege sind offenbar immer noch Prestigesache. Die grüne Verkehrssprecherin Gabriela Moser fordert deswegen nicht nur einen Baustopp für die großen Bahntunnels, sondern auch eine Vollbremsung beim Autobahnbau – und will damit fünf Milliarden Euro sparen. Während ÖBB-Boss Christian Kern für sein Unternehmen weitere Einsparungen von zwei Milliarden Euro verspricht, wehrt sich Schierhackl noch mit Händen und Füßen gegen eine „Evaluierung“. „Die Asfinag ist wirtschaftlich stabil. Wenn gar nichts mehr gebaut würde, wäre das auch für die Bauwirtschaft nicht gut“, argumentiert der Straßen-Manager. Dabei hegen auch Ökonomen längst Zweifel an allzu üppigen Infrastrukturinvestitionen. Tenor: Das Geld fehlt dann eben bei Bildung und Forschung. Laut Verkehrsexperten kann auch bei Straßen gespart werden, ohne dass die Welt zusammenbricht.

Irrtum 1: Der Autoverkehr wächst unaufhaltsam

Autobahnen und Schnellstraßen werden aufgrund von Verkehrsprognosen geplant. Die heutigen Ausbaupläne basieren auf Schätzungen, die im Jahr 2005 erstellt wurden – sieben Jahre danach sieht die Welt allerdings deutlich anders aus. In New York, Zürich und auch in Wien sinkt der

Motorisierungsgrad seit Jahren. Immer mehr Menschen bemerken, dass sie in einer Großstadt auch ohne Auto auskommen können. Die Wiener Planungsabteilung MA 18 konstatiert zwischen 2005 und 2010 eine Abnahme des Verkehrs auf Wiens Straßen um rund 5,5 Prozent – und keine Zunahme, auch wenn der subjektive Eindruck o_ das Gegenteil suggeriert. Unter den heute gültigen Voraussetzungen, so sagt der Verkehrsplaner Harald Frey, sind die geplanten 1,8 Milliarden Euro für den heftig umstrittenen Autobahntunnel unter der Lobau „grob fahrlässig“ (siehe Kasten Seite 40). Auch die drohende „Transitluft“ musste einst für hochtrabende Bauvorhaben herhalten. Die Prognosen wurden zu Spitzentransitzeiten nach der Ostöffnung erstellt, bis heute ist die Republik aber noch nicht im Transitverkehr untergegangen.

Irrtum 2: Autobahnen bringen BIP-Wachstum

Lange Zeit galt es als unumstößlicher Lehrsatz: Ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts sei nur mit dem raschen Ausbau des Straßennetzes zu erzielen. Dieses Dogma hatte in den Wirtschaftswunderjahren seine Berechtigung, doch längst haben sich BIP- und Autobahnwachstum entkoppelt. Neue Straßen sind kein zusätzlicher Standortvorteil mehr für die Wirtschaft Österreichs. Um ein Beispiel zu nennen: Das prosperierende Vorarlberg will seinen beachtlichen Radverkehrsanteil bis 2015 von 14 Prozent auf 17 Prozent steigern – und zwar auf Kosten des Autoverkehrs. Im Ländle fürchtet man offenbar nicht, dass dadurch eine akute Rezession ausgelöst werden könnte. Straßen werden auf Pump errichtet und verschärfen so die Staatsschuldenkrise. „Die öffentliche Hand finanziert mit dem Autobahnbau unter anderem die Lager der Autoindustrie. Durch das Just-in-time-System sind die Lager leer und die Autobahnen voll.“ Sagt nicht ein notorischer Autohasser, sondern der ehemalige Vorstandschef der Kärntner Sparkasse. Die aufgrund von Mauteinnahmen umworbenen Lkws brauchen zusätzlichen Stauraum. Die As nag kommt mit der Errichtung von Parkplätzen gar nicht nach. Ein Parkplatz kostet stolze 130.000 Euro.

Irrtum 3: Die Straße wird ausgehungert

„Die Schiene kostet das Geld, das der Straße fehlt“ – dieser Satz ist am Stammtisch o zu hören. Tatsächlich hat die As nag ihre Pläne schon redimensioniert; statt geplanter 9,3 Milliarden werden bis 2016 „nur“ 6,5 Milliarden in Straßenbeläge, Tunnels und Auto bahnkreuzen investiert. Im Zuge der neuen Spardebatte verspricht Infrastrukturministerin Doris Bures nun eine neuerliche Durchrechnung, doch gleichzeitig auch, dass im Vergleich zur Schiene „fast gar nichts“ gekürzt werde. Faktum ist, dass Österreichs Autobahnen luxuriös ausgestattet sind. 1250 Kilometer von 4350 Kilometer Richtungsfahrbahnen sind mit imposanten Lärmschutzwänden eingehaust; von 2000 bis heute wurden dafür 345 Millionen Euro aufgewendet. Zuletzt wurde der Knoten Steinhäusl lärmgedicht eingepackt; aufgrund einer „exponierten Situation“ wurde sogar zwischen (!) den Fahrstreifen eine Lärmschutz-wand errichtet. Die Wände wurden nach einem Architektenwettbewerb 7,5 Meter hochgezogen. Pro Kilometer kostet eine Lärmschutzwand stolze 640.000 Euro – in Normalausführung mit vier Meter Höhe. Das Programm läuft zügig weiter, aktuell sind dafür 15 Millionen Euro pro Jahr budgetiert. Nicht nur im Bund, auch in Ländern und Gemeinden gehen gewaltige Summen für den Straßenerhalt drauf. Die Bauabteilungen der Länder sind absolute Machtzentren; Niederösterreich gibt, grob gerechnet, zehnmal so viel Geld für den Straßen- wie für den Schienenverkehr aus. Der Oberösterreichische Landesrechnungshof hat unlängst seiner Regierung dringend empfohlen, „die Aktivitäten in der Straßenerhaltung und beim Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems zu steigern“ – anstatt weitere Neubauprojekte zu forcieren.

Irrtum 4: Autofahren wird sicher wieder billiger ...

Darum wird in Zukunft auch wieder mehr gefahren. Die Hoffnung stirbt zuletzt, doch in Wahrheit war 2011 das teuerste Sprit- Jahr aller Zeiten, Eurosuper kostete im Schnitt um 15 Cent, Diesel um 20 Cent mehr als 2010. Und die Preise werden weiter anziehen, schon auch deshalb, weil Österreich im Vergleich noch niedrige Treibstoffpreise hat. Bald einmal wird wohl die ermäßigte Dieselsteuer der Vergangenheit angehören, egal, wie heftig ARBÖ und ÖAMTC auch protestieren. Aufgrund steigender Spritpreise erwartet der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) für die nahe Zukunft einen Rückgang von Pkw- und Lkw-Fahrten; bessere Angebote im öffentlichen Verkehr werden den

Umstieg erleichtern. Wien hat mit der Verbilligung der Öffi-Jahreskarte auf 365 Euro ein deutliches Zeichen gesetzt, in welche Richtung der Hase laufen soll.

Irrtum 5: Straßen finanzieren sich über Mauten

Tatsächlich finanziert die Asfinag ihr reines Aus- und Neubauprogramm über Mauteinnahmen. Doch auch jene Steuerzahler, die kein Auto besitzen, zahlen für die enormen Folgekosten des Autoverkehrs mit. Die Kosten für Planung, Genehmigung, Flächenverbrauch, Luftverschmutzung oder Unfallfolgen werden in anderen Ressorts abgerechnet. Und vor allem: Finanzierungskosten sind in keinem der Projekte inkludiert! Eine deutsche Vollkostenrechnung kommt zum Ergebnis, dass ein Kilometer Autobahn in Summe 26,8 Millionen Euro kostet – die Asfinag gibt ihre Kosten hingegen mit schlanken sechs Millionen Euro pro Kilometer an. Bei einer Vollkostenrechnung reichen die Mautgebühren bei Weitem nicht aus. Überhaupt sind die zwölf Milliarden Schulden der Asfinag – ebenso wie die 15 Milliarden der ÖBB – eine tickende Zeitbombe. Um die Staatsverschuldung maastrichtkonform darzustellen, wurden sie einst aus dem Budget ausgelagert. Doch längst schaut die EU genauer hin, und Finanzministerin Maria Fekter höchstpersönlich befürchtet, dass die strengen Prüfer sie bald einmal der Gesamtverschuldung des Bundes zurechnen werden. Wodurch die „o_ ziele“ Staatsverschuldung auf rund 100 Prozent des BIP nach oben schnellen würde.

Irrtum 6: Autos und Straßen werden immer grüner

Der Pkw- und Lkw-Verkehr ist mit 22,5 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen. Tendenz: weiter steigend. Zwar verbraucht ein Mittelklassewagen heute weniger Treibsto_ als im vorigen Jahrtausend, doch noch immer werden große Autos geliebt. Spritfresser wie SUVs sind der Schlager der Saison. Das große Auto ist nach wie vor Statussymbol Nummer eins; das kostet nicht nur Grünraum, sondern auch viel Budget- Geld. Österreich wird nämlich die Ziele des Ende 2012 auslaufenden Kyoto-Protokolls nicht erreichen. Umweltminister Nikolaus Berlakovich schätzt, dass Österreich allein aus diesem Titel 600 Millionen Euro Strafe zahlen muss; Umweltorganisationen schätzen bis zu einer Milliarde an Nachzahlungen. Für die Erreichung des EU-Ziels, die Treibhausgase im Verkehr bis 2050 um 75 Prozent zu reduzieren, müsste der Anteil des Pkw-Verkehrs am Gesamtverkehr von 73 Prozent auf 30 Prozent sinken, rechnet VCÖ-Sprecher Christian Gratzer vor. Weitere, teure Autobahnen sind ganz sicher kein Weg dorthin.

Irrtum 7: Hochrangige Straßen helfen Problemregionen

Schnellstraßen taugen nicht als Regionalentwicklungsprogramm. Sie führen zu verstärkter Pendeltätigkeit, zum Umstieg vom Zug auf die Straße, zu Abwanderung von Unternehmen sowie Arbeitskräften. Ein auf ein Zentrum wie Wien ausgerichtetes Straßennetz hilft nie dem „armen“ Wald- oder Weinviertel, sondern vorerst immer nur dem Zentralraum. Die Dimension ist erschreckend: 2010 pendelten mehr als eine halbe Million Menschen zwischen Wien und Niederösterreich – 14 Prozent mehr als 1995. Tägliche Benutzer der Südosttangente wissen ein Klagelied zu singen. Autohäuser und Tankstellen verdienen sich eine goldene Nase an den Pendlern; den Steuerzahler kosten „Pendlerpauschale“ und zusätzliche Autoinfrastruktur hingegen Unmengen an Geld.

Irrtum 8: Straßenbau bringt hohe Beschäftigung

Das Beschäftigungsargument wird auch von As_ nag-Chef Schierhackl ins Tre_ en geführt, um Straßenbau zu rechtfertigen. Natürlich bringt der Autobahnbau Jobs, pro eingesetzter Milliarde Euro werden rund 10.190 Arbeitsplätze gesichert. Das ist nicht nichts, doch anderswo gäbe es höhere Beschäftigungsdichte. Eine Milliarde für Radwege bzw. Verkehrsberuhigung brächte 15.940 Arbeitsplätze, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs nochmals mehr, nämlich 16.440 Jobs pro Milliarde Euro.

Irrtum 9: Österreichs Straßennetz ist im Vergleich mangelhaft

Wahr ist: Österreichs Autobahnnetz ist doppelt so dicht gewoben wie im EU-Schnitt. In Relation zur Einwohnerzahl liegt das „Transitland Österreich“ deutlich vor reichen Staaten wie Schweden,

Deutschland oder der Schweiz. Noch „besser“ sind nur schwer vergleichbare Kleinstaaten wie Zypern oder Luxemburg. Auch Spanien, eines der großen EU-Krisenländer, hat mehr Autobahnkilometer pro Einwohner. Das heimische Netz wurde in den letzten zehn Jahren um 176 Kilometer erweitert; im Endausbau sind zusätzliche 350 Kilometer projektiert.

Irrtum 10: Autobahnen sind sicher und verringern Staus

Autobahnen und Schnellstraßen gelten, da es in der Regel keinen Gegenverkehr gibt, als sicher. Das hat aber seinen Preis: Die As_ - nag investiert bis zum Jahr 2016 2,2 Milliarden Euro in Sicherheitsmaßnahmen – ein Drittel des gesamten Investitionsvolumens. Tatsächlich ging zuletzt die Zahl der Verkehrsunfälle zurück – 2011 starben 521 Menschen auf Österreichs Straßen. Doch trotz noch so hoher Investitionen wird Fahren bei Tempo 130 (und darüber) nie so sicher sein wie die auf vielen Strecken sträflich unterentwickelte Bahn. Um lästige Staus zu reduzieren, werden immer wieder neue Spuren und neue Straßen gebaut, um die alten Straßen zu entlasten. Doch was passiert? Zusätzliche Asphaltbahnen ziehen zusätzlichen Verkehr an, der Stau ist bald der gleiche wie vor dem teuren Ausbau. Ein Teufelskreis, aus dem die Politik nicht mehr herausfindet? Verkehrsexperte Frey ist sich seiner Sache sicher. „Bedarf“, so sagt er, „wird erst durch Ausbau geschaffen. Für viele Projekte gibt es überhaupt keine sachlich fundierte Begründung.“ Vielleicht sollten daher Bundes- wie Landespolitiker doch lieber auf den nächsten Spatenstich verzichten – und stattdessen den Sparstift in Bewegung setzen.

- [Link schicken](#)
- [Seite drucken](#)
- [Artikel kommentieren](#)