



Bericht zur Veranstaltung „Finanzierung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur in Ländern und Gemeinden“

In den Landes- und Gemeindebudgets wird seit Jahren zu wenig Geld für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Das betrifft sowohl den öffentlichen Verkehr als auch Landes- und Gemeindestraßen. GSV, FSV und ÖVG nahmen dies zum Anlass, die Finanzierung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur in Ländern und Gemeinden im Rahmen einer Veranstaltung am 22.1.2015 zu diskutieren.

In Deutschland wurde viel zu wenig Augenmerk auf die Erhaltung gelegt

Im ersten Block, dessen Fokus im Erhaltungsbedarf lag, berichtete Günther Maerschalk, Ingenieurbüro SEP Maerschalk, München, über die Herausforderungen in Deutschland. Straßen müssen befahrbar und sicher bleiben, dafür ist eine gesamtwirtschaftlich optimale Erhaltung der Substanz wichtig.

Der Fahrbahnzustand von Deutschlands Straßen wird alle vier bis sechs Jahre messtechnisch erfasst. Die anschließende Bewertung der Zustandsdaten erfolgt auf einer Notenskala von 1,0 bis 5,0. Bei Ingenieurbauwerken werden alle drei Jahre einfache Prüfungen und alle sechs Jahre Hauptprüfungen durchgeführt. Der Zustand von Ingenieurbauwerken wird auf einer Notenskala von 1,0 bis 4,0 bewertet. Maerschalk: „Die Skalen 1,0 bis 5,0 und 1,0 bis 4,0 konnten nicht vereinheitlicht werden.“ Sowohl bei den Ingenieurbauwerken als auch bei der Fahrbahn gibt es einen Warn- und einen Schwellenwert. Beim Warnwert (Fahrbahn 3,5; Ingenieurbauwerk 2,5) ist es laut Maerschalk „höchste Zeit, dass etwas passiert.“ Der Schwellenwert (Fahrbahn 4,5; Ingenieurbauwerk 3,5) sollte hingegen überhaupt nicht überschritten werden, in der Praxis geschieht das aber. Bis 2013 wurde für die Erhaltung der Bundesfernstraßen (= Bundesstraßen und Bundesautobahnen) deutlich weniger aufgewendet, als in der Bundesverkehrswegeplanung prognostiziert. „Leider wurde in der Vergangenheit viel zu wenig Augenmerk auf die Erhaltung gelegt. Um wenigstens den relativ schlechten Zustand der Bundesfernstraßen zu erhalten, wären von 2011 bis 2025 in Summe fast 51 Mrd. Euro erforderlich“, betonte Maerschalk den enormen Handlungsbedarf. Selbst wenn dieser Betrag zur Verfügung stünde, wäre es eine erhebliche Herausforderung, die Erhaltungsmaßnahmen so umzusetzen, dass der Verkehr nicht weitgehend zum Erliegen kommt. Maerschalk: „Wie will man diesen Notstand in den Griff bekommen, ohne Autobahnen zu sperren?“ Schließlich wickeln die Bundesfernstraßen, deren Bruttoanlagevermögen 220 Mrd. € beträgt, 50% der deutschen Kfz-Jahresfahrleistung ab.

Über 7.000 Brücken sind vom Gesamtzustand her gesehen nicht ausreichend bzw. ungenügend. Maerschalk: „Einige Brücken sind schon heute nur mehr eingeschränkt befahrbar oder überhaupt gesperrt. Es müssen dringend Zustandsverbesserungen erzielt werden“.

Anteil schlechter Landesstraßen wird in Österreich ohne zusätzliche Mittel ansteigen

Wie steht es nun um die Straßeninfrastruktur bei Ländern und Gemeinden in Österreich? Johann Litzka, FSV, stellte diesbezüglich seine Studie im Auftrag der Landesstraßenbaudirektoren aus dem Jahr 2011 vor, die repräsentative Analyseergebnisse liefert. Die Studie wurde entsprechend aktualisiert, sodass die Analysen und Prognosen von damals auch noch für die nächsten 10 Jahre

gültig sind. Untersucht wurden im Rahmen der Studie nur der Straßenoberbau der Landesstraßen, ohne Ingenieurbauwerke und Straßenausrüstung.

Ohne zusätzliche Mittel wird der Anteil schlechter und sehr schlechter Landesstraßen bis 2024 auf 30 Prozent steigen. Und: Zu spät sanieren kommt wesentlich teurer. Um den derzeitigen Zustand zu halten, müssten statt durchschnittlich 4.800 €/km und Jahr 6.600 €/km und Jahr investiert werden. Demzufolge wären 60 Millionen €/Jahr an zusätzlichen Mitteln erforderlich. Um einen Erhaltungsrückstand von 15% zu erreichen, wären überhaupt 73% mehr Mittel erforderlich. Litzka empfahl, dass die Untersuchung der Landesstraßen fortgeführt wird, was auch in einigen Bundesländern geschieht.

Auch Gemeindestraßen benötigen mehr finanzielle Mittel

Den Zustand der 88.000 km Gemeindestraßen in Österreich erläuterte Litzka auf Basis von Studien von PMS-Consult anhand von drei Beispielen. In Bruck/Mur beträgt der Erhaltungsrückstand 10%, aktuelle Investitionen in der Höhe von ca. 1.500 €/km und Jahr müssten auf 4.000 €/km und Jahr erhöht werden. Graz weist eine ähnliche Situation auf, wobei natürlich das Anlagevermögen der Gemeindestraßen in Graz mit 413 Mio. € viel höher als in Bruck/Mur mit 21 Mio. € ist. Der Erhaltungsrückstand in Graz beträgt 9% und die aktuellen Investitionen müssten von derzeit 3.000 €/km und Jahr auf 6.000 €/km und Jahr erhöht werden. Litzka: „Der Anteil schlechter Straßen wird ohne Maßnahmen dramatisch zunehmen.“ In der ländlichen Gemeinde Engerwitzdorf wird hingegen mit 1.000 €/km und Jahr der Erhaltungsrückstand erfolgreich auf 3% gehalten. Ein Gesamtüberblick über die Situation der Gemeindestraßen ist damit allerdings nicht möglich. Dazu urgiert Litzka die Durchführung entsprechender Zustandserfassungen und –bewertungen als unabdingbare Grundlage.

Generell unterstreicht Litzka, dass das Aufzeigen der Auswirkungen der Vernachlässigung der Straßenerhaltung von großer Wichtigkeit bei der Argumentation um die Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel ist.

Die Steiermark bräuchte das doppelte Budget, um den Status quo zu halten

„Die Werte sind erschreckend“, meint denn auch Andreas Tropper, Landesbaudirektor der Steiermark, in der anschließenden Podiumsdiskussion. 55% der steirischen Landestraßen liegen in den Kategorien schlecht oder sehr schlecht. Mit den Mitteln, die die Steiermark für die Straßenerhaltung hat, verschlechtert sich der Erhaltungsrückstand jedes Jahr um weitere 1 – 1,5%. Tropper: „Wir bräuchten das doppelte Budget (100 Mio. €), um den Status quo zu halten!“ Tropper wäre bereits zufrieden, das heutige Niveau halten zu können. Die Steiermark hält vorrangig die meistbefahrenen Straßen in gutem Zustand und kleine Straßen mit Kleinmaßnahmen haltbar. Das Verkehrsbudget wurde jedenfalls nicht gekürzt. Alles was verfügbar ist, kommt der Erhaltung zu Gute. Neue Straßen werden ausschließlich im Falle von großem politischem Druck gebaut und dann ausschließlich über Sonderfinanzierungen abgewickelt.

Tirol kann den Zustand der Landesstraßen stabil halten

„Tirol hat den Sprung zur Erhaltung geschafft. Die Priorität liegt eindeutig auf der Erhaltung“, betont Christian Molzer, Amt der Tiroler Landesregierung Abteilung Verkehr und Straße. Die Ausgaben für Erhaltung werden sogar „indexangepasst.“ Tirol kann damit den Zustand der Landesstraßen stabil

halten. „Wir haben aber keinesfalls zu viel Budget.“ Und: „Das untergeordnete Straßennetz müsste jedenfalls auch in einen ordentlichen Zustand gebracht werden.“

Versäumnisse in der Straßenerhaltung sind nicht mehr aufholbar

Für den Stadtbaudirektor von St. Pölten, Kurt Rameis, sind die Versäumnisse realistischerweise ohnehin kaum mehr aufholbar, weil bei den jährlichen Budgetzuteilungen der Straßenbau immer gegen Projekte aus dem Sozialbereich verliere. Damit entsteht für ihn und seine Mitarbeiter aber zunehmend ein Haftungsproblem: „Die Staatsanwaltschaft schaut sich mittlerweile jeden Unfall an!“. St. Pölten besitzt ein Gemeindestraßennetz im Umfang von 400 km. Rameis: „Jedes Jahr bleiben von den 400km 10km Erhaltungsbedarf übrig.“ Die Politik sei sich der Problematik bewusst, bringt aber die erforderlichen Mittel nicht auf. Deshalb wünscht sich Rameis keine neuen kreativen Finanzierungsmodelle und damit einhergehende neue Verschuldung, sondern konkrete Überlegungen, woher das Geld kommen soll. Schließlich müsse sowohl der Grundbedarf gedeckt als auch der Rückstand aufgeholt werden. Und neue Straßen brauche es schließlich auch, z.B. beim peripheren Wohnen.

Auch Gemeinden müssen bei den Straßenausgaben sparen

Dabei sind intakte Straßen, so Walter Leiss, Generalsekretär des Gemeindebundes, eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass der ländliche Raum überlebt. Schließlich haben die Gemeinden das größte Straßennetz in Österreich zu erhalten. Der Nahverkehr muss gewährleistet bleiben. Bedingt durch die Finanzkrise sind aber auch die Ausgaben der Gemeinden für den Straßenbau zurückgegangen, dennoch versuchen sie, Erhaltungsmaßnahmen zeitnah zu realisieren.

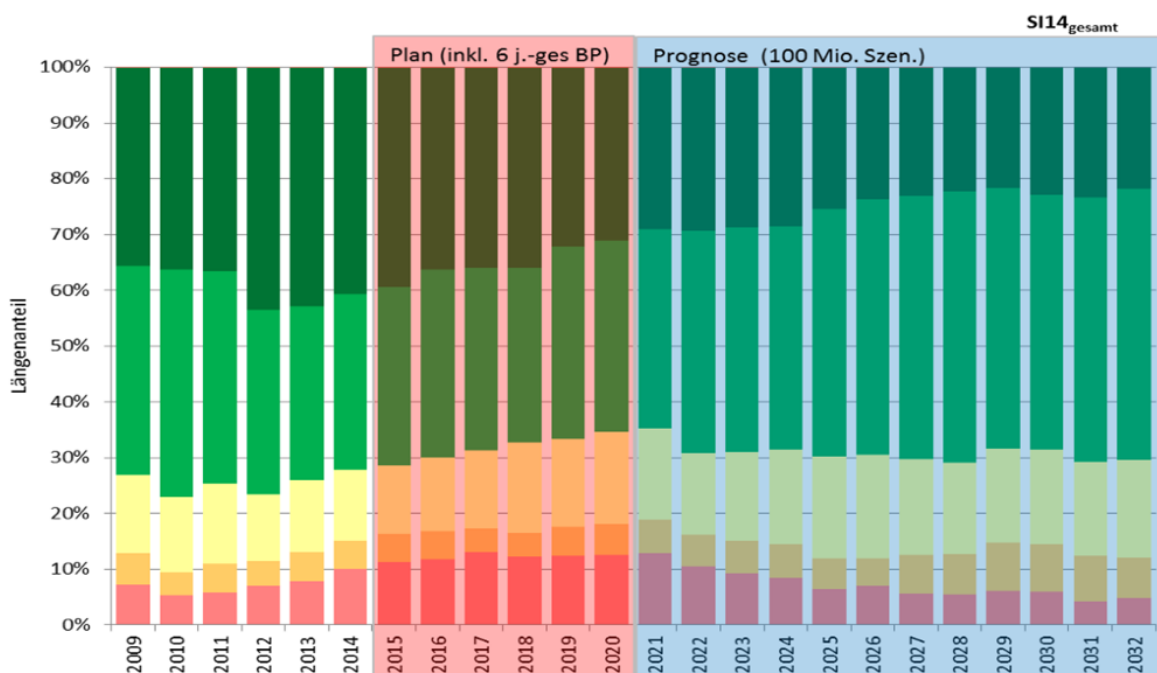
In der anschließenden Publikumsdiskussion kommt Georg Willi, Verkehrssprecher der Grünen, zu Wort. Auch er sieht zusätzlichen Finanzbedarf für die Erhaltung, allerdings ist Straßenerhalt „politisch nicht sexy.“ Fachexperten müssen die Politik überzeugen, mehr Geld für die Straßenerhaltung bereitzustellen. Generell sollen aber die Straßenbenutzer die Straßen finanzieren. Straßenbenutzer, die die Straßen mehr abnutzen, müssen aus Sicht von Willi auch mehr bezahlen.

Edgar Fischmeister, Wiener Linien, meint, dass nicht nur die Straße betroffen ist, auch bei der Schiene müssten die Nutzer zahlen. Leider zahlt ein Nutzer in Wien derzeit mit Abstand am wenigsten.

ASFINAG hat bei der Erhaltung Kunden- und Finanzziele im Fokus

Im zweiten Block, dessen Fokus auf Finanzierung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur lag, berichtete Christian Honeger, ASFINAG, über die Planung und Finanzierung von Erhaltungsmaßnahmen im A+S Netz. Autobahnen und Schnellstraßen machen in Österreich mit 2.183 km zwei Prozent des Gesamtnetzes aus. Dennoch bewältigt das A+S Netz 35% des gesamten Straßenverkehrsaufkommens in Österreich. Die ASFINAG finanziert sich durch Mauteinnahmen und bezieht keine Zuschüsse des Bundes. 2013 brachten die Vignette 406 Mio. €, die Sondermaut 147 Mio. € und die Haupteinnahmequelle, die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut, 1,135 Milliarden € ein. Der Neubau hat sich in den Jahren 2010 bis 2013 um die 300 Millionen € in Grenzen gehalten, dafür wurde etwas mehr in die bauliche Erhaltung investiert. Honeger: „Wir wollen bei der Erhaltung ein konstantes Budget über 400 Mio. € bekommen.“ In den Jahren 2015 – 2019 solle aber wieder deutlich mehr Geld in den Neubau fließen. Die Erhaltungsstrategie der ASFINAG orientiert sich an

Kundenzielen wie Verfügbarkeit und Sicherheit und an Finanzziele wie Jahresüberschuss gemäß Konzernziel und Nachhaltigkeit. Bei der Verfügbarkeit gibt es auf Managementebene Zielvorgaben wie eine Baustellenfreiheit im Gesamtnetz von über 95% und den Auftrag, bauliche Anlagen in schlechtem Zustand (Klasse 5) unmittelbar (innerhalb eines Jahres) zu sanieren. Durch eine effiziente und optimal durchgeführte Bewertung der baulichen und elektromaschinellen Anlagen werden zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen am Netz gesetzt. Als Unterstützung bei Erhaltungsmanagement hat die ASFINAG ein Infrastruktur Management Tool (IMT) entwickelt. Dieses soll als Grundlage für die Darstellung der Substanzentwicklung und Prognose (Langfristplanung auf Netzebene) dienen. Das Prognosemodell ist derzeit aber nur für Straßen im Einsatz, für Brücken wird es gerade getestet und für Tunnel fehlt es noch. Zukünftig soll eine Gesamtauswertung aller Daten klassenübergreifend möglich sein. Anschließend zeigt Honeger noch eine Grafik zur Zustandsentwicklung im Straßenoberbau. „Plan“ bezeichnet dabei die geplanten Baumaßnahmen, die „Prognose“ geht auf das zuvor erwähnte Prognosemodell zurück. Die erkennbare Verbesserung der Substanz ist laut Honeger aber nicht ganz korrekt, hier müsse noch nachgeschärft werden.



Die Grenzen der finanziellen Möglichkeiten für den ÖPNV Betrieb und Ausbau wurden erreicht

Thomas Weninger, Generalsekretär des Städtebundes, weist darauf hin, dass die Städte auch beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) finanziell an Grenzen stoßen: Seit 2006 ist der Zuschussbedarf von allein 14 der 18 Städte mit mehr als 30.000 Einwohner (ohne Wien) zum ÖPNV um 46 Prozent auf 181 Millionen Euro gestiegen. Die Ausgaben sind mit 30% wesentlich stärker gestiegen als die Einnahmen (21%). Ganz abgesehen davon, dass die Finanzierungsströme im ÖPNV intransparent und komplex sind. Die Finanzausgleichsmittel für Betrieb und Investitionen sind unzureichend und nicht an tatsächliche Erfordernisse und schon gar nicht an Verkehrsprognosen gekoppelt. Weninger: „Zentralörtliche Leistungen der großen Städte durch den öffentlichen Verkehr werden im Finanzausgleich nicht gewürdigt und abgegolten.“ 79,75 Millionen Euro werden über den Finanzausgleich dem ÖV zur Verfügung gestellt. Weninger: „Es gibt zwar Sondermittel durch den Klima- und Energiefonds, das sind aber nur Demonstrationsprojekte. Wie bringen wir diese in die

Fläche?“. Städte mit mehr als 10.000 Einwohnern sind besonders stark belastet. Weninger: „Die Grenzen der finanziellen Möglichkeiten für ÖPNV-Infrastrukturausbau und –Betrieb wurden erreicht.“ Der Städtebund schlägt daher vor, einen ÖPNV-Stadtregionsfonds nach Schweizer Vorbild zu schaffen. Finanziert werden soll dieser Fonds durch Finanzausgleichsmittel, Zusammenfassen bestehender Mittel, Ergänzung um zusätzliche Einkommensquellen und Bereitstellung zusätzlicher Bundesmittel (Zweckbindung MÖSt). Auch Einnahmen aus weiteren Abgaben sind zur Finanzierung des ÖV vorstellbar (Erschließungsabgabe, Parkraumbewirtschaftung, Nahverkehrsabgabe). Große Städte müssen gemeinsam mit den Umlandgemeinden Lösungen für den Verkehr erarbeiten, der Aufwand lohnt sich. Generell fehlt Weninger ein Gesamtkonzept: „Es fehlt eine Gesamtstrategie für den ÖV in Österreich. Im Gesamtverkehrsplan des BMVIT ist dem öffentlichen Verkehr abseits der ÖBB gerade mal eine Seite gewidmet.“ Dabei ist der ÖV Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung. Nah- und Regionalverkehrsplanung ist gemäß öffentlichem Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G 1999) gemeinsame Aufgabe der Länder und Gemeinden. Eine Konkretisierung der Kompetenzen von Gemeinden und Ländern fehlt im Gesetz. In der Regel betreiben, bestellen und zahlen die Städte den ÖV auf ihrem Hoheitsgebiet. Die Einbindung der städtischen Ebene bei Stadtgrenzen überschreitenden Projekten ist in der Praxis aber völlig unterschiedlich. Weninger sieht hier die Städte oft in der Rolle als Bittsteller. Es brauche daher eine rechtliche und strategische Verankerung der Aufgabenträgerschaft der Städte im ÖPNRV-G – gekoppelt mit einer entsprechenden Finanzausstattung der Städte um den definierten Aufgaben nachkommen zu können.

Auch in Niederösterreich wird der Erhaltungsrückstand immer größer

Rainer Irschik, Straßenbaudirektor-Stellvertreter des Landes Niederösterreich, informiert über die Erhaltung der Straßen und Brücken in Niederösterreich. Niederösterreich besitzt 13.600 km Landesstraßen und 4.446 Brückenobjekte. Bei der Erhaltung müsse höchstmögliche Verkehrssicherheit, Kundenorientierung, Wirtschaftlichkeit und umweltschonender Umgang mit der Natur sichergestellt werden. Alle fünf Jahre werden Straßenbewertungen durchgeführt, auch der „Roadstar“ kommt für ein ausgewähltes hochrangiges Netz zum Einsatz. Von 1995 bis 2010 wurden für jeden Kilometer die Maßnahmen dokumentiert. Ab 2015 sollen Pavement Management Systeme zum Einsatz kommen.

Über 1.400 Brücken weisen einen Gesamtzustand 3 („ausreichend“) auf, wobei innerhalb von sechs Jahren Instandsetzungsmaßnahmen in Angriff genommen werden sollten. Dies kann lt. Irschik in der Praxis kaum abgearbeitet werden, das Augenmerk wird vielmehr auf die ca. 230 „mangelhaften“ Brücken – Gesamtzustand 4 – gelegt. Der Anteil von Brücken in Zustandsklasse 5 („schlecht“), die also nur mehr eingeschränkte Tragfähigkeit aufweisen, ist hingegen minimal. Diese Objekte werden umgehend in Angriff genommen.

Der Anteil niederösterreichischer Straßen mit Erneuerungscharakter wird bis 2015 immer größer. Auf 6.000 km der Landesstraßen in NÖ sind die Tragschichten über 30 Jahre alt. Mit der Regenerierung (= flächige Instandsetzung der Oberfläche der Straße), einer vergleichsweise günstigen Maßnahme, soll die Alterung der Infrastruktur „hintangehalten“ werden. NÖ bemüht sich daher, den Regenerierungsbedarf zu 100% zu decken. Irschik: „Die richtigen Baumaßnahmen müssen zur richtigen Zeit am richtigen Ort durchgeführt werden.“

Autofahrer lehnen weitere Belastungen ab

Oliver Schmerold, Verbandsdirektor des ÖAMTC, vertritt die Position der Autofahrer. Schmerold gab einen kurzen historischen Rückblick: 1949/1950 wurde die MÖSt eingeführt, um die Straßen zu finanzieren. Bis 1987 stiegen die Einnahmen aus der Mineralölsteuer stetig, dank der Zweckbindung war die Finanzierung des Straßennetzes gesichert. 1987 wurde die Zweckbindung für Bundesstraßenbau und -erhaltung allerdings aufgegeben. 1997 kam es zur zusätzlichen Nutzerfinanzierung der Autobahnen und Schnellstraßen durch die Vignette (ASFINAG). Schmerold räumte hier ein, dass der ÖAMTC damals gegen die Vignette war, aber mittlerweile dafür ist, da die ASFINAG für den Nutzer punkto Finanzierung im Gegensatz zum untergeordneten Netz transparent ist. 2002 wurden die Bundesstraßen B mit einer Länge von 10.100 km verlängert. Für die Finanzierung der übertragenen Straßen gewährte der Bund den Ländern von 2002 bis 2007 einen jährlichen Zuschuss zwischen 522,5 und 545 Mio. Euro. Der Rechnungshof kritisierte in diesem Zusammenhang, dass der Bund keinen Zielwert vorgab. Mit dem Jahr 2008 wurden diese Zuschüsse in Ertragsanteile, also ohne Zweckbindung, umgewandelt.

Jetzt über zusätzliche Belastungen für die Verkehrsteilnehmer Finanzierungslücken schließen zu wollen, lehnt Schmerold ab: „Allein die direkten Einnahmen aus dem Straßenverkehr – Mineralölsteuer, Mauten, u.a. – sind mit acht Milliarden Euro doppelt so hoch wie die Ausgaben für Bau und Erhalt der Straßeninfrastruktur!“ Aus diesen acht Milliarden Euro könnte das notwendige Geld für die Finanzierung des Straßennetzes zur Verfügung gestellt werden. Inklusive Umsatzsteuer auf Kraftstoff, MÖSt, Fahrzeugkauf, Reparaturen etc. steigt dieser Betrag überhaupt auf rund 13 Mrd. Euro an. Es ist somit durchaus genug Geld zur Erhaltung vorhanden. Daher auch ein klares „Nein!“ des ÖAMTC zum Pkw Road Pricing. Schmerold: „Es wird bereits genug bezahlt. Bleiben wir bei dem, was wir haben.“ Außerdem ist die MÖSt bereits nutzungsabhängig. Beim Road Pricing würden Wenigfahrer kaum profitieren und Vielfahrer hingegen stark belastet werden. Schmerold: „Bis heute gibt es nirgendwo flächendeckendes Road Pricing.“ Denkbar wäre, die Sonderdividende, die der Bund der ASFINAG für die Budgetsanierung abknöpft (rund 100 Mio. Euro) für die Erhaltung der Landes- und Gemeindestraßen zu widmen. „Dann kämen die Einnahmen der ASFINAG, die man zu 100% für den Straßenbau zu verwenden versprochen hat, wenigstens auf Umwegen diesem zur Gänze zugute.“ Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass der Nutzer sich eine sichere Infrastruktur, einen guten Erhaltungszustand, eine transparente Finanzierung, eine effiziente Verwendung der Mittel und eine Zweckwidmung der Steuerleistungen aus dem Straßenverkehr erwartet.

Je länger wir mit der Erhaltung warten, desto mehr Vermögen wird vernichtet

Durch Effizienzsteigerung wird die Budgetlücke in den Ländern bei der Straßenerhaltung jedenfalls nicht geschlossen werden können, wie Volker Bidmon, Leiter des Kompetenzzentrums Straßen und Brücken in Kärnten, eindrucksvoll darlegte: Durch gemeinsamen Einkauf, die Konzentration von Standorten, optimierten Winter- (Spitzenabdeckung durch Frächter, Einsparung Großgeräte) und Mähdienst, Ankauf von gebrauchten Geräten, Energieeinsparungen, Kooperation mit Gemeinden, ASFINAG, Bundesheer und anderen Bundesländern u.a. habe man die Potentiale weitgehend ausgereizt. Kärnten übernimmt auf definierten Strecken wie z.B. der S37 für die ASFINAG die betriebliche Erhaltung und erhält dafür einen jährlichen Betrag von 500.000 Euro. Der Personalstand in der Straßenerhaltung in Kärnten wurde in den letzten Jahren von 756 Mitarbeitern auf 643 reduziert. Bidmon: „Jetzt sind wir am Limit und weit weg von Schlagzeilen, dass in den Verwaltungen etwas getan werden müsse.“ Das Budget für die Erhaltung der Landesstraßen in Kärnten (2.748km)

beträgt ca. 20 Mio. € pro Jahr. Den Vorschlag von Schmerold, die Sonderdividende der ASFINAG zur Finanzierung zu nutzen, lehnt Bidmon ab, da damit die Probleme nicht gelöst werden. Bidmon ist aber wertfrei, woher das Geld am Ende des Tages stammt. Landes- und Gemeindestraßen dürfen aber nicht ausgehungert werden. Bidmon: „Je länger wir mit der Erhaltung warten, desto mehr Vermögen wird vernichtet. Straßensperren mit entsprechenden Folgen sind dann unumgänglich“.

Wir haben kein Einnahmen- sondern ein Ausgabenproblem

Ein absolutes „No go!“ sind zusätzliche Belastungen des Straßenverkehrs, etwa durch die diskutierte flächendeckende LKW-Maut, auch für Alexander Klaccka, Obmann der WKÖ-Bundessparte Transport und Verkehr. „Bei rund 11.248 Mio. € bzw. 92.000 Euro Einnahmen pro Kilometer Landes- bzw. Gemeindestraße pro Jahr aus straßenbezogenen Steuern und Abgaben ist genug Geld für die Erhaltung da. Wir haben also kein Einnahmen- sondern ein Ausgabenproblem. Der Verkehr zahlt so viel wie noch nie zuvor in Österreich. Das Geld muss dorthin gelangen, wo es hingehört.“ Anscheinend kommt es aber nicht an: Von 2004 bis 2013 stiegen die Einnahmen der Bundesländer um 46%, die Ausgaben für Straßenbau und Straßenerhaltung gingen hingegen um zwei Prozent zurück. Unter Einbeziehung der Inflation sind damit die finanziellen Mittel um 20% zurückgegangen. Klaccka: „Wenigstens die Inflation hätte abgegolten werden müssen.“ Klaccka kann sich vorstellen den Teil der letzten MÖSt Erhöhung zweckgebunden für die Straßenerhaltung zu verwenden. Die flächendeckende Lkw-Maut lehnt Klaccka vehement ab: Diese bewirkt nicht weniger Leerfahrten oder eine geringere Umweltbelastung. Auch „Mautflüchtlinge“ sind durch die unzähligen Fahrverbote kein Thema mehr. Die flächendeckende Lkw-Maut wäre eine weitere Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit österreichischer Unternehmen. Klaccka: „Soll die Wirtschaft in der Region weiter geschwächt werden? Ist ein zusätzlicher Schub in die Verstädterung wünschenswert? Was ist es wert, Tourismuszonen zu versorgen? Verkehr ist nicht schlecht, den externen Kosten des Verkehrs müsse fairerweise auch der externe Nutzen gegenübergestellt werden“.

Auf die Frage, wie es weiter gehen soll, hält Bidmon fest, dass vorerst die nächste Landesverkehrsreferentenkonferenz Ende April 2015 abzuwarten sei: „Am Ende des Tages ist es ohnehin eine politische Entscheidung.“

Abschließend fasst Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV zusammen: „Die Veranstaltung hat gezeigt, dass ein gewaltiger finanzieller Bedarf nur zur Erhaltung unserer Landes- und Gemeindestraßeninfrastruktur gegeben ist. Es ist die Frage, was noch passieren muss, damit die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden.“ Er befürchtet, dass eine noch deutlich größere Belastungswelle auf die Steuerzahler zurollen könnte, wenn es nicht gelingt, die erforderlichen Mittel zum Werterhalt unseres Landesstraßennetzes aus den laufenden Budgets bereitzustellen. Es müssen jedenfalls alle Optionen diskutierbar sein.

18.2.2015, WEINER