



Zukunft statt Autobahn

Österreichweite überparteiliche Plattform  
zur Verhinderung der Lobau-Autobahn

## Was kostet uns die **ASFINAG** Neue Autobahnen bringen Österreichs Wirtschaft nicht weiter



Lobau-Autobahn – Hier verbrennt Ihr Steuergeld (© Georg Mayer)

### Wer ist die Asfinag?

Wenn in Österreich eine neue Schnellstraße oder Autobahn gebaut wird, fällt jedes Mal der Name Asfinag.

Die Asfinag ist die Straßenbau-Gesellschaft der Republik Österreich, sie wurde 1982 gegründet und befindet sich zur Gänze im Eigentum der Republik Österreich. Sie plant, baut und erhält das österreichische Autobahn- und Schnellstraßennetz – zur Zeit stolze 2.175 km, weitere 426 km Beton und Asphalt sind in Planung oder Bau.

Damit hat Österreich eines der dichtesten Autobahnnetze Europas.

### Die Asfinag bekommt kein Geld aus dem Budget?

In vielen offiziellen Statements betont man seitens der Asfinag: „Wir bekommen kein Geld aus dem Budget.“ Das ist so richtig und auch vollkommen falsch.

Knapp 2 Milliarden an Einnahmen weist die Asfinag-Bilanz im Jahr 2011 aus. Gefeierte wurde ein gutes Periodenergebnis von 440 Millionen Euro.

Macht die Asfinag also Gewinn? Nein.

Als kleinen Beitrag zur Kostenwahrheit kassiert die Asfinag für die Benützung der zahlreichen Autobahnen und Schnellstraßen Mauten und Benützungsgebühren (z.B. in Form der PKW-Vignette). Per Gesetz orientieren sich diese Gebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des Straßennetzes.



Österreich hat eines der dichtesten Autobahnnetze Europas  
(© Asfinag)

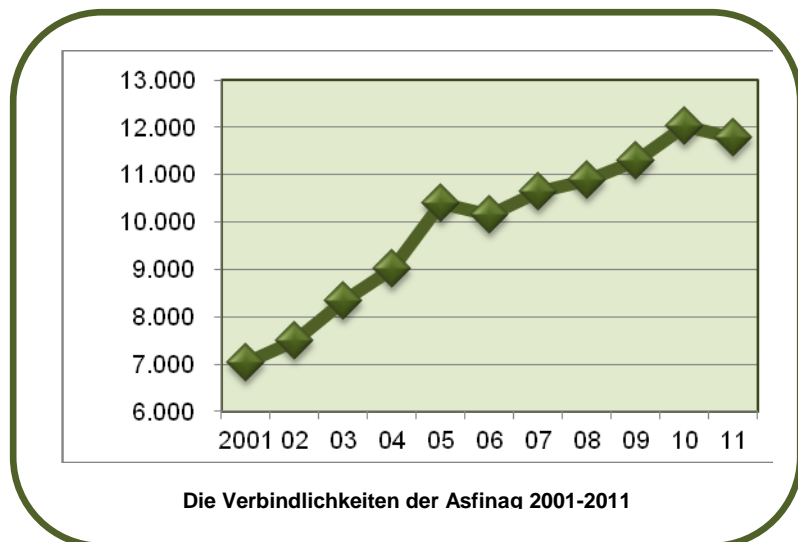
Ehrlichen Gewinn macht die Asfinag trotz positiven Bilanzergebnisses keinen. Bloß tauchen die enormen Kredite bilanztechnisch nicht in den Aufwänden auf.

Die Asfinag hat es bisher nur alle 5 Jahre geschafft, ihren Schuldenberg minimal abzubauen, ansonsten wurden die Verbindlichkeiten – zum Teil massiv – erhöht. Laut einer Hochrechnung des Rechnungshofs betragen die Schulden der Straßenbauer im Jahr 2020 stolze 20 Milliarden Euro – für die der Bund haftet!

## Wie hoch sind die Schulden der Asfinag? Wer haftet dafür?

Die Asfinag ist hoch verschuldet. Nachdem die Mauteinnahmen die tatsächlichen Baukosten niemals abdecken können, werden Kredite zur Finanzierung aufgenommen. Es haftet: Die Republik Österreich – also ich und auch Sie.

Im vergangenen Jahr haben sich die offenen Kredite der Asfinag auf knapp 12 Milliarden Euro summiert, für das Jahr 2020 erwartet der Rechnungshof bereits ein Gesamtminus von 20 Milliarden.



## Was wird die Lobau-Autobahn kosten?

Nicht einmal innerhalb der Asfinag selbst scheint man genau zu wissen, wie viel Geld das Monsterprojekt Lobau-Autobahn verschlingen wird. Regelmäßig werden die prognostizierten Kosten nach oben revidiert.

Aktuell hält die offizielle Ziffer bei 1,84 Milliarden Euro für gerade einmal 19 Kilometer Autobahn. Wir haben allerdings jeden Grund anzunehmen, dass am Ende – sollte die Rennstrecke durch den Nationalpark Donau Auen jemals fertig gestellt werden – mindestens 3 Milliarden draufgegangen sein werden.

Was wird die Lobauautobahn kosten?	
Schätzung 2004	1,4 Milliarden Euro
Schätzung 2005	1,05 Milliarden Euro
Schätzung 2006	1,6 Milliarden Euro
Schätzung 2009	1,6 Milliarden Euro
Schätzung 2010	1,7 Milliarden Euro
Schätzung 2011	1,84 Milliarden Euro

**Hochrechnung (2004-2011):**  
+440 Mio € (+31%) in 7 Jahren.  
**Bis 2025 also 3 Milliarden €.**

**Hochrechnung (2010-2011):**  
+140 Mio € (+8%) in 1 Jahr.  
**Ergibt bis 2025 4 Milliarden €.**

Nach Berechnungen des Verkehrsclub Österreich VCÖ liegen damit die Kosten pro km (inkl. Tunnel) bei 89,5 Millionen Euro.

Allerdings wirft ein Vergleich mit der Wiener Südosttangente A23 (Anschlussstelle Landstraße) Fragen nach der Ernsthaftigkeit der Asfinag-Zahlen auf:

Ein Kilometer A23 kostet hier 124 Millionen Euro. Die Kosten für den Lobau-Tunnel sind also offensichtlich krass unterbewertet.



### 3 Milliarden! Sind da wenigstens alle Kosten abgedeckt?

Leider nein. An der dänischen Universität Aalborg hat man mangelhafte Kostenschätzungen bei großen Infrastrukturprojekten untersucht und kommt zum Schluss: Kostenüberschreitungen von weit über 30 Prozent sind wahrscheinlich.

Und: Die 3 Milliarden Euro, die uns alle der Bau der Lobau-Autobahn kosten wird, decken gerade einmal den Bau. Zusätzlich sind noch eine Menge so genannter externer Kosten zu bedenken: Unfallkosten, Lärmkosten oder Gesundheitskosten.

### Erhaltung verursacht eine weitere Milliarde an Kosten!

Dazu kommen natürlich die Erhaltungskosten: Hier klaffen die Zahlen weit auseinander: Die Asfinag kalkuliert 3,8 Millionen Euro alleine für ein 8 km langes Autobahnstück, das oberirdisch verläuft. Die Erhaltungskosten für einen Tunnel sind um Vieles höher.

Eine Fachpublikation aus dem Jahr 2011 prognostiziert 5,1 Millionen für 8 km Tunnel. Ausgehend von einem Rechnungshofbericht über den steirischen Ganzsteintunnel (S6, Mürzzuschlag) würde Kosten von 2,4 Millionen Euro pro Jahr entstehen. Das facheinschlägige GESTRATA-Magazin erwartet enorme Summen: zwischen 27,7 und 56,6 Millionen Euro pro Jahr.



Nachdem der Tunnel auf eine Lebenszeit von 40 Jahren ausgelegt ist, dürfen wir also vor der ersten Generalsanierung mit zusätzlichen Kosten von rund einer Milliarde rechnen.

### ...und die Vignette deckt nur 17 Fahrten

Auf einzelne Fahrten gerechnet bedeutet das: Jede LKW-Fahrt müsste mit etwa 65 Euro bemautet werden, jede PKW-Fahrt mit 4,6 Euro.

Nachdem eine PKW-Jahresvignette im Jahr 2013 80,60 Euro kostet, sind nur 17 Fahrten pro PKW auf der Lobau-Autobahn gedeckt. Für jede weitere Fahrt auf der S1 oder jeder anderen Autobahn zahlt ab dann die Allgemeinheit...

### Wie ist das mit den externen Kosten?

Eine Studie im Auftrag des Verkehrsministeriums kommt auf 9,2 Milliarden Euro externer Unfallkosten und Umweltkosten im Straßenverkehr im Jahr 2000.

Der Gesamtkostendeckungsgrad auf Autobahnen liegt dementsprechend gerade einmal bei 32 Prozent, bei Landes- und Gemeindestraßen überhaupt nur bei 18 Prozent!

Am Beispiel PKW: Gesamteinnahmen von 3,56 Milliarden stehen Gesamtkosten von 9,37 Milliarden gegenüber.



## Externe Unfallkosten und Umweltkosten im Straßenverkehr 2000 (in Mio. Euro)

	externe Unfallkosten	externe Umweltkosten						Externe Kosten Gesamt
		Lärmkosten	Gesundheitskosten	Schadstoffkosten Gebäude	sonstige Schadstoffkosten	Klimakosten (CO <sub>2</sub> )	Gesamt	
Autobahn und Schnellstraßen	506	450	535	63	69	470	1.587	2.092
Bundesstraßen B	1.984	413	534	56	74	489	1.567	3.551
A+S+B	2.490	863	1.069	119	143	959	3.153	5.643
Landes- und Gemeindestraßen	2.371	319	411	43	57	377	1.208	3.579
Summe aller Straßen	4.861	1.182	1.481	162	200	1.337	4.361	9.222

(Quelle: HERRY, Österreichische Wegekostenrechnung Straße 2000. Im Auftrag des BMVIT 2001)

Bei der Bahn schaut die Sache wesentlich anders aus: Dieselbe Studie berechnet für das Jahr 1998 absolute externe Kosten des Güterverkehrs von 2,4 Milliarden für die Straße gegenüber 128 Millionen Euro für die Schiene.

### Aber die ÖBB...

Ein fairer Vergleich der Finanzen von ÖBB und Asfinag ist kaum möglich. Während die ÖBB Holding eine Flotte von Zügen und Bussen besitzt, ein Schienennetz von etwa 5.000 km erhält und betreibt und über 40.000 Menschen beschäftigt, sind die Aufgaben der Asfinag mit ihren 2.700 MitarbeiterInnen klar auf Bau und Erhalt von Straßen begrenzt.

Laut offizieller Bilanz hat der ÖBB-Konzern 2011 ein Minus von 28 Millionen Euro (EBT) eingefahren, bei einem Jahresumsatz von 5,27 Milliarden Euro. Für 2013 hofft man auf die so genannte „Schwarze Null“.

Klar ist jedenfalls: Auch die Österreichischen Bundesbahnen sind hoch verschuldet: Aktuell schleppen sie einen Schuldenberg von etwa 15 Milliarden Euro mit sich herum. Alleine die Finanzierungskosten für den Brennerbasistunnel dürften den Berg um etwa 3 Milliarden vergrößern.

Für die Finanzierung der Infrastruktur fließen 1,43 Mrd. Euro pro Jahr aus dem Bundesbudget an die ÖBB – in Neubau und Errichtung, aber auch in die Erhaltung und den Betrieb des Schienennetzes. Auch hier haftet der Staat für die Schulden.

Stichwort Pensionszahlungen an Alt-Eisenbahner: 2,1 Milliarden Euro stehen dafür im Budget. Die ÖBB zahlen die Pensionen aus, der Bund refundiert die Zahlungen.



Ein wichtiger Punkt zu Gunsten der Bahn sind die so genannten „Gemeinwirtschaftlichen Zahlungen“: 578 Millionen Euro bekommen die ÖBB für Strecken, die nicht aus Ticketeinnahmen finanziert werden können. Das sind Strecken, die der Bund bestellt, um ein Bahnangebot für alle und damit Mobilität in ganz Österreich zu sichern - unabhängig von der Attraktivität der Strecke – im Auftrag von Bund, Ländern, Gemeinden und Verkehrsverbänden. Die Asfinag betreibt im Gegensatz nur hochrangige und mautpflichtige Strecken.

Der Bund leistet also Abgeltungen für Gemeinwirtschaftliche Leistungen. Er unterstützt über Tarifbestellungen ermäßigte Zeitkarten, SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrten und die Vorteilskarten. Außerdem garantieren Leistungsbestellungen definierte Kilometer-Leistungen im Nahverkehr. Das Ziel: ein attraktives Nahverkehrsangebot.

Und während Autobahnen der österreichischen Wirtschaftsentwicklung kaum nutzen, geben Eisenbahnprojekte dem BIP Schwung: Ein Steuereuro in die Schiene investiert bringt dreimal so viel wie ein Euro, der in den Autobahnbau geht. Laut dem Institut für Höhere Studien (IHS) bringen Investitionen in Bildung langfristig sogar fast das Siebenfache.

***Plattform Zukunft statt Autobahn***

**Kontonummer 820-386-070/00  
BLZ 20111, Erste Bank  
IBAN: AT252011182038607000  
BIC: GIBAATWWXXX**

**Kontakt:  
info@zukunft-statt-autobahn.at  
www.zukunft-statt-autobahn.at**

Stand: November 2012

